

*Мажар Л.С.**

ВИКОРИСТАННЯ СУДНОВОГО ХОДУ ДУНАЙ – ЧОРНЕ МОРЕ ЧЕРЕЗ ГИРЛО БИСТРЕ: МІЖНАРОДНИЙ СПІР ЧИ СИТУАЦІЯ

Розглянуто питання використання суднового ходу Дунай – Чорне море через гирло Бистре в аспекті з'ясування даної проблеми як міжнародного спору чи ситуації.

Ключові слова: судновий хід Дунай – Чорне море, гирло Бистре, міжнародний спір, ситуація.

Рассмотрены вопросы использования суднового хода Дунай – Черное море через канал Быстрый в аспекте определения, является ли это международным спором или ситуацией.

The article describes the usage of the transport river road Danube – the Black Sea through the channel Bistre in the view of the international dispute or situation.

Постановка проблеми. Чорноморський регіон несе в собі суттєвий потенціал нестабільності та конфліктів. Показово, що в якості осередків напруженості виступають не лише пострадянські республіки, але й інші держави регіону, вважає політолог Б.Андресюк [1].

В цьому регіоні також виникає ряд морських спорів, що стосуються безпеки судноплавства та навігації, тощо. Зокрема це стосується і використання Україною однієї з найбільших в Європі річок - Дунаю. Присутність України на цій важливій водній артерії вимірюється десятками років. В даний час ця присутність особливо гостро пов'язано із відстоюванням Україною своїх національних геостратегічних інтересів, пов'язаних із будівництвом глибоководного суднового ходу (ГСХ) Чорне море – Дунай через гирло Бистре, навколо чого виникли міждержавні дискусії, навіть конфлікти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з проблематикою використання Дунаю в предметі міжнародного морського права розглядалися у працях українських дослідників М.О.Баймуратова, І.О.Білорус, О.В.Богдан, В.А.Василенко, О.Ф.Висоцького, В.П.Цемко, О.М.Шемякіна, О.А.Щипцова, С.Пирожкова, Д.Прейгера, І.Малярчука, О.Самойлова, російських авторів Бойцова Ф.С., Іванова Г.Г., Маковського А.Л., іноземних вчених Д.Коломбоса, А.Теодореску, Ван Дік Джона, Річардсона Вільяма та інших.

Метою статті є дослідження використання суднового ходу Дунай – Чорне море через гирло Бистре в аспекті з'ясування того, чи є це міжнародним морським спором чи ситуацією.

Виклад основного матеріалу. Вже вважається традиційним в науці та доктрині міжнародного морського права розглядати питання про так звані міжнародні судноплавні ріки,

* аспірант кафедри міжнародного права Українського державного університету фінансів та міжнародної торгівлі

як таке, що входить до предмету міжнародного морського права. Зокрема це стосується і однієї з найбільших в Європі річок - Дунаю.

Дунай є складовою частиною сього критського транспортного коридору, який об'єднує водний, автомобільний та залізничні маршрути в єдину мультимодальну систему. У єдиній мережі європейських внутрішніх водних артерій Дунаю належить особливе місце. Йому належить роль наскрізного водного шляху довжиною понад 3,5 тис. км від Північного моря до Чорного за маршрутом Рейн-Майн-Дунай, що з'єднує 78 портів п'ятнадцяти європейських країн [2].

Присутність України на цій важливій водній артерії вимірюється десятками років. В даний час ця присутність особливо гостро пов'язано із відстоюванням Україною своїх національних геостратегічних інтересів, пов'язаних із будівництвом глибоководного суднового ходу (ГСХ) Чорне море – Дунай через гирло Бистре, навколо чого «точаться багатоаспектні міждержавні дискусії, розгортається справжня міжнародна економічна війна з використанням дозволених і недозволених прийомів та засобів» вважають дослідники С.Пирожков, Д.Прейгер, І.Малярчук, О.Самойлов [2].

За фізико-географічними ознаками Дунай поділяють на Верхній, Середній і Нижній Дунай. У нижній течії Дунай формує велику болотисту дельту площею 58 тис. га, з розгалуженою мережею проток, довжиною із заходу на схід - 75 км та з півночі на південь – 150 км. Нижній Дунай на відстані 79,6 км від нульової позначки річки ділиться на два гирла: Кілійське (ліве) та Тульчинське (праве). Трохи далі через 16,7 км біля мису Ізмаїльський Чатал Тульчинське гирло розділяється на Георгіївське (праве) і Сулінське (ліве), яке в даний час є найглибшою водною артерією, що з'єднує Дунай з морем. Хоча раніше Сулінське гирло було найменше забезпечено водою, а 2/3 річкового стоку припадало на Кілійське гирло, до якого належить серед інших і Старостамбульський рукав, у тому числі гирло Бистре. З 1830 по 1958 роки цим рукавом користувалися для проведення суден з Дунаю до Чорного моря. У 1902 році біля мису Ізмаїльський Чатал було споруджено кам'яну дамбу, що переспрямовувала течію води в бік Сулінського рукава через Тульчинське гирло. Це істотно зменшило потік води в бік тоді російського, а зараз українського Кілійського гирла, якщо на початку ХХ сторіччя цим рукавом у Чорне море проходило до 70% дунайської води, то внаслідок такої штучної дамби на сьогодні проходить лише 50% [3].

В наш час белградська Конвенція про режим судноплавства на Дунаї 1948 року регулює питання використання цієї річки з метою судноплавства, навігації, виконання гідротехнічних робіт тощо [4]. Цією Конвенцією передбачено створення єдиної Дунайської Комісії та двох спеціальних річкових Адміністрацій для виконання гідротехнічних робіт та регулювання судноплавства: одна - від гирла Сулінського каналу до Браїлова включно, а інша – на ділянці Залізних Воріт [5, с.279-278].

26 березня 1998 року в Будапешті був прийнятий Додатковий протокол до вказаної Конвенції 1948 року, що було викликано необхідністю привести певні положення Конвенції у відповідність до політичних та економічних обставин, що змінилися, та наміром надати всім придунайським державам можливість участі в Конвенції. Стаття 1 вказаного Протоколу перелічує в якості учасниць в Конвенції наступні держави та їх правонаступниці: Австрія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Молдова, Росія, Румунія, Україна, Хорватія, Югославія [5, с.281].

Учасниками вказаного Протоколу є ті самі держави. Протокол ратифіковано Законом України від 14 травня 1999 року «Про ратифікацію Додаткового протоколу від 26 березня 1998 року до Конвенції про режим судноплавства на Дунаї 1948 від 18 серпня 1948 року» [6].

Цей Додатковий протокол в статті 2 уточнив, що сферою застосування Конвенції 1948 року є ділянка Дунаю від Кельхейма до Чорного моря через Сулінський канал (гирло).

Але ні текст Конвенції в редакції 1948 року, ні Додатковий протокол до неї 1998 року не поширювали міжнародний режим судноплавства, встановлений Конвенцією, на всю українсько-румунську ділянку Дунаю нижче мису Ізмаїльський Чатал. Це означає, що цей конвенційний режим не поширювався також на той географічний регіон, де сьогодні відроджується судноплавство між Дунаєм і Чорним морем в українській частині дельти. Пізніше це створить Україні певні проблеми юридичного характеру у її намаганнях відродити сполучення річки з морем на власній території. Однак, як намагання знайти юридичний вихід з цієї ситуації можна звернутися до прийнятого у Роттердамі у 2001 році міністрами транспорту десяти придунайських країн за присутності також представників Чехії та Європейської комісії Меморандуму про порозуміння відносно розвитку Пан'європейського транспортного коридору VII, у якому цей коридор визначається як «внутрішній водний шлях Дунай, канал Чорне море – Дунай, рукав Дунай – Кілійське і Сулінське гирла, внутрішні водні сполучення між Чорним морем і Дунаєм, канал Дунай – Сава, канал Тиса – Дунай та відповідні портові інфраструктури, розміщені на цих внутрішніх водних шляхах» [2; 7, с.69].

У 1957 році Кілійське гирло було з'єднано з Чорним морем на українській території через канал Прорва, але із-за постійного замулювання у 1994 році на каналі склалася ситуація, при якій судноплавство було вже неможливе і в 1998 році він був виведений з експлуатації [2].

На початку III тисячоліття Румунія фактично перетворилася у монопольного власника транспортної водної артерії у південній частині Дунаю, що давало цій державі можливість встановлювати режим судноплавства і тарифи згідно із своїм внутрішнім законодавством. За деякими даними в 2005 році при загальному вантажо-обороті всіх морських портів України в 109 млн. т загальний вантажо-оборот лише одного румунського порту Констанца, поєднаного зручними шляхами з Дунаєм, склав 60,6 млн. т [8].

Тому спроби України відновити свою самостійну присутність на міжнародному транспортному коридорі VII через відновлення глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море стало причиною напруги в українсько-румунських стосунках.

Гирло Бистре є найкоротшим з рукавів, що ведуть до моря (вихід до моря з Вилківського рейду через Старостамбульський рукав і гирло Бистре). Ширина судноплавного каналу глибиною 7,5 м у цьому гирлі становить у середньому 115 м. Довжина необхідного прорізу на барі перебуває у межах 2,5-2,8 км. У морі неподалік від входу у Бистре можна розташувати відкритий рейд з районами перевалювання вантажів із/на великі судна, осадка яких перевищує прохідні глибини [9].

Розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 13 жовтня 2003 року №598-р [10] було затверджено техніко-економічне обґрунтування будівництва глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне, а від 12 травня 2004 року №283-р затверджено робочий проект будівництва і титул будови «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне на українській ділянці дельти. I етап» [11].

У травні 2004 року за цим проектом розпочато будівельні та інші роботи. Це викликало спротив Румунії, яка підключила до цього питання Європейський Союз, а також ряд європейських та світових екологічних організацій. Офіційним приводом для претензій до української сторони щодо будівництва глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне було те, що будівництво ведеться у зоні Дунайського біосферного заповідника, що начебто є порушенням міжнародного природоохоронного законодавства щодо збереження територій, віднесених до резерватів ЮНЕСКО (курсив - наш) [2].

Дослідник правового режиму морських просторів Азовсько-Чорноморського басейну О.В.Богдан, розглядаючи питання будівництва та використання глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне, дійшла висновку, що на міжнародному рівні українська частина дельти Дунаю є частиною «Міжнародного транскордонного румунсько-українського біосферного резервату» і на неї поширюється режим резервату, а з точки зору національного законодавства України – це біосферний заповідник. Відмінність полягає у тому, що резервати поєднують функції екологічного та соціально-економічного розвитку (курсив - наш), а заповідники мають лише природоохоронну роль. Запровадження поняття «резерват» призначене для заміни традиційного поняття «заповідник». Для вирішення зазначеної проблеми О.В.Богдан пропонує уніфікувати термінологію та здійснити відповідне зонування з дотриманням необхідних природоохоронних вимог [12, с.12-13].

Отже, справжні причини спротиву насамперед з боку Румунії ховаються у небажанні отримати потужного конкурента на водних артеріях Дунаю та на Пан'європейському транспортному коридорі VII, що може спричинити економічні втрати для Румунії. За умови реалізації вказаного проекту технічні параметри цього глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне через гирло Бистре забезпечують його конкурентоспроможність порівняно з румунськими каналами: в даному випадку загальна довжина штучної частини є значно меншою, природні глибини в українській частині Дунаю дозволяють проходити суднам з осадкою 7,2 м, рух може бути двостороннім; передбачається застосування сучасного навігаційного обладнання та регулювання руху суден, комбінованої системи електронних карт і супутникової системи позиціонування для річкової інформаційної системи, забезпечення мобільними і професійними лоцманськими службами, що відповідає міжнародним стандартам і вимогам безпеки судноплавства; тарифи на вартість суднопроходів передбачаються на 60% меншими від румунських [2].

19 серпня 2004 року українською комісією Держфлотінспекції було здійснено перевірку технічної придатності глибоководного суднового ходу і затверджено відповідний акт, який дозволяв провідку суден з осадкою 5 м у світлий час доби [2].

З кожним днем іноземні судновласники віддають перевагу українському ГСХ, оскільки румунським Сулінським каналом судна можуть проходити лише в денний час і лише караванами - або ввєрх по Дунаю, або вниз на вихід в Чорне море. Український же глибоководний судновий хід може працювати цілодобово, і судна можуть одночасно йти і ввєрх, і вниз, українські тарифи також нижчі. Станом на вересень 2008 року за кількістю суднопроходів український ГСХ вийшов на рівень Сулінського каналу: по тисячу суден на рік у румунської сторони, і в української. Це звісно дуже непокоїть румунів і вони всіляко прагнуть захистити свої економічні та політичні інтереси, а тому, на думку В.Ф.Прокопенко, й створено штучно галас навколо екологічних проблем [3].

Враховуючи такі обставини, важко побачити порушення з боку української сторони певних міжнародних зобов'язань при проведенні робіт по відновленню чи експлуатації глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне через гирло Бистре, навіть беручи до уваги, що цей ГСХ проходить українською частиною дельти Дунаю, яка є частиною «Міжнародного транскордонного румунсько-українського біосферного резервату», оскільки для резерватів передбачається можливість соціально-економічного розвитку.

На нашу думку, хоча екологічне питання й має місце для існування у цьому конфлікті, але перебільшувати його значення і критичність не варто, а тим більше вбачати порушення Україною міжнародних зобов'язань при проведенні робіт по відновленню та експлуатації глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море через гирло Бистре. Справжні причини спротиву будівництву та експлуатації ГСХ насамперед з боку Румунії

ховаються, найімовірніше, у небажанні отримати конкурента на водних артеріях Дунаю та на Пан'європейському транспортному коридорі VII, що може спричинити економічні втрати для Румунії.

Висновок. Підсумовуючи наведений аналіз, можна дійти таких висновків. Українсько-румунські стосунки щодо будівництва Україною та експлуатації глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне через гирло Бистре не можна в даний час кваліфікувати як міжнародний спір в галузі морського права, оскільки сторони не пред'явили офіційно одна одній претензії з приводу предмету спору, тому це є конфліктною ситуацією, що однак не виключає можливості застосування механізмів мирного вирішення спорів та ситуацій (в першу чергу переговорів та угод за участю всіх зацікавлених сторін) для того, щоб сторони могли співпрацювати та знаходити компроміс у тих питаннях, що зачіпають реальний правовий інтерес якоїсь сторони чи двох сторін. При цьому, варто розуміти, що одне лише не бажання Румунії втратити свої переважні позиції на ринку транспортних послуг в Нижньому Дунаї не може бути обґрунтованою правовою причиною для зупинення будівництва чи експлуатації глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне через гирло Бистре.

Література:

1. Доповідь Бориса Андресюка, доктора політичних наук, першого заступника Голови комітету Верховної Ради України з питань національної безпеки і оборони на конференції Україна: майбутнє. (Вілтон Парк, Лондон, 2-3 лютого 2003 рік), [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.ieac.org.ua/index.php?id=4&ch_id=31&ar_id=53&as=0.
2. С.Пирожков, Д.Прейгер, І.Малярчук, О.Самойлов. Україна на Дунайській водній артерії: погляд з минулого у майбутнє. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.me.gov.ua/file/link/82194/file/pyroz_h_7_06_U.pdf.
3. М.Махінчук, С.Прокопчук. Суднохід «Дунай – Гирло Бистре – Чорне море»: безальтернативний варіант. – Урядовий кур'єр. – 18 вересня 2008р. - №173.
4. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. - М.– 1957. - вып. XIV. - С. 336-349.
5. Шемякин А.Н., Современное международное морское право и перспективы его развития. – Одесса: ОНМА, 2003. – 316 с.
6. Закон України від 14 травня 1999 року «Про ратифікацію Додаткового протоколу від 26 березня 1998 року до Конвенція про режим судноплавства на Дунаї 1948 від 18 серпня 1948 року» // Відомості Верховної Ради України. – 1999. - №28.- Ст. 234.
7. Меморандум про порозуміння відносно розвитку Пан'європейського транспортного коридору VII. // Дунайская комиссия и дунайское судоходство. - Будапешт, Дунайська Комісія. – 2004. - С. 69.
8. Егоров А. Два ведомства встретились в устье Дуная. – Зеркало недели. - №6. – 2002.
9. Киричук К. Дунай – Черное море: прорвемся через Быстрое ?! // Транспорт - №3. – 2001.
10. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 13 жовтня 2003 року №598-р «Про затвердження техніко-економічного обґрунтування будівництва глибоководного суднового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти», [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=598-2003-%F0>.

11. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12 травня 2004 року №283-р «Про затвердження робочого проекту та титулу будови «Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти. I етап», [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=283-2004-%F0>.
12. Богдан О.В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-Азовського басейну: перспективи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.11 «Міжнародне право» / О.В.Богдан. – К., 2005. – 20 с.