



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC./WP.3/2008/7
28 February 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать вторая сессия
Женева, 25-27 марта 2008 года
пункт 6 повестки дня

ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ

Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства
и экологической защиты Дунайского бассейна

Записка Дунайской Комиссии

Записка секретариата

Напоминается, что в Планах действий по реализации решений Панъевропейской конференции по внутреннему водному транспорту 2006 года, одобренном Комитетом Внутреннего Транспорта в феврале 2007 года, министры призвали речные комиссии по вопросам судоходства и по вопросам защиты окружающей среды на Дунае и Рейне и прибрежные государства разработать процедуры для структурного диалога по вопросам экологии в отношении проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта и поддержать эти процессы. В этом контексте, Рабочая группа, возможно, пожелает ознакомиться с Совместным заявлением о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и экологической защиты Дунайского бассейна, принятом Дунайской Комиссией на её шестьдесят девятой сессии в декабре 2007 года.

СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПАХ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЫ ДУНАЙСКОГО БАССЕЙНА

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Данное Совместное заявление направлено на обеспечение руководством ответственных лиц, занимающихся вопросами внутреннего водного транспорта (ВВТ) и экологической устойчивости (ВВТ), а также руководителей водных хозяйств, подготавливающих соответствующие речные планы, программы и проекты по экологии и навигации.

2. Процесс подготовки Совместного заявления был инициирован Международной комиссией по защите Дуная (МКЗД), Дунайской Комиссией (ДК) и Международной комиссией для бассейна реки Сава (МКБРС)^{1/}.

3. Совместное заявление было подготовлено в 2007 году в процессе интенсивного межотраслевого согласования между заинтересованными организациями, отвечающими за вопросы, связанные с судоходством, речной экологией и использованием водных ресурсов в Дунайском бассейне. Процесс включал в себя три семинара для заинтересованных организаций и экспертов, которые состоялись в апреле, июне и октябре 2007 года^{2/}. В ходе этого процесса участвующие заинтересованные организации выработали общее понимание по вопросам защиты речной среды и необходимых процедур и условий для осуществления руководства и развития стабильного внутреннего судоходства^{3/}, (включая поддержку существующей инфраструктуры и развитие новых проектов по судоходству).

4. Признано необходимым, имея дело с гидроморфологическими изменениями, экологическими и судоходными нуждами в Дунайском бассейне, особо выделить трансграничный контекст. Данное Совместное заявление направлено на поддержку стабильного и экологически благоприятного развития и совершенствования судоходства. Оно адресовано, в первую очередь, посредничеству в области речного инжиниринга и мерам по обслуживанию ВВТ; для успешного повышения уровня перевозок по внутренним водным путям и обеспечения их экономической стабильности должны быть также предприняты меры, не связанные с речным инжинирингом.

5. Заинтересованные лица также подчеркивают, что всеобъемлющее соблюдение существующих юридических рамок, включая все транспортное и экологическое законодательство (национальное законодательство, директивы ЕС и международные требования) является предварительным условием для любой деятельности в Дунайском регионе.

6. Намеченные принципы и критерии данного Совместного заявления были разработаны и согласованы на основе положения, сложившегося в Дунайском бассейне,

^{1/} Для более подробной информации, пожалуйста, посетите следующие вебсайты: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

^{2/} Для более подробной информации см. http://www.icpdr.org/icpdrpages/navigation_and_ecology_process.htm

^{3/} 'Стабильное внутреннее судоходство рассматривает и включает все три компонента: экологию, экономику и социальные аспекты.

но они также могут быть использованы во всем мире в качестве рекомендаций для других крупных речных систем, аналогичных Дунаю.

II. ПРЕДЫСТОРИЯ

A. Правовое положение

7. Юридические рамки для вопросов судоходства и экологии в Дунайском бассейне включают в себя как международные межгосударственные конвенции, так и соответствующее законодательство ЕС, стратегии и планы действий.

8. Работа Международной комиссии по защите Дуная (МКЗД) основывается на *Конвенции о защите реки Дунай*^{4/}, как основном правовом инструменте для сотрудничества и трансграничного управления водными ресурсами в Дунайском бассейне. МКЗД является межгосударственной организацией, которая способствует достижению политических соглашений и устанавливает общие приоритеты и стратегию для улучшения положения на Дунае и его притоках. В Дунайском бассейне МКЗД регулирует выполнение Рамочной Директивы ЕС в области водной политики между 13-ю дунайскими государствами (см. Дунайскую Декларацию^{5/}).

9. Для реки Дунай рамки управления судоходством на Дунае между 11-ю государствами-членами образует *Конвенция о режиме судоходства на Дунае* (Белградская Конвенция)^{6/}. Конвенция, координируемая Дунайской Комиссией, нацелена на укрепление экономических взаимоотношений в регионе и направлена на обеспечение судоходства на всем протяжении Дуная.

10. В субрегиональном масштабе в целях развития судоходства и организации устойчивого управления водными ресурсами государствами бассейна реки Сава было подписано *Рамочное Соглашение*^{7/}. Данная деятельность координируется через Международную Комиссию для бассейна реки Сава.

11. В дополнение к этому, политика ЕС в различных областях образует правовые рамки для управления водными ресурсами и речными бассейнами Европы наряду с Рамочной Директивой ЕС в области водной политики 2000/60/ЕС (EU WFD)/(РДВП ЕС), как наиболее важной в отношении защиты поверхностных и грунтовых вод. Этот процесс включает в себя разработку первого плана управления речным бассейном для всего Дунайского бассейна к 2009 году. Посредством выполнения программы мер, которые, в частности, касаются гидроморфологических изменений, вызванных судоходством, основные цели Директивы должны быть достигнуты к 2015 году.

12. Для международных участков речных бассейнов РДВП ЕС требует координации планов по международному управлению речным бассейном с возможным привлечением также государств, не являющихся членами ЕС^{8/}. В Дунайском бассейне платформой для

^{4/} Конвенция о сотрудничестве по защите и устойчивому использованию реки Дунай (Конвенция о защите Дуная), София, 1994

^{5/} Дунайский Бассейн – Реки в Центре Европы, Вена, 2004

^{6/} Конвенция о режиме судоходства на Дунае, Белград, 1948

^{7/} Рамочное Соглашение по бассейну реки Сава (FASRB), Краньска Гора, 2002

^{8/} РДВП ЕС Статьи 3.4 и 3.5.

координации выполнения Директивы ЕС в области водной политики между 13-ю дунайскими государствами является МКЗД.

13. Многие другие экологические директивы, стратегии и конвенции связаны с РДВП ЕС и должны рассматриваться в качестве всеобъемлющей политики интеграции, связанной с развитием ВВТ^{9/}, включая Директивы ЕС по охране мест обитания и птицам (экологическая сеть Natura 2000) и Бернскую Конвенцию (сеть Изумруд).

14. *Европейская программа действий по вопросам внутреннего судоходства (NAIADES / НАЯДЫ)* устанавливает важные рамки действий, которые включают в себя более активную интеграцию ВВТ в логистическую цепь, повышая экологические характеристики флота и используя современные информационные технологии и технику связи (например, для Речных информационных служб) в целях улучшения судоходства. Существенным элементом Программы действий НАЯДЫ является развитие соответствующей инфраструктуры водных путей. Следовательно, проекты, нацеленные на улучшение системы водных путей и судоходства, могут быть частично финансированы из бюджета ЕС. Дунай является частью приоритетного проекта (№ 18) в рамках Трансевропейских транспортных сетей (TEN-T/ТСТ) и представляет собой центральную транспортную ось.

15. В более широком масштабе *Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (AGN/СМВП)*^{10/} устанавливает руководящие принципы для навигационных характеристик внутренних водных путей, по которым осуществляются международные перевозки. Данное международное соглашение вступило в силу в ряде придунайских государств.

16. Воплощение в жизнь и интегрирование ключевых стратегий является основным моментом в развитии ВВТ и достижении целей в области экологии Дунайского бассейна. Только таким образом условия для ВВТ и экологическая ситуация могут быть улучшены и защищены.

В. Современное положение судоходства в Дунайском бассейне

1. Современное экономическое положение

17. Политические и экономические изменения в экономике, происходящие в Восточной и Юго-Восточной Европе в течение последних 15-ти лет, создали в регионе новую динамичную экономику, вызвали необходимость и определили перспективы для более активного развития торговли и перевозок на Дунае. Дунайский регион является одним из наиболее важных экономических и культурных регионов в Европе наряду с самим Дунаем как центральной, жизненно важной коммуникацией и транспортной осью.

^{9/} Различные директивы включают, например, Директиву по птицам (79/409/ЕЕС), Директиву по охране мест обитания (92/43/ЕЕС), Директиву (2001/42/ЕС) SEA-Стратегическая экологическая оценка, Директиву по оценке воздействия на окружающую среду (85/337/ЕЕС), Директиву ЕС по предотвращению паводков, подготавливаемую Директиву ЕС по морской стратегии, Общую сельскохозяйственную политику (САР) и политику сплочения. Конвенции – Рамсарскую, Бернскую, Эспу и Конвенцию всемирного наследия – пояснения представлены в Приложении 1.

^{10/} AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UNECE, 2006

18. Расширение ЕС привело к существенному увеличению и укреплению экономических связей в Дунайском коридоре и за его пределами. Интенсификация торговли стремительно развивается одновременно с ростом количества проходимого по Дунаю транспорта. За последнее десятилетие доля коммерческих перевозок в Дунайском коридоре возросла более чем на 100% почти во всех придунайских государствах наряду с существенным ростом дорожных перевозок. В течение последующих нескольких лет в придунайских государствах ожидается продолжение динамичного экономического развития (минимальный ежегодный рост ВВП на душу населения до 2015 г. – в среднем 3-4% в год), в результате чего соответственно возрастет транспортный поток.

19. ВВТ по сравнению с дорожными перевозками считается экологически более благоприятным и энергосберегающим видом транспорта, что, в свою очередь, может содействовать стабильному социально-экономическому развитию региона. Мультимодальное использование транспортных возможностей (дорога, железнодорожный путь, ВВТ) должно быть гарантировано. Транспортная политика, призванная поддержать модальные перевозки, как об этом говорится, например, в Белых книгах ЕС по транспорту за 2003 и 2006 гг., привлекает волну предложений по инвестициям в инфраструктуру внутренних водных путей при поддержке международных финансовых институтов и программы ЕС TEN-T/ТСТ. Стратегии модальных перевозок нашли свое отражение в руководствах, предусмотренных для выбора проектов и назначения координатора TEN-T/ТСТ для ВВТ. Руководство также подчеркивает необходимость полного соблюдения законодательства в области защиты окружающей среды. Данные разработки придают безотлагательный характер соглашению о совместном подходе к развитию ВВТ и о защите окружающей среды.

2. Развитие ВВТ

20. Внутреннее судоходство, в отличие от дорожных перевозок, предлагает существенные возможности для передвижения грузов по Дунаю и по его притокам энергосберегающим способом, (т.е. в отношении стоимости товаров, перевезенных на один тонно-километр). На некоторых направлениях это может способствовать уменьшению заторов на дорогах. Более интенсивное использование свободных мощностей водных путей Дунайского бассейна может экологически и социально благоприятным образом способствовать решению проблем, связанных с грузонапряженностью, используя преимущества как мер, не связанных с речным инжинирингом (таких как модернизация флота), так и инвестирования в инфраструктуру. Соответственно, внутреннему судоходству необходимо участвовать в росте перевозок в будущем, поддерживая и расширяя их модальное разделение в рамках Дунайского коридора. Прогнозы показывают, что в течение последующих 10-ти лет это может вызвать двукратное увеличение объема перевозок на Дунае. В настоящее время речные перевозки составляют всего 10% от общего объема транспортных перевозок в Дунайском регионе. Есть общее согласие о том, что рамочные условия для внутреннего судоходства должны совершенствоваться посредством комплексного подхода со стороны десяти придунайских государств, следуя целям Европейской программы действий по вопросам внутреннего судоходства NAIADES/НАЯДЫ.

21. Изменение климата может оказать влияние на дальнейшее развитие ВВТ в Дунайском бассейне. Следовательно, при управлении судоходством, его планировании и

развитии следует принимать во внимание проблемы изменения климата. Судохозяйство может содействовать достижению целей защиты окружающей среды, определенных Киотским протоколом в отношении уменьшения выбросов парниковых газов.

C. Современное положение речной среды Дунайского бассейна

1. Природа крупных речных систем

22. Крупные речные системы, такие как Дунай, являются очень сложными, многомерными, динамичными экосистемами и поэтому представляют собой нечто большее, чем просто протяженную сеть каналов. Понимание их высокой экологической сложности требует всесторонних наблюдений и управления в общем смысле – единого подхода, требуемого Рамочной Директивой ЕС в области водной политики.

23. Река Дунай может быть разделена на три основные части – верхний, средний и нижний участки. Каждая часть характеризуется различными абиотическими (т. е. нежизнеспособными) чертами, гидроморфологическими структурами и биологическими сообществами. Абиотические параметры включают в себя угол наклона, гранулометрический состав, отложение осадка, турбулентность, насыщенность кислородом и температуру воды.

24. “Гидроморфология” – это физические характеристики речных структур, таких как речное дно, берега реки, их связь с прилегающим ландшафтом и их протяженность, так же как и целостность места распространения. Структурные антропогенные меры могут изменить естественные первоначальные условия речной системы и поэтому повлиять на ее экологическое состояние. Существует ряд других факторов, дополняющих сложность крупных речных систем. Например, естественные воздействия (к примеру, паводки, засуха) и связанные с прохождением транспорта наносы являются одними из ключевых элементов, которые составляют базу для высоко динамичной природы прибрежных ландшафтов и их биологического разнообразия. Крупные речные системы находятся в состоянии взаимного обмена и взаимопроникновения с прилегающими экосистемами (например, с притоками, грунтовыми водами и лесами, растущими на заливных поймах). Комплексные движущие силы природы и обменные процессы в дальнейшем приводят к часто меняющимся условиям взаимодействия и к особо неоднородному комплексу естественной среды. Фактически, наиболее важным результатом постоянно изменяющейся мозаики естественной речной среды и экотон является то, что естественные речные среды, в общем, характеризуются обширным биологическим разнообразием.

25. В отличие от других европейских рек, определенные участки Дуная и его притоки все еще являются местом распространения типичных динамичных природных комплексов естественных сред обитания, которые очень важны для многих биологических видов. Например, они включают наличие естественных сред обитания многих важных и почти исчезнувших биологических видов, таких как дунайский осетр и дунайский лосось. Директива ЕС о фауне, флоре и естественной среде обитания позволяет государствам-членам объявлять такие территории охраняемыми, для того, чтобы эффективно защищать, возобновлять и предотвращать исчезновение оставшихся характерных особенностей.

2. Влияние судоходства на речную систему

26. Человеческая деятельность оказывает самое разное влияние на экологическое и химическое состояние крупных речных систем. С экологической точки зрения, судоходство не является единственным способом воздействия на окружающую среду, - деятельность, связанная с получением гидроэлектроэнергии и спрямлением естественного русла реки в целях контроля над паводками, также весьма важны. Решающее значение имеют инженерные работы, которые ухудшают естественную гидроморфологическую ситуацию (например, донные насосы, морфо-динамическое развитие сети каналов, обменные процессы между реками и поймами, режим грунтовых вод) и/или природный состав экологических сообществ (например, барьеры для мигрирующих видов рыб или уничтожение естественных сред обитания мест нереста по берегам и в русле реки). Требования судоходства могут привести к исчезновению как природных речных видов, так и связи со смежными поймами в стабильном, едино направленном, экологически неизменном речном канале. В дополнение к другим гидроморфологическим изменениям, это может привести к исчезновению видов.

27. В большинстве крупных речных систем деградация русла реки также может привести к серьезному ухудшению окружающей среды. Увеличивающиеся местами перемещения донных насосов и, как результат, смещение вниз по течению донных наслоений, вызванные строительством каналов с целью улучшения условий судоходства и/или контроль над паводками во многих случаях могут усиливаться посредством существенного снижения воздействия донных насосов из верхнего охвата (например, благодаря удержанию посредством мер по контролю над паводками и/или системе электростанций). Так как поперечная эрозия естественно переплетающихся и извилистых рек ограничена стабилизацией канала, данные процессы не могут больше уравновешивать природные наслоения на заливных территориях. Поэтому, с одной стороны, работы по укреплению русла реки и землечерпательные работы могут уничтожить экологически важные речные виды и привести к однородной водной среде; вместе с тем, эрозия русла реки ниже по течению, вызванная работами по укреплению русла, может привести к вертикальному разделению и гидрологическому разъединению реки и ее естественных сред.

28. В дополнение к гидроморфологическим воздействиям, судоходство также может оказывать иное воздействие на водную среду, например загрязнение, которое будет рассмотрено в соответствующих планах по управлению речными бассейнами и в специальных проектах (например, по отходам и сточным водам).

29. С точки зрения механики, движение судов вызывает волны, мешающие воспроизводству естественных сред обитания рыб, придонных беспозвоночных, другой флоры и фауны данного региона, в том числе и бескорневых водорослей. Двигатели судов также могут вызвать неестественную приостановку полезных отложений, которая приводит к снижению доступа света к растениям и роста водорослей.

3. Современное положение и взгляд на будущее – РДВП ЕС, Статья 5 Доклада и План по управлению дунайским бассейном

30. РДВП ЕС, Статья 5 Доклада (Анализ Дунайского бассейна 2004) представляет собой первую веху в направлении составления национальных и международных планов по управлению речными бассейнами. В отношении поверхностных вод данные доклады содержат характеристику природных условий и соответствующего анализа воздействия/влияния, проведя который органы, занимающиеся поверхностными водами, *рискуют не соблюсти* экологические цели РДВП ЕС.

31. Доклад по анализу Дуная, подготовленный МКЗД, назвал гидроморфологические изменения, вызванные судоходством, выработкой электроэнергии на ГЭС и защитой от паводков, одним из основных факторов воздействия на экологическую целостность Дунайского бассейна. Следствием данных изменений стало нарушение поперечной связи, продольной целостности и общее ухудшение экологической ситуации.

32. Сегодня 30% реки Дунай запружено и 80% бывших пойм Дуная потеряно из-за интенсивной выработки электроэнергии на ГЭС, защиты от паводков, судоходства и использования земель за последние 200 лет.

33. План управления дунайским бассейном будет составлен к концу 2009 г.; он будет включать Совместную программу мер, направленных на гидроморфологические изменения и влияние на состояние вод. Выполнение плана к 2015 г. нацелено на достижение экологических целей и сохранение всего объема поверхностных вод Дунайского бассейна.

III. УРАВНОВЕШИВАНИЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ СУДОХОДСТВА И ЭКОЛОГИИ - ПОДХОД БУДУЩЕГО

34. Как ВВТ, так и экологическая целостность имеют определенные основные потребности, которые позволяют им функционировать. Для выработки взаимоприемлемых решений такие потребности, прежде всего, должны быть точно определены. Поэтому они перечислены ниже. Однако не все потребности обеспечиваются во всех случаях. Реализация новой, интегрированной философии планирования (см. ниже) будет нацелена на улучшение положения и будет способствовать как обеспечению устойчивого развития ВВТ в Дунайском бассейне, так и достижению всех требуемых целей защиты окружающей среды.

35. ВВТ предпринял попытки в целях снижения воздействия на экологию водной среды. Они включают в себя неструктурные меры для улучшения внутреннего судоходства на Дунае (например, развитие флота, новые судовые технологии, интермодальные связи, речные информационные системы).

A. Необходимые условия функционирования ВВТ

36. Судходство регулируется разнообразными национальными и международными правовыми инструментами^{11/}, в частности гарантирующими безопасность судходства. В целях повышения экономичности и безопасности ВВТ в следующих пунктах приведены необходимые основные условия для всех инфраструктурных проектов, относящихся к ВВТ:

- Минимальные размеры фарватера (глубина и ширина), установленные для отдельных участков реки в контексте и на основе стратегического понимания требований ВВТ о ширине бассейна, включающие:
 - глубину и ширину фарватера
 - радиус искривления
- Сооружение и обслуживание:
 - Обслуживание гидротехнических сооружений (например, дамб)
 - Дноуглубительные работы и дополнение определенного материала.
- Инфраструктура должна располагаться с учетом соответствующих физических и других факторов (например, близость к рынку и связь с широкой транспортной сетью).

B. Необходимые условия для экологической целостности

37. Речная экология в ЕС регулируется рядом правовых инструментов (приведены выше). Всеобъемлющее достижение требований РДВП ЕС и связанных с ней установок имеет наивысшее значение, требующее получения “благоприятного экологического статуса” или “благоприятного экологического потенциала” (Трудно модифицируемые и искусственные водоемы) и отсутствия ухудшения статуса вод.

38. Для охраны/сохранения экологической целостности реки Дунай основными потребностями являются:

- охраняемые/сохраненные природные или экологически высокоценные речные ландшафты, участки реки и водные популяции,
- восстановление измененных/подвергшимся воздействию участков реки и прилегающих к ним ландшафтов,
- динамичный, специфического типа канал и пойменная среда (относительно речных структур, береговых линий, боковых рукавов и пойм) обеспечивающие динамическое равновесие и достаточные условия взаимодействия,
- ненарушенная продольная и поперечная миграция видов рыб и других водных видов для обеспечения их естественного и самоподдерживающегося развития, и
- сбалансированное регулирование осадков.

^{11/} См. Главу 2.1 и Приложение 1

39. Данные потребности будут удовлетворены посредством целостных концепций и планов, основанных на характеристике всего бассейна / типологии дунайской экосистемы и подходе, ориентированном на процесс “Leitbild” (используя исходное условие/задуманный руководящий подход, включая водные, полуводные и наземные биологические сообщества). Более того, унифицированный мониторинг всего бассейна основан на существующих национальных гибких РДВП-программах мониторинга.

С. Новая интегрированная философия планирования для совместного подхода

40. Для улучшения внутреннего судоходства и защиты речной системы в Дунайском бассейне для достижения успеха чрезвычайно важна общая плановая философия. Предпосылкой будущего планирования для экологически устойчивого внутреннего водного транспорта (ВВТ) является общий язык дисциплины, понимание позиции “другой” стороны и культуры общения и обсуждения вопросов. Для обеспечения межотраслевого подхода и более широкого восприятия происходящего и планируемого в будущем процесса, начиная с министерств, отвечающих за экологию, управление водными ресурсами, транспорт, ученых и экспертов в речном инжиниринге, судоходстве, экологии, планировании, туризме и экономике, в этот процесс также должны быть вовлечены, наряду с представителями других заинтересованных организаций, таких как экологические неправительственные организации, и представители частного сектора.

41. Существующие проблемы, потребности и цели судоходства и экологии должны быть четко определены на уровне определенных регионов и участков реки, это касается также и существующих и планируемых специфических проектов по судоходству. Более того, должны быть предложены определенные экологические смягчающие и возобновляющие меры в целях предотвращения потери экологического статуса и гарантирования достижения целей защиты окружающей среды. И воздействия, и меры должны быть определены на основе взаимопонимания. Данная цель должна быть достигнута на междисциплинарном уровне. Посредством совместных проектов должны быть определены возможности улучшения экологических и судоходных условий. Существует несколько примечательных примеров проектов, таких как плановый подход, используемый в проекте Единого речного инжиниринга на Дунае до участка к востоку от Вены. Данный общий подход следует повторить, даже если этот особый проект не является наилучшим примером осуществления на практике с точки зрения процедуры Стратегической экологической оценки (SEA).

IV. РЕКОМЕНДАЦИИ

А. Интегрированный подход к планированию по вопросам Дунайского бассейна

42. Для достижения “благоприятного экологического состояния” или “благоприятного экологического потенциала” поверхностных вод и для предотвращения ухудшения экологического статуса – в соответствии с требованиями РДВП ЕС - срочно необходима единая философия планирования. Целью должно стать универсальное использование речных ландшафтов (включая, например, принятие мер для обеспечения естественных сред обитания флоры и фауны, защиту от паводков, рыбный промысел, туризм, внутреннее судоходство). Общее понимание проблем управления водными ресурсами и трансграничное сотрудничество являются задачами, которые должны быть выполнены в процессе мультидисциплинарного планирования и в процессе принятия решений.

43. Меры, направленные на улучшение ситуации, сложившейся в настоящее время, должны быть особо сфокусированы и рассмотрены с точки зрения перспектив ВВТ и экологии в следующих областях:

- Протяженность реки с ограничением пути, где, однако, специальные экологические характеристики находятся в зоне риска,
- Участки реки, требующие экологической сохранности /восстановления и их воздействие на судоходство.

44. Из-за того, что планы и проекты ВВТ имеют экологические последствия, существует необходимость перед принятием решений провести экологическую оценку. Это требование Стратегической экологической директивы (SEA) (2001/42/EC) касается планов, программ/стратегий и Директивы по оценке воздействия на окружающую среду (EIA) (85/337/ЕЕС) для проектов. В соответствии с этими процедурами общественность может высказать свое мнение, и все результаты будут приняты во внимание в процессе авторизации проекта¹². Культура единого планирования в судоходстве и проектов по улучшению экологии необходима для минимизации юридических издержек, задержек и иногда нестабильных результатов.

В. Интегрированные принципы планирования

45. Для внедрения единого подхода к планированию в отношении всех задействованных планов и проектов заинтересованные организации должны договориться об общих принципах планирования, ведущих к взаимоприемлемым решениям по вопросам судоходства и защиты окружающей среды. Такие принципы планирования должны применяться к каждому проекту в рамках Дунайского бассейна и включать, по крайней мере, следующие шаги, первый из которых состоит в совместной подготовке проектов, направленных на улучшение условий судоходства и защиту окружающей среды, в качестве ключа для ускорения процесса:

- Образование междисциплинарных групп планирования с привлечением основных заинтересованных организаций, включая Министерства, ведающие транспортом, управлением водными ресурсами и экологией, Управления водными путями, представителей охраняемых территорий, местные власти, неправительственные организации, туристическую отрасль, научные институты и независимых (международных) экспертов.
- Определение совместных целей планирования.
- Установление четкого процесса планирования (информация/участие), основанного на исчерпывающих данных и включающего экологические оценки и существующие стандарты, необходимые для Стратегической экологической оценки (SEA – для квалификационных планов, программ и стратегий) и для оценки воздействия на окружающую среду (EIA – для проектов).
- Обеспечение возможности сопоставления альтернатив и оценки реализуемости плана (включая затраты и прибыль) и/или проекта, (включая влияние статус-кво,

^{12/} Дальнейшие уточнения по директивам и по руководству Комиссии по реализации доступны на : <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>.

альтернатив и мер, не связанных с речным инжинирингом, а также затрат природных и других ресурсов).

- Оценка значения проекта ВВТ в масштабе всего бассейна/трансграничного влияния.
- Информирование международных речных комиссий Дунайского бассейна (ЦКСР, Дунайская Комиссия, Международная комиссия для бассейна реки Сава) а также по возможности других задействованных государств, и консультации с ними перед принятием новых разработок.
- Соблюдение Плана управления Дунайским бассейном 2009, включая его Совместную программу мер и соответствующие планы управления суб-бассейнами, планов управления речными бассейнами и программ мероприятий в качестве основы для единого планирования и реализации проектов по развитию инфраструктуры ВВТ, с одновременным соблюдением уже действующих требований экологического законодательства.
- Определение и обеспечение предпосылок и целей ВВТ, а также речной/пойменной экологии, следуя мнению о необходимости предотвратить ухудшение, возможных мер по уменьшению и/или восстановлению для выполнения всех экологических требований.
- Обеспечение гарантий в том, что, в соответствии со Статьей 4(7) РДВП ЕС, для достижения требуемых целей не существует технически возможных, экологически более совершенных и не диспропорционально дорогостоящих альтернативных средств. Поиск выхода для избежания или, если возможно, минимизации влияния инженерных/гидротехнических вмешательств в речную систему посредством смягчения и/или восстановления, отдавая предпочтение вмешательствам обратимого характера.
- Обеспечение гарантий в том, что при планировании проектов по улучшению условий судоходства принимаются во внимание проблема и определенные воздействия на изменение климата.
- Использование наилучших практических мер для улучшения условий судоходства.¹³
- Определение приоритетов среди возможных мер для обеспечения наилучшего возможного воздействия на экологию и судоходство и эффективного использования финансовых ресурсов.
- Обеспечение гибких условий финансирования проектов для функционирования единого планирования (включая участие всех групп заинтересованных организаций) и адаптивной реализации, а также мониторинга.
- Наблюдение за результатами предпринятых мер и – если это существенно важно – их адаптация (примеры возможных мер представлены в Приложении 2).

^{13/} Для лучшего осуществления на практике см., например, документы ЕС по реализации РДВП и документы по технической гидроморфологии и индивидуальным исследованиям: Ценный опыт в отношении регулирования экологического воздействия схем гидроэлектроэнергии, сооружения для защиты от паводков и сооружения, предназначенные для улучшения судоходства в соответствии с РДВП ЕС; лучшие практические примеры, которые будут разработаны в рамках Плана управления Дунайским бассейном МКЗД; ценный опыт для единых плановых подходов, такой как «Проект единого речного инжиниринга на Дунае до участка восточнее Вены».

С. Критерии для речного инжиниринга

46. Для выполнения вышеуказанных принципов планирования на стадии разработки судоходных проектов должны использоваться следующие критерии:

- Применение индивидуального подхода, который учитывает экологические требования к участкам реки и ко всему бассейну и стратегические требования ВВТ в масштабе всего бассейна ^{14/}, при определении соответствующей ширины и глубины фарватера.
- «работа с природой», по возможности посредством выполнения мер в соответствии с данными природными речными морфологическими процессами на основе принципа минимального или временного технического вмешательства,
- единая форма регулирующих структур, одинаково учитывающих гидротехнические, морфологические и экологические критерии,
- реализация мер в адаптивной форме (например, стабилизация дна посредством гранулометрического укрепления дна, регулирование бокового стока путем строительства),
- оптимальное использование потенциала для восстановления реки (например, восстановление берегов рек) и возобновление боковых каналов,
- обеспечение нормального уровня воды при разливах рек и, в идеале, снижение уровня воды.

V. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЗАДАЧИ

47. МКЗД, Дунайская Комиссия и Международная комиссия для бассейна реки Сава добиваются одобрения Совместного заявления до конца января 2008 г.

48. МКЗД, Дунайская Комиссия, Международная Комиссия для бассейна реки Сава в середине 2008 г. организуют семинар по вопросам обеспечения применения, мониторинга и оценки Совместного заявления.

49. Все организации, задействованные в этом процессе, обеспечат поддержку, продвижение и использование Совместного заявления.

50. До конца 2008 г. Дунайская Комиссия организует специальный семинар по вопросам экологически благоприятного развития реки и технологиям эксплуатации для администраций водных путей и органов судоходства в Дунайском бассейне.

51. МКЗД, Дунайская Комиссия, Международная комиссия для бассейна реки Сава и заинтересованные организации будут собираться ежегодно для обсуждения специфических разработок по вопросам судоходства и защиты окружающей среды и для обмена ценным опытом в отношении проектов по эксплуатации реки.

^{14/} См. Также Главу 2.1 (правовое положение) и Главу 3.1 и 3.2 (нужды ВВТ и экологическая целостность)

52. Европейский союз речного судоходства судов (ЕВУ) и Постоянная международная Ассоциация конгрессов по судоходству (ПМАКС) в дальнейшем обсудит и проведет оценку потенциала неструктурных мер для улучшения ВВТ в Дунайском бассейне на соответствующем форуме.

53. МКЗД организует встречу Министерств транспорта и Управлений водными ресурсами для обеспечения внедрения Программы мер в рамках РДВП ЕС на национальном уровне и на уровне Дунайского бассейна, включая обмен информацией с соответствующими заинтересованными организациями.

54. В проектах, осуществляемых в настоящее время или находящихся на стадии разработки (см. Приложение 3), должны применяться принципы, обозначенные в Совместном заявлении. Ход процесса исполнения должен быть доложен МКЗД, Дунайской Комиссии, Международной комиссии для бассейна реки Сава ответственными органами и /или государствами.

55. Участники этого процесса гарантируют развитие, поддержку и интеграцию научных исследований в отношении биологического разнообразия, влияния мер речного инжиниринга на экологию/восстановление речных пойменных систем и изменения климата.

56. Инициатор(ы) новых проектов гарантируют наиболее целесообразное использование финансирования ЕС и другого международного финансирования (R&D, TEN-T, LIFE, Структурные Фонды (ERDF), Единый Фонд, Инструмент европейского соседства и партнерства (ENPI) и т.д.) для обеспечения полного выполнения требований в отношении защиты окружающей среды и перевозок. Использование этих фондов должно регулироваться главным образом национальными правительствами.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Предыстория создания правовой структуры
2. Примеры возможных мер
3. Список текущих проектов - должен регулярно обновляться
4. Список организаций-участников

Важные документы, которые не смогут быть рассмотрены во время процесса:

- Перечень узких мест ВВТ
- Перечень уязвимых участков реки

— — — — —