

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

Probleme și soluții în relațiile bilaterale dintre R. Moldova și Ucraina

**Transcriptul emisiunii radiofonice, din 29 noiembrie, realizată de Asociația pentru Politică Externă (APE) în colaborare cu Agenția de știri și analize Imedia și cu asistența Fundației germane Friedrich Ebert Stiftung (FES). Emisiunea este difuzată la Radioul Vocea Basarabiei în fiecare duminică.*

Principalele Teme ale Emisiunii:

1. *Situația și statutul sectorului de șosea de lângă satul Palanca*
2. *Tratatul privind frontiera de stat și Protocolul adițional privind transmiterea în proprietate a autostrăzii*
3. *Posibilitatea de ieșire la Dunăre a R. Moldova*
4. *Accesul localnicilor la terenurile lor situate la sud de șosea*
5. *Modalități de soluționare a problemei de la Palanca*

Corneliu RUSNAC, moderator IMEDIA: *Bună ziua, stimați ascultători, sunt Corneliu Rusnac și ca de obicei, la această oră, vă invit la o emisiune de discuții pe teme de politică externă, realizată cu suportul „Asociației pentru Politică Externă” și finanțată de Fundația „Friedrich Ebert”.*

Astăzi l-am invitat în studio pe dl Eugen Revenco, Director de Programe la Asociația pentru Politică Externă. Bună ziua dl Revenco și bine ați venit la noi în studio!

Eugen REVENCO, Director de Programe la Asociația pentru Politică Externă: Buna ziua, bine vam găsit!

Corneliu RUSNAC: În ultimele zile în R. Moldova se produc discuții tot mai aprinse legate de sectorul de șosea de lângă satul Palanca, raionul Ștefan Vodă din sudul R. Moldova, care ar urma să fie transmis în proprietatea Ucrainei împreună cu terenul pe care este situată șoseaua. Partidul Comuniștilor a acuzat chiar noua guvernare de cedarea teritoriului național. Aș vrea să abordăm azi subiectul Palanca în detalii și primul lucru pe care aș vrea să-l facem este să ne clarificăm cu subiectul respectiv de drum. Ce reprezintă el și unde se află foarte exact?

1. Situația și statutul sectorului de șosea de lângă satul Palanca

Eugen REVENCO: Acest segment de autostradă se află în apropierea localității Palanca. Această șosea unește orașul Odessa cu orașul Reni, deci deservește prioritar comunicarea între regiunile Ucrainei și trece pe teritoriul R. Moldova. Pe de o parte a drumului se află satul Palanca, iar pe partea cealaltă se află un canal și pământuri agricole ce țin de localitatea Palanca.

Corneliu RUSNAC: Care este situația actuală a șoselei, statutul ei?

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

Eugen REVENCO: Tratatul privind Frontiera de Stat, care a fost negociat în anii 1990 și acest Tratat a fost negociat de un grup de negociatori din R. Moldova condus în acele timpuri de vice-miniștri de externe Vasili Șova, iar apoi Dmitrii Croitor. Tratatul și Protocolul adițional privind transmiterea în proprietatea Ucrainei a autostrăzii respective a fost semnat în anul 1999 de către Președintele Lucinschi. În anul 1998, până la semnare, în cadrul lucrărilor de pregătire a Tratatului de frontieră, a fost semnat și un Protocol, o înțelegere între prim-ministrul Ciubuc și prin-ministrul Ucrainean Pustovoitenko prin care s-a transmis Ucrainei în proprietate acest sector de autostradă cu lungimea de 7,7 km, dar care trece prin teritoriul R. Moldova. Ulterior a fost pregătit și un Acord special, suplimentar, interguvernamental privind regimul de exploatare a acestei autorute. Tratatul privind frontiera de stat și Protocolul adițional la acesta au fost ratificate de către Parlamentul R. Moldova în anul 2001, Parlamentul care a fost condus de dna Ostapciuc, iar Președintele de atunci al R. Moldova, Vladimir Voronin, a promulgat Legea despre ratificare. Apoi, Președintele Voronin a semnat instrumentul de ratificare, care confirmă intrarea în vigoare a tratatului tot în anul 2001. În anul 2002 deja a fost constituită Comisia de demarcare, care urma să transpună în teren linia de frontieră care a fost convenită. Acest Decret a fost emis iarăși de Președintele Voronin în anul 2002. Ulterior, ministrul transporturilor Cuțov a semnat Actul de transmitere în proprietate a acestui sector de autorută autorităților din Ucraina.

Corneliu RUSNAC: Așa ca să înțelegem foarte clar, cei care au cedat acest teritoriu Ucrainei, ca să folosesc termenul utilizat de opoziția comunistă, au fost ex-Președintele Petru Lucinschi și Vladimir Voronin, precum și fosta majoritate comunistă din legislativ, care în 2001 a ratificat acest acord?

Eugen REVENCO: Noi nu putem folosi acum categoric termenul „cedare de teritoriu” pentru că R. Moldova nu a avut frontieră internațională până la semnarea acestui Tratat internațional. Cu semnarea acestui Tratat internațional, hotarul administrativ a fost transformat în frontieră internațională. Iată abia după acest moment putem să vorbim despre limitele exacte ale teritoriului R. Moldova, iar dacă vreți să mă întrebați care sunt autorii situației neclare de astăzi, într-adevăr sunt în primul rând Președinții responsabili, care au organizat lucrările anume în așa fel și Parlamentul care în 2001 a ratificat acest Tratat. Ba mai mult, eu aș mai adăuga și Curtea Constituțională care a fost chemată să introducă claritate în anul 2002, în baza unei interpelări formulate de unii parlamentari. Curtea însă s-a eschivat să dea un răspuns zicând că interpretarea acestei situații nu este de competența sa și de aceea, iarăși peste 7 ani de zile am revenit din nou la discuțiile vechi, fără a avea un fundament suficient.

Corneliu RUSNAC: Ce prevede foarte exact acest Acord? Care este formula exactă privind transmiterea șoselei? Ce vrea să obțină acum Kievul de la autoritățile de la Chișinău?

2. Tratatul privind frontiera de stat și Protocolul adițional privind transmiterea în proprietate a autostrăzii

Eugen REVENCO: Protocolul acesta adițional este publicat, nu este document secret, este foarte deschis, a fost publicat de Monitorul Oficial. R. Moldova transmite în proprietate adică posesiune, folosință și administrare Ucrainei sectorul de autostradă Odessa-Rieni în regiunea localității Palanca a R. Moldova, precum și sectorul de teren prin care trece acesta. Deci, ceia ce s-a făcut până acum s-a

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

transmis în proprietate Ucrainei drumul respectiv. Iar ceea ce urma să fie executat de autorități până în ziua de astăzi, trebuia să fie transmis și sectorul de teren prin care trece această autorută. Nu este vorba de terenurile care se află de cealaltă parte a drumului, nu este vorba despre terenurile arabile, este vorba doar despre sectorul de pământ sau teren pe care este amplasat propriu-zis drumul, cu lungimea, lățimea și grosimea corespunzătoare.

Corneliu RUSNAC: În anul 1999, 2000, când se negocia acest Tratat, se vorbea despre faptul că Ucraina urma să cedeze R. Moldova fie o sută fie patru sute de metri la Dunăre, s-au vehiculat diferite cifre. Care este situația acum? Ucraina a cedat până la urmă ceva teritoriu în plus la Dunăre?

3. Posibilitatea de ieșire la Dunăre a R. Moldova

Eugen REVENCO: Eu cred că folosirea termenului de cedare nu este cel mai potrivit pentru că noi nu avem punct de pornire pentru a ști exact unde era frontiera internațională a R. Moldova. Noi putem spune cu certitudine că R. Moldova astăzi are acces la Dunăre și acum se finalizează lucrările de demarcare pe teren și după ce se va finaliza vom ști exact care este lungimea tronsonului de teren pentru acces la Dunăre. De ce eu spun că este important să fie finalizate lucrările? Pentru că hărțile care sunt anexate la acest Tratat de frontieră au scara 1:50 000. Deci, precizia este foarte și foarte relativă, iar atunci când se va transpune linia frontierei conform Protocolului-crochiu vom ști exact care este lungimea de acces la Dunăre, este 300 de metri, sau este 800 de metri etc. Pentru moment nu pot să vă spun exact pentru că lucrările Comisiei de demarcare nu sunt publice și nu sunt terminate, inclusiv pe acest segment. Dar, cu certitudine că avem acces la Dunăre. Mai important însă este că, într-adevăr în anul 1998, atunci când s-a format acea înțelegere în scris între prim-miniștri din R. Moldova Ciubuc și Postovoitenko, a fost o înțelegere că pe acest segment de autostradă nu se va efectua control cu ocazia trecerii frontierei, iar toate controalele de frontieră se vor efectua doar la intersecția acestui tronson de autostradă și drumul care vine dinspre satul Palanca, unde urmau să fie amplasate ambele servicii vamale și grănicerești.

Pentru cetățenii din satul Palanca urma să fie creat un regim adecvat pentru trecerea peste drum la proprietățile care le aparțin. Și, mai era și o legătură, într-adevăr cu finalizarea lucrărilor la Giurgiulești, unde Moldova avea acces la Dunăre. Din păcate, acel regim prioritar de frontieră, sau regim adaptat de frontieră, care să corespundă intereselor securității vamale, economice a R. Moldova, dar și a Ucrainei nu a fost încă creat și avem regimuri care nu sunt adecvate. Ar urma ca autoritățile Ucrainene să admită discuții despre optimizarea regimului de frontieră anume în această regiune. Nu este Moldova unica țară unde un drum șerpuiește și traversează teritoriul. Asemenea situații sunt cunoscute, și eu le-am văzut, între Franța și Elveția în mai multe localități. Eu vă asigur că găsiți situații identice între Cehia și Slovacia sau între Țările Baltice care au făcut parte dintr-o singură țară pe vremuri. De aceea nu este tragic că drumul traversează R. Moldova. Poate nu este cea mai reușită formulă și soluție juridică care s-a găsit, dar cu siguranță că este posibilitate de a crea un regim adaptat, asemănător regimurilor de trecere a frontierei și exploatare a terenurilor din zona de frontieră asemănător cum au găsit soluții țările europene între ele. Aici, este un moment unde Moldova și Ucraina pot demonstra că ele sunt țări cu vocație europeană.

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

Corneliu RUSNAC: Dacă acest segment de drum, terenul de sub acest segment de drum va fi cedat Ucrainei până la urmă, cum vor avea acces localnicii la terenurile lor situate la sud de șosea? Vă întreb acest lucru pentru că țăranii din Palanca sunt foarte nemulțumiți și cedarea drumului ar putea provoca tensiuni în localitate după cum s-a întâmplat în 2001.

4. Accesul localnicilor la terenurile lor situate la sud de șosea

Eugen REVENCO: Eu aș vrea să precizez că acest tronson de autostradă a fost transmis deja în proprietate în 2002, Act semnat de ministrul transporturilor din acea vreme, Cuptov. Iar în conformitate cu Acordul privind regimul de exploatare al acestui tronson de autorută trebuie să fie amenajate locuri speciale pentru traversarea autostrăzii de către pietoni și trebuie să fie prevăzute locuri speciale pentru trecerea cu tehnica agricolă.

Corneliu RUSNAC: Construirea unei treceri subterane pe sub drum ar fi o soluție?

Eugen REVENCO: Odată ce este vorba despre construcția unei treceri subterane sau construcția unui pod, în unul sau mai multe locuri cu diferite înălțimi sunt niște activități care pot avea impact asupra funcționalității acestui tronson de autostradă, care are un regim special în regiunea de frontieră. De aceea este necesar ca aceste lucrări să fie coordonate între R. Moldova și Ucraina, dar Tratatul de frontieră nu interzice asemenea construcții, lucrări.

Corneliu RUSNAC: Faptul că documentul ratificat și promulgat de guvernarea comunistă încă în 2001 nu a fost pus în aplicare în totalitate ar avea legătură cumva cu introducerea acum câteva luni a obligativității de a avea câte 50 de dolari pe zi pentru perioada aflării pe teritoriul Ucrainei pentru cetățenii moldoveni?

Eugen REVENCO: De ar fi aceasta unica problemă nesoluționată între R. Moldova și Ucraina! Probleme sunt mai multe și anume faptul că ele s-au acumulat atât de multe și s-au făcut promisiuni că se vor găsi soluții. Încercările periodice de a revedea înțelegerile deja convenite au dus autoritățile ucrainene ca să ia măsuri care să fie auzite foarte clar la Chișinău. Deci, nu este doar legat de acest segment la Palanca, este legat de un număr mare de probleme nesoluționate. Adevărat că și R. Moldova are un număr de probleme nesoluționate pe teritoriul Ucrainei, și în relațiile bilaterale.

Corneliu RUSNAC: Și acum ce ar trebui să facă actualul guvern pentru a soluționa problema, inclusiv problema de la Palanca, inclusiv normalizarea relațiilor cu Ucraina?

5. Modalități de soluționare a problemei de la Palanca

Eugen REVENCO: Tronsonul autostrăzii care trece prin Palanca este unul din elemente care urmează a fi clarificate în urma procesului de demarcare. Palanca, Giurgiulești, Novodnestrovsk sunt câteva din aceste sectoare unde lucrările de demarcare încă nu au fost finalizate. Dar, vă asigur că aceste trei elemente și altele mărunte sunt nimic în comparație cu cei 450 de km de frontieră pe segmentul

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

transnistrean unde nu este încă o soluție pentru demarcarea frontierei. Probleme sunt mult mai multe și mult mai grave. Evident trebuie să căutăm o soluție care să fie pe potrivă pentru ambele părți și transmiterea terenului prin care trece acest tronson de autostradă este un element de executare a Tratatului privind frontiera de stat care a fost deja ratificat. Tratat care deja nu se mai discută, care nu poate fi denunțat, care poate doar să fie executat. Ba mai mult, noi nu trebuie să ne cramponăm, să ne ascundem, sau să ne pierdem în câteva probleme legate de demarcare în regiunea localității Palanca, la Giurgiulești sau la Novodnestrovk și să scoatem de pe agendă în așa fel, să uităm sau să facem secundară problema demarcării a 450 de km frontieră pe segmentul transnistrean. Iată care sunt soluțiile pentru segmentul transnistrean este problemă adevărată?

Acum, indiferent cum se vor căuta soluții, este important ca soluțiile să aibă un model european și asemenea modele există deja. Există aeroportul din Bale-Melhouse, care a fost construit între Franța și Elveția cu împrumut de teritoriu străin. Aeroportul din Geneva a fost construit cu împrumut de teritoriu străin. Există drumuri între Franța și Elveția, care spuneam, șerpuiesc. Nu este nimic ieșit din comun. Există practică internațională și aceste probleme pot fi soluționate. Important este să nu se ajungă la situații conflictuale, iar pentru a studia cât mai bine aceste practici europene și pentru a spori măsurile de încredere, pentru a spori încrederea dintre parteneri, Moldova și Ucraina, probabil ar fi util să fie implicată misiunea EUBAM, misiune europeană de asistență la frontieră. În așa fel nici una dintre părți nu se va simți trădată și va exista un partener credibil pentru ambele părți, un partener cu practici și valori spre care tindem și noi. Mai mult ca atât, ar fi fost foarte util ca mandatul acestei misiuni să fie extins și pentru segmentul transnistrean, pentru demarcare. Iar în Palanca, la concret, aceste practici europene ar trebui să ducă la negocierea unui regim de frontieră care ar satisface necesitățile de securitate economică, vama la frontiera de sud și ar asigura un nivel de control suficient cu ocazia trecerii frontierei. Eventual, posibil ar fi nevoie de niște permise speciale pentru locuitorii localității Palanca, de genul celor care sunt eliberate pentru micul trafic la frontieră cu UE. Posibil ar fi nevoie, în general, să se revadă principiile și regulile micului trafic la frontieră între Moldova și Ucraina pentru a adapta și moderniza acest regim, asemănător cu regulile care există în Europa.

Corneliu RUSNAC: Totuși cedarea acestui tronson de șosea nu contravine cumva Constituției care spune clar că teritoriul R. Moldova este inalienabil?

Eugen REVENCO: Vreau să vă citez din Tratat care spune că acest tronson de autostradă este transmis în proprietate Ucrainei, iar această proprietate se află pe teritoriul R. Moldova. Articolul 1 aliniatul 2 spune că „sectorul transmis constituie proprietatea Ucrainei pe teritoriul R. Moldova”. Situația este într-un fel asemănătoare, dacă vă închipuiți, cu o ambasadă care de facto se află pe teritoriul țării noastre, iar acest obiect constituie proprietatea altui stat.

Corneliu RUSNAC: Totuși dincolo de șosea se află 900 de hectare de pământ care aparțin R. Moldova.

Eugen REVENCO: Pământul aparține probabil localnicilor, dar se află sub jurisdicția R. Moldova și pe aceste terenuri se aplică legile, regulamentele și reglementările R. Moldova.

Sinteze și Dezbateri de Politică Externă

Buletin Săptămânal, Nr. 22, din 29.11.2009

Corneliu RUSNAC: Problema Palanca ar putea influența într-un fel sau altul criza transnistreană, rolul Ucrainei în procesul de reglementare transnistreană?

Eugen REVENCO: O relație mai bună cu Ucraina este în interesul nostru în general și pentru soluționarea conflictului transnistrean în mod special. Eu nu aş miza prea mult pe Palanca în schimbul soluționării conflictului transnistrean pentru că prețul este incomparabil. Impactul Transnistriei, conflictului transnistrean, lipsei de control pe 450 de km este mult mai mare decât impactul soluționării acestei probleme care este una minoră și tehnică. Eu mă refer la transmiterea sectorului de teren prin care trece această autostradă. Noi vorbim despre executarea Tratatului care a fost deja încheiat.

Corneliu RUSNAC: Celelalte probleme care există între relațiile dintre Chișinău și Kiev, la care ați făcut referință și dvs. și hidrocentrala de la Novodnestrovsk, și proprietățile moldovenești din țara vecină, în ce măsură rezolvarea problemei de la Palanca ar putea duce la soluționarea celorlalte neînțelegeri?

Eugen REVENCO: Palanca este doar una din aceste probleme, există probleme legate de funcționalitatea portului Giurgiulești. Ucraina are anumite pretenții. Probleme legate de hidrocentrala de la Novodnestrovsk și nu numai linia de trecere a frontierei și regimul de exploatare propriu-zis a ultimului nod. Dar, recunoașterea proprietății, este aceasta proprietatea Ucrainei sau nu? Și mai mult ca atât, impactul ecologic pe care îl produce această hidrocentrală asupra râului Nistru. Apoi, există un șir de alte probleme, în special problemele proprietăților moldovenești aflate în Ucraina, unde deja de mulți ani de zile este târăgănat procesul de recunoaștere a proprietăților. Pe lângă toate problemele care există între Moldova și Ucraina, legate de diferite obiecte, fie Kuciurgan, fie de regimul de trecere a frontierei pe segmentul transnistrean, fie legat de funcționalitatea și impactul ecologic al centralei de la Novodnestrovsk, alte probleme bilaterale care țin de comerț, tranzitare etc., există și întrebări care trebuie să le formulăm noi și față de autoritățile din Moldova. După atâția ani de luptă pentru recunoașterea proprietăților în Ucraina, în sfârșit în anul 2008 a fost recunoscut dreptul de proprietate și titlul de proprietate asupra complexului de odihnă din Odesa, amplasat pe un teritoriu imens și pitoresc pentru care existau oferte de circa 55 de milioane de euro, dar care până la urmă surprinzător a fost vândut pentru 7 milioane adică de 8 ori mai ieftin. Ar trebui probabil să punem întrebări și la Chișinău. Cum de este posibil așa ceva?

Corneliu RUSNAC: Din păcate timpul rezervat emisiunii noastre a expirat. Stimați ascultători vă reamintesc că l-am avut în studio pe domnul Eugen Revenco, Analist la Asociația pentru Politică Externă.

Aici punem punct programului nostru de astăzi. Emisiunea a fost realizată cu suportul asociației pentru politică externă și finanțată de fundația Friedrich Ebert. Eu, Corneliu Rusnac vă spun la revedere și vă aștept săptămâna viitoare la un nou program, pe curând.