



Совет Безопасности

Distr.  
GENERAL

S/25396  
11 March 1993  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

ПИСЬМО ВРЕМЕННОГО ПОВЕРЕННОГО В ДЕЛАХ ПОСТОЯННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА  
ЮГОСЛАВИИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ОТ 10 МАРТА 1993 ГОДА  
НА ИМЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

Имею честь настоящим препроводить письмо союзного министра по иностранным  
делам Союзной Республики Югославии Его Превосходительства г-на Владислава  
Йовановича.

Буду признателен Вам за распространение настоящего письма и приложения к  
нему в качестве документа Совета Безопасности.

Джагомир ДЖЕКИЧ  
Посол  
Временный Поверенный в делах

Приложение

10 марта 1993 года

Ссылаясь на заявление Председателя Совета Безопасности от 26 февраля 1993 года по вопросу о блокаде Дуная, установленной с использованием югославских барж, имею честь проинформировать Вас о том, что 2 марта 1993 года все баржи и суда, от шлюза "Железные ворота-2" и канала, принадлежащие частной холдинг-компания "Югославское речное пароходство" (ЮРП) и находившиеся ниже по течению, были выведены из указанного района, в результате чего было полностью восстановлено международное судоходство. Я хотел бы также отметить, что неправильная интерпретация резолюций 757 (1992) и 787 (1992) Совета Безопасности Румынией по-прежнему создает препятствия для навигации судов, принадлежащих частным югославским компаниям, между речными портами, расположенными в югославской части Дуная.

Установление временной блокады, препятствующей судоходству на Дунае, независимыми профсоюзами работников транспорта компании "ЮРП", которое правительство Союзной Республики Югославии не только не организовывало, но и не поощряло, явилось результатом введенного румынскими властями запрета на проход судов, принадлежащих "ЮРП", по каналу "Железные ворота-2". Прекращение судоходства по каналу "Железные ворота-2", соединяющему югославские порты и населенные пункты, расположенные вверх по течению реки от югославского порта Прахово, представляет собой серьезную опасность для благополучия более чем 10 000 сотрудников двух югославских частных компаний - "Югославское речное пароходство" и "Герои Пинки" - и членов их семей. Соответственно, стремясь сохранить свои рабочие места и источники средств к существованию, необходимые для обеспечения своих семей, упомянутые профсоюзы приняли решение о проведении этой акции в целях оказания давления на румынские власти и привлечения внимания мировой общественности к введенному в отношении югославских транспортников неприемлемому запрету на осуществление судоходства по югославской части Дуная между портами, расположенными в верхнем и нижнем течении этой реки.

Я хотел бы напомнить о том, что суда под югославским флагом ходят по Дунаю на протяжении более чем 130 лет и что в прошлом подобные запреты никогда не применялись, в том числе во время войны. Введенный в настоящее время Румынией запрет на судоходство по Дунаю и невыполнение ею соглашения между Югославией и Румынией о строительстве гидроэлектростанции, шлюза и канала "Железные ворота-2" не основываются на каких-либо решениях Совета Безопасности и противоречат Дунайской конвенции и другим конвенциям, регулирующим режим судоходства на этой реке. В самом деле, резолюция 757 (1992) Совета Безопасности не ограничивает, прямо или косвенно, внутренние транспортные перевозки на территории Югославии, будь то речным, автомобильным, железнодорожным или воздушным транспортом. В Дунайской конвенции недвусмысленно оговорено, что на транспортное сообщение между речными портами одной и той же страны не распространяется таможенный или какой-либо иной контроль или ограничения.

Поскольку канал "Железные ворота-2" является внутренним водным путем, режим судоходства между расположенными на нем югославскими портами регулируется соглашением о строительстве гидроэлектростанции, шлюза и канала

/...

"Железные ворота-2" 1977 года, в соответствии с которым румынская сторона приняла на себя обязательство построить два канала: один на румынской стороне реки и второй - на югославской. Румынская сторона до сих пор не выполнила своего обязательства, однако по указанному соглашению она обязалась не препятствовать проходу югославских судов по румынскому каналу, обеспечить беспрепятственное судоходство между югославскими портами и возмещать дополнительные издержки, которые будут возникать до завершения строительства югославского канала.

Мы хотели бы обратить внимание на то, что в данном конкретном случае речь идет исключительно о внутреннем транспортном сообщении между югославскими портами - о каботажных перевозках, для осуществления которых югославские суда могут пользоваться только каналом, сооруженным на румынском участке Дуная. Ввиду того, что из-за невыполнения румынской стороной своих обязательств по упомянутому соглашению канал на территории Югославии еще не построен, признание права Румынии использовать свой канал в качестве государственной границы, препятствуя, таким образом, свободной навигации югославских судов по внутренним водным путям на территории Югославии, противоречило бы одному из основных принципов международного права, а именно принципу, согласно которому государство не должно получать какой бы то ни было выгоды от невыполнения своих обязательств по договору или, иначе говоря, несоблюдение нормы права не может стать нормой. Если бы Румыния построила канал на территории Югославии, т.е. выполнила свое обязательство по соглашению, нынешний спор никогда не возник бы.

С самого начала правительство Югославии стремилось урегулировать эту возникшую в рамках двусторонних отношений проблему при помощи непосредственных контактов с представителями правительства дружественной Румынии, и между президентами наших двух стран состоялось принципиальное обсуждение этой проблемы в ходе их недавней встречи в Бухаресте. Я пользуюсь этой возможностью для того, чтобы проинформировать Вас о достигнутом взаимопонимании относительно того, что представители и эксперты двух правительств в настоящее время ищут практические пути решения этой проблемы и что в ближайшем будущем планируется их встреча.

От имени правительства Югославии выражаю сожаление по поводу тех трудностей, с которыми суда других стран столкнулись в результате меры, предпринятой профсоюзом югославских работников транспорта, и хотел бы с уверенностью заявить, что Югославия и Румыния в самом скором будущем найдут решение этой проблемы, которое обеспечит восстановление международного судоходства и позволит югославским судам осуществлять навигацию по каналу "Железные ворота-2" между портами, находящимися на территории Югославии.

Я убежден в том, что помог Вам лучше понять позицию правительства Югославии.

Владислав ЙОВАНОВИЧ  
Союзный министр по иностранным делам  
Союзной Республики Югославии

-----