

# Dezvoltarea navigației și protecția mediului în bazinul hidrografic al fluviului Dunărea

## Declarația comună privind principiile de bază

Navigația pe căile navigabile interioare poate contribui la dezvoltarea durabilă a activității de transport din punct de vedere al mediului, în special în cazul în care aceasta substituie transportul rutier. Cu toate acestea, navigația poate să prezinte o influență semnificativă asupra ecosistemelor râurilor, să pună în pericol obiectivele Directivei Cadru pentru Apă (DCA), atingerea "stării ecologice bune" a tuturor apelor până în 2015. Recunoscând acest potențial conflict într-un număr de noi proiecte privind navigația pe căile navigabile interioare de-a lungul Dunării și râului Sava, Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) și Comisia privind Navigația pe Dunăre și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava au avut, în 2007, importante discuții trans-sectoriale. În urma celor trei întâlniri de lucru interdisciplinare, s-a agreat o "*Declarație comună privind principiile de baza ale dezvoltării navigației interioare și protecției mediului, în bazinul Dunării*". Documentul final a fost adoptat în decembrie 2007/ianuarie 2008 de către ICPDR, Comisia privind Navigația pe Dunăre și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava. "*Declarația comună*" este un document ghid pentru menținerea căii navigabile existente și dezvoltarea infrastructurii căii navigabile viitoare. Este percepută ca o piatră de hotar, care conduce la integrarea ecologiei în dezvoltare navigației.

DECLARAȚIA COMUNĂ PRIVIND PRINCIPII DIRECTOARE PENTRU  
DEZVOLTAREA NAVIGAȚIEI PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE ȘI PROTECȚIA  
MEDIULUI ÎN BAZINUL DUNĂRII

# 1. Introducere

Această Declarație Comună are drept obiectiv îndrumarea factorilor de decizie din domeniul transportului pe căile navigabile interioare (IWT) și dezvoltarea durabilă a mediului, astfel încât administratorii apelor să pregătească planuri fluviale relevante de mediu și de navigație, programe și proiecte.

Procesul de elaborare a Declarației Comune a fost inițiat de către Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR), Comisia Dunării (DC) și Comisia Internațională a Bazinului Hidrografic Sava (ISRBC)<sup>1</sup>.

Declarația Comună a fost elaborată în 2007 printr-un susținut proces trans-sectorial, în vederea asigurării unui consens între factorii interesați, cu responsabilitate și interes în navigație, integritatea ecologică a fluviului și managementul apei din bazinul fluviului Dunărea. Acest proces a inclus trei întâlniri specifice de lucru cu factorii interesați (stakeholderi) în aprilie, iunie și octombrie 2007<sup>2</sup>.

Pe parcursul acestui proces, participanții au stabilit o înțelegere comună în ceea ce privește protecția mediului fluvial și a condițiilor și proceselor necesare, care să conducă la o dezvoltare durabilă a navigației pe căile navigabile interioare<sup>3</sup> (incluzând întreținerea infrastructurii existente și dezvoltarea de noi proiecte de navigație).

Contextul transfrontier este important atunci când avem de-a face cu alterări hidromorfologice, cu necesități în ceea ce privește mediul și de navigația în bazinul Dunării. Această Declarație Comună urmărește să sprijine o dezvoltare durabilă, prin protejarea mediului, precum și îmbunătățirea navigației. Se adresează, în primul rând, măsurilor și intervențiilor structurale pe râurile care deserveșc activitatea de transport pe căile navigabile interioare; măsurile non-structurale vor trebui, de asemenea, să fie întreprinse pentru a îmbunătăți și a susține cu succes transportul fluvial din punct de vedere economic.

Actorii implicați în elaborarea acestei Declarații Comune au subliniat faptul că respectarea deplină a cadrului legal existent, incluzând toate prevederile legislative privind transportul și mediul (legislație națională, directivele UE și cerințele internaționale), reprezintă o pre-condiție pentru orice activitate în regiunea Dunării.

Principiile de planificare și criteriile acestei Declarații Comune au fost elaborate și agreeate în contextul situației bazinului hidrografic al fluviului Dunărea, dar ar putea fi, de asemenea, utilizate în întreaga lume, ca referință și pentru alte bazine hidrografice mari, comparabile cu cel al Dunării.

---

<sup>1</sup> Pentru informații suplimentare, vă rugăm să vizitați paginile de internet: [www.icpdr.org](http://www.icpdr.org), [www.danubecom-intern.org](http://www.danubecom-intern.org), [www.savacommission.org](http://www.savacommission.org)

<sup>2</sup> Pentru informații suplimentare, a se vedea [http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation\\_and\\_ecology\\_process.htm](http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm)

<sup>3</sup> "Navigație pe căile navigabile interioare durabilă" are în vedere și integrează toate cele trei componente: aspecte de mediu, economice și sociale

## 2. Situația actuală

### 2.1. Situația juridică

Cadrul legal în ceea ce privește navigația și aspectele de mediu, în bazinul hidrografic al fluviului Dunărea, include convenții internaționale între țări, precum și legislația, politici și planuri de acțiune relevante ale UE.

Activitatea Comisiei Internaționale pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) are la bază Convenția privind protecția fluviului Dunărea<sup>4</sup> ca instrument juridic principal pentru cooperarea și managementul transfrontier al apei din bazinul hidrografic al fluviului Dunărea. ICPDR este un organism trans-național, ce promovează acorduri politice și stabilește priorități comune și strategii pentru îmbunătățirea stării Dunării și afluenților săi.

Pentru fluviul Dunărea, Convenția privind Regimul Navigației pe Dunăre (Convenția de la Belgrad)<sup>5</sup> formează cadrul pentru reglementarea navigației între 11 State Membre. Convenția, care este coordonată de către Comisia Dunării, are drept scop consolidarea relațiilor economice în regiune și se adresează necesității de a menține condițiile de navigație pe întregul curs al Dunării.

Pe scară sub-regională, un Acord Cadru a fost semnat de către țările<sup>6</sup> din bazinul hidrografic Sava pentru a dezvolta navigația și pentru a stabili un management durabil al apei. Aceste activități sunt coordonate de Comisia Internațională a Bazinului Hidrografic al Râului Sava.

În plus, mai multe politici ale Uniunii Europene constituie cadrul juridic pentru managementul apei și al bazinelor hidrografice în Europa, precum Directiva Cadru pentru Apă 2000/60/CE, ca directiva cea mai importantă în ceea ce privește protecția apelor de suprafață și subterane. Aceasta include o cerință pentru dezvoltarea unui prim plan de management pentru întregul District Hidrografic al Dunării până în 2009. Până în 2015, principalele obiective de mediu ale Directivei Cadru pentru Apă trebuie să fie realizate prin implementarea programelor de măsuri, care, printre altele, se adresează și alterărilor hidromorfologice cauzate de navigație.

În cazul districtelor hidrografice internaționale, Directiva Cadru pentru Apă solicită coordonarea internațională a planurilor de management pentru fiecare bazin hidrografic, implicând astfel și statele non-membre UE, în cazul în care este posibil<sup>7</sup>. În Districtul Bazinului Hidrografic al Dunării, ICPDR reprezintă platforma pentru coordonarea implementării DCA pe întreg bazinul, care cuprinde 13 țări dunărene (a se vedea Declarația Dunării<sup>8</sup>).

Multe alte directive privind mediul, politici și convenții au legătură cu DCA și trebuie luate în considerare pentru integrarea completă a politicii privind dezvoltarea transportului fluvial<sup>9</sup>, inclusiv

---

<sup>4</sup> Convenția privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea (Convenția pentru protecția Dunării), Sofia, 1994

<sup>5</sup> Convenția privind regimul navigației pe Dunăre, Belgrad, 1948

<sup>6</sup> Acord Cadru pentru Bazinul Râului Sava (FASRB), Kranjska Gora, 2002

<sup>7</sup> Directiva Cadru pentru Apă, articolele 3.4 și 3.5

<sup>8</sup> Bazinul Dunării – Râuri în Inima Europei, Viena, 2004

<sup>9</sup> Aceste directive diferite includ de exemplu Directiva pentru Păsări (79/409/EEC), Directiva pentru Habitate (92/43/EEC), SEA - Evaluarea Strategică de Mediu – Directiva (2001/42/EC), EIA – Evaluarea Impactului Asupra Mediului – Directiva (85/337/EEC), Directiva Europeană pentru Inundații, viitoarea Directivă Europeană pentru Strategia Marină, Politica Comună Agricolă (CAP) și Politica de Coeziune. Convenții relevante sunt: Convenția Ramsar, Convenția de la Berna, Convenția asupra Diversității Biologice, Convenția Espoo și Convenția pentru protejarea patrimoniului cultural și natural mondial – explicații se regăsesc în Anexa 1

Directivele pentru Habitate și Păsări (rețeaua ecologică Natura 2000) și Convenția de la Berna (rețeaua Emerald).

Programul de Acțiune European pentru Promovarea Transportului pe Căile Navigabile Interioare - NAIADES stabilește un cadru important pentru acțiuni. Acestea includ o mai bună integrare a transportului pe căile navigabile interioare în cadrul lanțului logistic, îmbunătățind performanțele flotei în ceea ce privește mediul înconjurător și folosind tehnologii moderne de comunicare și informare (de exemplu, Serviciile de Informare Fluvială), pentru a îmbunătăți navigația. Un element esențial al Programului de acțiune NAIADES constă în dezvoltarea unei infrastructuri de transport pe căile navigabile interioare adecvate. Proiectele care vizează îmbunătățirea căilor navigabile și transbordării mărfurilor pot fi co-finanțate din fonduri europene. Dunărea este parte a unui proiect prioritar (nr. 18), sub prevederile liniilor directoare privind Transportul Trans European (TEN-T) și reprezintă axa centrală de transport.

La o scară mai largă Acordul European privind Principalele Căi Navigabile Interioare de Importanță Internațională (AGN)<sup>10</sup> - stabilește liniile directoare pentru gabaritele de navigație ale căilor navigabile interioare pe care se derulează traficul internațional. Acest acord internațional a intrat în vigoare în unele țări dunărene.

Implementarea și integrarea tuturor politicilor relevante este esențială pentru o dezvoltare adecvată a transportului pe căile navigabile interioare, precum și pentru atingerea obiectivelor de mediu în bazinul hidrografic al Dunării. Acesta este singurul mod în care condițiile necesare pentru transport fluvial și pentru mediu pot fi îmbunătățite și protejate.

## 2.2. Situația curentă a navigației în bazinul fluviului Dunărea

### Situația economică curentă

Schimbările politice și economice din ultimii 15 ani în estul și sud-estul Europei au creat o dinamică în ceea ce privește dezvoltarea economică în regiune, au generat necesități și perspective pentru mai multe schimburi comerciale și pentru transport de-a lungul Dunării. Zona Dunării este una dintre cele mai importante regiuni economice și culturale din Europa, Dunărea fiind ea însăși o linie „vie” centrală și o axă de transport.

Extinderea UE a condus la o creștere economică enormă și la consolidarea relațiilor economice în Coridorul Dunării și dincolo de acesta. Intensificarea schimburilor comerciale a mers mână în mână cu o creștere rapidă a volumului de trafic. Transportul comercial de-a lungul Coridorului Dunării a crescut în ultimul deceniu cu peste 100% în aproape toate țările dunărene, având cea mai mare creștere înregistrată în tranzitul rutier. Se așteaptă ca țările dunărene să continue această dinamică de dezvoltare a economiei în următorii ani (cu PIB-ul minim/cap de locuitor/rate de creștere de 3-4% pe an până în 2015) iar fluxurile de trafic ar putea crește în mod corespunzător.

Transportul pe căile navigabile interioare este, în comparație cu transportul aerian și rutier, văzut ca fiind mai prietenos cu mediul și eficient din punct de vedere energetic și poate contribui, prin urmare, la dezvoltarea socio-economică a regiunii. Trebuie asigurată utilizarea multimodală a posibilităților de transport disponibile (rutier, feroviar și fluvial). Politicile de transport ce promovează modalitățile de transfer, precizate clar, de exemplu, de către Uniunea Europeană, în Cartea Albă a Transporturilor din 2003 și 2006, conduc la o serie de propuneri pentru investiții în infrastructura căilor navigabile interioare, susținute de instituțiile financiare internaționale și de Programul TEN-T. Politicile privind

---

<sup>10</sup> AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UN/ECE, 2006

modalitățile de transfer sunt reflectate în liniile directoare prevăzute pentru selectarea de proiecte și numirea unui coordonator al Rețelei de Transport European (TEN) pentru transportul pe căile navigabile interioare. De asemenea, aceste linii directoare subliniază necesitatea respectării în totalitate a legislației privind mediul. Aceste evoluții au condus la o abordare comună în ceea ce privește dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare și protecția mediului.

## **Dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare**

Navigația fluvială oferă oportunități importante pentru a transfera mărfurile pe Dunăre și afluenții săi, în locul transportului rutier, într-o manieră energo-eficientă (de exemplu, în ceea ce privește costurile mărfurilor transportate/tonă - kilometru). Aceasta poate contribui la fluidizarea traficului rutier pe unele rute. Utilizarea intensivă a capacității căilor navigabile din bazinul Dunării poate face față volumului de trafic într-o manieră prietenoasă cu mediul și societatea, profitând de măsurile non-structurale (cum ar fi inovațiile în flotă), precum și de investițiile în infrastructură. Navigația pe căile navigabile interioare trebuie să ia parte la creșterea economică a activității de transport, prin menținerea sau extinderea acesteia în cadrul Coridorului Dunării. Estimările indică că acest lucru ar putea duce la o dublare a volumelor de transport pe Dunăre în următorii 10 ani. În prezent, procentul de transport naval din volumul total de transport în regiunea Dunării este sub 10%. Există un acord în care condițiile-cadru pentru navigația fluvială ar trebui îmbunătățite în mod integrat de zece state riverane Dunării, urmând obiectivele Programului European de Acțiune, care promovează transportul pe căile navigabile interioare – NAIADES.

Schimbările climatice pot avea un impact asupra dezvoltării viitoare a transportului pe căile navigabile interioare în bazinul hidrografic al fluviului Dunărea. În consecință, managementul privind navigația, planificarea și dezvoltarea sa, trebuie să ia în considerare această problemă a schimbărilor climatice. Navigația poate contribui la atingerea obiectivelor de mediu, cum ar fi obiectivele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, stipulate în Convenția de la Kyoto.

## **2.3. Situația actuală a mediului în bazinul hidrografic al fluviului**

### **Dunărea**

#### **Natura sistemelor hidrografice mari**

Sistemele hidrografice mari, cum ar fi Dunărea, reprezintă ecosisteme extrem de complexe, multidimensionale și dinamice. Acestea înseamnă mai mult decât rețele de canale longitudinale. Înțelegând marea lor complexitate ecologică, sistemele hidrografice mari necesită observații cuprinzătoare și un management la nivel de bazin hidrografic - o abordare holistică, care este impusă de Directiva Cadru pentru Apă.

Fluviul Dunărea poate fi împărțit în trei părți principale – Dunărea superioară, de mijloc și inferioară. Fiecare parte este caracterizată prin diferite caracteristici abiotice (ex. fără viață), structuri hidromorfologice și comunități biologice. Parametrii abiotici includ panta, structura litologică a patului albic, sedimentarea, turbulența, gradul de oxigenare și temperatura apei.

„Hidromorfologia” reprezintă caracteristicile fizice ale structurilor riverane, cum ar fi albia râului, malurile râurilor, conexiunea râului cu zonele riverane adiacente, precum și continuitatea habitatelor. Măsurile structurale antropogene pot modifica condițiile de fond ale râului și, prin urmare, pot influența starea sa ecologică. Numeroși alți factori se adăugă la complexitatea sistemelor hidrografice mari. De exemplu, perturbări naturale (inundații, secete), asociate cu variații ale transportului de sedimente, sunt printre elementele cheie care constituie baza în ceea ce privește dinamica naturală a

zonelor riverane și a biodiversității acestora. Ecosistemele râului pot avea legături și schimb de procese cu ecosistemele învecinate (de exemplu, prin intermediul afluenților, a apelor subterane și a pădurilor din lunca inundabilă). Forțe naturale complexe și procese de schimb rezultă din schimbarea frecventă a condițiilor de conectivitate și, în special, a habitatelor heterogene complexe.

Consecința cea mai importantă a schimbării continue a mozaicului de habitate al râului și ecotonului este dată de faptul că mediile naturale ale râurilor tind spre o biodiversitate ridicată.

Spre deosebire de multe alte râuri europene, anumite secțiuni ale Dunării și afluenților săi reprezintă habitate complexe foarte tipice, naturale și dinamice, care sunt esențiale pentru multe specii. De exemplu, acestea includ prezența unor habitate importante și specii pe cale de dispariție, cum ar fi sturionul și somonul de Dunăre. Directiva Habitate permite statelor membre să desemneze astfel de zone ca fiind protejate, în scopul de a proteja în mod eficient, restaura și preveni deteriorarea acestor caracteristici rămase.

### **Efectele navigației asupra sistemului zonelor riverane**

Activitățile și folosințele umane afectează starea ecologică și chimică a marilor sisteme fluviale în diferite moduri. Din punct de vedere ecologic, navigația nu reprezintă singura presiune, activități precum producerea de hidroenergie și amenajarea râului pentru controlul inundațiilor sunt, de asemenea semnificative. Un efect decisiv îl au măsurile ingineresti asupra râului, care afectează situația hidromorfologică inițială (de exemplu, capacitatea de transport a aluviunilor, dezvoltarea morfo-dinamică a rețelei de canale, procese de schimb între râuri și lunca inundabilă, regimul apelor subterane) și/sau compoziția naturală a comunităților ecologice (de exemplu, prin bararea cursurilor de apă care împiedică circulația speciilor migratoare sau distrugerea habitatelor și a locurilor de reproducere). Cerințele navigației pot conduce la crearea unui șenal navigabil stabil, uniform din punct de vedere ecologic, cu o singură arteră, lipsit de structurile naturale cu pante reduse și de conectivitatea cu luncile inundabile adiacente. Alături de alte alterări hidromorfologice, acestea pot duce la pierderi de specii.

În multe sisteme hidrografice mari, degradarea albiei râului poate conduce, în mod semnificativ, la probleme ecologice severe. Creșterea locală a transportului de aluviuni și consecința acumulării în aval a materialului rezultat din construcția canalului pentru îmbunătățirea navigației și/sau controlul inundațiilor pot, în multe cazuri, să fie intensificate de o reducere substanțială a aluviunilor din bazinul superior (de exemplu, din cauza acumulărilor pentru controlul inundațiilor și/sau lanțurilor de centrale electrice).

Odată cu procesele de limitare a eroziunii laterale prin stabilizarea canalului, schimburile naturale cu zona inundabilă nu se mai pot echilibra. Prin urmare, pe de o parte, lucrările de stabilizare a albiei râului și dragarea pot elimina structurile de flux importante din punct de vedere ecologic și pot conduce la un mediu acvatic uniform, în timp ce eroziunea albiei din aval de lucrările de stabilizare poate conduce la o separare verticală și decuplare hidrologică a râului față de habitatele din lunca inundabilă.

În plus, față de impactul hidromorfologic, navigația poate avea, de asemenea, și alte impacturi asupra mediului acvatic, cum ar fi poluarea. Acestea vor fi abordate în cadrul Planurilor de Management Bazinale, realizate în conformitate cu cerințele DCA și în proiecte specifice (de exemplu, colectarea deșeurilor și a apelor uzate).

Din punct de vedere mecanic, traficul de nave produce valuri care pot perturba zonele de reproducere a peștilor, a nevertebratelor benthice și a altor biote, precum și dezrădăcinarea plantelor acvatice. De asemenea, motoarele navelor pot provoca o suspensie nenaturală de sedimente fine, care duce la reducerea luminii necesare plantelor și creșterii algelor.

## **Situația actuală și perspectiva viitoare - Raportul Articolului 5 al DCA și Planul de Management al Districtului Hidrografic al Fluviului Dunărea**

Raportul cu privire la Articolului 5 al DCA (Analiza bazinului fluviului Dunărea - 2004) reprezintă primă etapă spre elaborarea planurilor de management bazinale naționale și la nivel internațional. În ceea ce privește suprafața apelor, aceste rapoarte includ o caracterizare a condițiilor naturale și o analiză a presiunilor/impactului, arătând care corpuri de apă de suprafață sunt la risc de a nu atinge obiectivele de mediu, conform DCA.

Raportul privind Analiza bazinului fluviului Dunărea, întocmit de ICPDR, a identificat alterările hidromorfologice cauzate de navigație, de producerea de hidroenergie și de apărarea împotriva inundațiilor, ca fiind unul dintre principalii factori care influențează integritatea ecologică a bazinului Dunării. Aceste modificări au dus la perturbarea conectivității laterale, a continuității longitudinale și, în ansamblu, la degradarea stării ecologice.

Astăzi, 30% din fluviul Dunărea este indiguit iar 80% din fostele zone inundabile ale Dunării au fost pierdute în ultimii 200 de ani, prin producerea intensivă de hidroenergie, apărarea împotriva inundațiilor, navigație și utilizarea terenului.

Planul de Management al Districtului Hidrografic al Fluviului Dunărea va fi finalizat la sfârșitul anului 2009 și va include Programul Comun de Măsuri, care va aborda alterările hidromorfologice și impactul asupra stării apelor. Implementarea Planului, până în 2015, va avea ca scop realizarea obiectivelor de mediu și conservarea lor pentru toate apele de suprafață din Districtul Hidrografic al Fluviului Dunărea.

### 3. Echilibrarea cerințelor pentru desfășurarea navigației cu cerințele ecologice – o abordare viitoare

Pentru a le permite să funcționeze, atât transportul pe căi navigabile interioare, cât și integritatea ecologică necesită anumite cerințe de bază. În scopul de a dezvolta soluții reciproc acceptate, aceste cerințe trebuie mai întâi clar definite. Ele sunt prezentate mai jos. Totuși, nu în toate cazurile sunt îndeplinite toate cerințele. Implementarea unei filozofii noi și integrate privind planificarea (vezi mai jos) va ajuta atât la dezvoltarea durabilă a transportului pe căi navigabile în cadrul bazinului hidrografic al fluviului Dunărea, cât și la îndeplinirea tuturor obiectivelor de mediu cerute.

Transportatorii pe căi navigabile interioare au depus deja eforturi susținute pentru a reduce impactul asupra integrității ecologice a mediului acvatic. Acestea includ măsuri non-structurale pentru a îmbunătăți navigația pe Dunăre (ex. dezvoltarea flotei, noi tehnologii navale, inter-conexiuni modale, sisteme de informare fluvială).

#### 3.1. Cerințele pentru desfășurarea transportului pe căi navigabile interioare

Navigația este guvernată de o serie de instrumente<sup>11</sup> legislative naționale și internaționale care, printre altele, asigură desfășurarea acestora în condiții de siguranță. În scopul de a facilita transportul pe căile navigabile interioare, din punct de vedere economic și în condiții de siguranță, următoarele puncte descriu cerințele de bază pentru toate proiectele de infrastructură ce vizează transportul pe căi navigabile interioare.

Dimensiunile minime ale șenalului navigabil (adancime și lărgime) proiectate pentru secțiuni individuale ale râului, în contextul și pe baza unei înțelegeri strategice a cerințelor transportului pe toată lungimea căii navigabile, includ:

- Adancimea și lărgimea șenalului navigabil, având în vedere disponibilitatea, durabilitatea și eficiența condițiilor de navigație .
- Raza de curbură.

Construcție și întreținere, ex.:

- Reglarea nivelului scăzut al apei prin structuri hidraulice (ex: epiuri)
- Dragarea și reumplerea cu material.

Infrastructura trebuie să fie localizată luând în considerare factorii fizici relevanți și alți factori (ex: apropierea de piață și conexiunea la o rețea largă de transport).

---

<sup>11</sup> Vezi capitolul 2.1 și Anexa 1



## 3.2. Cerințele integrității ecologice

Integritatea ecologică a zonelor riverane în UE este guvernată de o serie de instrumente legale (prezentate mai sus). Realizarea globală a cerințelor DCA și interconectarea politicilor este de o importanță vitală, care necesită atingerea “stării ecologice bune” sau, în cazul corpurilor de apă puternic modificate sau artificiale, a “potențialului ecologic bun”, precum și nedeteriorarea stării apei.

Pentru păstrarea/conservarea integrității ecologice a Dunării, cerințele de bază sunt:

- Protejarea/conservarea importantelor valori naturale sau ecologice ale zonelor riverane, secțiunilor de râu și populațiilor acvatice,
- Restaurarea secțiunilor de râu modificate/afectate și a zonelor riverane,
- Căi navigabile și mediul luncii inundabile, dinamice și specifice (referitor la șuvoaie, linia malului, brațe laterale și lunci joase), care mențin un echilibru dinamic și condiții de conectivitate adecvate,
- O migrare longitudinală și laterală neperturbată a tuturor speciilor de pești și a altor specii acvatice, pentru a asigura o dezvoltare naturală, și
- Un echilibru al sedimentelor.

Aceste cerințe ar trebui realizate prin concepte integrante și planuri bazate pe caracterizarea întregului bazin/tipologiei ecosistemului Dunării, precum și o abordare a procesului “Leitbild” (folosind ca o condiție de referință, o abordare vizionară, incluzând comunitățile acvatice, semi-acvatice și cele biologice terestre). În plus, monitorizarea completă a întregului bazin se face în baza programelor de monitorizare stabilite în conformitate cu DCA.

## 3.3. O nouă filozofie de planificare integrată pentru o abordare unitară

Pentru a îmbunătăți navigația pe căile navigabile interioare și pentru a proteja sistemul hidrografic în bazinul Dunării, un plan comun este esențial pentru reușită. Condiția prealabilă pentru o planificare viitoare a unui mediu durabil în ceea ce privește transportul fluvial (IWT) reprezintă un limbaj comun printre discipline, o înțelegere a poziției “celeilalte” părți și un ansamblu de comunicări și discuții. Pentru a garanta o abordare interdisciplinară și o acceptare largă în vederea unei planificări viitoare a procesului, ar trebui implicați foarte mulți factori, începând de la ministerele responsabile cu mediul, managementul apei și transportului, savanții și experții în lucrări hidrotehnice, navigație, ecologie, planificare spațială, turism și economie, cât și reprezentanții altor beneficiari, ca de exemplu organizații de mediu non-guvernamentale și sectorul privat.

Problemele existente, nevoile și obiectivele, atât pentru navigație, cât și pentru integritatea ecologică, trebuie să fie indentificate clar la nivelul regiunilor planificate și secțiunilor râului, cât și în relația cu proiecte de navigație specifice, existente și viitoare. Mai departe, ar trebui propuse măsuri de atenuare sau restaurare relevante, privind mediul, pentru prevenirea deteriorării stării ecologice și pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor de mediu. Ambele presiuni și măsuri ar trebui identificate printr-o înțelegere comună. Acest țel ar trebui atins printr-un proces interdisciplinar. Trebuie identificate oportunitățile de a îmbunătăți atât condițiile de mediu, cât și pe cele de navigație, printr-o abordare comună a proiectelor. Există câteva exemple notabile de proiecte precum: abordarea planificării, folosită în Proiectul de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre la est de Viena. Această abordare generală ar trebui reprodusă, chiar dacă acest proiect, în particular, nu reprezintă cea mai bună practică din toate punctele de vedere ale procedurii SEA.

## 4. Recomandări

### 4.1. Abordarea privind planificarea integrată pentru bazinul hidrografic al Dunării

Pentru a realiza "starea ecologică bună" sau "potențialul ecologic bun" pentru toate apele de suprafață și pentru a preveni deteriorarea stării ecologice - în conformitate cu DCA - este nevoie urgentă de o filozofie de planificare integrată. Zonele riverane cu folosințe multiple ar trebui să constituie scopul acestei filozofii (inclusiv, de exemplu, asigurarea habitatelor pentru faună și floră, protecția împotriva inundațiilor, navigație, pescuit, turism). Abordarea pe bazin hidrografic și cooperarea transfrontieră sunt provocări care au nevoie de planificări multi-disciplinare și procese de luare a deciziilor.

Acțiunile pentru îmbunătățirea situației actuale ar trebui abordate atât din perspectiva transportului fluvial, cât și din perspectiva integrității ecologice și, mai ales, să se concentreze pe următoarele domenii:

- dezvoltarea șenalului navigabil și efectele asociate în special asupra calităților ecologice și a stării apelor.
- conservare/restaurare ecologică și efectele asociate asupra navigației.

Din cauza faptului că planurile și proiectele privind navigația fluvială au implicații asupra mediului, este nevoie de a realiza evaluări de mediu înainte ca deciziile să fie luate. Acest lucru este cerut de Directiva Strategică de Mediu (SEA) (2001/42/CE) pentru planuri, programe și politici și Directiva privind Evaluarea Impactului asupra Mediului (EIM) (85/337/CEE) pentru proiecte. În conformitate cu aceste proceduri, publicul își poate spune opinia și rezultatele sunt luate în considerare, în procedura de autorizare a proiectelor<sup>12</sup>. O strategie a planificării integrate privind proiectele de îmbunătățire a navigației și a mediului este necesară pentru a minimiza costurile juridice, întârzieri și, uneori, rezultate instabile.

### 4.2. Principii de planificare integrată

În scopul de a pune în aplicare o abordare integrată de planificare pentru toate planurile și proiectele, toate părțile interesate trebuie să cadă de acord asupra principiilor planificării comune, ce duc la soluții acceptabile pentru integritatea ecologică, precum și pentru navigație. Asemenea principii de planificare ar trebui să fie aplicate pentru fiecare proiect în bazinul hidrografic al Dunării și să includă cel puțin următorii pași, dar în primul rând, planificarea comună a proiectelor care au ca scop atât îmbunătățirea mediului înconjurător, cât și a navigației, ca o cheie pentru a accelera procesul:

- Stabilirea unor echipe interdisciplinare de planificare, cu implicarea părților cheie interesate, inclusiv ministere responsabile în domeniul transportului, pentru gestionarea apei și a mediului, administrațiile cailor navigabile, reprezentanți ai ariilor protejate, autoritățile locale, organizații non-guvernamentale, turismul, instituții științifice și experți independenți (internaționali).
- Definirea obiectivelor comune de planificare.
- Stabilirea unui proces transparent de planificare (informații/participare), bazat pe date complete care includ valorile de referință pentru mediu și standardele în vigoare necesare

---

<sup>12</sup> Mai multe detalii despre directive și despre liniile directoare ale Comisiei privind implementarea sunt disponibile pe site-ul <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

pentru evaluarea strategică de mediu (SEA - pentru planuri, programe și politici), precum și pentru evaluarea impactului asupra mediului (EIM - pentru proiecte).

- Asigurarea comparabilității alternativelor și evaluarea fezabilității unui plan (inclusiv costurile și beneficiile) și/sau proiect (inclusiv o reflectare a status quo-ului, alternative și măsuri non-structurale, precum și costurile privind mediu și resursele).
- Evaluarea situației în cazul în care proiectul privind navigația fluvială are impact pe întreg bazinul/transfrontier.
- Informarea și consultarea comisiilor internaționale din bazinul hidrografic al Dunării (ICPDR, Comisia Dunării, Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava) precum și a altor țări posibil afectate, înainte de a decide asupra noilor proiecte.
- Respectarea Planului de Management al Bazinului Hidrografic al Fluviului Dunărea 2009, inclusiv a Programului Comun de Măsuri, precum și a planurilor de management naționale sau ale sub-bazinului hidrografic și a programelor de măsuri ca bază pentru planificarea integrată, precum și punerea în aplicare a proiectelor de infrastructură pentru transportul pe căi navigabile, respectând, în același timp, cerințele legislației de mediu existente.
- Definirea și asigurarea condițiilor și obiectivelor transportului pe căi navigabile interioare, precum și a integrității ecologice a luncii inundabile/râului, urmate de luarea în considerare a necesității de a preveni deteriorarea, a măsurilor de reducere/sau restaurare, pentru a atinge obiectivele de mediu.
- Asigurarea că nu există mijloace viabile din punct de vedere tehnic, alternative mai bune de mediu și nici costuri disproporționate în atingerea obiectivelor necesare, în conformitate cu cerințele articolul 4 (7) din DCA.
- Evitarea sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, minimizarea impactului intervențiilor structurale/de inginerie hidraulică în sistemul râului, prin reducere și/sau restaurare, dând prioritate intervențiilor reversibile.
- Asigurarea faptului că, atunci când planifici proiecte de navigație, rezultatele și efectele schimbărilor climatice sunt luate în considerare.
- Utilizarea măsurilor legate de cele mai bune practici de îmbunătățire a navigației<sup>13</sup>.
- Realizarea unei prioritizări a posibilelor măsuri, pentru a asigura cele mai bune posibilități pentru mediu, având în vedere efectele de dezvoltare a navigației și utilizarea resurselor financiare.
- Asigurarea unor condiții flexibile de finanțare a proiectelor, pentru a permite o planificare integrată (inclusiv implicarea tuturor factorilor interesați), precum și adaptarea implementării și monitorizării.
- Monitorizarea efectele măsurilor și - dacă este cazul - adaptarea lor (exemple de măsuri posibile sunt prezentate în Anexa 2).

---

<sup>13</sup> Pentru cele mai bune practici cu privire la măsurile structurale vezi, de exemplu documentele de activitate ale UE privind DCA & documentele Studii de caz și Tehnici Hidromorfologice: Bune practici în gestionarea impactului ecologic al schemelor hidroelectrice, lucrări de protecție împotriva inundațiilor și lucrărilor concepute pentru a facilita navigația, sub prevederile DCA; exemple de bune practici, care vor fi dezvoltate în cadrul Planului de Management al Districtului Hidrografic al Dunării - ICPDR; cele mai bune practici pentru abordarea de tip planificare integrată precum: "Proiect ingineresc integrat pentru Dunărea la est de Viena".

### 4.3. Criterii pentru lucrări hidrotehnice

Pentru a pune în aplicare principiile de planificare menționate mai sus, următoarele criterii ar trebui să fie aplicate în timpul fazei de elaborare a proiectelor de navigație:

- - Utilizarea evaluării de la caz la caz, prin luarea în considerare atât a cerințelor ecologice pentru sectoarele de râu, cât și a cerințelor strategice ale transportului fluvial la scara<sup>14</sup> întregului bazin, atunci când se decid lățimea și adâncimea adecvate șenalului navigabil.
- - "Lucrul cu natura", ori de câte ori este posibil, prin punerea în aplicare a măsurilor în funcție de procesele morfologice naturale ale râului, după principiul intervenției minime sau temporare,
- - Proiectarea integrată a structurilor de regularizare, în mod egal, în ceea ce privește criteriile hidraulice, morfologice și ecologice,
- - Implementarea măsurilor într-o formă adaptivă (de exemplu stabilizarea albiei râului prin îmbunătățirea granulometriei, regularizarea apelor mici prin epiuri),
- - Utilizarea optimă a potențialului de restaurare a râului (de exemplu, restaurarea malurilor râurilor), precum și reconectarea laterală a canalului,
- - Asigurarea ca nivelurile apei la inundații nu sunt exacerbate și, în mod ideal, să fie reduse.

---

<sup>14</sup> Vezi de asemenea Capitolul 2.1 (situații juridice) și Capitolele 3.1 și 3.2 (cerințele pentru desfășurarea transportului pe căile navigabile interioare și cerințele pentru integritatea ecologică)

## 5. Activități viitoare

ICPDR, Comisia Dunării și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava vor face eforturi să obțină aprobarea Declarației Comune, până la sfârșitul lunii ianuarie 2008.

ICPDR, Comisia Dunării și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava vor organiza un workshop, până la jumătatea anului 2008, cu privire la modalitățile de a asigura aplicarea, monitorizarea și evaluarea Declarației Comune.

Toate organizațiile implicate în acest proces vor asigura aprobarea, promovarea și utilizarea Declarației Comune.

Comisia Dunării va organiza un workshop special, înainte de sfârșitul anului 2008, privind dezvoltarea fluviului într-un mod prietenos față de mediu și tehnici de întreținere pentru administrațiile cailor navigabile și autoritățile din domeniul navigației din bazinul hidrografic Dunărea.

ICPDR, Comisia Dunării și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava, inclusiv beneficiarii relevanți, se vor întruni anual pentru a avea discuții specifice despre evoluțiile din domeniile navigației și mediului precum și pentru a evidenția bunele practici în proiectele de întreținere a căilor navigabile.

EBU și PIANC vor analiza, în cadrul unui forum adecvat, activitățile pentru evaluarea măsurilor non-structurale potențiale în scopul îmbunătățirii transportului fluvial din bazinul hidrografic al Dunării.

ICPDR va convoca o reuniune a ministerelor responsabile cu transportul pe căile navigabile, gestionarea apei, administrațiile de mediu și navigație, pentru a garanta contribuția la programul de măsuri, în conformitate cu DCA la nivel național, de sub-bazin și bazin ale fluviului Dunărea, inclusiv schimbul de informații cu beneficiarii relevanți.

Proiectele în curs de implementare sau planificare (a se vedea anexa 3) ar trebui să aplice principiile enunțate în prezenta Declarație Comună. Progresul și dezvoltarea acestui proces de implementare ar trebui să fie raportate la ICPDR, Comisia Dunării și Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava de către autoritățile responsabile și/sau țări.

Participanții la acest proces vor asigura dezvoltarea, promovarea și integrarea cercetării științifice în ceea ce privește biodiversitatea, efectele măsurilor ingineresti asupra integrității ecologice/restaurării sistemelor luncii inundabile și schimbările climatice.

Inițiatorii de proiecte noi vor asigura cea mai bună exploatare posibilă a finanțărilor/fondurilor relevante europene și alte fonduri internaționale (R & D, TEN-T, LIFE, Fondurile Structurale (FEDR), fondurile de coeziune, ENPI, etc) pentru a garanta punerea în aplicare a cerințelor de mediu și de transport. Utilizarea unora dintre aceste fonduri este în mare măsură decisă de către guvernele naționale.

## 6. Anexe

1. Aspecte privind cadrul legal
2. Exemple de măsuri posibile
3. Lista proiectelor curente din domeniul transportului pe căile navigabile interioare – se va actualiza periodic
4. Lista organizațiilor participante

Documente importante care nu au putut fi discutate în timpul procesului:

- Lista blocajelor în ceea ce privește transportul pe căi navigabile
- Lista secțiunilor hidrografice sensibile

Toate anexele, precum și informații suplimentare pot fi găsite pe:

[http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation\\_and\\_ecology\\_process.htm](http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm)

### **Date de contact:**

Comisia Dunării (DC)  
Ivana Tomic, Consilier pentru IWT și Ecologie  
Benzur utca 25  
1068 Budapest  
Tel. (+361) 461-8014  
ivana.tomic@danubecom-intern.org

Comisia Internațională pentru Bazinul Hidrografic Sava (ISRBC)  
Dejan Komatina, Secretar  
Nova Ves 11  
10 000 Zagreb  
Tel: +385 1 488 69 60  
isrbc@savacommission.org

Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR)  
Philip Weller, secretar executiv  
Wagramerstrasse 5  
1220 Viena  
Tel: +43 1 260 60 57 38  
icpdr@unvienna.org

### **Publicat de:**

ICPDR - Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea  
Vienna International Center, DO412,  
PO Box 500,  
1400 Viena, Austria

### **Traducere in Limba Romana:**

Administratia Nationala Apele Romane, in colaborare cu Ministerul Transporturilor si Ministerul Mediului si Padurilor.