



大会
安全理事会

Distr.: General
7 January 2021
Chinese
Original: English

大会
第七十五届会议
议程项目 44
塞浦路斯问题

安全理事会
第七十五年

2020 年 12 月 29 日土耳其常驻联合国代表给秘书长的信

谨随信转递 2020 年 12 月 28 日北塞浦路斯土耳其共和国代表穆罕默德·达纳给你的信(见附件)。

请将本信及其附件作为大会议程项目 44 下的文件和安全理事会的文件分发为荷。

常驻代表

费里敦·瑟纳尔勒奥卢(签名)



2020 年 12 月 29 日土耳其常驻联合国代表给秘书长的信的附件

奉我国政府指示，谨写信回应 2020 年 12 月 11 日希族塞人驻纽约代表给你的信，该信已作为大会和安全理事会文件分发，其中再次歪曲了当地实情。为正视听，谨请阁下注意以下内容。

至于该信中就马拉什(瓦罗沙)封闭区所作的虚假指控，这些指控纯属花言巧语，我谨再次提醒，在这方面正在采取的步骤符合国际法和安理会有关决议，并尊重封闭区前居民的拥有权。这些步骤还将使不动产委员会能够向申请人提供欧洲人权法院批准的关于马拉什封闭区内财产的补救办法，该封闭区是北塞浦路斯土耳其共和国领土的一部分，我国政府在那里拥有唯一管辖权和权力。另一方面，希族塞人行政当局在马拉什封闭区方面的记录充分表明，其唯一目的是利用这一封闭区作为宣传工具，以巩固岛上现状，牺牲该地区前居民，包括希族塞人的权利。希族塞人代表就马拉什封闭区提出指控的借口实际上已经不攻自破，特别是鉴于对马拉什封闭区建立信任的措施多次(主要是在 1994 年和 2014 年)遭希族塞人方面拒绝、塞浦路斯全面解决计划也于 2004 年遭希族塞人一方以压倒性多数表示反对、2017 年在瑞士克朗-蒙大拿举行的塞浦路斯会议破裂，而所有这些问题的症结就是，希族塞人不愿意与土族塞人方面分享权力和经济利益(见 [S/2004/437](#))。我国政府对这一问题的详细观点载于 2019 年 10 月 4 日给你和安全理事会主席的信中，这封信作为安理会的文件([S/2019/796](#))印发。

关于耗尽办法的塞浦路斯谈判，希族塞人代表再次公然企图提供错误信息，误导国际社会。事实上，由于希族塞人方面的顽固立场，50 多年来就具体解决框架进行的谈判已经失败，毫无疑问，坚持同样的约束只会使岛上现状永久化和强化，而所有相关各方都认为这是不可接受和不可持续的。毋庸置疑，将解决框架强加给塞浦路斯双方的任何企图都没有法律或道德基础。正如你在关于塞浦路斯斡旋任务的最新报告([S/2020/685](#))中言之凿凿地强调，“这一次必须有所不同”。如果我们放弃 50 年来一直让我们失望的束缚，这一次才会有所不同。

在这方面，我们对联合国和广大国际社会的期望是，尊重塞浦路斯两族人民的自由意愿以及他们所固有的不可剥夺的权利，让他们自由讨论和阐述在塞岛为自己设想的未来。过去 50 年来，希族塞人虽然口头上支持联合国的参数，但他们一再拒绝上述解决方案本身，拒绝与土族塞人方面分享权力和经济利益，并努力孤立和压制土族塞人，因此在两族、两区联邦制的基础上的谈判已经耗尽，导致在最近举行的北塞浦路斯土耳其共和国总统选举中，土族塞人投票赞成在主权平等的基础上，根据塞浦路斯当地的现实情况，实现两国解决方案。鉴于上述情况，现在是时候了，应该举行非正式的五方会谈，以寻求塞浦路斯新谈判进程的共同基础，而不是坚持前面所说的“尝试和失败”的基础。

对于声称所谓“违反国际空中交通管制条例”和“侵犯塞浦路斯国家领空”，我要强调指出，在北塞浦路斯土耳其共和国主权空域内的飞行本国有关当局完全知悉并准许，南塞浦路斯的希族塞人行政当局对此没有任何管辖权和发言权。北塞浦路斯土耳其共和国的民航管理局是为本国领空提供空中交通和航空信息服

务的唯一主管当局，向飞行员发布通知，是根据《国际民用航空公约》(《芝加哥公约》)第 3 条进行的。

上述信函中关于使用土族塞人港口和机场的毫无根据的论断也是错误的，因为希族塞人行政当局对北塞浦路斯没有管辖权和发言权。而且，这些指控无视当地现状，即塞浦路斯岛上存在两个独立的自治国家，每个国家都在各自领土内行使主权和管辖权。

至于有关北塞浦路斯埃坎机场的不实之词，应当重申，技术先进的埃坎地区管制中心和机场提供的是常规、可靠、安全的空中交通服务。北塞浦路斯土耳其共和国主权空域内的所有飞行，都是在对此拥有充分管辖权和控制权的北塞浦路斯土耳其共和国民航管理局完全知情和许可的情况下进行。然而，希族塞人方面不愿按照你在关于塞浦路斯的报告中要求双方和国际行为体就事关整个岛屿问题展开合作的呼吁，不愿与土族塞人民航管理局就此问题进行合作，这有时会危及全岛上空的空中交通安全。

因此，你在 2020 年 7 月 10 日的最新报告(S/2020/682)中的呼吁，其中你正确地敦促“促进社区、地方和国际行为体之间更密切的合作”，并补充说，“对‘承认’问题的关切本身不应该构成加强合作的不可逾越的障碍”，必须在未来的安全理事会决议中得到支持，并由尊敬的联合国会员国具体落实。我们相信，你在即将提交安全理事会的报告中为此发出呼吁将有助于土族塞人和希族塞人有关当局在空中交通安全、贸易、旅游和油气资源等众多领域以及国际行为体和岛上各方之间实现合作。

此外，希族塞人试图单方面称北塞浦路斯的所有空港和海港为“非法”，来以此强化针对土族塞人的不公正隔离，这种隔离完全违反国际法，也有悖时任秘书长科菲·安南在 2004 年 5 月 28 日给安全理事会的报告(S/2004/437)中所作的呼吁，他在报告中明确指出，“我希望他们[安全理事会成员]为所有国家作出榜样，进行双边合作并在国际机构内合作，消除那些使土族塞人孤立且不利于他们发展的不必要限制和障碍……”。

北塞浦路斯土耳其共和国的航空安全立法符合国际民航组织的所有标准和建议，通过规范机场运营、空中交通管理等民航领域的所有方面，确保航空安全保障。北塞浦路斯所有机场都完全符合国际标准，并开展了必要的升级改造，以跟上技术发展。此外，随着航班数量逐年增长，空中交通管制人员也在增加，为确保本区域所有航班安全运行，埃坎地区管制中心与安卡拉地区管制中心保持着经常、密切的合作。仅去年，使用埃坎机场的乘客人数就达到 4 035 276 人。此外，同年，使用埃坎机场进出港的飞机有 27 760 架，使用埃坎咨询空域的飞机有 224 898 架。在这方面，还必须强调土族塞人方面致力于充分依照 1944 年《芝加哥公约》，在航空安全方面保持最高标准，并愿意在这个非常重要的问题上与希族塞人当局合作。我谨借此机会提醒希族塞人方面，其对应方现在是且一直是土族塞人一方，而不是土耳其。

最后但并非最不重要的一点是，与希族塞人代表的说法相反，应当强调，安全理事会关于塞浦路斯问题的各项决议中没有任何一项将 1974 年土耳其根据 1960 年《保证条约》第 4 条采取的合法、正当的干预称为“入侵”，也没有将土耳其部队随后在塞浦路斯的驻扎称为“占领”。这些指控纯属希族塞人捏造，旨在歪曲该岛的历史事实和现实情况。在此方面，必须回顾当时的希族塞人领袖马卡里奥斯大主教 1974 年 7 月 19 日在安全理事会所作的戏剧性发言，他在发言中公开指责希腊而不是土耳其入侵和占领塞浦路斯。他是在 1974 年 7 月 15 日希腊/希族塞人政变后仅四天作的发言，在联合国的文献中有详细记录，几乎不需要进一步阐述。

请将本信作为大会议程项目 44 下的文件和安全理事会的文件分发为荷。

北塞浦路斯土耳其共和国

代表

穆罕默德·达纳(签名)
