

СПІЛЬНА ЗАЯВА
про керівні принципи розвитку
внутрішнього судноплавства
та екологічного захисту
Дунайського басейну

1. Вступ

Дана Спільна заява є керівництвом для відповідальних осіб, що займаються питаннями внутрішнього водного транспорту (ВВТ) та екологічної стійкості (ВЕТ), а також керівників водних господарств, що готують відповідні річкові плани, програми і проекти з екології та навігації.

Процес підготовки Спільної заяви було ініційовано Міжнародною комісією із захисту Дунаю (МКЗД), Дунайською Комісією (ДК) і Міжнародною комісією для басейну річки Сава (МКБРС)¹.

Цю Спільну заяву було підготовлено у 2007 році в процесі інтенсивного міжгалузевого узгодження між зацікавленими організаціями, що відповідають за питання, пов'язані із судноплаством, річкову екологію і використання водних ресурсів в Дунайському басейні. Процес включав в себе проведення трьох семінарів для зацікавлених організацій та експертів, які відбулися в квітні, червні і жовтні 2007 року². У ході цього процесу зацікавлені організації, які брали у цьому участь, виробили спільну позицію з питань захисту річкового середовища та необхідних процедур та умов для здійснення керівництва й розвитку сталого внутрішнього судноплавства³, (включаючи підтримку існуючої інфраструктури і розвиток нових проектів по суднопластву).

Визнано за необхідне, враховуючи гідроморфологічні змінами, екологічні та судноплавні потреби в Дунайському басейні, особливо виділити транскордонний контекст. Дана Спільна заява направлена на підтримку стабільного та екологічно сприятливого розвитку і вдосконалення судноплавства. Вона стосується, у першу чергу, структурних проектів та заходів на річках, які використовуються для ВВТ; також необхідно провести заходи, не пов'язані з річковим інжинірингом для успішного підвищення рівня перевезень внутрішніми водними шляхами та забезпечення їх економічної стабільності .

Зацікавлені особи також підкреслюють, що всеохопне дотримання існуючих юридичних рамок, включаючи всі транспортне та екологічне законодавство (національне законодавство, директиви ЄС та міжнародні вимоги) є передумовою для будь-якої діяльності в Дунайському регіоні.

Намічені принципи і критерії даного Спільної заяви були розроблені і узгоджені на основі ситуації, що склалася в Дунайському басейні, але їх також можна використовувати в усьому світі в якості рекомендацій для інших великих річкових систем, аналогічних Дунаю.

¹ Для отримання більш детальної інформації будь ласка зверніться до наступних інтернет-сторінок www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² Для отримання більш детальної інформації будь ласка зверніться до наступних інтернет-сторінок http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ Стале внутрішнє суднопластво' інтегрує три компоненти: довкілля, економіки і соціальні питання.

2. Передісторія

2.1 Правове становище

Юридичні рамки для питань судноплавства та екології в Дунайському басейні включають в себе як міжнародні міждержавні конвенції, так і відповідне законодавство ЄС, стратегії і плани дій.

Робота Міжнародної комісії із захисту Дунаю (МКЗД) ґрунтується на *Конвенції про захист річки Дунай*⁴, як основному правовому інструменті для співпраці та транскордонного управління водними ресурсами в Дунайському басейні. МКЗД є міждержавною організацією, яка сприяє досягненню політичних угод та встановлює загальні пріоритети і стратегію для поліпшення положення на Дунаї та його притоках. У Дунайському басейні МКЗД регулює виконання Рамкової Директиви ЄС в галузі водної політики між 13-ма дунайськими державами (див. Дунайську Декларацію).

Для річки Дунай управління судноплавством на Дунаї між 11-ма державами-членами регулює *Конвенція про режим судноплавства на Дунаї* (Белградська Конвенція)⁵. Конвенція, координована Дунайської Комісією, націлена на зміцнення економічних взаємин в регіоні і спрямована на забезпечення судноплавства протягом всього Дунаю.

У субрегіональному масштабі в цілях розвитку судноплавства та організації сталого управління водними ресурсами державами басейну р. Сава було підписано Рамкову Угоду⁶. Дана діяльність координується через Міжнародну Комісію для басейну річки Сава.

На додаток до цього, правові рамки для управління водними ресурсами та річковими басейнами в Європі визначаються політикою ЄС, зокрема Рамковою Директивою ЄС в галузі водної політики 2000/60/ЄС (EU WFD) / (ВРД ЄС) як найважливішою директивою щодо захисту поверхневих і ґрунтових вод. Цей процес включає в себе розробку першого плану управління річковим басейном для всього Дунайського басейну до 2009 року. За допомогою виконання програми заходів, які, зокрема, стосуються гідроморфологічних змін, викликаних судноплавством, необхідно до 2015 року досягнути основні цілі Директиви.

Для міжнародних ділянок річкових басейнів ВРД ЄС вимагає координації планів з управління річковим басейном з можливим залученням держав, які не є членами ЄС⁷. У Дунайському басейні платформою для координації виконання Директиви ЄС в галузі водної політики між 13-ма дунайськими державами є МКЗД (див. Дунайську Декларацію)⁸.

Багато інших екологічних директив, стратегій і конвенцій пов'язані з ВРД ЄС і повинні розглядатися в якості загальної політики інтеграції, пов'язаної з розвитком ВВТ⁹, включаючи

⁴ Конвенція щодо співпраці з захисту та сталого використання р. Дунай (Конвенція з захисту Дунаю), Софія, 1994

⁵ Конвенція щодо режиму судноплавства на Дунаї, Белград, 1948

⁶ Рамкова угода по басейну р. Сава (FASRB), Краніська Гора, 2002

⁷ Статті ВРД ЄС 3.4 та 3.5.

⁸ Басейн Дунаю – річки в серці Європи, Відень, Vienna, 2004

⁹ Ці різні директиви включають в себе, наприклад, Директиву з захисту птахів (79/409/ЄЕС), Директиву з захисту ареалів проживання (92/43/ЄЕС), Директиву з SEA – стратегічної екологічної оцінки (2001/42/ЄС), Директиву з оцінки впливу на довкілля (85/337/ЄЕС), Директиву ЄС по паводкам, майбутню Директиву ЄС по морській стратегії, Спільну сільськогосподарську політику (CAP) і політику об'єднання. Відповідними конвенціями є

Директиву ЄС з охорони ареалів проживання і птахів (екологічна мережа Натура 2000) і Бернську Конвенцію (мережа Смарагд).

Європейська програма дій з питань внутрішнього судноплавства (NAIADES / Наяда) встановлює важливі рамки дій, які включають в себе більш активну інтеграцію ВВТ у логістичний ланцюг, підвищуючи екологічні характеристики флоту та використовуючи сучасні інформаційні технології та техніку зв'язку (наприклад, для річкових інформаційних служб) з метою поліпшення судноплавства. Істотним елементом Програми дій Наяда є розвиток відповідної інфраструктури водних шляхів. Отже, проекти, націлені на поліпшення системи водних шляхів і судноплавства, можуть бути частково фінансуватися з бюджету ЄС. Дунай є частиною пріоритетного проекту (№ 18) у рамках транс'європейських транспортних мереж (TEN T / ТСТ) і являє собою центральну транспортну вісь.

У ширшому масштабі *Європейська Угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення*¹⁰ (AGN / СМВП) встановлює керівні принципи для навігаційних характеристик внутрішніх водних шляхів, по яких здійснюються міжнародні перевезення. Дана міжнародна угода набула чинності в ряді придунайських держав.

Втілення в життя і інтегрування ключових стратегій є основним моментом у розвитку ВВТ і досягненні цілей в галузі екології Дунайського басейну. Тільки таким чином можна поліпшити і захистити умови для ВВТ і екологічну ситуацію.

2.2. Сучасний стан судноплавства в Дунайському басейні

Сучасне економічне становище

Політичні та економічні зміни в економіці, що відбуваються у Східній та Південно-Східній Європі протягом останніх 15-ти років, створили в регіоні нову динамічну економіку, викликали необхідність і визначили перспективи для більш активного розвитку торгівлі та перевезень на Дунаї. Дунайський регіон є одним з найважливіших економічних і культурних регіонів в Європі разом з самим Дунаєм як центральної, життєво важливою комунікацією і транспортною віссю.

Розширення ЄС призвело до істотного збільшення і зміцнення економічних зв'язків у Дунайському коридорі і за його межами. Інтенсифікація торгівлі стрімко розвивається одночасно із зростанням кількості прохідного по Дунаю транспорту. За останнє десятиріччя частка комерційних перевезень у Дунайському коридорі зросла більш ніж на 100% майже у всіх придунайських державах поряд із суттєвим зростанням дорожніх перевезень. Протягом наступних кількох років у придунайських державах очікується продовження динамічного економічного розвитку (мінімальний щорічне зростання ВВП на душу населення до 2015 - у середньому 3 - 4% в рік), в результаті чого відповідно зросте транспортний потік.

ВВТ у порівнянні з дорожніми перевезеннями вважається екологічно більш сприятливим і енергозберігаючим видом транспорту, що, у свою чергу, може сприяти стабільному соціально-економічному розвитку регіону. Слід гарантувати мультимодальні використання транспортних можливостей (дорога, залізнична колія, ВВТ). Транспортна політика, покликана підтримати модальні перевезення, як про це йдеться, наприклад, у Білих книгах ЄС з транспорту за 2003 і 2006 рр., привертає хвилю пропозицій з інвестицій в інфраструктуру внутрішніх водних шляхів за

Рамсарська Конвенція, Бернська Конвенція, Конвенція по біологічному різноманіттю, Конвенція Еспоо та Конвенція з захисту світової спадщини – пояснення даються у Додатку 1.

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

підтримки міжнародних фінансових інститутів та програми ЄС TEN-T/ТСТ. Стратегії модальних перевезень знайшли своє відображення в посібниках, передбачених для вибору проектів і призначення координатора TEN-T/ТСТ для ВВТ. В Керівництві також підкреслена необхідність повного дотримання законодавства в області захисту навколишнього середовища. Дані розробки надають невідкладний характер угоді про спільний підхід до розвитку ВВТ і про захист навколишнього середовища.

Розвиток ОВТ

Внутрішнє судноплавство, на відміну від дорожніх перевезень, пропонує істотні можливості для пересування вантажів по Дунаю і по його притоках енергозберігаючим способом, (тобто, щодо вартості товарів, перевезених на один тонно-кілометр). На деяких напрямках це може сприяти зменшенню заторів на дорогах. Інтенсивніше використання вільних потужностей водних шляхів Дунайського басейну може екологічно та соціально сприятливим чином сприяти вирішенню проблем, пов'язаних з вантажонапруженням, використовуючи переваги, не пов'язані з річковим інжинірингом (такі як модернізація флоту), так і інвестування в інфраструктуру. Відповідно, внутрішньому судноплавству необхідно брати участь у зростанні перевезень в майбутньому, підтримуючи і розширюючи їх модальний поділ в рамках Дунайського коридору. Прогнози показують, що протягом наступних 10-ти років це може викликати дворазове збільшення обсягу перевезень на Дунаї. В даний час річкові перевезення становлять усього 10% від загального обсягу транспортних перевезень в Дунайському регіоні. Є загальна згода про удосконалення рамкових умов для внутрішнього судноплавства за допомогою комплексного підходу з боку десяти придунайських держав, дотримуючись цілей Європейської програми дій з питань внутрішнього судноплавства NAIADES / Наяда.

На подальший розвиток ВВТ в Дунайському басейні може вплинути зміна клімату. Отже, при управлінні судноплавством, його плануванні і розвитку слід брати до уваги проблеми зміни клімату. Судноплавство може сприяти досягненню цілей захисту навколишнього середовища, визначених Кіотським протоколом щодо зменшення викидів парникових газів.

2.3 Сучасний стан річкової середовища Дунайського басейну

Природа великих річкових систем

Великі річкові системи, такі як Дунай, є дуже складними, багатовимірними, динамічними екосистемами і тому є чимось більшим, ніж просто протяжна мережа каналів. Розуміння їх високої екологічної комплексності вимагає всебічних спостережень і управління на рівні басейну – у цьому полягає холі стичний підхід, який вимагає Водна Рамкова Директива ЄС.

Річка Дунай можна розділити на три основні частини - верхню, середню і нижню ділянки. Кожна частина характеризується різними абіотичними (тобто неживими) рисами, гідроморфологічними структурами та біологічними спільнотами. Абіотичні параметри включають в себе кут нахилу, гранулометричний склад, відкладення осаду, турбулентність, насиченість киснем і температуру води.

"Гідроморфологія" - це фізичні характеристики річкових структур, таких як річкове дно, береги річки, їх зв'язок з прилеглим ландшафтом і їх довжина, а також нерозривність екосистеми. Структурні антропогенні заходи можуть змінити природні початкові умови річкової системи і тому вплинути на її екологічний стан. Існує ряд інших факторів, що ускладнюють великі річкові системи. Наприклад, природні феномени (наприклад, паводки, посуха) та пов'язані з проходженням транспорту наноси є одними з ключових елементів, які складають базу для високо динамічної природи прибережних ландшафтів і їх біологічного різноманіття. Великі річкові

системи перебувають у стані взаємного обміну і взаємопроникнення з прилеглими екосистемами (наприклад, з притоками, ґрунтовими водами і лісами, що ростуть на заливних заплавах). Комплексні рушійні сили природи і обмінні процеси в подальшому призводять до часто мінливих умов взаємодії та до особливо неоднорідного комплексу природного середовища. Фактично, найбільш важливим результатом, що постійно змінюється, є мозаїка природної річкової середовища та екотонів є те, що природні річкові середовища, в загальному, характеризуються великим біологічним розмаїттям.

На відміну від інших європейських річок, певні ділянки Дунаю і його притоки все ще є місцем розповсюдження типових динамічних природних комплексів природних ареалів проживання, які дуже важливі для багатьох біологічних видів. Наприклад, вони включають в себе природні ареали проживання багатьох важливих і майже зниклих біологічних видів, таких як дунайський осетер і дунайський лосось. Директива ЄС про фауну, флору та природні ареали проживання дозволяє державам-членам оголошувати такі території заповідними для того, щоб ефективно захищати, відновлювати і запобігати зникненню їх характерних особливостей.

Вплив судноплавства на річкову систему

Людська діяльність спричиняє різний вплив на екологічний і хімічний стан великих річкових систем. З екологічної точки зору, судноплавство не є єдиним способом впливу на навколишнє середовище, діяльність, пов'язана з отриманням гідроелектроенергії і випрямлення природного русла річки з метою контролю над паводками також є дуже важливими. Вирішальне значення мають інженерні роботи, які погіршують природну гідро морфологічну ситуацію (наприклад, донні насоси, морфо-динамічний розвиток мережі каналів, обмінні процеси між ріками та заплавами, режим ґрунтових вод) та / або природний склад екологічних спільнот (наприклад, бар'єри для мігруючих видів риб або знищення природних середовищ існування місць нересту по берегах і в руслі ріки). Вимоги судноплавства можуть призвести до зникнення як природних річкових видів, так і зв'язку із суміжними заплавами в стабільному, єдиному напрямі, екологічно незмінному річковому каналі. На додаток до інших гідроморфологічних змін, це може призвести до зникнення видів.

У більшості великих річкових систем деградація русла ріки також може призвести до серйозного погіршення навколишнього середовища. Збільшується місцями переміщення донних насосів і, як результат, зміщення вниз за течією донних нашарувань, викликані будівництвом каналів з метою поліпшення умов судноплавства та / або контролю над паводками, в багатьох випадках можуть посилюватися за допомогою істотного зниження впливу донних насосів з верхньої частини водозбірного басейну (наприклад, завдяки утриманню за допомогою заходів з контролю над паводками та / або системі електростанцій). Так як поперечна ерозія природно переплетених і звивистих річок обмежена стабілізацією каналу, дані процеси не можуть більше врівноважувати природні нашарування на заливних територіях. Тому, з одного боку, роботи з укріплення русла річки і землевичерпні роботи можуть знищити екологічно важливі річкові види і привести до однорідного водного середовища; разом з тим, ерозія русла річки нижче за течією, викликана роботами по зміцненню русла, може призвести до вертикального поділу і гідрологічного роз'єднання річки та її природних екосистем.

На додаток до гідроморфологічних впливів, судноплавство також може здійснювати інший вплив на водне середовище, наприклад забруднення, яке буде розглянуто у відповідних планах з управління річковими басейнами і в спеціальних проектах (наприклад, по відходах та стічних вод).

З точки зору механіки, рух суден викликає хвилі, що заважають відтворенню природних середовищ існування риб, придонних безхребетних, іншій флори і фауни даного регіону, в тому

числі і безкорневих водоростей. Двигуни судів також можуть викликати неприродно затримку крупних відкладень, що призводить до зниження доступу світла до рослин і росту водоростей.

Сучасний стан та погляд на майбутнє - звіт щодо виконання Ст. 5 ВРД ЄС та План з управління басейном р. Дунай

Звіт щодо виконання Ст. 5 ВРД ЄС (Аналіз стану басейну Дунаю, 2004 р.) являє собою першу віху в напрямку складання національних та міжнародних планів з управління річковими басейнами. Відносно поверхневих вод у даних доповідях міститься характеристика природних умов та відповідний аналіз тисків та їх впливу на екологію, а також висновки щодо того, які водні об'єкти знаходяться під ризиком недосягнення екологічних цілей ВРД ЄС.

У Доповіді з аналізу стану Дунаю, підготовленій МКЗД, гідроморфологічні зміни, викликані судноплаванням, виробленням електроенергії на ГЕС і захистом від паводків, названі одним з основних чинників впливу на екологічну цілісність Дунайського басейну. Наслідком цих змін стало порушення поперечної зв'язки, поздовжньої цілісності і загальне погіршення екологічної ситуації.

Сьогодні 30% річки Дунай загачене і втрачено 80% колишніх заплав Дунаю внаслідок інтенсивного вироблення електроенергії на ГЕС, захисту від паводків, судноплавання і використання земель за останні 200 років.

План управління басейном р. Дунай буде складений до кінця 2009 р.; він буде включати Спільну програму заходів, спрямованих на зменшення впливу гідроморфологічних змін на стан вод. Виконання плану до 2015 р. націлене на досягнення екологічних цілей і збереження всіх поверхневих вод Дунайського басейну.

3. Урівноваження потреб судноплавання та екології - підхід майбутнього

Як ВВТ, так і екологічна цілісність мають певні основні потреби, які дозволяють їм функціонувати. Для вироблення взаємоприйнятних рішень такі потреби, перш за все, слід точно визначити. Тому вони перераховані нижче. Однак не всі потреби задовольняються в усіх випадках. Реалізація нової, інтегрованої філософії планування (див. нижче) буде націлена на поліпшення становища і буде сприяти як забезпеченню сталого розвитку ВВТ в Дунайському басейні, так і досягнення всіх необхідних цілей захисту навколишнього середовища.

ВВТ вже зробив певні кроки з метою зниження впливу на екологію водного середовища. Вони включають в себе неструктурні заходи для поліпшення внутрішнього судноплавання на Дунаї (наприклад, розвиток флоту, нові судноплавні технології, інтермодальні зв'язки, річкові інформаційні системи).

3.1 Необхідні умови функціонування ВВТ

Судноплавання регулюється різноманітними національними та міжнародними правовими інструментами¹¹, що, зокрема, гарантують безпеку судноплавання. З метою підвищення

¹¹ Див. Розділ 2.1 та Додаток 1

економічності та безпеки ВВТ в наступних пунктах наведені необхідні основні умови для всіх інфраструктурних проектів, що відносяться до ВВТ:

- *Мінімальні розміри фарватеру (глибина та ширина), встановлені для окремих ділянок річки в контексті і на основі стратегічного розуміння вимог ВВТ про ширині басейну, які включають:*
 - *глибину і ширину фарватеру з огляду на забезпечення неперервності сталих та ефективних умов для судноплавства*
 - *радіус викривлення*
- *Будівництво та обслуговування, наприклад, :-*
 - *регулювання низького рівня води гідротехнічними спорудами (наприклад, хвилерізами)*
 - *Днопоглиблювальні роботи і досипання донних відкладів.*
- *Інфраструктура повинна розташовуватися з урахуванням відповідних фізичних та інших чинників (наприклад, близькість до ринку і зв'язок з широкою транспортною мережею).*

3.2 Необхідні умови для екологічної цілісності

Річкову екологію в ЄС регулюють ряд правових інструментів (наведені вище). Найважливішим є досягнення вимог ВРД ЄС та пов'язаних з нею установок, що вимагають досягнення "доброго екологічного статусу" для водних об'єктів або "доброго екологічного потенціалу" (для істотно змінених та штучних водойм) і відсутності погіршення їх стану.

Для охорони / збереження екологічної цілісності річки Дунай основними потребами є: -

- *заповідні природні або екологічно високоцінні річкові ландшафти, ділянки річки та водні популяції,*
- *відновлення змінених ділянок річки чи таких, що зазнали впливу і прилеглих до них ландшафтів,*
- *динамічне, типоспецифічне руслове і заплавне середовище (річкові структури, берегові лінії, бічні рукави і заплава), що забезпечують динамічну рівновагу і достатні умови поєднаності екосистем,*
- *непорушення поздовжньої і поперечної міграції видів риб та інших водних видів для забезпечення їх природного розвитку,*
- *і збалансоване регулювання донних відкладів.*

Дані потреби будуть задоволені за допомогою цілісних концепцій і планів, заснованих на характеристиці всього басейну / типології дунайської екосистеми і підході, орієнтованому на процес "Leitbild" (використовуючи вихідні умови / задуманий керівний підхід до водних, напів-водних і наземних біологічних співтовариств). Більш того, необхідно проводити уніфікований моніторинг всього басейну, заснований на існуючих національних програмах моніторингу, відповідних до вимог ВРД ЄС.

3.3 Нова інтегрована філософія планування для спільного підходу

Для поліпшення внутрішнього судноплавства та захисту річкової системи в Дунайському басейні для досягнення успіху надзвичайно важлива загальна філософія планування. Передумовою майбутнього планування для екологічно стійкого внутрішнього водного транспорту (ВВТ) є знаходження спільної мови між різними дисциплінами, розуміння позиції "іншої" сторони і культура спілкування та обговорення питань. Для забезпечення міжгалузевго підходу і ширшого сприйняття того, що відбувається і запланованого в майбутньому процесу, в цей процес слід залучити, починаючи з міністерств, що відповідають за екологію, управління водними ресурсами, транспорт, вчених і експертів по річковому інжинірингу, судноплавству, екології, плануванню,

туризму і економіки, поряд з представниками інших зацікавлених організацій, таких як екологічні неурядові організації і представники приватного сектору.

Існуючі проблеми, потреби і цілі судноплавства і екології слід також чітко визначити на рівні певних регіонів і ділянок річки, це стосується також і існуючих і запланованих специфічних проектів по судноплавству. Більш того, слід запропонувати певні екологічні пом'якшуючі та відновлюючі заходів з метою запобігання втрати екологічного статусу та гарантування досягнення цілей захисту навколишнього середовища. І дії, і заходи слід визначити на основі взаєморозуміння. Дана мета повинна бути досягнута на міждисциплінарному рівні. За допомогою спільних проектів мають бути визначені можливості поліпшення екологічних і судноплавних умов. Існує кілька примітних прикладів проектів, таких як плановий підхід, який використовується у проекті Єдиного річкового інжинірингу на Дунаї до ділянки на схід від Відня. Даний загальний підхід слід повторити, навіть якщо цей особливий проект не є найкращим прикладом здійснення на практиці з точки зору процедури Стратегічної екологічної оцінки (SEA).

4. Рекомендації

4.1 Інтегрований підхід до планування по Дунайському басейну

Для досягнення "доброго екологічного стану" або "доброго екологічного потенціалу" поверхневих вод і для запобігання погіршення екологічного статусу - відповідно до вимог ВРД ЄС - терміново необхідна єдина філософія планування. Її метою має стати багатофункціональне використання річкових ландшафтів (включаючи, наприклад, вжиття заходів для забезпечення природних середовищ існування флори та фауни, захист від паводків, рибний промисел, туризм, внутрішнє судноплавство). Загальне розуміння проблем управління водними ресурсами і транскордонне співробітництво є завданнями, які повинні бути виконані у процесі мультидисциплінарного планування і в процесі прийняття рішень.

Заходи, спрямовані на поліпшення ситуації, що склалася в даний час, слід розглядати з точки зору перспектив як ВВТ, так і забезпечення екологічної цілісності, в наступних областях:

- Ділянки річки, де необхідно створити фарватер і що матиме відповідні наслідки на окремі екологічні характеристики та стан вод,
- Ділянки річки, що вимагають екологічного збереження / відновлення та їх вплив на судноплавство.

Через те, що плани і проекти ОВТ мають екологічні наслідки, необхідно перед прийняттям рішень провести екологічну оцінку. Директива з Стратегічної екологічної оцінки (SEA) (2001/42/ЄС) , вимагає проведення такої оцінки планів, програм і політик, Директива з оцінки впливу на навколишнє середовище (EIA) (85/337/ЄЕС) вимагає такої оцінки для проектів. Відповідно до цих процедур громадськість може висловити свою думку, і всі результати будуть прийняті до уваги в процесі авторизації проектів¹². Для мінімізації юридичних витрат, затримок і іноді нестабільних

¹² Детальнішу інформацію щодо Директив та Керівництв Комісії щодо їх впровадження знаходятьсяся <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

результатів необхідна культура єдиного планування в судноплаванні і проектів з поліпшення екології необхідна.

4.2 Інтегровані принципи планування

Для впровадження єдиного підходу до планування по відношенню до всіх задіяних планів і проектів зацікавлені організації повинні домовитися про загальні принципи планування, що ведуть до взаємоприйняттого рішення з питання судноплавання та захисту навколишнього середовища. Такі принципи планування повинні застосовуватися до кожного проекту в рамках Дунайського басейну і включати, принаймні, наступні кроки, перший з яких полягає в спільній підготовці проектів, спрямованих на поліпшення умов судноплавання та захист навколишнього середовища, як ключ для прискорення процесу:

- *Створення міждисциплінарних груп з планування із залученням основних зацікавлених організацій, включаючи Міністерства, що відають транспортом, управлінням водними ресурсами та екологією, управлінням водними шляхами, представників заповідних територій, місцевої влади, неурядових організацій, туристичну галузь, наукові інститути і незалежних (міжнародних) експертів.*
- *Визначення спільних цілей планування.*
- *Встановлення чіткого процесу планування (інформація / участь), заснованого на вичерпних даних і що включає екологічні оцінки та існуючі стандарти, необхідні для Стратегічної екологічної оцінки (SEA - для кваліфікаційних планів, програм і стратегій) і для оцінки впливу на навколишнє середовище (EIA - для проектів).*
- *Забезпечення можливості зіставлення альтернатив та оцінки реалізованості плану (включаючи витрати і прибуток) та / або проекту, (включаючи вплив статус-кво, альтернатив і заходів, не пов'язаних з річковим інжинірингом, а також витрат природних та інших ресурсів).*
- *Оцінка значення проекту ВВТ у масштабі всього басейну / транскордонного впливу.*
- *Інформування міжнародних річкових комісій Дунайського басейну (ЦКСР, Дунайська Комісія, Міжнародна комісія для басейну річки Сава) а також по можливості інших задіяних держав, і консультації з ними перед прийняттям нових розробок.*
- *Дотримання Плану управління басейном р. Дунай 2009 р., включаючи його Спільну програму заходів і відповідні плани управління суб-басейнами, плани управління річковими басейнами і програм заходів в якості основи для єдиного планування та реалізації проектів з розвитку інфраструктури ОВТ, з одночасним дотриманням вже діючих вимог екологічного законодавства.*
- *Визначення та забезпечення передумов і цілей ВВТ, а також річкової / заплавної екологічної цілісності, дотримуючись думки про необхідність запобігти погіршенню, можливих заходів щодо зменшення та / або відновлення для виконання всіх екологічних вимог.*
- *Забезпечення того, що, відповідно до статті 4 (7) ВРД ЄС, для досягнення необхідних цілей не існує технічно можливих, екологічно більш досконалих і не диспропорційно дорогих альтернативних засобів. Пошук виходу для уникнення чи, якщо можливо, мінімізації впливу інженерних / гідротехнічних втручань у річкову систему за допомогою пом'якшення та / або відновлення, віддаючи перевагу втручанням, які не є незворотніми.*
- *Забезпечення гарантій в тому, що при плануванні проектів з поліпшення умов судноплавання приймається до уваги проблема змін клімату.*

- Використання найкращих практичних заходів для поліпшення умов судноплавства¹³.
- Визначення пріоритетів серед можливих заходів для забезпечення найкращого можливого впливу на екологію та судноплавство та ефективного використання фінансових ресурсів.
- Забезпечення гнучких умов фінансування для проектів з метою єдиного планування (включаючи участь всіх груп зацікавлених організацій) і адаптивної реалізації, а також моніторингу;
- Спостереження за результатами вжитих заходів і - якщо це важливо - їх адаптація (прикладі можливих заходів представлені в Додатку 2)

4.3 Критерії для річкового інжинірингу

Для виконання вищевказаних принципів планування на стадії розробки судноплавних проектів повинні використовуватися наступні критерії:

- Застосування індивідуального підходу, який враховує екологічні вимоги до ділянок річки і до всього басейну і стратегічні вимоги ВВТ у масштабі всього басейну¹⁴ при визначенні відповідної ширини і глибини фарватеру.
- «Робота з природою», по можливості за допомогою виконання заходів відповідно до даних природних річкових морфологічних процесів на основі принципу мінімального або тимчасового технічного втручання,
- єдиний дизайн регулюючих структур, що однаково враховують гідротехнічні, морфологічні та екологічні критерії,
- реалізація заходів в адаптивній формі (наприклад, стабілізація дна за допомогою гранулометричного зміцнення дна, регулювання бічного стоку шляхом будівництва),
- оптимальне використання потенціалу для відновлення річки (наприклад, відновлення берегів річок) і відновлення бічних каналів,
- забезпечення нормального рівня води при розливах річок і, в ідеалі, зниження рівня води.

5. Наступні завдання

МКЗД, Дунайська Комісія і Міжнародна комісія для басейну річки Сава домагаються схвалення Спільної заяви до кінця січня 2008 р. МКЗД, Дунайська Комісія, Міжнародна Комісія для басейну річки Сава в середині 2008 р. організують семінар з питань забезпечення застосування, моніторингу та оцінки Спільної заяви. Всі організації, задіяні в цьому процесі, забезпечать підтримку, просування та використання Спільної заяви. До кінця 2008 р. Дунайська Комісія організує спеціальний семінар з питань екологічно сприятливого розвитку річки і технологій експлуатації для адміністрацій водних шляхів та органів судноплавства в Дунайському басейні. МКЗД, Дунайська Комісія, Міжнародна комісія для басейну річки Сава і зацікавлені організації

¹³ Щодо найкращих практик щодо структурних заходів див, також документи ЄС ВРД і гідроморфологія: технічні документи і окремі дослідження: Гарні практики в управлінні впливом на екологію гідротехнічних споруд, протипаводкових споруд і робіт з сприяння судноплавству в рамках ВРД ЄС, приклади найкращих практик щодо інтегрованих підходів до планування таких як «Інтегрований інженерний проект на Дунаї на сході від Відню».

¹⁴ Див. також розділ 2.1 (огляд законодавства) та Розділ 3.1 та 3.2 (потруби у ВВТ та екологічній цілісності)

будуть збиратися щорічно для обговорення специфічних розробок з питань судноплавства та захисту навколишнього середовища і для обміну цінним досвідом щодо проектів з експлуатації річки. Європейський союз річкового судноплавства суден (ЕВУ) і Постійна міжнародна Асоціація конгресів по судноплавству (ПМАКС) надалі обговорить і проведуть оцінку потенціалу неструктурних заходів для поліпшення ВВТ в Дунайському басейні на відповідному форумі. МКЗД організує зустріч Міністерств транспорту та Управлінь водними ресурсами для забезпечення впровадження Програми заходів в рамках ВРД ЄС на національному рівні та на рівні Дунайського басейну, включаючи обмін інформацією з відповідними зацікавленими організаціями. У проектах, що здійснюються в даний час або знаходяться на стадії розробки (див. Додаток 3), повинні застосовуватися принципи, визначені в Спільній заяві. Про хід процесу виконання відповідальні органи та / або держави повинні повідомити МКЗД, Дунайській Комісії, Міжнародній комісії для басейну річки Сава. Учасники цього процесу гарантують розвиток, підтримку та інтеграцію наукових досліджень щодо біологічного різноманіття, ефективність заходів річкового інжинірингу на екологію / відновлення річкових заплавної систем та зміни клімату. Ініціатор (и) нових проектів гарантують найбільш доцільне використання фінансування ЄС та іншого міжнародного фінансування (R & D, TEN-T, LIFE, Структурні Фонди (ERDF), Єдиний Фонд, Інструмент європейського сусідства та партнерства (ENPI) і тощо) для забезпечення повного виконання вимог щодо захисту навколишнього середовища та перевезень. Використання цих фондів повинно регулюватися головним чином національними урядами.

6. Додатки

1. *Огляд законодавства*
2. *Приклади можливих заходів*
3. *Список поточних проектів - повинен регулярно оновлюватися*
4. *Список організацій-учасників*

Важливі документи, які не обговорювалися під час процесу:

- *Перелік вузьких місць ВВТ*
- *Перелік уразливих ділянок річки*

Цей переклад був підготовлений компанією «Блю Ріверз», Україна

ДОДАТОК 1: Аналіз законодавства

Белградська Конвенція (<http://www.danubecom-intern.org>)

Конвенція про режим судноплавства на Дунаї, підписана 18 серпня 1948 в Белграді, є міжнародно-правовим механізмом, що регулює режим судноплавства на Дунаї. Белградська Конвенція передбачає вільний режим судноплавства на Дунаї відповідно до інтересів і суверенних прав Договірних сторін, бажаючи тим самим забезпечити зміцнення економічних і культурних зв'язків придунайських країн між собою та з іншими країнами.

Згідно з Конвенцією, 11 держав-членів Австрія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Словаччина, Україна і Хорватія зобов'язуються утримувати свої ділянки Дунаю в судноплавному стані для річкових і на відповідних ділянках морських суден і виконувати необхідні роботи для забезпечення і поліпшення умов судноплавства, а також не ставити перешкод або перешкод для судноплавства на фарватерах Дунаю.

З 1954 р. *Дунайська Комісія* розміщується в Будапешті. Дунайська Комісія, що складається з представників держав-членів, покликана спостерігати за виконанням Конвенції та виконувати інші різні завдання, які спрямовані на створення адекватних умов для судноплавства на Дунаї. Історично витоки Дунайської Комісії пов'язані з Паризькою конференцією 1856 і 1921 р., на яких вперше був встановлений міжнародний режим для забезпечення свободи судноплавства на Дунаї.

Першочерговими завданнями, віднесеними до компетенції Дунайської Комісії є:

- спостереження за виконанням постанов цієї Конвенції;
- складання загального плану основних робіт в інтересах судноплавства на базі пропозицій і проектів держав-членів і спеціальних річкових Адміністрацій, а також складання загального кошторису витрат, відносяться до цих робіт;
- консультація і рекомендації державам-членам, що стосуються виконання вищевказаних робіт, з врахуванням при цьому технічних і економічних інтересів, планів і можливостей зазначених держав.

Дунайська Комісія також активно працює над втіленням в життя *Декларації щодо європейських внутрішніх водних шляхів і транспорту*, прийнятої Конференцією міністрів з найбільш актуальних проблем перевезень за європейськими внутрішніми водними шляхами (Будапешт, 11 вересня 1991 р.), а також *Декларації Роттердамської Конференції зі зміцнення загальноєвропейського співробітництва із забезпечення вільного і розвиненого внутрішнього судноплавства* (5-6 вересня, 2001 р.).

Іншим важливим питанням є гармонізація технічних правил, норм і стандартів, а також діючих на Дунаї, Рейні і в Європейському Союзі юридичних приписів або таких, що затверджуються ЄЕК ООН з метою створення єдиної системи загальноєвропейського внутрішнього судноплавства, що включає в себе відповідні реаліям організаційні структури.

Конвенція про захист річки Дунай (www.icpdr.org)

Конвенція про співробітництво щодо захисту і сталого використання ріки Дунай (Конвенція про захист річки Дунай) є основним правовим інструментом для співпраці та транскордонного управління водними ресурсами в Дунайському басейні.

Конвенція була підписана 29 червня 1994 р. (Софія, Болгарія) одинадцятьма придунайськими державами - Австрією, Болгарією, Угорщиною, Німеччиною, Молдовою, Румунією, Словаччиною,

Словенією, Україною, Хорватією, Чеською Республікою та Європейським Союзом і набула чинності в жовтні 1998 р. після її ратифікації дев'ятьма учасниками, що підписали Конвенцію.

Основним завданням Конвенції про захист річки Дунай (КЗРД) є забезпечення сталого і рівноправного використання поверхневих і ґрунтових вод Дунайського басейну, що включає в себе:

- захист, поліпшення якості та раціональне використання поверхневих і ґрунтових вод;
- заходи превентивного характеру для здійснення контролю над надзвичайними ситуаціями, спричиненими паводками, льодовими явищами чи шкідливими речовинами;
- заходи, спрямовані на зменшення забруднень, що надходять у Чорне море з Дунайського басейну.

Учасники КЗРД домовилися співпрацювати з основних аспектів управління водними ресурсами з використанням "всіх законних, адміністративних і технічних заходів з метою, принаймні, зберегти і, де можливо, поліпшити нинішню якість води та екологічні умови річки Дунай і вод в районі водозбірного басейну, а також запобігти і знизити, наскільки це можливо, негативні впливи і зміни, що виникли або є потенційно можливими.

Міжнародна комісія із захисту Дунаю (МКЗД) є транснаціональним органом, утвореним для забезпечення виконання КЗРД. З формальної точки зору, МКЗД складається з делегацій Договірних сторін КЗРД, але МКЗД також надало можливість приєднатися інших організаціям.

В даний час представники держав, представники вищого керівництва міністерств, технічні експерти і члени громадянського суспільства та наукової спільноти співпрацюють у рамках МКЗД в мету забезпечення раціонального і виправданого використання вод Дунайського басейну. З моменту свого створення в 1998 р. МКЗД ефективно підтримує принципи, закріплені угодами, і розробку спільних пріоритетів і стратегій, спрямованих на поліпшення стану Дунаю та його приток.

Дані заходи включають в себе вдосконалення інструментів, що використовуються для регулювання екологічних аспектів Дунайського басейну, таких як:

- система попередження надзвичайних ситуацій,
- транснаціональна мережа моніторингу якості води та
- інформаційна система Дунаю (Danubis).

Основними цілями МКЗД є:

- збереження водних ресурсів Дунаю для майбутнього покоління
- природно збалансовані води, без надмірного вмісту поживних речовин
- усунення ризику токсичних хімікатів
- безпечні і сталі річкові системи
- запобігання шкоди від паводків.

Для проведення діяльності МКЗД створений Секретаріат, що знаходиться у Відні (Австрія).

Рамкова угода по басейну річки Сава (<http://www.savacommission.org/index.php>)

Рамкову угоду по басейну річки Сава (РСБРС) було підписано прибережними державами (Боснією і Герцеговиною, Республікою Словенією, Хорватською Республікою та Федеративною

Республікою Югославією) у Краньській Горі (Словенія) 3 грудня 2002 після завершення успішних переговорів, що проходили під патронажем Пакту Стабільності для Південно-Східної Європи.

Угода набула чинності 29 грудня 2004 р. Таким чином, у червні 2005 р. в Загребі була утворена *Міжнародна комісія для басейну річки Сава*. Дана організація була заснована з метою виконання Рамкової угоди та реалізації взаємоузгоджених цілей:

- Встановлення міжнародного режиму судноплавства на річці Сава і її судноплавних притоках;
- Встановлення сталого управління водними ресурсами;
- Прийняття заходів щодо попередження та запобігання небезпеки, а також усунення ризиків, викликаних паводками, зледенінням, посухою, і аварій, пов'язаних з викидами небезпечних речовин.

Угода визначила основні принципи дії Сторін, які здійснюють співробітництво на основі суверенної рівності, територіальної цілісності, взаємної вигоди і доброї волі за допомогою взаємної поваги до національного права, інститутів та організацій, і діють відповідно до Рамкової директиви ЄС з водної політики (ВРД ЄС).

Угода передбачає взаємодію та обмін даними між Сторонами щодо водного режиму ріки Сава, режиму судноплавства, правил, організаційних структур та адміністративно-технічної практики. Дана Угода також наголошує на необхідності співпраці з міжнародними організаціями (МКЗД, Дунайської Комісією, ЄЕК ООН та інститутами ЄС). У будь-якій діяльності Сторони використовують принцип раціонального і виправданого використання та розподілу водних ресурсів басейну річки Сава. Сторони регулюють всі питання, пов'язані із застосуванням примусових заходів стосовно забезпечення єдиного водного режиму і усуненням або зниженням транскордонного впливу на води іншими Сторонами за угодою.

Режим судноплавства на річці Сава є вільним для торгових суден усіх країн і відповідає положенням Конвенції про режим судноплавства на Дунаї. Торговельні судна мати право вільного заходу в порти на ділянці водного шляху річки Сава від Сисака до місця її впадіння в Дунай, а також на всіх судноплавних ділянках приток річки Сава. Сторони вживуть заходів, що стосуються підтримання на своїй території водних шляхів у придатному для судноплавства стані, а також заходи щодо поліпшення умов судноплавства, і не стануть на заваді або не створять перешкод для судноплавства.

Сторони підготують спільні плани з управління водними ресурсами на основі пропозиції Савської Комісії. Функціями Савської Комісії є:

- прийняття рішень з питань забезпечення безпеки судноплавства, умов фінансування будівництва водних шляхів, їх змісту, роботи, бюджету та функціонування;
- ухвалення рекомендацій з усіх питань, що належать до виконання РСБРС.

У січні 2006 р. в Загребі Комісія заснувала свій Секретаріат.

Директиви ЄС, пов'язані з даною темою

Рамкова Директива ЄС в галузі водної політики 2000/60/ЄС (РРД ЄС) є найбільш важливим документом щодо захисту поверхневих і ґрунтових вод. Дана Директива містить вимогу про розробку першого плану управління річковим басейном для всього Дунайського басейну до 2009

року. Даний процес, що включає участь 13-ти держав Дунайського басейну, в тому числі й держав, що не є членами ЄС, координується МКЗД. Перший етап - складання Аналізу стану Дунайського басейну 2004 - вже завершено. До 2015 року повинні бути досягнуті основні екологічні цілі Директиви, якими, серед інших, є: *добрий екологічний* та *добрий хімічний* статус поверхневих водних об'єктів в загальному розумінні або *добрий екологічний потенціал* і *добрий хімічний статус* в особливих випадках, пов'язаних з істотно зміненими і штучними водними об'єктами. Дані цілі будуть досягнуті за допомогою виконання програм заходів, які стосуються, в тому числі, гідроморфологічних змін, викликаними судноплаством. Опис цілей і змісту даних стратегій ЄС можна знайти в ЄС РСР (Спільна стратегія реалізації) ПД (Політичний документ) з питань ВРД і гідроморфологічних впливів (2006):

Директива по птахів (79/409/ЄЕС) 1979 р. визначила 181 вид і підвид птахів, що знаходяться під загрозою вимирання, для яких держави-члени повинні визначити Спеціальні охоронювані райони (СОР). Див http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm

Директива з охорони місць проживання (92/43/ЄЕС) 1992 р. спрямована на охорону місць проживання диких видів флори і фауни та їх місць проживання. Кожна держава-член повинна визначити ареали європейського значення і виконати спеціальний план управління для їх охорони, комбінуючи довгостроковий захист з економічною та соціальною діяльністю, як частиною стратегії сталого розвитку. Дані зони разом з районами, що відносяться до Директиви по птахів, утворюють мережу "Natura 2000", яка є наріжним каменем природоохоронної політики ЄС. Див http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm

Директива з СЕО (Стратегічна екологічна оцінка) Директива 2001/42/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2001 з оцінки впливу певних планів і програм на навколишнє середовище ("стратегічна екологічна оцінка").

Метою Директиви СЕО ("стратегічна екологічна оцінка") є визначення екологічних наслідків певних планів і програм та оцінка на стадії їх розробки і перед їх прийняттям. Громадськість і зацікавлені органи можуть висловити свою думку, і всі результати будуть узагальнені та прийняті до уваги в ході процедури складання плану. СЕО підтримує більш відкрите складання плану за допомогою залучення громадської думки і узагальнених точок зору з екологічних питань. Інша докладна інформація про Директиві, про керівництво Комісії з питань виконання Директиви 2001/42/ЄС і про Директиві ОВНС (Оцінка впливу на навколишнє середовище) (див. нижче) знаходиться на сайті: <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>

"Директива ОВНС", 85/337/ЄЕС (Оцінка впливу на навколишнє середовище) передбачає, що перед наданням дозволу слід визначити і оцінити екологічні наслідки проєктів. Директива ОВНС відзначає, які категорії проєктів повинні стати предметом ОВНС, яка іде за цим процедура і зміст оцінки.

Більш детально щодо Директиви, керівництва Комісії щодо впровадження Директиви 2001/42/ЄС та Директиви ОВНС див. на <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>

ОСНОВНІ ЕКОЛОГІЧНІ КОНВЕНЦІЇ

Бернська Конвенція

(http://www.coe.int/t/e/cultural_cooperation/environment/nature_and_biological_diversity/Nature_protect ion/index.asp # TopOfPage)

Конвенція про охорону дикої природи і природних середовищ існування в Європі була прийнята в Берні 19 вересня 1979 і набула чинності 1 червня 1982. Вона була підписана 39-ма державами-членами Ради Європи разом з Європейським Союзом (Боснія і Герцеговина не підписала Конвенцію, але має статус спостерігача). Метою Конвенції є сприяння співробітництву між країнами, що підписали Конвенцію, для збереження дикої флори і фауни та природних середовищ існування, а також захист мігруючих видів, що знаходяться під загрозою вимирання.

Держави вживають відповідних законодавчих і адміністративних заходів для охорони диких видів флори, зазначених у Додатку I (Конвенція забороняє навмисний збір, заготівлю, вирубку або корчування). Відповідні законодавчі й адміністративні заходи також повинні бути прийняті для збереження диких видів фауни, зазначених у Додатку II; серед іншого, заборонено навмисно заподіювати шкоду або руйнувати місця розмноження і відпочинку або навмисно втручатися в дику фауну, особливо в період розмноження, росту і зимової сплячки. Конвенція стала результатом створення в 1998 році *мережі "Ізумруд"* - *Зон особливого природоохоронного значення (ASCIs)* на території Сторін, які паралельно займаються програмою ЄС "Natura 2000" і займаються її розповсюдженням на країни, які не є членами ЄС.

Конвенція з біологічного різноманіття (<http://www.cbd.int>)

Конвенція з біологічного різноманіття була підписана у 1992 р.; вона була ратифікована 196 країнами по всьому світу, включаючи європейський Союз та сторони – підписанти МКЗРД (і Чорногорія). Метою цієї конвенції є збереження біологічного різноманіття, забезпечення сталого використання його компонентів та справедливий і рівноправний поділ переваг, що отримуються від використання генетичних ресурсів.

В квітні 2002 р., Сторони конвенції зобов'язалися досягнути до 2010 р. значного зниження поточного рівня втрати біорізноманіття на глобальному, регіональному та національному рівнях як внесок у зниження бідності і задля всього живого на землі, відома як Мета з біорізноманіття до 2010 р. Потім цю мету затвердив Світовий саміт з сталого розвитку і Генеральна Асамблея ООН, і вона увійшла як нова ціль до Цілей розвитку тисячоліття.

Рамсарська Конвенція (<http://www.ramsar.org>)

Конвенція про водно-болотних угіддях, підписана у Рамсарі (Іран) в 1971 р. і набула чинності з 1975 р., є міжурядовим договором, що визначає основи для загальнонаціональної дії та міжнародного співробітництва з метою збереження та розумного використання водно-болотних угідь та їх ресурсів. Дана конвенція є найстарішим у світі міжнародним природоохоронним документом, націленим на раціональне використання водно-болотних угідь людиною без втручання в природні особливості екосистем.

В даний час в Конвенції беруть участь 156 учасників Договору, зареєстровано 1676 зон водно-болотних угідь, що становлять 150 мільйонів гектарів і призначених для включення до Рамсарської списку водно-болотних угідь міжнародного значення.

Цей список, відомий як *Рамсарський список* не тільки включає водно-болотні угіддя міжнародного значення, але і є ефективним інструментом, що допомагає країнам досягти цілей в галузі раціонального використання. Близько 80-ти водно-болотних угідь Дунайського басейну включені в Рамсарської список.

Конвенція Еспо (<http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>)

Конвенція ЄЕК ООН з оцінки впливу на навколишнє середовище у транскордонному контексті (ОВНС) була підписана в Еспо (Фінляндія) в 1991 р. і набула чинності в 1997 р. Вона закріплює зобов'язання Сторін щодо оцінки впливу на навколишнє середовище на ранніх стадіях планування. Дана Конвенція також містить загальні зобов'язання держав повідомляти і консультуватися один з одним по всіх великих проєктів при їх розгляді, які могли б мати значний вплив на навколишнє середовище, що виходить за рамки територіальних кордонів.

Протокол щодо стратегічної екологічної оцінки (СЕО) (Київ, 2003) підвищить значимість Конвенції Еспо за допомогою включення Сторонами екологічної оцінки в свої плани і програми на первинних етапах розробки, готуючи, таким чином, основу для стійкого розвитку. Протокол також передбачає широке громадське участь у процесі прийняття рішень на урядовому рівні.

Конвенція про охорону всесвітньої спадщини (<http://whc.unesco.org/>)

Конвенція про охорону всесвітньої культурної і природної спадщини була прийнята ЮНЕСКО в 1972 р. і з тих пір ратифікована 184 державами.

Об'єкт Світової спадщини ЮНЕСКО - це специфічний об'єкт (такий як ліс, гори, озеро, пустеля, пам'ятник, будівля, комплекс або місто), який був визначений і включений до списку міжнародної Програми Всесвітньої спадщини, що регулюється Комітетом ЮНЕСКО з Всесвітньому спадщини. За станом на 2007 р. список Всесвітньої спадщини включає 851 об'єкт культурної, природної та змішаної спадщини в 142 країнах. Кожен об'єкт Світової спадщини є власністю держави, на території якого знаходиться об'єкт, проте захист і збереження даних об'єктів є справою всіх країн Світової спадщини. Одним з об'єктів Всесвітньої спадщини в Дунайському басейні є дельта Дунаю.

ОСНОВНІ МІЖНАРОДНІ УГОДИ І ПРОГРАМИ по судноплавству

Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП) (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

Угода була прийнята в 1996 р. в Женеві і набула чинності в 1999 р.; в даний час 17 учасників підписало і 13 учасників ратифікувала Конвенцію. Метою СМВП є визначення єдиних технічних і експлуатаційних параметрів для будівництва, модернізації, реконструкції та експлуатації водних шляхів, призначених для міжнародних річкових перевезень.

СМВП створює узгоджену на міжнародному рівні Європейську мережу внутрішніх водних шляхів і портів, а також єдину інфраструктуру та експлуатаційні параметри, яким вони повинні відповідати. Географічна межа мережі водних шляхів категорії Е, що складається з судноплавних річок, каналів і прибережних маршрутів, простирається від Атлантики до Уралу, пов'язуючи 37 країн, і виходить за межі Європейського регіону. Приєднавшись до СМВП, уряди зобов'язуються розвивати та будувати свої внутрішні водні шляхи та порти міжнародного значення в відповідно до загальних умов, узгоджених в рамках інвестиційних програм.

Угода підкреслює важливу роль внутрішнього водного транспорту, що у порівнянні з іншими видами внутрішнього транспорту має в своєму розпорядженні економічні та екологічні переваги і тому може обумовити зниження перевантаженості, транспортних пригод та негативного впливу на навколишнє середовище в Загальноєвропейської транспортної системі.

Наяда

Послання Європейської Комісії про стимулювання перевезень внутрішніми водними шляхами "NAIADES" включає в себе Комплексну програму дій в галузі внутрішнього водного транспорту. Ця програма зосереджена на п'яти стратегічних взаємозалежних напрямках всеосяжної політики в області внутрішнього водного транспорту, а саме: створення сприятливих умов для надання послуг і нових ринків, модернізація флоту, особливо його екологічних характеристик, робочі місця і кваліфікація, підтримка розвитку внутрішнього водного транспорту, як успішного ділового партнера.

П'ятий напрямок Програми дій відноситься до розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів. Вона пропонує розробити Європейський план розвитку для вдосконалення і поточного обслуговування інфраструктур внутрішніх водних шляхів та перевалочних споруд, з тим щоб підвищити ефективність транс'європейського водного транспорту при дотриманні вимог охорони навколишнього середовища. Послання підкреслює необхідність скоординованого та інтегрованого розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів, підтримуючи загальне розуміння багатоцільового використання внутрішніх водних шляхів; при цьому повинні бути ув'язані різні цілі політики, наприклад, охорона навколишнього середовища і стійка мобільність.

Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПОГ) (<http://www.unece.org/trans/danger/adn-agree.html>)

Європейську угоду про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПОГ) було прийнято для підвищення безпеки міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, для ефективного сприяння охороні навколишнього середовища за допомогою запобігання забруднення внаслідок аварій і подій під час таких перевезень, для полегшення транспортних операцій і для сприяння розвитку міжнародної торгівлі.

Документи, що додаються до Угоди, містять положення, що стосуються небезпечних речовин і виробів, положення, що стосуються їх перевезення в упаковках або навалом / насипом на борту суден внутрішнього плавання або танкерами, а також положення, що стосуються будівництва та експлуатації таких суден. У них також встановлені вимоги та процедури, що стосуються огляду, видачі свідоцтв про допущення, визнання класифікаційних товариств, відступів, контролю, підготовки і приймання іспитів у експертів.

ВОПОГ було прийнято 25 травня 2000 р. Дипломатичною конференцією, що відбулася під егідою Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) та Центральної комісії судноплавства по Рейну (ЦКСР).

Угода набуде чинності після того, як ще одна держава, поряд із Договірними державами: Австрією, Болгарією, Угорщиною, Люксембургом, Нідерландами і Російською Федерацією, здасть на зберігання свої документи про ратифікацію, прийняття, затвердження або приєднання. Зважаючи на затримки з набранням чинності ВОПОГ, ці Положення регулярно оновлюються Спільним нарадою експертів ЄЕК ООН / ЦКСР для рекомендованого введення в дію на національному рівні. Діюча версія ВОПОГ була прийнята в 2007 році.

ДОДАТОК 2: ПРИКЛАДИ МОЖЛИВИХ ЗАХОДІВ

Перелік вимог судноплавства, відповідних заходів, їх загального впливу та факторів тиску на екологію. Також у цей перелік включені екологічні заходи, за допомогою проведення яких забезпечується досягнення природоохоронних цілей / стійкості навколишнього середовища (перелік буде розширено).

Даний перелік не є вичерпним

Вимоги судноплавства	Судноплавні заходи	Загальні результати	Вплив на екологію	Екологічні вимоги	Природоохоронні заходи
Мінімальна глибина (судноплавний фарватер)	Трансформація судноплавного фарватеру в напрямку зовнішнього берега і глибоководних ділянок річки, регулювання мінімального рівня води, проведення днопоглиблювальних робіт і поповнення річкового матеріалу	Підвищення рівня води в період мілководдя	Регулювання мінімального рівня води призводить до поділу річки на окремі канали (каналізування), до зниження морфодінаміки	Скорочення до мінімуму заходів з річкового інжинірингу	Заходи з відновлення річки (особливо річкових берегів і заплав)
Мінімізація швидкості бічного стоку	Заходи щодо поліпшення поля стоку в місцях впадіння приток в більш великі водотоки і возз'єднання обвідних каналів за допомогою проведення річкового інжинірингу	Низька швидкість стоку поперечного перерізу	Знижена морфодінаміка місць злиття потоків, недостатня швидкість стоку поперечного перерізу	Запобігання звуження берегів річки та створення обвідних каналів	Возз'єднання обвідних каналів та відновлення місць впадання приток в більш великі водотоки

Вимоги судноплавства	Судноплавні заходи	Загальні результати	Вплив на екологію	Екологічні вимоги	Природоохоронні заходи
Запобігання раптових змін поля стоку, швидкості стоку	Обмеження змін швидкості стоку (поступові зміни) від ділянок, наприклад, з новим регулюванням низького рівня води в напрямку незмінених ділянок вище і нижче за течією річки	Низька просторова мінливість граничних умов для судноплавства	Змінене поле стоку, що відповідає більш природним умовам	Поліпшення поля стоку і швидкості стоку відповідно до умов Leitbild (погляди)	Удосконалення заходів щодо річкового інжинірингу для поліпшення мінливості поля стоку
Передбачуване місце розташування і геометрія судноплавного каналу	Мінімізація раптового утворення наносів за допомогою використання полузапруд, проведення днопоглиблювальних робіт і поповнення матеріалу	Менша кількість перешкод / втручань в режим судноплавства	Зміна балансу наносів, річковий морфології і природного середовища проживання	Мінливі глибини, ширина потоку, гранулометричні склади, низькі бокові градієнти русла річки	Відновлювальні заходи, спрямовані на серйозні зміни глибини води, ширини каналу, гранулометричного складу, середнього бокового градієнту

Вимоги судноплавства	Судноплавні заходи	Загальні результати	Вплив на екологію	Екологічні вимоги	Природоохоронні заходи
Незастосування крайніх заходів відносно аградації / деградації русла річки основного каналу	Наприклад, зведення полузапруд (аградація), проведення днопоглиблювальних робіт і поповнення матеріалу, / розширення русла річки, гранулометричне зміцнення річкового дна (розмив русла)	Динамічна стійкість річкового русла	Також вимога екології, так як вплив на навколишнє середовище не є наслідком річкового судноплавства	Незастосування крайніх заходів відносно аградації / деградації русла річки основного каналу	Наприклад, зведення полузапруд (аградація), проведення днопоглиблювальних робіт і поповнення річкового матеріалу, / розширення русла річки, гранулометричне зміцнення річкового дна (розмив русла)
				Морфодінаміка русла річки	Захист або поліпшення річкової морфології: незастосування зміцнення русла річки, збереження морфодінаміки, використання особливих форм полузапруд для поліпшення морфодінаміки, що виключають простір полузапруд

Вимоги судноплавства	Судноплавні заходи	Загальні результати	Вплив на екологію	Екологічні вимоги	Природоохоронні заходи
				Морфодінаміка річкових берегів	Створення природних річкових берегів: відновлення річкових брег, скасування берегоукріплювальних заходів, ліквідація розмиву берегів річки, полузапруд, що сприяють розмиву берегів річки
				Бічна зв'язаність	Возз'єднання заплав / заболочених територій / бічних рукавів річки, доступ води в заплави / алювіальні зони, поліпшення стану природних середовищ існування
Основні вимоги	Основні заходи				
Збереження рівнів паводку	Поліпшення стану зон затримання, розширення русла річки, запобігання ризику виникнення паводків				

ДОДАТОК 3: ПЕРЕЛІК ПОТОЧНИХ ПРОЕКТІВ У ГАЛУЗІ ДВТ і багатоцільових ПРОЕКТІВ (ВКЛЮЧАЮЧИ ОВТ) в Дунайському басейні (ЗА СТАНОМ на 12 ЖОВТНЯ 2007 р.)

Даний перелік містить узагальнені дані по поточних і майбутніх проектах в області судноплавства в Дунайському басейні, в першу чергу на великих проектах розвитку. Даний перелік був узгоджений із зацікавленими організаціями в 2007 році в процесі роботи над Спільною заявою про керівні принципи розвитку внутрішнього судноплавства та екологічний захист дунайського басейну і в майбутньому буде оновлюватися.

Статус проектів підрозділяється на: проекти, що знаходяться на стадії певного планування (здійснення), проекти, що знаходяться на стадії реалізації, завершені проекти.

Перелік ґрунтується на аналізі Дунайського басейну 2004 року (РДВП, Зведений доповідь),

Назва проекту / Місцезнаходження	Країна	Тип проекту	Статус проекту (жовтень 2007)	Короткий опис / Коментарі
1. Дунай: Штраубінг-Фільсхофен	Німеччина	Судноплавство - Транс'європейські транспортні мережі (TEN-T/ТСТ)	План - оцінка проекту для регіонального планування, завершено в 2006 р. (1 дамба).	Є частиною VII коридору з переліку пріоритетних проектів Т / ТСТ (усунення вузьких місць на водному шляху Рейн - Майн-Дунай). Оцінка проекту включає три альтернативні рішення: 1) використання тільки річкових методів (т.е. полузапруд, днопоглиблювальні роботи), 2) будівництво 1 дамби / гребель і 3) будівництво 3-х дамб / гребель для поліпшення судноплавства на ділянці Дунаю протяжністю 70 км.
2.1. Дунай: Вашау	Австрія	Судноплавство	Проведення технічних досліджень щодо поліпшення судноплавства на 3-х критичних ділянках (загальна протяжність: менше 3-х км). Заходи щодо поліпшення екології бічного рукава річки за допомогою здійснення возз'єднання	Більш ефективна експлуатація 20-ти кілометрової ділянки (3 ділянки) для здійснення судноплавства.
2.2. Дунай: Відень - Братислава	Австрія	Судноплавство - Т / ТСТ, зміцнення русла річки і	План складено на основі міждисциплінарної експертної	Є одним з пріоритетних проектів Т / ТСТ (усунення вузьких місць на

		поліпшення екологічної ситуації	угоди. Нещодавно були завершені експериментальні роботи з відновлення річкових берегів і возеднання бічних рукавів річки. Оцінка впливу на навколишнє середовище буде завершена до середини 2008 р.; будівельні роботи з експериментальним проектам планується почати під час періоду мілководдя 2007/2008 рр.; Будівельні роботи за основним проектом заплановані на 2008/2009 рр	водному шляху Рейн - Майн-Дунай - VII Коридор). Проект включає в себе різноманітні екологічні та інфраструктурні заходи щодо поліпшення судноплавства, забезпечення стабільності русла ріки, а також екологічних умов на ділянці Дунаю протяжністю в 50 км.
3. Канал Дунай-Одер-Ельба	Чеська Республіка, Словаччина, Австрія, Польща, Німеччина	Судноплавство	Попереднє дослідження з метою регулювання процесу урбанізації. Обговорення плану каналу з Чеським урядом.	Попереднє дослідження по з'єднанню Дунаю, Одери і Ельби, що здійснюється за підтримки політики розвитку водного транспорту, якій протистоїть політика захисту навколишнього середовища. Дане питання обговорювалося протягом тривалого часу. У найближчому майбутньому реалізація даного проекту не очікується.
4. Порт Девінська Нова Вес	Словаччина	Судноплавство - Порт	Дослідження фонових умов навколишнього середовища і план	Будівництво порту вище за течією від гирла річки Морава (біля Братислави)
5. Дунай: Братислава/Вольфстал	Словаччина, Австрія	Багатоцільовий (виробництво електроенергії, судноплавство)	План	Підтримується політикою розвитку водного транспорту в Словаччині
6. Дунай - Габчико-Надьмарош	Словаччина, Угорщина	Багатоцільовий (виробництво електроенергії, судноплавство)	Частково завершено-необхідно проведення заходів з усунення несправностей; триває обговорення альтернативної схеми проведення робіт	Тривають переговори щодо виконання рішення Міжнародного Суду в Гаазі

7. Дунай: Угорська ділянка (Сап-Мохач, км 1812-1443)	Угорщина	Судноплавство	Попередня доповідь була опублікована в березні 2007 р. (див.: www.vituki.hu). Фінальна доповідь з рекомендаціями про способи застосування річкових правил передбачена на другу половину вересня 2007 р.	Дослідження припускає надання пропозицій для поліпшення судноплавства за допомогою поліпшення стану навколишнього середовища (пов'язані з цим питання: усунення вузьких місць, експлуатаційні питання, відновлення екології, розвиток туризму та рекреації, охорона ресурсів питної води та інші аспекти).
8. Дунай: км 1428 – 1197.7	Сербія	Судноплавство	Визначено в Генеральному плані і техніко-економічному обґрунтуванні для ВВТ у Сербії	Виявлено 20 вузьких місць, придатних для судноплавства, 7 з них є пріоритетними - роботи заплановані на наступні 3 роки
9. Дунай: Апатин (км 1405 – 1400)	Сербія, Хорватія	Багатоцільовий (судноплавство, заходи щодо зміцнення нестійкого берега річки, захист від паводків та обмерзання)	Техніко-економічне обґрунтування знаходиться на стадії розробки як у Сербії, так і в Хорватії	Заплановано проведення двосторонніх переговорів, укладення угоди між Президентами
10. Багатоцільовий гідротехнічний комплекс / Річка Драва	Хорватія, Угорщина	Виробництво електроенергії, іригація, захист від паводків, судноплавство	Державна Програма Хорватії з планування інфраструктури (1999 р.); план розроблений	--
11.1. Відновлення та розвиток судноплавства на річці Сава	Словенія, Хорватія, Боснія і Герцеговина, Сербія	Судноплавство	Завершено стадію попереднього техніко-економічного обґрунтування. Оцінка транспортних потреб та дослідження правової та адміністративної структур тривають (USAID). Безпосередньо стадія техніко-економічного обґрунтування почнеться в 2007 р.	Проект націлений на відновлення судноплавства на річці Сава і модернізацію інфраструктури водних шляхів. Координація і керівництво даним проектом буде здійснюватися Савської Комісією..
11.2. Сава	Словенія	Судноплавство	Стратегія підготовлена.	. Можливе місце розташування порту зазначено в Стратегії розвитку території Словенії, ймовірно в районі Брежіче.
11.3. Багатоцільовий	Хорватія	Виробництво електроенергії,	Державна програма з планування інфраструктури	Співпраця з Боснією і Герцеговиною нижче за течією від гирла річки Уна

гідротехнічний комплекс / річка Сава		судноплавство, водопостачання, іригація, захист від паводків	(1999 р.); план розроблений	
12. Судноплавний канал Дунай-Сава	Хорватія	Багатоцільова гідротехнічна система (судноплавство, іригація, дренаж)	Здійснена розробка плану, оцінка охорони навколишнього середовища 2007; план території опублікований в травні 2007 р. попередні роботи почнуться в 2007р.	Проводяться консультації з НУО та лісовими господарствами
13. Ділянка Дунаю між Болгарією та Румунією	Болгарія. Румунія	Судноплавство - Т/ТСТ	Техніко-економічні обґрунтування 2007-2008 рр. (Заплановано проведення робіт на суму 152 млн.євро на період 2009-2012 рр..)	З метою зниження негативного впливу на стан вод планується проведення переговорів між румунськими та болгарськими органами, які відають питаннями екології і транспорту. Угоду про надання допомоги Румунії (2,7 М €) за допомогою використання Інструменту структурної політики для кандидатів на вступ (у ЄС) (ISPA), було укладено в травні 2007 р. Надання даної підтримки націлене на проведення техніко-економічного обґрунтування, включаючи оцінку впливу на навколишнє середовище (ОВНС) від ділянки Залізних воріт II (км 863) до ділянки Келераш / Сілістра (км 375).
14.1. Дунай: Келераш - Браїла (км 345 - 175)	Румунія	Судноплавство	Техніко-економічне обґрунтування і технічний проект, включаючи оцінку впливу на навколишнє середовище (ОВНС) були завершені в 2006 р. (1.64 млн. євро-Інструмент структурної політики для кандидатів на вступ (у ЄС) (ISPA) і державні кошти). В результаті отриманих коментарів від зацікавлених організацій були внесені зміни до технічному проекті. Дозвіл природоохоронного органу було виданий Міністерством	Технічна допомога ЄС (ISPA) щодо поліпшення умов судноплавства відповідає рекомендації Дунайської Комісії (2,50 м): Ця частина VII коридору характеризується наявністю безлічі вузьких місць, глибина на яких складає менше 1,5 м. Даний проект націлений на будівництво донних порогів, зміцнення річкових берегів, будівництво полузапруд, калібрування і зміцнення русла річки. Орієнтовна вартість (у відповідності з техніко-економічним обґрунтуванням) становить 56 млн. євро: • I етап: 37.7 млн. євро, 50% з коштів

			охорони навколишнього середовища в лютому 2007 р. Тендерна процедура на керівництво роботами була завершена у вересні 2007 г. Тендерная процедура на проведення підрядних робіт буде завершена до кінця 2007 р.	ISPA (проведення робіт - 35.55 млн. євро, здійснення керівництва - 1,7 млн. євро). Період здійснення: 2008-2010 рр. • II етап: 20,45 млн. євро із загальних коштів ЄС і державного бюджету. Період здійснення: 2011 - 2013 рр..
14.2. Морська ділянка Дунаю і Сулинський Канал	Румунія	Судноплавство	Техніко-економічні обґрунтування і роботи над кожною складовою проекту знаходяться на різних стадіях розробки, реалізації	Поліпшення умов судноплавства на Дунаї і на його морській ділянці; укріплення берегів Сулинського каналу (часть VII коридору) Загальна вартість: 76 млн. євро (38 млн. євро державних коштів і 1 млн. євро позику ЄВІ). Термін виконання: 2004 - 2009 рр.. Складові проекту: • Укріплення берегів Сулинського каналу • Встановлення сигнальних систем і топографічних систем вимірювання на румунській ділянці Дунаю
15. Дунайський порт Молдова	Молдова	Судноплавство	Порт був відкритий в 2007 р.	Будівництво нафтового терміналу в порту Джурджулешти для забезпечення держави, розташованої вище за течією від дельти Дунаю
16.1 Румунська ділянка дельти Дунаю	Румунія	Судноплавство	Передбачено ведення робіт на період 2006-2009 рр.	Укріплення берегів Сулинського каналу (64 млн. євро), топографічні і гідрографічні дослідження та встановлення сигнальних систем на Дунаї (5 млн. євро)
16.2. Українська ділянка- Дунаю - Глибоководний фарватер Чорного моря	Україна	Судноплавство	Судноплавство відновлено в 2007 р.; фарватер відновлюється	Здійснення робіт щодо подальшого відновлення і будівництво захисної дамби: 12 млн. євро в 2007 р., 18 млн. євро в 2008 р.

Додаток 4: Перелік організацій, що беруть участь в процесі

Австрія	Міністерство транспорту, інновацій і технологій
Австрія	Міністерство сільського господарства, лісового господарства, охорони навколишнього середовища та управління водними ресурсами
Австрія	Орган управління водними ресурсами via donau GmbH
Боснія і Герцеговина	Державне Міністерство зв'язку та транспорту / департамент транспорту
Болгарія	Міністерство охорони навколишнього середовища і водних ресурсів
Болгарія	Міністерство транспорту
Болгарія	Міністерство капітальних інвестицій / департамент транспорту
Болгарія	Виконавче агентство "Дослідження і експлуатація річки Дунай"
Хорватія	Міністерство у справах моря, туризму, транспорту та розвитку / директорат судноплавства внутрішніми водними шляхами
Хорватія	Міністерство сільського господарства, лісового господарства та управління водними ресурсами
Хорватія	"Води Хорватії"
Чеська Республіка	Міністерство транспорту / департамент судноплавства та водних шляхів
Європейська Комісія	ГД з охорони навколишнього середовища-відділ охорони вод і морських ресурсів
Європейська Комісія	ГД з енергетики та транспорту
Німеччина	Міністерство з охорони навколишнього середовища, природи та ядерної безпеки
Угорщина	Міністерство економіки і транспорту
Угорщина	Міністерство охорони навколишнього середовища і водних ресурсів / департамент ВРД
Республіка Молдова	Міністерство транспорту і дорожнього господарства / департамент європейської інтеграції
Республіка Молдова	Міністерство екології та природних ресурсів
Румунія	Міністерство транспорту, будівництва та туризму / генеральний директорат морського транспорту
Румунія	Міністерство навколишнього середовища і сталого розвитку

Сербія	Міністерство капітальних інвестицій / департамент транспорту
Сербія	Міністерство сільського господарства, лісового господарства та управління водними ресурсами / директорат з водних ресурсів
Сербія	Директорат внутрішніх водних шляхів 'Plovput'
Словаччина	Міністерство навколишнього середовища / відділ з водних ресурсів
Україна	Міністерство транспорту та зв'язку
Україна	Міністерство закордонних справ / департамент економічного співробітництва
Україна	"Дельта-Пілот"
	Центральна європейська асоціація з днопоглиблювальних робіт (CEDA)
	Дунайська Комісія - Секретаріат
	Дунайський форум з охорони навколишнього середовища (DEF)
	Дунайська туристична комісія
	Європейський союз річкового судноплавства (EBU)
	Європейська асоціація внутрішніх портів
	Порт Джурджулешти (Молдова)
	Європейське внутрішнє судноплавство
	Міжнародна асоціація по дослідженню Дунаю (IAD)
	Міжнародна комісія з захисту Дунаю (МКЗД) - Секретаріат
	Міжнародна Комісія для басейну річки Сава (МКБС) - Секретаріат
	Міжнародний транспортний форум / колишня Європейська Конференція міністрів транспорту (ЕКМТ)
	Національний парк Donau Auen
	Міжнародна асоціація судноплавства (PIANC)
	Європейська Південно-Східна об'єднана ініціатива (SECI)
	Пакт Стабільності для Південно-Східної Європи
	ТІНА (TINA), Відень, Транспортні стратегії GmbH / VII Коридор
	ТРАПЕК (TRAPEC) (Проект - менеджери, інженери та консультанти)

	Університет Карлсруе, Інститут інжинірингу водної середовища
	Університет природних ресурсів та прикладних наук (BoKu), Відень
	Всесвітній фонд дикої природи (WWF), Німеччина
	Всесвітній фонд дикої природи - Міжнародна Дунайсько-Карпатська програма / департамент з прісній воді