



DEPUTY PERMANENT REPRESENTATIVE
OF ROMANIA
TO THE EUROPEAN UNION

No. 1205

Bruxelles, 16 februarie 2023

Stimate domnule director,

Ca urmare a corespondenței nr. MOVE.DDG1.B/HP/165005 din 16 ianuarie 2023 prin care s-a solicitat reacția autorităților române cu privire la cererea oficială a Ucrainei de a adapta căile navigabile interioare pe Dunăre la rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T) indicativă prin includerea brațelor Chilia și Bâstroe ale Dunării în această rețea, respectiv confirmarea mai multor informații transmise de partea ucraineană, transmitem în continuare punctul de vedere al autorităților române.

Preliminar, pentru claritate, se impun următoarele precizări cu privire la geografia zonei vizate de solicitarea Ucrainei.

Astfel, la Ceatalul Ismail, Dunărea se desparte în două brațe: Chilia și Tulcea. Brațul Tulcea se desparte, la rândul său, la 17 km în aval de Ceatalul Ismail, în alte două brațe: Sulina și Sf. Gheorghe, care se varsă în Marea Neagră. Brațul Sulina a fost amenajat de Comisia Europeană a Dunării în a doua jumătate a secolului XIX și în prima jumătate a secolului XX pentru a permite accesul navelor maritime la porturile Dunării maritime.

Brațul Chilia, care formează frontieră româno-ucraineană în mod direct pe un segment de 85,8 km, formează, la vărsarea în Marea Neagră, o deltă secundară deosebit de sensibilă din punctul de vedere al biodiversității, care se află pe teritoriul Ucrainei. În plus, având în vedere volumul mare de apă și de aluviuni transportat de brațul Chilia, care duce la închiderea treptată a golfului Musura, zona nord-estică a Deltei Dunării a devenit un habitat esențial atât al păsărilor migratoare, cât și al sturionilor, protejat prin măsuri stricte.

Delta Dunării, inclusiv delta secundară a brațului Chilia, este protejată de mai multe instrumente internaționale din domeniul mediului, atât la nivel multilateral, cât și la nivel bilateral, făcând parte din patrimoniul UNESCO.

Domnul Herald Ruijters
Director al Direcției B – Investiții, transporturi durabile și inovatoare
Diracția Generală Mobilitate și Transporturi
Comisia Europeană

În ciuda regimului strict de protecție, la începutul anilor 2000 autoritățile ucrainene au inițiat, cu toate că nu fusese realizată o evaluare corespunzătoare a impactului asupra mediului, inclusiv a impactului transfrontalier, un amplu proiect de regularizare în delta secundară a brațului Chilia prin crearea canalului Bâstroe. Pe brațul Chilia au fost executate lucrări de dragaj importante cu încălcarea flagrantă a Tratatului între România și Ucraina privind regimul frontierei de stat româno-ucrainene, colaborarea și asistența mutuală în problemele de frontieră, semnat la Cernăuți, la 17 iunie 2003, și a Acordului între Guvernul României și Guvernul Ucrainei privind cooperarea în domeniul gospodăririi apelor de frontieră, semnat la Galați, la 30 septembrie 1997, care prevăd că astfel de lucrări nu se pot realiza decât cu acordul ambelor părți.

Partea ucraineană susține că aceste lucrări nu au impact semnificativ asupra mediului, însă nu a realizat până la acest moment vreun studiu care să fundamenteze convingător științific o astfel de concluzie. De exemplu, nu există nici în prezent un program dezvoltat de Ucraina vizând monitorizarea migrației sturionilor și nici disponibilitatea acestora de a permite cercetătorilor români instalarea, în apele ucrainene ale Dunării, a unor stații de monitorizare a migrației sturionilor marcați în cadrul altor proiecte de cercetare implementate în amonte (sectorul Călărași-Brăila).

Autoritățile române au transmis omologilor ucraineni o serie de observații detaliate în care au arătat că aprecierile experților ucraineni, potrivit cărora impactul lucrărilor deja implementate a fost nesemnificativ, au fost generate de lipsa de date pertinente.

În februarie 2019, cu ocazia reuniunii intermediare a Părților la Convenția de la Espoo, partea ucraineană s-a angajat să oprească toate lucrările de regularizare, să revoce decizia finală de realizare a proiectului, să realizeze o evaluare a prejudiciilor aduse mediului și să pregătească un plan de măsuri de reducere și de compensare a impactului de mediu. În decembrie 2020, cea de-a opta reuniune a Părților la Convenția de la Espoo a avertizat, din nou, Ucraina că lucrările de dragaj pe care le realiza pe brațele Chilia și Bâstroe încălcău prevederile Convenției.

La data de 18 noiembrie 2022 a fost semnat, de către miniștrii mediului din România și Ucraina, *Acordul între Guvernul României și Cabinetul de Miniștri al Ucrainei pentru punerea în aplicare a prevederilor Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalieră*. Acest Acord, negociat cu sprijinul programului EU4Environment, are drept scop implementarea articolului 8 al Convenției de la Espoo privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalieră prin stabilirea unor elemente procedurale clare care să asigure predictibilitatea evaluărilor de impact transfrontalier asupra mediului. Acordul nu a intrat încă în vigoare.

În condițiile menționate mai sus, autoritățile române apreciază că nu există un angajament asumat în mod responsabil de autoritățile de la Kiev în ceea ce privește dezvoltarea acestui proiect cu respectarea riguroasă a obligațiilor internaționale în domeniul protecției mediului, dezvoltarea acestui cu finanțări UE putând avea consecințe negative asupra credibilității UE în raport cu angajamentele asumate vizând protecția mediului.

Din perspectiva necesităților de transport maritim ale porturilor ucrainene la Dunăre, acestea au fost acoperite prin intermediul brațului Sulina. Creșterea exponențială din ultimul an a traficului către și dinspre porturile ucrainene la Dunăre este în curs de acomodare atât prin creșterea capacității de tranzit a brațului Sulina, cât și prin alte măsuri de creștere a capacității de transport feroviar și rutier către și înspre Ucraina. România își manifestă încrederea că, și pe viitor, Comisia Europeană va sprijini în mod activ aceste eforturi excepționale ale României.

În condițiile porturilor și sprijinului menționat, nu se justifică dezvoltarea navigației maritime pe brațul Chilia, al cărui impact actual și potențial de mediu ar fi semnificativ raportat la beneficiile economice concrete. De altfel, așa cum s-a constatat și cu ocazia reuniunii trilaterale dintre România, Ucraina și Comisia Europeană (DG MOVE) care a avut loc la Ljubljana la 27 aprilie 2018, eventualele beneficii economice ale includerii brațului Chilia în rețeaua TEN-T nu pot fi obținute prin prejudicierea mediului din România.

Cu ocazia aceleiași reuniuni, s-a reținut și faptul că schimbarea statutului brațului Chilia, prin includerea sa în rețeaua TEN-T, nu se poate face decât cu acordul ambelor state. Abordarea este în consens cu dreptul Uniunii Europene, care impune ca extinderea TEN-T să se realizeze doar cu acordul statelor vizate cărora le revin, de altfel, obligații concrete în ceea ce privește segmentele TEN-

T aflate pe teritoriul lor. Propunerile unilaterale ale autorităților ucrainene pot să privească numai căile de comunicații aflate exclusiv pe teritoriul ucrainean.

În subsidiar, includerea canalului Bâstroe în harta căilor navigabile interioare TEN-T extinsă (*Anexă la Regulamentul delegat UE privind adaptarea Anexei III la Regulamentul UE nr.1315/2013*), implică și modificarea hărților căilor navigabile interioare TEN-T ale Statelor Membre, inclusiv harta privind România (*Anexa I la Regulamentul UE nr. 1315/2013*).

În ceea ce privește apele de frontieră, Tratatul dintre între România și Ucraina privind regimul frontierei de stat româno-ucrainene, colaborarea și asistența mutuală în problemele de frontieră din 2003, menționat mai sus, prevede în mod expres că situația și direcția apelor curgătoare de frontieră trebuie, ca regulă, să rămână neschimbate și că realizarea de lucrări pe apele de frontieră poate să aibă loc numai pe baza unor înțelegeri bilaterale.

În pofida acestor obligații internaționale asumate în plan bilateral, autoritățile ucrainene derulează și în prezent activități de dragaj pe traseul canalului de navigație, fără informarea autorităților române și cu încălcarea dispozițiilor convenționale.

România înțelege situația excepțională în care se află Ucraina în prezent și întreprinde în domeniul transporturilor toate demersurile realist posibile pentru a facilita transporturile maritime ucrainene. Autoritățile române sunt în permanență disponibile pentru a se consulta cu autoritățile ucrainene în ceea ce privește eventuale demersuri suplimentare. În același timp, autoritățile române așteaptă și sprijinul direcțiilor Comisiei Europene atât pentru măsurile necesare în domeniul transporturilor, cât și pentru îmbunătățirea monitorizării condițiilor de mediu în Delta Dunării.

Având în vedere cele de mai sus, România nu poate fi de acord cu propunerea de adaptare a rețelei TEN-T indicative prin includerea brațelor Chilia și Bâstroe.

România reiterează disponibilitatea pentru continuarea discuțiilor cu Comisia Europeană cu privire la alte solicitări ale părții ucrainene.

Clara Staicu

STIRIPES