



НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ АГРАРНИХ НАУК УКРАЇНИ

ІНСТИТУТ ВОДНИХ ПРОБЛЕМ І МЕЛІОРАЦІЇ

вул. Васильківська 37, м. Київ, 03022, тел/факс (044) 257-40-01, тел. 257-40-30

E-mail: iwpim.naan@gmail.com

№329 /01 від 05.05.2017 р.

**Прокуратура Автономної Республіки
Крим**

Інститут водних проблем і меліорації НААН розглянув звернення прокуратури Автономної Республіки Крим № 04/1-031-17 від 05.05.2017 року щодо порушення правил екологічної безпеки під час будівництва транспортного переходу через Керченську протоку на території окупованої частини Автономної Республіки Крим та повідомляє.

Будівництво транспортного переходу через Керченську протоку проводиться в складних інженерно-геологічних умовах, тектонічних проявів та льодових процесів. Міст розміщений в районі складної природної системи, в умовах розвитку морських поверхневих течій, нагонів води і рози вітрів. Складність геологічних умов будівництва та діяльності морських течій може призвести до низки негативних наслідків господарського, екологічного і політичного характеру.

Варто також врахувати, що на тому місці, де зводиться міст, є кілька тектонічних розломів, грязьові вулкани. Проходження мосту передбачається через сейсмічно активну зону – орієнтовно 9 балів за шкалою Ріхтера, а це критична величина для таких споруд.

Зазначені умови будівництва становлять високий ступінь ризику негативних наслідків для екології Чорного та Азовського морів як в процесі його можливої експлуатації так при загрозі руйнування, що як аналог вже спостерігалось у 1944 році.

Влітку 2015 р. Держдума РФ прийняла спеціальний закон, яким скасувала і спростила більшість дозвільних процедур для будівництва Керченського мосту. 13 липня 2015 його підписав президент РФ В. Путін. (Федеральный закон от 13 июля 2015 г. N 221-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных правоотношений, возникающих в связи со

строительством, с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения, предназначенных для обеспечения транспортного сообщения между Таманским и Керченским полуостровами, и объектов инженерной инфраструктуры федерального и регионального значения на Таманском и Керченском полуостровах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».)

Закон скоротив термін екологічної експертизи, а також спростив процедуру отримання дозволів на будівництво.

Також, Держдума РФ внесла зміни до Закону про екологічну експертизу, до Закону про природні території під особливою охороною, Водного і Земельного кодексів РФ. Тепер, ґрунт, який залишився після днопоглиблювальних робіт, можна звалювати у будь-якій точці Азовського моря без екологічного погодження. На проведення державної екологічної експертизи дається лише 45 днів. Втім, новий закон взагалі дозволяє не чекати ніяких експертиз і дозволів для початку будівельних робіт.

Відповідно до статті 86 Водного кодексу України на землях водного фонду можуть проводитися роботи, пов'язані з будівництвом гідротехнічних, лінійних та гідрометричних споруд, поглибленням дна для судноплавства, видобуванням корисних копалин (крім піску, гальки і гравію в руслах малих та гірських річок), розчисткою русел річок, каналів і дна водойм, прокладанням кабелів, трубопроводів, інших комунікацій, а також бурові та геологорозвідувальні роботи.

Місця і порядок проведення зазначених робіт визначаються відповідно до проектів, що погоджуються з обласними, Київською, Севастопольською міськими державними адміністраціями, органом виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства (крім робіт на землях, зайнятих морями), та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері геологічного вивчення та раціонального використання надр.

Тобто будівництво транспортного переходу через Керченську протоку здійснюється без дотримання вимог Водного кодексу України, що є прямим порушенням норм чинного законодавства України.

Окрім того будівництво мосту безпосередньо через острів Тузла є вкрай неприйнятним з екологічної точки зору рішенням.

Острів Тузла - природний захисний буфер для Таманської затоки і його берегів. Там склалася унікальна водно-болотна екосистема. Острів Тузла та Таманська затока завжди були транзитним пунктом для різних видів птахів, а водоплавні зупинялися в цих місцях на зимівлю.

В середині 90-х років Верховна Рада Криму видала постанову про присвоєння острову значення пам'ятки природи, але в результаті статус дуже важливого для екосистеми об'єкту залишився недооформленим належним чином.

Будівництво мостового переходу завдало непоправної екологічної шкоди, як мису Тузла, на території якого ведуться активні геолого-вишукувальні роботи, так і одноіменному острову, який перетворили на величезну автостоянку і склад будівельних матеріалів.

Будівельники вирубали частину лісових насаджень на острові. Можна констатувати, що Тузла вже знищений як унікальний природний об'єкт, якому планувалося надати статус пам'ятника природи, як ключової орнітологічної території для морських і перелітних птахів.

Крім того, будівництво Керченського мосту шкодить екосистемі Азовського моря, яка і так дуже нестабільна через невеликі глибини і слабкий водообмін із Чорним морем.

Азовське море – найменше море в Європі, а в нього впадає річка Дон – одна з найбільших річок Європи. Через це море і так частково опріснене. Тому якщо порушити зв'язок Азовського моря з Чорним, це може різко змінити хімічний склад води, що призведе до загибелі багатьох живих організмів, а в Азовському морі мешкають два види червонокнижних дельфінів.

Будівництво матиме негативний вплив на мігруючі види тварин, насамперед популяції риб, які рухаються між Азовським і Чорним морями, оскільки Керченська протока неглибока і вузька. Вода ж має рухатися постійно і без гідравлічних перешкод, тому якщо зволікати із розмиванням насипів, то в Азовському морі різко зміниться хімічний склад води.

Будівництво мосту у протоці призведе до регіональної екологічної катастрофи, зокрема це призведе до:

1. Перетворення Азовського моря в Чорноморську затоку, зменшення солоності води в морі, зменшення водообміну та збільшення інтенсивності «цвітіння» води;
2. Порушення в протоці гідрологічного режиму, розмиву берегової лінії та замулення дна моря.
3. Зменшення рибних запасів, розвитку колонії медуз в південній частині моря, зокрема, значні втрати популяції камбали-калкана, що зменшилася в результаті будівельних та днопоглиблювальних робіт.

Орієнтовні збитки, заподіяні оточуючому середовищу Чорного та Азовського морів при будівництві Керченського мосту, за умови необхідності кріплення морських берегів становитимуть щонайменше 10 млрд. гривень.

Необхідно звернути увагу на те, що мова йде про велику гідротехнічну споруду зі значним впливом на навколишнє середовище, що зачіпає інтереси усіх країн Чорноморського басейну. Це будівництво є вкрай небезпечним для екосистем Азовського і Чорного морів, а також їхнього узбережжя і є прямим свідченням порушення норм міжнародного права.

Науковці Інституту водних проблем і меліорації НААН, у разі необхідності, готові долучитись до експертних досліджень з питань порушення правил екологічної безпеки під час будівництва транспортного переходу через Керченську протоку на території Автономної Республіки Крим.

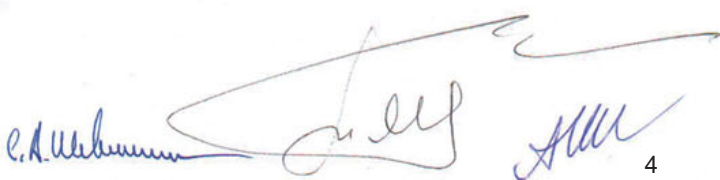
Окрім того Інститут водних проблем і меліорації НААН звертає увагу прокуратури Автономної Республіки Крим на необхідність розслідування питань завдання збитків водному господарству Автономної Республіки Крим, зокрема в частині виведення з ладу та зміни режиму експлуатації Північно-Кримського каналу. Це призвело до руйнування значної кількості зрошувальних систем, гідротехнічних споруд, каналів другого порядку, насосних станцій, пересихання водосховищ. Вилучення повного об'єму стоку та його перекидання для водозабезпечення завдало непоправної шкоди водогосподарсько-екологічним системам природних водних об'єктів та річок Автономії. Інститут водних проблем і меліорації НААН готовий долучитись для надання відповідних експертних висновків та досліджень із вищезазначеного питання.

Директор



М.Ромашенко

Яцюк
492-75-44



PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

TRANSLATION



**NATIONAL ACADEMY OF AGRARIAN SCIENCES OF UKRAINE
INSTITUTE OF WATER PROBLEMS AND RECLAMATION**

37 vul. Vasylkivska, Kyiv 03022, tel/fax (044) 257-40-01, tel. 257-40-30

Email: iwvim.naan@gmail.com

No. 329/01 dated 05/05/2017

**Prosecutor's Office of the Autonomous
Republic of Crimea**

The Institute of Water Problems and Reclamation of the National Academy of Agrarian Sciences has reviewed the inquiry of the Prosecutor's Office of the Autonomous Republic of Crimea (No. 04/1-031-17 dated 05/05/2017) regarding the violation of environmental safety rules during the construction of the transport crossing over the Kerch Strait on the territory of the occupied part of the Autonomous Republic of Crimea and hereby informs you of the following:

The construction of the transport crossing over the Kerch Strait is being carried out under difficult engineering and geological conditions, tectonic events, and ice processes. The bridge is located in an area of a complex natural system, under conditions of the development of marine surface currents, storm surges, and wind patterns. The complexity of the geological conditions for construction and the influence of sea currents may lead to a range of adverse economic, environmental, and political effects.

It is also important to take into account that there are several tectonic fault lines and mud volcanoes at the site where the bridge is being erected. The bridge will pass through a seismically active zone with a rating of about 9 on the Richter scale, and this is a critical number for such structures.

These building conditions pose a high risk of adverse effects for the environment of the Black Sea and the Sea of Azov both in the process of its potential operation and in the event of its possible destruction, as happened once before in 1944.

In the summer of 2015, the State Duma of the Russian Federation passed a special law canceling and simplifying most of the permit procedures for the construction of the Kerch bridge. On July 13, 2015, it was signed by Russian President Vladimir Putin. (Federal Law No. 221-FZ of July 13, 2015 "On Specific Aspects of the Regulation of Certain Legal Relations Arising in Connection with

TRANSLATION

the Construction and Upgrading of Transport Infrastructure Facilities of Federal and Regional Significance Designed to Ensure Transport Links between the Taman and Kerch Peninsulas, and Utility Infrastructure Facilities of Federal and Regional Significance on the Taman and Kerch Peninsula, and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”).

The law shortened the period of environmental expert reviews and simplified the procedure for obtaining building permits.

In addition, the State Duma introduced amendments to the Law on Environmental Expert Reviews, the Law on Nature Areas under Special Protection, and the Water and Land Codes of the Russian Federation. Now, the soil that is left over after dredging work may be dumped at any point on the Sea of Azov without environmental approval. State environmental expert reviews are to be conducted within just 45 days. Moreover, the new law actually makes it possible to start construction work without waiting for any expert reviews or permits.

Under Article 86 of the Water Code of Ukraine, work may be carried out on water fund lands for the construction of hydraulic engineering, linear and hydrometric structures, dredging for shipping, the production of minerals (excluding sand, pebbles and gravel in the channels of small and mountain rivers), sediment control in rivers, canals, and reservoirs, the laying of cables, pipelines, and other utility infrastructure, as well as drilling and geological exploration work.

The places and procedures for conducting such work are defined in accordance with designs approved by the regional, Kyiv, and Sevastopol state administrations, the executive authority of the Republic of Crimea responsible for environmental protection, the national executive authority responsible for implementing state policy on the development of water management (excluding work on lands covered by seas), and the central executive authority responsible for implementing state policy on the geological exploration and rational utilization of subsoil resources.

In other words, the construction of the transport crossing over the Kerch Strait is being done without adhering to the requirements of the Water Code of Ukraine, which constitutes a direct violation of provisions of applicable Ukrainian law.

Building bridge directly through Tuzla Island is also an extremely unacceptable decision from an environmental standpoint.

Tuzla Island is a natural protective buffer for the Taman Strait and its shores. A unique aquatic/wetland ecosystem has developed there. Tuzla Island and the Taman Strait have always been a transit point for various species of birds, and water fowl have wintered in these places.

TRANSLATION

In the mid 1990s, the Supreme Council of Crimea issued an order to designate the island a natural monument, but the status of this site of great importance for the ecosystem was never properly formalized.

The construction of the bridge crossing has caused irreparable environmental damage to both Cape Tuzla, where active geological exploration work is under way, and Tuzla Island, which has been turned into a large parking lot and building material warehouse.

The builders have cut down part of the forests on the island. We can report that Tuzla has already been destroyed as a unique natural site, which was supposed to be granted the status of a natural monument, and as a key ornithological area for marine and migratory birds.

The construction of the Kerch bridge is also damaging the ecosystem of the Sea of Azov, which was already very unstable due to its shallow depths and weak water exchange with the Black Sea.

The Sea of Azov is the smallest sea in Europe, but into it flows the Don, one of Europe's largest rivers. As a result, the sea is already often desalinated. Therefore, if the Sea of Azov's connection to the Black Sea is disrupted, this could drastically alter the chemical composition of the water, resulting in the loss of many living organisms. The Sea of Azov is home to two Red Book species of dolphins.

The construction will have an adverse impact on migratory animals, particular on the population of fish that move between the Sea of Azov and the Black Sea, since the Kerch Strait is shallow and narrow. The water needs to circulate constantly and without hydraulic barriers, so if the erosion of embankments is slowed, this will drastically alter the chemical composition of the water in the Sea of Azov.

The construction of a bridge in the strait will lead to a regional environmental catastrophe, particularly for the following reasons:

1. The transformation of the Sea of Azov into Black Sea Bay, a decrease in the sea's salinity, a decrease in water exchange, and an increase in the intensity of water "blooming";
2. Disruption to hydrologic behavior in the strait, the erosion of the shoreline, and the silting-up of the sea bottom.
3. A reduction in fish stocks and the development of jellyfish colonies in the southern part of the sea, particularly significant losses in the flounder/turbot population, which has declined as a result of the construction and dredging work.

The approximate amount of damage caused to the environment of the Black Sea and the Sea of Azov by the construction of the Kerch bridge, given the need to reinforce the coastline, will be at least UAH 10 billion.

TRANSLATION

It must be pointed out that we are talking about a large hydraulic structure with a significant impact on the environment, which affects the interests of all countries in the Black Sea basin. This construction is extremely dangerous for the ecosystems of the Sea of Azov and the Black Sea, as well as their shores, and constitutes direct evidence of a violation of provisions of international law.

If necessary, the scientists of the Institute of Water Problems and Reclamation of the National Academy of Aquatic Sciences are prepared to join in expert studies on the violation of environmental safety rules during the construction of the transport crossing over the Kerch Strait in the Autonomous Republic of Crimea.

The Institute of Water Problems and Reclamation of the NAAS would also like to draw the attention of the Prosecutor's Office of the Autonomous Republic of Crimea to the need for research on the damage being caused to the water management of the Autonomous Republic of Crimea, particularly in terms of disruption to the North Crimean Canal and changes in its operating conditions. This has resulted in the destruction of a significant number of irrigation systems, hydraulic structures, secondary canal, and pump stations, as well as the drying up of water reservoirs. The seizure of the entire volume of runoff and its diversion for the water supply has caused irreparable harm to the water management and ecological systems of natural water bodies and rivers in the Autonomous Republic of Crimea. The Institute of Water Problems and Reclamation of the NAAS is prepared to join in providing the relevant expert findings and research on the above matter.

Director

[signature]

M. Romashchenko

Yatyuk
492-75-44

[signatures]