

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii NU a fost NOTIFICAT oficial de partea ucraineană despre lucrările de adâncire pe Canalul Chilia și Canalul Bâstroe.

La nivel de AFDJ au fost solicitate puncte de vedere pentru lucrări de alte tipuri pentru care NU au primit undă verde, inclusiv pentru adâncirea Bâstroe.

Comunicările au fost transmise celor de la Ministerul Mediului din România (MMAP).

Au existat discuții chiar tripartite pe tema problemelor pe care le au ucrainenii din cauza războiului, dar autoritățile de la Kiev nu au notificat că DEJA AU DEMARAT lucrări de adâncire a canalului.

Sunt 3 tipuri de dragări care pot fi făcute :

- DRAGARE DE EXPLOATARE**
- DRAGARE DE ÎNTREȚINERE (ex. să draghezi aluviunile depuse sezonier)**
- DRAGARE DE INVESTIȚIE (ex. să adâncești peste limita de care ai avea nevoie să faci navigabil un canal)**

Ucrainenii au susținut oficial (în comunicatul inițial al Ambasadei) că ei fac doar lucrări de întreținere- adică menținerea șenalului navigabil până la limita de 4,2 m la care au voie să circule statele riverane- Ucraina & România!)

În realitate, după cum au admis chiar cei de la Ministerul Infrastructurii ucrainean, lucrările au fost de investiție, prin adâncirea șenalului navigabil - peste limita de 4,2 m la care au voie să circule statele riverane- la aproximativ 7 metri.

CRONOLOGIE

- I. Marea Neagră pe partea ucraineană a Deltei" (Arrangement of the deep-water navigable channel Danube River – Black Sea within the ukrainian part of the Delta)"**

25 iunie 2020

Prin scrisoarea nr.2020645896 Ministerul Protecției Mediului și Resurselor Naturale al Ucrainei ne-a transmis notificarea pentru proiectul "***Amenajarea canalului navigabil de mare adâncime Dunăre - Marea Neagră pe partea ucraineană a deltei***" (***Arrangement of the deep-water navigable channel Danube river – Black Sea within the Ukrainian part of the delta***), denumit de Ucraina canalul Bâstroe faza II.

4 august 2020

România a transmis observații explicite și detaliate, precum și propuneri, inclusiv diverse elemente pentru stabilirea domeniului de aplicare a documentației de evaluare a impactului asupra mediului ce va fi elaborată pentru proiectul ucrainean.

1 aprilie 2021

Prin scrisoarea nr.25/4-15/6707-21, Ministerul Protecției Mediului și Resurselor Naturale al Ucrainei a transmis Ministerului Mediului din România aceeași notificare pentru proiectul menționat mai sus, împreună cu "documente informative relevante" (relevant informational documents), în special Raportul de cercetare "*Analiza impactului asupra mediului din Delta Dunării ce rezultă din lucrările deja implementate legate de proiectul canalul navigabil de mare adâncime Dunăre-Marea Neagră, pe partea ucraineană a deltei (etapa 1 și dezvoltarea completă) cu elaborarea măsurilor compensatorii și a măsurilor de atenuare a posibilului impact pe baza materialelor de monitorizare integrată a mediului din perioada 2004 - 2017 și a rezultatelor observării monitorizării pe teren (în context transfrontalier)*". Notificarea în sine este practic identică cu cea anterioară din iunie 2020, la care România a răspuns la data de 4 august 2020.

24 iunie 2021

Prin adresa DEICP/120749/24.06.2021 partea română a transmis părții ucrainene comentariile anterioare cu privire la notificare (inclusiv diverse elemente pentru stabilirea domeniului de aplicare a documentației de evaluare a impactului asupra mediului, ce va fi elaborată pentru proiectul ucrainean) precum și observații explicite și propuneri elaborate de instituțiile române și de experții români cu privire la conținutul raportului.

Până în prezent, Ucraina nu a reacționat la comentariile și propunerile transmise în luna august 2020, respectiv iunie 2021.

Consultările transfrontiere nu sunt finalizate la această dată; informațiile prezentate de partea ucraineană cu privire la evaluarea impactului asupra mediului nu răspund la toate observațiile transmise de partea română și nu iau în calcul toate riscurile potențiale pe durata de viață a investiției (realizare lucrări, exploatare, întreținere cale navigabilă).

- II. **Stadiul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier pentru proiectul “Construcție nouă a infrastructurii de transport - port maritim (terminal) în Izmail, raionul Izmail, regiunea Odesa și cale ferată de acces, adiacentă stației Izmail a sucursalei regionale "calea ferată din Odesa”**

09 februarie 2022

Consiliul de Miniștri din Ucraina a aprobat Rezoluția nr.136/09.02.2022.

<https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-pereliku-vnutrishnih-morskih-vod-i-vnutrishnih-vodnih-shlyahiv-vidnesenih-do-kategoriyi-sudnoplavnih-i090222-136>

Notă:

În rezoluție se precizează, la pagina 9, că proiectul prevede:

- pe Sectorul (de Dunăre) Izmail Ceatal-Vâlcovo (95,445 km) o lățime de 120 m și o adâncime de 8,23 m
- pe Sectorul (de Dunăre) Izmail Ceatal -Reni (54,06 km), o lățime de 120 m și o adâncime de 8,03 m
- pe sectorul (de Dunăre) Vâlcovo-Marea Neagră, care include și canalul Bâstroe (19,021 km), o lățime cuprinsă între 60 m și 85 m, și adâncimi cuprinse între 8,66 m și 7,65 m.

26 mai 2022

La nivel de AFDJ are loc o întâlnire tripartită cu Ucraina și Republica Moldova **(ATAȘATĂ MINUTA)**, întâlnire la care au participat reprezentanți din partea MTI, Autorității Portuare și Maritime din Ucraina, Agenției Navale din Republica Moldova, Gărzii de Coastă, Autorității Navale Române și operatori portuari.

După cum reiese din minută, partea ucraineană menționează doar că tot tranzitul trebuie să se facă pe Sulina și NU menționează nimic despre lucrările de dragare pentru adâncirea șenalului navigabil pe care autoritățile ucrainene le au în vedere pentru Bâstroe și Chilia.

14 iunie 2022

Prin intermediul Ambasadei Ucrainei la București, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor (MMA) a primit din partea Ministerului Protecției Mediului și Resurselor Naturale din Ucraina, în conformitate cu art. 3 al Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră (Convenția Espoo) notificarea pentru proiectul "Construcție nouă a infrastructurii de transport - port maritim (terminal) în Izmail, raionul Izmail, regiunea Odesa și cale ferată de acces, adiacentă stației Izmail a Sucursalei regionale "Calea ferată din Odesa", titular Nibulon LLC.

Documentul menționat a fost afișat pentru consultarea publicului interesat, pe pagina de internet a MMA în vederea transmiterii de comentarii/opinii/observații justificate, în termen de 30 de zile de la data publicării. Totodată, notificarea a fost transmisă către autoritățile/institutele publice pentru analiză și puncte de vedere din perspectiva responsabilităților domeniului pe care îl gestionează.

În urma analizei notificării și luând în considerare că lucrările propuse sunt susceptibile să producă un impact transfrontalier negativ semnificativ pe teritoriul României [amplasamentul proiectului fiind situat pe malul stâng al fluviului Dunărea, iar activitățile planificate includ construcția și punerea în funcțiune a instalațiilor hidrotehnice ale portului maritim (dană de marfă), cale ferată de acces, transportul producției de cereale, leguminoase și oleaginoase (instalații de recepție feroviară și rutieră, depozit, instalații de transbordare pentru transportul pe apă și rutier) precum și lucrări de dragare la o adâncime de 8,23m], partea română și-a manifestat intenția de a participa la procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier pentru acest proiect.

22 iunie 2022

Ministerul Mediului din Ucraina a trimis o notificare Ministerului Mediului din România în care **a cerut acordul DOAR pentru lucrări în Portul Izmail.**

04 iulie 2022

Ministerul Mediului din România a transmis Ministrului Transporturilor și Infrastructurii din România un document prin care a solicitat un punct de vedere privind solicitarea părții ucrainene.

12 iulie 2022

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România a transmis Ministerului Mediului din România un punct de vedere prin care afirmă că **nu este de acord cu lucrările pentru portul Izmail.**

27 iulie 2022

În paralel, AFDJ a transmis MTI (Direcției de Transport Naval) un punct de vedere cu privire la adâncirea Brațului Bâstroe de către Ucraina (ATAȘAT PUNCTUL DE VEDERE). Din el reiese clar că **nu susține adâncirea Canalului având în vedere efectele negative. (detalii în punctul de vedere atașat)**

04 august 2022

Ministerul Mediului din România transmite către Ministerul Mediului din Ucraina un punct de vedere în care afirmă că **nu este de acord cu lucrările la Portul Izmail.**

Partea română a transmis aspectele sensibile necesar a fi incluse și analizate în cuprinsul documentației de evaluare a impactului asupra mediului ce urmează a fi elaborată de către partea ucraineană în vederea derulării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontieră.

În special, observațiile și propunerile părții române s-au referit la: corpurile de apă de suprafață și subterane (procesele de depunere a sedimentelor, lucrările de dragare, siguranța navigației), calitatea aerului și zgomotul (măsurători ale emisiilor de CO, CO₂, NO_x, SO₂, COV, pulberi etc. și nivelului de zgomot în perioada de execuție și exploatare prin zgomotul produs de echipamentele de construcție/exploatare și de vehiculele de transport), gestionarea deșeurilor (deversări/evacuări accidentale de

substanțe periculoase), evaluarea adecvată a impactului asupra siturilor Natura 2000 (zonele de protecție specială și siturile de importanță comunitară Delta Dunării ROSCI0065, Delta Dunării - zona marină ROSCI0066, Delta Dunării și Complexul Razim Sinoe ROSPA0031), programul de monitorizare (monitorizarea cantității de aluviuni depozitate), **impactul cumulat cu proiectul Canalului Bâstroe, situația actuală privind temperaturile ridicate și seceta, precum și fluxul mare de trafic pe fluviul Dunărea.**

Astfel, având în vedere prevederile Convenției de la Espoo, prevederile Tratatului privind relațiile de bună vecinătate și cooperare între România și Ucraina, semnat la Constanța la 2 iunie 1997, art. 16 privind "cooperarea în domeniul protecției și îmbunătățirii stării mediului înconjurător, ... în domeniul utilizării raționale a resurselor naturale, al extinderii producției curate din punct de vedere ecologic, al implementării unor măsuri eficiente pentru protecția și refacerea naturii, în scopul ameliorării securității ecologice a celor două țări", întrucât există motive întemeiate de a considera că un impact transfrontalier negativ semnificativ asupra mediului este posibil să fie cauzat de activitățile planificate, **România a solicitat ca documentația de evaluare a impactului asupra mediului care va fi elaborată să includă aspectele care au fost identificate ca fiind de interes pentru care se solicită date și informații suplimentare și pentru care este necesară o evaluare a impactului asupra mediului, având totodată și un puternic efect semnificativ social și economic asupra comunităților locale din Deltă și determinând condiții nefavorabile pentru navigația pe Dunăre în sectorul românesc.**

13 decembrie 2022

Partea ucraineană a transmis Ministerului Mediului din România raportul privind impactul asupra mediului elaborat pentru acest proiect cu privire la Portul Izmail. MMAP a pus la dispoziția publicului spre consultare documentul primit (în limba engleză) și a lansat consultări cu autoritățile interesate de implementarea acestui proiect.

21 decembrie 2022

Ministerul Mediului din România informează Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România că, pe siteul Ministerului Mediului (Ro), a fost publicat Studiul de evaluare a impactului pentru investițiile notificate de Ucraina.

Notă:

1. Acest Studiu a fost elaborat de Ministerul Mediului ucrainean și a fost transmis Ministerului Mediului român.

2. În Studiul elaborat de partea ucraineană se precizează (PENTRU PRIMA DATĂ DE LA ÎNCEPEREA CORESPONDENȚEI), că investiția se efectuează în lungul canalului navigabil Ceatal Izmail-Vâlcov

3. De asemenea, TOT ÎN ACEST STUDIU (pct 1.1, pagina 9, penultimul paragraf), se precizează (TOT PENTRU PRIMA DATĂ) că investiția Ucrainei se realizează în baza Rezoluției Consiliul de Miniștri din Ucraina, nr.136/09.02.2022.

1 februarie 2023

România a transmis o scrisoare cu observații la documentația transmisă (8 pagini).

Din scrisoare reiese că mare parte din aspectele sensibile ridicate anterior nu au fost luate în considerare din motiv că ”investiția este una privată și impactul are caracter local” raportându-se numai la efectele pe termen scurt din realizarea lucrărilor, deși partea română a arătat că trebuie analizate efectele în perioada de funcționare/întreținere cale navigabilă.

România se va asigura că în decizia finală privind activitatea propusă s-au luat în considerare rezultatul evaluării impactului asupra mediului, inclusiv documentația pentru evaluarea impactului asupra mediului, observațiile formulate de către publicul și autoritățile române precum și rezultatul consultărilor transfrontaliere.

Până în prezent, Ucraina nu a reacționat la comentariile și propunerile transmise în data de 01.02.2023 și prin urmare consultările transfrontaliere nu sunt finalizate la această dată.

09 februarie 2023

Direcția navală a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (Ro) a organizat o întâlnire cu reprezentanții MAE, Ministerului Mediului, Poliției de Frontieră, Garda de Coastă, în cadrul căreia a pus la dispoziție elementele pe care le avea privind anumite activități pe Dunăre ale părții ucrainiene. Întâlnirea a fost de natură să sprijine MAE român în sensul demersului acestui minister pentru formularea unei poziții ferme a României față de acțiunile Ucrainei.

16 februarie 2023

Partea ucraineană anunță armatorii că adâncimea canalului Bâstroe este de 6,5 m (de la 3,9 m cât avea anterior) iar navele mari pot tranzita canalul.

19 februarie 2023

Ministerul Infrastructurii din Ucraina anunță oficial (pe Twitter) că adâncimea pe canalul Bâstroe a ajuns la 6,5 m (de la 3,9 m), iar navele mari pot tranzita canalul.

CONCLUZII:

1. În februarie 2023, după ce au fost agregate toate informațiile și raportările instituțiilor în domeniu, au fost demarate discuții instituționale.

2. Între timp, partea ucraineană a început lucrările la întregul proiect (nu doar la Portul Izmail) fără a mai aștepta punctul de vedere al părții române, fără a urma procedurile Convenției ESPOO și fără a respecta celelalte Convenții și Acorduri internaționale relevante:

-Convenția de la Belgrad, privind regimul navigației pe Dunăre/ 18.08.1948, stipulează clar că singurul canal navigabil din Delta Dunării este Sulina (Art. 2 și art 20.

<https://lege5.ro/gratuit/g42dqmbt/conventia-despre-regimul-navigatiei-pe-dunare-semnata-la-belgrad-la-18-august-1948-impreuna-cu-cele-doua-anexe-si-protocolul-aditional-din-18081948>)

-Acordul Guvernelor român și ucrainean, privind cooperarea în domeniul gospodăririi apelor de frontieră/ 30.09.1997

3. În această situație, nu se știe exact când a început partea Ucraineană lucrările la acest proiect, atât pe Canalul Chilia, cât și pe Canalul Bâstroe.

- 4. Este cert că partea ucraineană a avut intenția de a demara acest proiect încă înainte să înceapă războiul cu Rusia.**
- 5. Putem să presupunem că Ucraina a folosit situația de conflict ca acoperire pentru a efectua lucrări fără acordul părții române.**
- 6. Sub pretextul necesității de a exporta grâne, ca urmare a conflictului cu Rusia, Ucraina a cerut României (prin excepție de la acordurile internaționale și bilaterale) să permită tranzitarea canalului Bâstroe de nave cu pavilion al unor state terțe. Acesta a reprezentat un prim pas pentru începerea dragajelor pe canalul Bâstroe (una din navele de dragaj are pavilion Tanzania, navă care derulează lucrări și în prezent).**