



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2008/17/Add.1
30 July 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят вторая сессия

Женева, 13-15 октября 2008 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

**РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ
И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА**

Проект резолюции SC.3 о руководящих принципах развития внутреннего
судоходства и охраны окружающей среды в регионе ЕЭК ООН

Добавление

Записка секретариата

I. ВВЕДЕНИЕ

1. В соответствии с рекомендацией SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, пункт 13) Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о принятии резолюции, касающейся определения комплексного подхода к планированию, комплексных принципов планирования и критериев речного инжиниринга, на основе Совместного заявления о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и охраны окружающей среды в бассейне реки Дунай, представленного в документе ECE/TRANS/SC.3/2008/17.

II. ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ SC.3 О РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПАХ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН

Проект резолюции №

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

напоминая о Декларации, принятой на Общеввропейской конференции по внутреннему водному транспорту (Бухарест, 13 и 14 сентября 2006 года), в которой речные комиссии по вопросам судоходства и охраны окружающей среды на Дунае и Рейне были призваны разработать процедуры для структурного диалога по вопросам экологии в отношении проектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта и поддержать эти процессы (ECE/TRANS/SC.3/2006/11, пункт 21),

отмечая принятие Совместного заявления о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и охраны окружающей среды в бассейне реки Дунай, процесс подготовки которого был инициирован Международной комиссией по защите Дуная (МКЗД), Дунайской комиссией (ДК) и Международной комиссией для бассейна реки Сава (МКБРС),

считая, что эти руководящие принципы развития внутреннего судоходства и охраны окружающей среды могут быть распространены на бассейны других рек в регионе ЕЭК ООН и содействовать развитию внутреннего судоходства и охране окружающей среды,

учитывая доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее тридцать второй сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, пункт 13),

1. *принимает* текст приведенного ниже приложения о "Руководящих принципах развития внутреннего судоходства и охраны окружающей среды в регионе ЕЭК ООН";
2. *рекомендует* правительствам соблюдать эти принципы в вопросах, касающихся внутреннего водного транспорта и экологической устойчивости;
3. *просит* правительства сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию;

4. *просит* Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции.

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО СУДОХОДСТВА И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН

I. РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ

A. Интегрированный подход к планированию по вопросам Дунайского бассейна

1. Для достижения "благоприятного экологического состояния" или "благоприятного экологического потенциала" всех поверхностных вод и для предотвращения ухудшения экологического статуса срочно требуется комплексная философия планирования.

Основная цель должна состоять в универсальном использовании речных ландшафтов (включая, например, принятие мер для обеспечения естественных сред обитания флоры и фауны, защиту от паводков, внутреннее судоходство рыбный промысел, туризм).

Общее понимание проблем управления водными ресурсами и трансграничное сотрудничество являются задачами, которые должны быть выполнены в процессе мультидисциплинарного планирования и в процессе принятия решений.

2. Меры, направленные на улучшение ситуации, сложившейся в настоящее время, должны быть особо сфокусированы и рассмотрены с точки зрения перспектив внутреннего водного транспорта (ВВТ) и экологии в следующих областях:

a) участки реки, требующие расширения фарватера, их воздействие на особые экологические характеристики и состояние воды;

b) участки реки, требующие экологической сохранности/восстановления, и их воздействие на судоходство.

3. Поскольку планы и проекты ВВТ имеют экологические последствия, перед принятием решений необходимо провести экологическую оценку. В соответствии с такими процедурами общественность может высказать свое мнение, и все результаты будут приняты во внимание в процессе авторизации проекта. Культура комплексного планирования в судоходстве и проектов по улучшению экологии необходима для минимизации юридических издержек, задержек и порою нестабильных результатов.

В. Интегрированные принципы планирования

4. Для внедрения комплексного 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 охраны окружающей среды. Такие принципы планирования следует применять к каждому проекту в рамках речного бассейна; они должны включать по крайней мере нижеследующие шаги, первый из которых состоит в совместной подготовке проектов, направленных на улучшение условий судоходства и охрану окружающей среды, в качестве средства ускорения процесса:

- a) образование междисциплинарных групп планирования с привлечением основных заинтересованных сторон, включая министерства, ведающие транспортом, управлением водными ресурсами и экологией, администрации водных путей, представителей охраняемых зон, местные власти, неправительственные организации, туристическую отрасль, научные институты и независимых (международных) экспертов;
- b) определение совместных целей планирования;
- c) установление транспарентного процесса планирования (информация/участие), основанного на исчерпывающих данных и включающего экологические критерии 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);
- d) обеспечение возможности сопоставления альтернатив и оценки реализуемости плана (включая затраты и прибыль) и/или проекта, (включая влияние существующего положения, альтернатив и мер, не связанных с речным инжинирингом, а также затрат природных и других ресурсов);
- e) оценка значения проекта ВВТ в масштабе всего бассейна/трансграничного влияния;
- f) информирование международных речных комиссий в речном бассейне, а также, по возможности, других задействованных государств и консультации с ними перед принятием новых разработок;

- g) определение и обеспечение предпосылок и целей ВВТ, а также речной/пойменной экологии согласно мнению о необходимости предотвратить ухудшение, принять возможные меры по уменьшению и/или восстановлению для выполнения всех экологических требований;
- h) обеспечение гарантий того, что для достижения требуемой цели не существует технически возможных, экологически более совершенных и приемлемых в отношении затрат альтернативных средств;
- i) поиск выхода для избежания или, если это невозможно, для минимизации воздействия инженерных/гидротехнических вмешательств в речную систему посредством смягчения и/или восстановления, причем отдавать предпочтение следует вмешательствам обратимого характера;
- j) обеспечение гарантии того, чтобы при планировании проектов в области судоходства принимались во внимание проблемы и последствия изменения климата;
- k) использование оптимальных практических мер для улучшения условий судоходства;
- l) определение приоритетов среди возможных мер для обеспечения оптимального воздействия на окружающую среду и судоходство и эффективного использования финансовых ресурсов;
- m) обеспечение гибких условий финансирования проектов для комплексного планирования (включая участие всех заинтересованных сторон), а также для адаптивной реализации и мониторинга;
- n) наблюдение за воздействием принятых мер и, в соответствующих случаях, их адаптации.

С. Критерии для речного инжиниринга

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

- a) применение индивидуального подхода, учитывающего экологические требования к участкам реки и ко всему бассейну, а также стратегические требования ВВТ в масштабе всего бассейна при определении надлежащей ширины и глубины фарватера;
- b) "работа с природой", по возможности на основе выполнения мер в соответствии с данными природными речными морфологическими процессами согласно принципу минимального или временного технического вмешательства;
- c) комплексная модель нормативных структур, учитывающих в одинаковой степени гидротехнические, морфологические и экологические критерии;
- d) реализация мер в адаптивной форме (например, стабилизация дна посредством его гранулометрического укрепления, регулирование бокового стока путем строительства);
- e) оптимальное использование потенциала для восстановления реки (например, восстановления берегов рек) и возобновление боковых каналов;
- f) обеспечение нормального уровня воды при разливах рек и, в идеале, снижение уровня воды.
