

ПРОБЛЕМИ ДЕЛІМІТАЦІЇ УКРАЇНСЬКО- РУМУНСЬКОГО КОРДОНУ НА ДУНАЇ

На думку низки аналітиків підписаний 2004 року Договір між Україною та Румунією про режим україно-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань не поставив остаточної крапки в історії територіальних спорів між цими державами. З відновленням в українській частині Нижнього Дунаю судноплавства по глибоководному судновому ході (ГСХ) – Дунай – Чорне море, а точніше з його поновленням після проведення робіт по поглибленню каналу у 2004-2005 рр. перелік україно-румунських прикордонних проблем збільшився ще на один невеличкий, але прикрий пункт – нової якості набула проблема визначення лінії державного кордону в дельті Дунаю.

У всьому світі річкові кордони між державами в більшості випадків проходять по середині головного навігаційного фарватеру (принцип головного навігаційного фарватеру – ГНФ). Проте на нижній ділянці Дунаю кордони було встановлено за іншими принципами, а саме за принципом триметрової ізобати. Відновлення ГСХ на Кілійському гирлі Дунаю викликало різні тлумачення питання де саме проходить державний кордон між Україною та Румунією. Українська сторона притримувалася думки, що територіальні води починаються на глибині 3 метри. Акваторія, що має глибини більше ніж 3 метри вважається судноплавною частиною загального користування. Після прокладення каналу українська сторона змушена була позначити межі ГСХ відповідними навігаційними знаками. В свою чергу румунська сторона межі ГСХ де-факто визнала кордоном міжнародних вод. Ситуація тоді регулюється відділків, проте це не заважало виникненню конфліктних ситуацій під час виконання виробничих завдань на Дунаї.

За проходження кордону між Україною та Румунією в нижній частині Дунаю саме на основі принципу ГНФ довгий час боролися румунські

дипломати, адже це давало додаткові можливості для перегляду лінії кордону. Ще до будівництва ГСХ -Дунай – Чорне море глибини в прикордонному Кілійському рукаві дельти Дунаю періодично змінювалися, що слугувало приводом для дискусій щодо проходження лінії україно-румунського кордону. В результаті Румунія довгий час претендувала на низку українських островів на Дунаї.

Певні корективи в цьому питанні вносила господарча діяльність людини в дельті Дунаю. Як свідчать дослідження, втручання людини в гідрологічні процеси в дельті Дунаю призводили та призводять до істотних змін. Природні та антропогенні зміни в одній частині передаються на всю систему. Дельта Дунаю є надзвичайно динамічною системою – втручання людини в окремих ділянках призводить до змін в системі взагалі. Рівновагу в дельті Дунаю порушено, і це може створити нові прикордонні проблеми на Нижньому Дунаї. Будівництво судноплавних каналів та інших гідротехнічних споруд по обидва боки Дунаю призводить до перерозподілу води між головними гирлами і, відповідно, до територіальних змін в дельті – утворюються нові острови, змінюється берегова смуга. Такий перерозподіл вже спостерігався після побудови Сулинського каналу. На думку фахівців, й після побудови Георгієвського каналу в румунські гирла буде уходити значно більше води. Свій внесок в гідрологічні процеси в дельті Дунаю внесе й український ГСХ, особливо якщо знову повстане питання про його чергове поглиблення.

В цьому сенсі набувають нового значення деякі положення договору про режим українсько-румунського кордону. Хоча договір було прийнято, проблемні питання залишилися. Деякі експерти дали негативну оцінку договору про режим держкордону, оскільки деякі його статті стосовно лінії кордону, прикордонних вод і діяльності змішаної комісії не відповідають національним інтересам України. Мова йде про те, що в проекті договору закладені юридичні умови, з яких Румунія може розпочати дискусію навколо можливих варіантів уточнення проходження держкордону. В договорі

остаточно не зафіксовано координати кордону, вважається, що в майбутньому може виникнути необхідність їх зміни внаслідок природних змін берегової смуги.

В договорі вказується, що –якщо буде констатовано наявність певних об'єктивних ознак внаслідок природних явищ, не пов'язаних з людською діяльністю, які спричиняють необхідність зміни цих координат, Змішана прикордонна комісія укладе нові Протоколи». Проте визначити —природність» цих змін довести буде доволі важко. На подібний камінь спотикання потратили сторони під час обговорення екологічних проблем, що можуть виникнути внаслідок будівництва ГСХ. Звичайно, припустити, що румунська сторона повністю тримає під контролем природні зміни в дельті Дунаю, було б перебільшення, але існуючі тенденції свідчать, що підстав для цього у румун все ж таки більше. Принаймні було більше до початку відбудови українського ГСХ. Погоджуючись з тим, що в даний час в нижній частині Дунаю кордони залишаються незмінними, деякі українські експерти вважають, що Бухарест добивається того, щоб в майбутньому при зміні берегових ліній прикордонних рік можна було б переглянути існуючу лінію кордону. В цьому сенсі відновлення ГСХ якщо не зменшує шанси Румунію на зміни берегової лінії на її користь, то вносить додаткові, невідконтрольні Румунії фактори. Тому дії Бухаресту, скеровані на перешкоди в будівництві каналу можна аргументувати не тільки загрозою диверсифікації транспортних шляхів на Дунаї і, відповідно, загрозою для транспортної монополії Румунії, але й можливими прикордонними ускладненнями та змінами на Нижньому Дунаї не на користь Румунії.

В українській пресі часто йде мова про те, що тільки бажання вступити в НАТО та ЄС заставило Румунію піти на тимчасову відмову від територіальних претензій до своїх сусідів, в тому числі і до України. Румунія звертала увагу на проміжний характер договору: попереду на неї чекав Гаазький суд стосовно делімітації континентального шельфу та виключних економічних зон. Проміжний характер договору може торкатися й лінії

кордону в пониззі Дунаю. Довгий час це питання взагалі не обговорювалося, хоча конфліктні ситуації з'являлися знову і знову. Тільки 2-3 лютого 2005 р. на україно-румунській зустрічі експертів та фахівців було підтверджено, що судноплавний шлях по Кілійському гирлу, там де проходить державний кордон, є спільним шляхом судноплавства обох держав, де правила судноплавства визначаються спільно. На зустрічі було прийнято рішення про початок робіт по підготовці спільних правил судноплавства на Кілійському гирлі.

Слід також додати, що питання відновлення повноцінної роботи ГСХ «Дунай – Чорне море» – це не тільки питання функціонування транспортного коридору, це питання виживання міст Придунав'я, адже транспортна галузь є основою їх економіки. Занепад її може призвести до соціальної катастрофи в регіоні, до дестабілізації всього Південноукраїнського Пограниччя.

Список літератури:

1. Богдан В. Семь футов под Килией // Информационно-аналитический еженедельник «Взгляд». – №38. – 2004. – С.2-3
2. Власти Румынии подают в суд на Украину // РИА «Новости». – www.gazeta.ru – дата звертання: 26 серпня 2004 р.
3. Договір між Україною та Румунією про режим україно-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань // Офіційний сайт Верховної Ради України. – <http://zakon.rada.gov.ua>
4. Каткевич В. Украинский канал Дунай – Черное море: политика рядом с экономикой // ИА "РЖД-Партнер" – www.rzd-partner.ru – дата звертання: 26 січня 2005 р
5. Кузнецов В. Нужен ли Украине такой канал «Дунай – Черное море?» // Зеркало недели. – www.zerkalo-nedeli.com – дата звертання: 26 жовтня 2004 р.
6. Судовый ход Дунай – Черное море достроят к концу следующего года // Корреспондент. Украинская сеть новостей. – www.korrespondent.net – дата звертання: 16 грудня 2004 р.

