

---

# Заједничка изјава о водећим принципима за развој унутрашње пловидбе и заштите животне средине у сливу реке Дунав

---

## 1 Увод

---

Циљ ове Заједничке изјаве је да се пруже смернице доносиоцима одлука који се баве питањима превоза унутрашњим водама (IWT) и еколошке одрживости, као и онима који се баве управљањем водама, и у свом раду припремају релевантне планове, програме и пројекте у области животне средине и пловидбе.

Процес настанка Заједничке изјаве покренут је од стране Међународне комисије за заштиту реке Дунав (ICPDR), Дунавске комисије (DC) и Међународне комисије за слив реке Саве (ISRBC)<sup>1</sup>.

Заједничка изјава настала је 2007. године у оквиру процеса изградње интензивног, међусекторског консензуса између интересних група које носе одговорност и интерес за питања пловидбе, интегритета речне околине и управљања водама у сливу реке Дунав. Процес се састојао од три радионице организоване за различите интересне групе и стручњаке, које су одржане у априлу, јуну и октобру 2007<sup>2</sup>. Током процеса, учесници су изградили заједничко мишљење о заштити речне околине, те потребним процесима и условима за обављање и развој одрживе унутрашње пловидбе<sup>3</sup> (укључујући одржавање постојеће инфраструктуре и развој нових пројеката у пловидби).

Прекогранични контекст важан је при бављењу хидроморфолошким променама, те потребама животне средине и пловидбе у сливу реке Дунав. Ова Заједничка изјава има за циљ да подржи одржив и еколошки прихватљив развој и унапређење пловидбе. То се, пре свега, односи на структуралне интервенције и мере на рекама које служе за превоз унутрашњим водама; неструктуралне мере ће, такође, морати да се предузму како би се успешно надоградио и економски одржао превоз унутрашњим водама.

Интересне групе укључене у развој ове Заједничке изјаве наглашавају да потпуно поштовање постојећег правног оквира, укључујући све релевантне законе о саобраћају и животној средини (национално законодавство, директиве ЕУ и међународни захтеви), представља предуслов за било какву активност у Подунављу.

Принципи планирања и критеријуми ове Заједничке изјаве развијени су и договорени у контексту ситуације за слив реке Дунав, но могу да се користе и широм света као референца за остале велике речне системе који су упоредиви са Дунавом.

---

<sup>1</sup> За више информација посетите Интернет странице поменутих комисија: [www.icpdr.org](http://www.icpdr.org), [www.danubecom-intern.org](http://www.danubecom-intern.org), [www.savacommission.org](http://www.savacommission.org)

<sup>2</sup> За више информација погледајте [http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation\\_and\\_ecology\\_process.htm](http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm)

<sup>3</sup> 'Одржива унутрашња пловидба' подразумева и укључује све три компоненте: животну средину, привреду и социјална питања.

---

## 2 Развојна подлога

---

### 2.1 Правна основа

Правни оквир за питања пловидбе и животне средине у сливу реке Дунава укључује међународне конвенције између земаља, као и релевантне законе, политике и акционе планове ЕУ.

Рад Међународне комисије за заштиту реке Дунав (ICPDR) заснива се на *Конвенцији о заштити реке Дунав*<sup>4</sup> као главном правном инструменту за сарадњу и прекогранично управљање водама у сливу реке Дунав. ICPDR је транснационално тело које промовише споразуме и успоставља заједничке приоритете и стратегије за побољшање стања Дунава и његових притока.

За реку Дунав, *Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву* (Београдска конвенција)<sup>5</sup> одређује оквир за управљање пловидбом између 11 држава чланица. Конвенција, координирана од стране Дунавске комисије, има за циљ јачање економских односа у регији и упућује на потребу одржавања пловности целог Дунава.

На субрегионалном нивоу, земље у сливу реке Саве потписале су Оквирни споразум<sup>6</sup> у циљу развоја пловидбе и успостављања одрживог управљања водама. Овим активностима координира Међународна комисија за слив реке Саве.

Поред тога, неколико политика ЕУ чине правни оквир за управљање водама и речним сливовима у Европи, с Оквирном директивом о водама ЕУ 2000/60/ЕС (ЕУ WFD) као најзначајнијом која се односи на заштиту површинских и подземних вода. То укључује и захтев за развој првог плана управљања речним сливом за читав слив реке Дунав до 2009. године. Главни еколошки циљеви Директиве морају да се постигну до 2015. године путем имплементације програма мера, које, између осталог, упућују на хидроморфолошке промене проузроковане пловидбом.

За међународне дистрикте речних сливова, ЕУ WFD захтева координацију међународних планова за управљање речним сливовима, укључујући и, ако је могуће, не-чланице ЕУ<sup>7</sup>. У дистрикту дунавског речног слива, ICPDR представља платформу за координирање имплементације ЕУ WFD на нивоу целог слива између 13 подунавских земаља (погледати Дунавску декларацију<sup>8</sup>).

Многе друге директиве, правила и конвенције о животној средини се додирују са ЕУ WFD и требају да се узму у обзир у интеграцији свеобухватне политике развоја ИWT-а<sup>9</sup>, укључујући Директиве ЕУ о стаништима и птицама (Еколошка мрежа Натура 2000) и Бернску конвенцију (Смарагдна мрежа).

*Европски акциони програм за промовисање превоза унутрашњим водама NAIADES* поставља важан оквир за деловање, које укључује бољу интеграцију ИWT-а у логистички ланац, побољшање изградње флоте у погледу еколошких захтева и употребу савремених информационалних и комуникационих

---

<sup>4</sup> Конвенција о сарадњи за заштиту и одрживо коришћење ријеке Дунав (Конвенција о заштити Дунава), Софија, 1994

<sup>5</sup> Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, Београд, 1948

<sup>6</sup> Оквирни споразум о сливу ријеке Саве (FASRB), Крањска гора, 2002

<sup>7</sup> ЕУ WFD чланови 3.4 и 3.5.

<sup>8</sup> Дунавски слив – Ријеке у срцу Европе, Беч, 2004

<sup>9</sup> Ове разне директиве укључују, на примјер Директиву о птицама (79/409/ЕЕС), Директиву о стаништима (92/43/ЕЕС), SEA – Стратешка процјена животне средине – Директиву (2001/42/ЕС), ЕИА – Процјена утицаја на животну средину – Директива (85/337/ЕЕС), Директива ЕУ о половама, наступајућа Директива ЕУ о поморској стратегији, заједничка пољопривредна политика (*Common Agricultural Policy-CAP*) и Политика јединствености (*Cohesion Policy*). Релевантне конвенције су Рамсар конвенција, Бернска конвенција, Конвенција о биодиверзитету, Еспо конвенција и Конвенција о свјетској баштини – објашњења су дата у Прилогу 1.

технологија (нпр. Речних информационих сервиса) за побољшање пловидбе. Битан елемент Акционог програма NAIADES је развијање одговарајуће инфраструктуре пловног пута. Пројекти са циљем побољшања пловног пута и претовара, стога, могу да буду кофинансирани из буџета ЕУ. Дунав је део приоритетних пројеката (бр. 18) у оквиру Смерница за транс-европски транспорт (TEN-T) и представља централну осу превоза.

У широј размери, *Европски споразум о Главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN)*<sup>10</sup> поставља смернице за карактеристике пловности унутрашњим пловним путевима на којима се одвија међународни саобраћај. Овај међународни споразум ступио је на снагу у многим подунавским земљама.

Имплементација и интеграција свих релевантних политика је пресудна за одговарајући развој IWT-а и постизање еколошких циљева у сливу Дунава. То је једини начин на који се услови у погледу IWT-а и животне средине могу побољшати и заштитити.

## 2.2 Садашње стање пловидбе у сливу реке Дунав

### Тренутна економска ситуација

Политичке и економске промене које се у последњих 15 година догађају у источној и југоисточној Европи створиле су динамичан развој привреде у регији, те изродиле потребе и перспективе за већим обимом трговине и превоза на Дунаву. Дунавско подручје је једно од најважнијих привредних и културних регија у Европи са Дунавом као главном повезницом и окосницом превоза.

Проширење ЕУ довело је до огромног повећања и јачања економских односа у Дунавском коридору и шире. Упоредо са интензивирањем трговине дошло је и до брзог пораста обима саобраћаја. Комерцијални превоз дуж Дунавског коридора забележио је, у последњој деценији, раст од више од 100% у готово свим подунавским земљама, при чему је далеко највећи пораст регистрован у друмском транзиту. Очекује се да ће подунавске земље наставити са оваквим динамичним привредним развојем током наредних година (уз минимални просечни раст стопе БДП-а од 3-4% годишње до 2015. године), а у складу са тиме би могао да расте и проток саобраћаја.

IWT се, у односу на ваздушни и друмски саобраћај, сматра еколошки прихватљивијим и енергетски ефикаснијим, те стога може да допринесе одрживом друштвено-економском развоју регије. Мора се осигурати мултимодално коришћење расположивих могућности превоза (друмски, железнички и IWT). Транспортне политике за промовисање модалних помака, као на пример у Белим књигама за транспорт ЕУ за 2003. и 2006. годину, садрже низ предлога за улагања у инфраструктуру пловног пута, уз подршку међународних финансијских институција и TEN-T програма ЕУ. Политике модалних промена се одражавају у смерницама за одабир пројеката и именовање TEN координатора за IWT. Смернице, такође, наглашавају потребу да се у потпуности поштује законодавство у области животне средине. Овакав развој догађаја указује на хитност постизања договора око заједничког приступа развоју IWT-а и заштите животне средине.

### Развој IWT-а

Унутрашња пловидба пружа велике могућности за кретање терета на Дунаву и његовим притокама уместо на путевима, на енергетски ефикасан начин (нпр. с обзиром на трошкове превезене робе у тони по километру). Може да допринесе смањењу загушења друмског саобраћаја на неким рутама. Интензивније коришћење слободних капацитета пловних путева слива Дунава може допринети да се изађе на крај са обимом саобраћаја на начин који је друштвено и еколошки прихватљив,

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

користећи предности неструктуралних мера (као што је иновација флоте), као и улагања у инфраструктуру. Унутрашња пловидба треба да учествује у будућем расту саобраћаја одржавајући или ширећи свој тренутни модални расцеп унутар дунавског коридора. Предвиђања показују да би то могло довести до удвостручења обима саобраћаја на Дунаву у наредних 10 година. Учесће пловидбе у укупном обиму саобраћаја у Подунављу тренутно износи мање од 10%. Постоји договор према којем би 10 подунавских земаља требале да побољшају оквирне услове за унутрашњу пловидбу на интегралан начин, следећи циљеве Европског акционог програма за промовисање превоза унутрашњим водама NAIADES.

Климатске промене могу имати утицај на даљи развој IWT-а у сливу реке Дунав. Као последица тога, управљање, планирање и развој пловидбе треба да узму у обзир питање климатских промена. Пловидба може да допринесе постизању циљева из области животне средине, као што су циљеви из Кјота за смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште.

## 2.3 Садашња ситуација речне околине слива реке Дунав

### Природа великих речних система

Велики речни системи као што је Дунав су врло сложени, мулти-димензионални, динамични екосистеми и, самим тиме, представљају много више од мреже лонгитудиналних канала. Разумевање њихове високе еколошке сложености захтева свеобухватна осматрања и управљање на нивоу слива – холистички приступ који захтева Оквирна директива о водама ЕУ.

Река Дунав може се поделити на три главна дела – горњи, средњи и доњи део. Сваки део карактеришу различита абиотичка (тј. неживућа) својства, хидроморфолошке структуре и биолошке заједнице. Абиотички параметри укључују градијенте, величину зрна, седиментацију, турбуленцију, оксигенизацију и температуру воде.

"Хидроморфологија" је физичка карактеристика речних структура, као што су речно дно, речне обале, веза реке са оближњим крајолицима и њеним уздужним континуитетом, као и континуитетом станишта. Антропогене структуралне мере могу да промене услове природне подлоге речних система и, на тај начин, утичу на њихов еколошки статус. Бројни други фактори доприносе комплексности великих речних система. На пример, природни поремећаји (попут. поплаве, суше и сл.) и пратеће варијације седимената су међу кључним елементима који представљају основу за високо динамичну природу речних крајолика и њиховог биодиверзитета. Речни екосистеми могу да имају односе и процесе размене са суседним екосистемима (нпр. преко притока, подземних вода и шума у плавним подручјима). Сложене природне покретачке силе и процеси размене резултирају честим променама услова спајања, а посебно хетерогених комплекса станишта. Најважнија последица променљивог мозанка речних станишта и екотона је то што природне речне средине обично имају изузетно велики биодиверзитет.

За разлику од многих других европских река, одређени делови Дунава и његових притока још увек су дом врло типичним, природним и динамичним комплексима станишта, који су неопходни за многе врсте. На пример, они укључују присутност станишта за многе важне и готово изумрле врсте, као што су дунавска јесетра и дунавски лосос. Директива ЕУ о стаништима омогућава државама чланицама да одреде таква подручја као заштићена, како би се таква својства ефикасно заштитила и обновила, те како би се спречило њихово пропадање.

### Утицај пловидбе на речне системе

Људске активности и различито коришћење на разне начине утичу на еколошки и хемијски статус великих речних система. Са еколошког гледишта, пловидба није једини притисак, активности као што су производња електричне енергије и регулација реке ради контроле поплава су, такође, веома

битни. Од пресудног утицаја су хидротехничке мере које ублажавају изворну хидроморфолошку ситуацију (нпр. кретање вученог наноса, морфо-динамички развој мреже канала, процеси размене између река и плавних подручја, режима подземних вода) и/или природни састав еколошких заједница (нпр. кроз препреке за врсте риба које мигрирају или уништавање обала и станишта корита и мрестилишта). Услови пловидбе могу да резултирају стабилizованим, једносмерним, еколошки јединственим речним каналом, којем недостају и природне структуре са својим благим градијентима и повезаност са блиским плавним подручјима. Поред осталих хидроморфолошких промена, то може довести до нестајања одређених врста.

У многим великим речним системима деградација корита, такође, може довести до озбиљних еколошких општења. Повећање проноса вученог наноса на локалном нивоу и последични низводни излаз речног материјала, проузроковано изградњом канала за унапређење пловидбе и/или контролу поплава, могу у многим случајевима бити интензивирани значајним смањењем уноса вученог наноса из узводног сливног подручја (нпр. услед ретензија - мера контроле поплава и/или низа електрана). С обзиром да је бочна ерозија изворно испреплетених или вијугавих река ограничена стабилizацијом канала, ови процеси више не могу избалансирати природне аградације и алувијална плавна подручја. Дакле, с једне стране, радови на стабилizацији речног корита и багеровање могу елиминисати еколошки важне речне структуре тока, те довести до јединствене водне околине, док ерозија корита низводно од радова на стабилizацији може довести до вертикалног одвајања и хидролошког раздвајања реке од њезиних станишта плавних подручја.

Осим хидроморфолошких утицаја, пловидба такође може имати и друге утицаје на водну околину, као што су загађења, на које ће се указати у оквиру релевантних планова за управљање речним сливом ЕУ WFD и специфичним пројектима (нпр. о прикупљању отпада и отпадних вода).

Са механичке тачке гледишта, бродски саобраћај проузрокује таласе, што може пореметити репродукцију рибљих станишта, бентоских бескичмењака, осталих биота као и водних биљака без корена. Бродски мотори такође могу проузроковати неприродну суспензију финних седимената, што доводи до смањења светлости потребне за раст биљака и алги.

## Садашње стање и будући изглед – ЕУ WFD члан 5. Извештај и План управљања сливом реке Дунав

ЕУ WFD члан 5. Извештај (Анализа слива Дунава 2004.) представља први корак у прикупљању националних и међународних планова управљања речним сливовима. Што се тиче површинских вода, ти извештаји укључују карактеризацију природних услова и анализу релевантних притисака/утицаја којом се закључује која тела површинских вода су у *опасности од неистуђавања* циљева које ЕУ WFD захтева у погледу животне средине.

Извештај о Анализи Дунава, који је припремио ICPDR, идентификовао је хидроморфолошке промене проузроковане пловидбом, производњом електричне енергије и одбраном од поплава као једним од главних фактора који утичу на еколошки интегритет слива реке Дунав. Те промене су довеле до ометања латералне повезаности, уздужног континуитета и свеукупне деградације еколошког статуса.

Данас је 30% реке Дунав затворено и 80% некадашњих плавних подручја Дунава је изгубљено током последњих 200 година кроз интензивно генерисање електричне енергије, заштиту од поплава, пловидбу и коришћење земљишта.

План управљања сливом реке Дунав биће завршен до краја 2009. године и укључиваће Заједнички програм мера, који ће се бавити хидроморфолошким променама и утицајима на стање вода. Спровођење плана до 2015. године ће имати за циљ постизање циљева у погледу животне средине и очување истих за све површинске воде у сливу реке Дунав.

## 3 Успостављање баланса између пловидбе и еколошких потреба – будући приступ

И IWT и еколошки интегритет имају одређене базне потребе које морају да се испуне како би им се омогућило њихово функционисање. Како би се развила међусобно прихватљива решења – такве потребе прво морају јасно да се дефинишу. Из тог разлога су и наведене у наставку текста. Међутим, нису све потребе испуњене у свим случајевима. Имплементација нове, интегралне филозофије планирања (види доле) би имала за циљ да успостави то право и помогне да се осигура одрживи развој IWT-а у сливу реке Дунав и остваре сви потребни еколошки циљеви.

Бројни напори су већ предузети од стране IWT-а у циљу смањења утицаја на интегритет водне екологије. То укључује неструктуралне мере за побољшање унутрашње пловидбе на Дунаву (нпр. развој флоте, нових технологија у бродоградњи, интермодалне везе, речни информациони сервис).

### 3.1 Потребе IWT-а

Пловидбом управљају разни национални и међународни правни инструменти<sup>11</sup> који, између осталог, осигуравају безбедност пловидбе. Како би се омогућио економичан и сигуран IWT, у наредним ставкама су описане основне потребе за све инфраструктурне пројекте који се односе на IWT:

- Минималне димензије (дубина и ширина) пловног пута које су пројектоване за поједине речне деонице у контексту и на основу стратешког разумевања захтева у погледу IWT-а на целом сливу, укључујући:
  - Дубину и ширину пловног пута с освртом на континуитет расположивости одрживих и ефикасних услова за пловидбу
  - Радијус закривљености
- Изградња и одржавање, нпр.:
  - Регулисање ниског водостаја путем речних грађевина (нпр. напера)
  - Багеровање и насипање материјала
- Инфраструктура која се поставља узимајући у обзир релевантне физичке и остале факторе (нпр. близина тржишту и повезаност са широм транспортном мрежом)

### 3.2 Потребе еколошког интегритета

Интегритет речне околине се у ЕУ регулише бројним правним инструментима (наведени горе). Укупно остварење захтева ЕУ WFD и политика повезивања је од највећег значаја, што захтева постизање "доброг еколошког статуса", или у случају јако модификованих и вештачких водних тела "добар еколошки потенцијал", као и одсуство деградације статуса вода.

За очување/заштиту еколошког интегритета реке Дунав, базне потребе су:

- заштићени/очувани природни или еколошки високовредни речни крајолици, речне деонице и водне популације,
- обнављање модификованих речних деоница и њихових оближњих крајолика,

<sup>11</sup> Погледати Поглавље 2.1 и Прилог 1

- *динамична и специфична околина канала и плавног подручја (у вези структура водотока, обала, бочних рукаваца и плавних подручја) који подржава динамичку равнотежу и одговарајуће услове повезивања,*
- *несметана уздужна и попречна миграција свих врста риба и других водних врста како би се осигурао њихов природни и самоодрживи развој, и*
- *уравнотежен пројекат наноса.*

Ове потребе треба да буду достављене путем интегралних концепата и планова заснованих на карактеризацији/типологији екосистема Дунава и процесно оријентираном "Leitbild" приступу (коришћење референтног стања/визионарских смерница, што укључује водне, полу-водне и копнене биолошке заједнице). Даље, јединствено праћење целог слива се захтева на основу постојећих националних програма праћења усаглашених са WFD.

### **3.3 Нова филозофија интегралног планирања за заједнички приступ**

Како би се побољшала унутрашња пловидба и заштита речног система у сливу Дунава, за успех је неопходна заједничка филозофија планирања. Предуслов за будуће планирање за еколошки одржив превоз унутрашњим водама (IWT) је заједнички језик у свим дисциплинама, разумевање положаја "друге" стране и култура вођења комуникације и расправе. Како би се осигурао интердисциплинарни приступ и шире прихваћање текућег и будућег процеса планирања од самог почетка треба да се укључе министарства надлежна за животну средину, управљање водама и транспорт, научници и стручњаци за хидроинжењеринг, пловидбу, екологију, просторно планирање, туризам и економију, као и представници других интересних група, као што су еколошке невладине организације и релевантни представници приватног сектора.

Постојећи проблеми, потребе и циљеви и за пловидбу и за еколошки интегритет треба да се јасно идентификују на нивоу дефинисаних планираних регија и речних деоница, као и у односу на одређене постојеће и будуће пројекте у пловидби. Даље, релевантне мере за ублажавање утицаја или обнову животне средине треба да се предложи како би се спречило погоршање еколошког статуса и осигура постизање циљева у погледу животне средине. И притисци и мере треба да се идентификују путем заједничког договора. Овај циљ би требао да се постигне у оквиру интердисциплинарног процеса. Треба да се идентификују могућности побољшања стања животне средине и пловидбе кроз заједнички приступ пројектима. Постоје неки познати примери пројеката као што су плански приступ који је коришћен у оквиру Интегралног хидротехничког пројекта на Дунаву, источно од Беча. Овакав општи приступ би требао да се примени, чак и ако овај пројекат не представља најбољу праксу у свим аспектима SEA процедура.

---

## 4 Препоруке

---

### 4.1 Интегрални плански приступ за слив реке Дунав

Да би се постигао "добар еколошки статус" или "добар еколошки потенцијал" за све површинске воде и да би се спречило погоршање еколошког статуса - у складу са захтевима ЕУ WFD – хитно је потребна интегрална филозофија планирања. Речни крајолици за вишенаменско коришћење би требали бити циљ (укључујући, на пример, осигуравање станишта за фауну и флору, заштиту од поплава, унутрашњу пловидбу, рибарство, туризам). Размишљање о целокупном сливу и прекогранична сарадња представљају изазове који позивају на мултидисциплинарно планирање и процес доношења одлука.

Активности на побољшању тренутне ситуације треба да се посматрају и из перспективе IWT-а и еколошког интегритета, а посебно се треба фокусирати на следећа подручја:

- *Делове реке који захтевају развој пловног пута и с њима повезане утицаје на посебне еколошке квалитете и статус вода.*
- *Делове реке који захтевају еколошку очуваност/обнову и с њима повезане утицаје на пловност.*

Због чињенице да IWT планови и пројекти имају импликације на животну средину, постоји потреба за извођењем процене животне средине пре доношења одлука. Ово се захтева према Стратешкој директиви о животној средини (SEA) (2001/42/ЕЦ) за одређивање планова, програма и политика, као и Директиви о процени утицаја на животну средину (EIA) (85/337/ЕЕЦ) за одређивање пројеката. У оквиру ових процедура, јавност може давати своје мишљење, а резултати истих се узимају у обзир у процедури одобравања пројеката<sup>12</sup>. Култура интегралног планирања пројеката у области пловидбе и побољшања животне средине је неопходна како би се минимизирали правни трошкови, кашњења, а понекад и нестабилан исход.

### 4.2 Принципи интегралног планирања

У циљу спровођења приступа интегралног планирања за све планове и пројекте, све укључене стране треба да се договоре о заједничким принципима планирања што води до прихватљивих решења за еколошки интегритет, као и пловидбу. Такви принципи планирања треба да се примене на сваки пројекат у сливу реке Дунав и да укључују бар следеће кораке, али као први и најважнији, заједничко планирање пројеката који траже побољшања и животне средине и пловидбе, као кључне у убрзавању процеса:

- *Успоставити интердисциплинарне тимове за планирање који укључују кључне заинтересоване стране, укључујући министарства надлежна за превоз, водoprивреду и животну средину, управе за пловне путеве, представнике заштићених подручја, локалних тела, невладиних организација, туризма, научних институцијама и независних (међународних) стручњака.*
- *Дефинисати заједничке циљеве планирања.*
- *Успоставити транспарентан процес планирања (информисање/учествовање) на основу свеобухватних података и укључујући и мерила заштите животне средине и важеће стандарде које се захтевају према*

---

<sup>12</sup> Више детаља о директивама, и смерницама о имплементацији Европске комисије доступно је на Интернет страници <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>



*Стратешкој процени животне средине (SEA – за квалификовање планова, програма и политика), и за Процену утицаја на животну средину (EIA – за пројекте).*

- *Осигурати упоредивост алтернатива и оценити изводљивост плана (укључујући трошкове и користи) и/или пројекта (укључујући одраз тренутног стања, алтернативе и неструктуралне мере, као и трошкове заштите животне средине и ресурса).*
- *Проценити да ли IWT пројекат има утицај на цели слив/прекогранични утицај.*
- *Информисати и консултовати се са међународним речним комисијама у сливу реке Дунав (ICPDR, Дунавска комисија, Међународна комисија за слив реке Саве) пре доношења одлуке о новим дешавањима, као и земље у којима би такође могло доћи до одређених утицаја.*
- *Поштовање Плана управљања сливом реке Дунав из 2009. године, укључујући његов Заједнички програм мера, те релевантне националне планове управљања речним сливом и програме мера као основу за интегрално планирање и спровођење инфраструктурних пројеката у IWT-у, а истовремено испоштовати већ постојеће правне захтеве у области животне средине.*
- *Дефинисати и осигурати предуслове и циљеве IWT-а, као и еколошки интегритет река/плавних подручја, након чега следи разматрање потребе за спречавањем пропадања, могуће мере за ублажавање утицаја и/или мере обнове како би се постигли сви еколошки захтеви.*
- *Осигурати да не постоје технички одржива, еколошки боља и не диспропорционално скупа алтернативна средства за постизање постављеног циља, у складу са захтевима из члана 4.(7) ЕУ WFD.*
- *Настојати да се избегну или, ако то није могуће, минимизују утицаји структуралних/хидротехничких интервенција у речном систему кроз ублажавање и/или обнову, дајући предност реверзибилним интервенцијама.*
- *Осигурати да се, при планирању пројеката у области пловидбе, узме у обзир питање климатских промена и њихових ефеката.*
- *Коришћење мера најбољих пракси за побољшање пловидбе<sup>13</sup>.*
- *Спровести приоритетну листу могућих мера како би се осигурао најбољи могући развојни ефекат у погледу животне средине и пловидбе, и коришћење финансијских средстава.*
- *Осигурати флексибилне услове финансирања за пројекте како би се омогућило интегрално планирање (укључујући и учешће свих интересних група) и прилагодљиво спровођење, као и надзор.*
- *Надгледати учинке и мере и – ако је релевантно – прилагодити их (Примери могућих мера су наведени у Прилогу 2).*

### 4.3 Хидротехнички критеријуми

За спровођење горе наведених принципа планирања треба да се примене следећи критеријуми у фази планирања пројеката у области пловидбе:

- *Користити приступ у зависности од случаја до случаја који узима у обзир и еколошке захтеве за речне деонице и цели слив, као и стратешке захтеве IWT-а на нивоу целог слива<sup>14</sup> при одлучивању о одговарајућој ширини и дубини пловног пута,*

<sup>13</sup> За најбоље праксе у погледу структуралних мера погледати акциони ЕУ WFD и Документе о Хидроморфолошким техничким студијама и Студије случаја: Добре праксе у управљању еколошким утицајима хидроелектрана, радова на заштити од поплава и радова пројектованих за унапређење пловидбе према ЕУ WFD; примери најбољих пракси, који ће се развити у оквиру Плана управљања сливом реке Дунав ICPDR-а; најбоље праксе за интегралне планске приступе као што је 'Интегрални хидротехнички пројекат на Дунаву, источно од Беча'.

<sup>14</sup> Такође погледати Поглавље 2.1 (правно стање) и Поглавља 3.1 и 3.2 (потребе IWT-а и еколошки интегритет).

- 
- *'Гарити са природом' где год је то могуће путем спровођења мера у складу са заданим природним речним-морфолошким процесима следећи принцип минималне или привремене инжењерске интервенције,*
  - *Интегрално пројектовање регулационих објеката, уважавајући хидротехничке, морфолошке и еколошке критеријуме,*
  - *Имплементација мера у прилагодљивом облику (нпр. стабилизација речног корита гранулометријским побољшањем, регулација ниског водостаја наперима),*
  - *Оптимално коришћење потенцијала обнове реке (нпр. обнове речних обала) и повезивање бочних канала,*
  - *Осигурати да се водостај код поплава не погоршава и, што би било идеално, да се смањи.*

## 5 Пратећи задаци

ICPDR, Дунавска комисија и Међународна комисија за слив реке Саве траже одобрење Заједничке изјаве до краја јануара 2008. године.

ICPDR, Дунавска комисија и Међународна комисија за слив реке Саве ће до средине 2008. године да организују радионицу на тему како осигурати примену, праћење и процену Заједничке изјаве.

Све организације укључене у овај процес осигураће подршку, промоцију и коришћење Заједничке изјаве.

Дунавска комисија ће да организује посебну радионицу до краја 2008. године о еколошки прихватљивом развоју реке и техникама одржавања за потребе управа за пловне путеве и тела надлежних за пловидбу у сливу Дунава.

ICPDR, Дунавска комисија и Међународна комисија за слив реке Саве, укључујући релевантне интересне групе, састајаће се на годишњој основи како би разматрали одређена дешавања у области пловидбе и животне средине и како би истакли добре праксе у пројектима одржавања река.

ЕБУ и PIANC ће да расправе вођење активности на процени потенцијала неструктуралних мера за унапређење IWT-а у сливу реке Дунав у оквиру одговарајућег форума.

ICPDR ће да сазове састанак министарстава надлежних за транспорт унутрашњим водама, водопривреду, животну средину и управе за пловне путеве како би осигурао податке за Програм који се захтева у складу са ЕУ WFD на националном нивоу, нивоу подсливова и слива реке Дунав, укључујући размену информација са релевантним интересним групама.

Пројекти који се тренутно спроводе или се конкретно планирају (види Прилог 3) требали би да примењују принципе наведене у овој Заједничкој изјави. Надлежна тела и/или земље треба да извести ICPDR, Дунавску комисију и Међународну комисију за слив реке Саве о напретку и развоју овог процеса имплементације.

Учесници у овом процесу ће да осигурају развој, промоцију и интеграцију научних истраживања о биодиверзитету, ефекте хидротехничких мера на еколошки интегритет/обнову система речних плавних подручја, те климатске промене.

Покретач(и) нових пројеката ће да осигурају најбоље могуће коришћење релевантних ЕУ и других међународних могућности финансирања (R&D, TEN-T, LIFE, Структурални фондови (ERDF), кохезијски фондови, ENPI, итд.) како би се осигурало потпуно спровођење захтева у погледу животне средине и транспорта. О коришћењу неких од тих средстава у великој мери одлучују владе земаља.

## 6 Прилози

1. *Правна основа*
2. *Примери могућих мера*
3. *Листа текућих IWT пројеката – треба да се редовно ажурира*
4. *Листа организација учесника*

*Значајни документи о којима се није могло расправљати током процеса:*

- *Листа уских грла у IWT-у*
- *Листа осетљивих речних деоница*

## ПРИЛОГ 1: Правна основа

### Београдска конвенција (<http://www.danubecom-intern.org>)

*Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву*, потписана у Београду 18. августа 1948. године, је међународни правни инструмент који регулише пловидбу на Дунаву. 'Београдска конвенција' омогућува слободну пловидбу Дунавом, у складу са интересима и сувереним правима уговорних страна Конвенције, циљајући тиме на јачање економских и културних односа међу њима и са другим народима.

Према Конвенцији, 11 земаља чланица Аустрија, Бугарска, Хрватска, Немачка, Мађарска, Молдавија, Словачка, Румунија, Русија, Украјина, Србија се обавезују да одржавају своје делове Дунава у пловном стању за речна пловила и, на одговарајућим деловима, за поморска пловила, те се обавезују да извршавају радове потребне за одржавање и побољшање услова пловидбе, и не спречавају или ометају пловидбу на пловним каналима Дунава.

Састоји се од представника држава чланица, а утврђена је како би надзирала спровођење Конвенције и извршавала разне друге задатке у циљу осигурања одговарајућих услова за превоз на Дунаву. Историјски гледано, сеже до Париских конференција из 1856. и 1921. године, које су по први пут успоставиле међународни режим ради осигурања слободне пловидбе Дунавом.

Примарни задаци које улазе у надлежности Комисије укључују:

- надзор имплементације одредби Конвенције;
- припрема општег плана главних радова наведених у интересима пловидбе на основу предлога и пројеката представљених од стране држава чланица и посебних речних управа, те израда процене трошкова таквих радова;
- саветовања са, и давања препорука државама чланицама у погледу извршења горе наведених радова, с обзиром на техничке и економске интересе, планове и могућности појединих држава.

Дунавска комисија активно ради како би испунила *Декларацију о европским унутрашњим пловним путевима и саобраћају* усвојену на министарској конференцији о најактуелнијим питањима европског превоза унутрашњим водама (Будимпешта, 11. септембра 1991. године), као и *Декларацију Ротердамске конференције о убрзавању пан-европске сарадње према слободном и јаком превозу унутрашњим водама* 5-6. септембра 2001. године.

Друго релевантно питање у овом контексту је усклађивање техничких прописа, правила и стандарда, као и правних одредаба које су на снази на Дунаву, на Рајни, у оквиру Европске уније, као и оних које је донела ЕСЕ УНО, са циљем стварања јединственог Пан-европског система унутрашње пловидбе који се састоји од организационих структура које могу да задовоље садашње услове.

### Конвенција о заштити реке Дунав ([www.icpdr.org](http://www.icpdr.org))

*Конвенција о сарадњи на заштити и одрживом коришћењу реке Дунав* (Конвенција о заштити реке Дунав) чини целокупни правни инструмент за сарадњу и прекогранично управљање водама у сливу реке Дунав.

Конвенција је потписана 29. јуна 1994. године, у Софији, Бугарској, од стране једанаест дунавских прибрежних земаља - Аустрија, Бугарска, Хрватска, Чешка Република, Немачка, Мађарска, Молдавија, Румунија, Словачка, Словенија и Украјина - и Европска заједница, а ступила је на снагу у октобру 1998. године, када ју је ратификовало девет потписница.

Основни циљ Конвенције о заштити реке Дунав (DRPC) јесте да се осигура да се површинским и подземним водама у сливу реке Дунав управља и користи одрживо и праведно. То укључује:

- очување, унапређење и рационално коришћење површинских и подземних вода
- превентивне мере за контролу опасности које потичу од незгода које укључују поплаве, лед или опасне материје
- мере за смањење уласка загађења које потиче из слива реке Дунав у Црно море.

Потписнице DRPC-а договориле су сарадњу на базним питањима управљања водама уз узимање "свих одговарајућих правних, административних и техничких мера како би бар одржавале, а где је могуће, и побољшале садашњи квалитет вода и услова животне средине Дунава и вода у сливном подручју, те спречиле и смањиле, колико год је то могуће, штетне утицаје и промене које се појављују или које ће вероватно бити проузроковане".

*Међународна комисија за заштиту Дунава (ICPDR)* је транснационално тело, које је основано у сврху спровођења DRPC-а. ICPDR формално чине делегације свих уговорних страна Конвенције о заштити реке Дунав, али је, такође, успоставио оквир за придруживање и других организација.

Данас национални делегати, представници највиших министарских нивоа, технички стручњаци и припадници цивилног друштва и научне заједнице сарађују у ICPDR-у како би се осигурало одрживо и праведно коришћење вода у сливу реке Дунав.

Од свог оснивања 1998. године, ICPDR је успешно промовисао политику договора те постављање заједничких приоритета и стратегија за побољшање стања реке Дунав и његових притока.

То укључује унапређење алата који се користе за управљање питањима животне средине у сливу Дунава, као што су

- Систем за алармирање у случају акцидената,
- Транснационална мрежа за контролу квалитета вода, и
- информациони систем за Дунав (Данубис).

Циљеви ICPDR-а су:

- Очување водних ресурса Дунава за будуће генерације
- Природно уравнотежене воде без вишка нутријената
- Непостојање ризика од токсичних хемикалија
- Здраве и одрживе речне системе
- Поплаве без пропратних штета.

Подршку раду ICPDR-а пружа Секретаријат са седиштем у Бечу, Аустрији.

**Оквирни споразум о сливу реке Саве (<http://www.savacommission.org>)**

*Оквирни споразум о сливу реке Саве (FASRB)* потписале су прибрежне земље (Република Словенија, Република Хрватска, Босна и Херцеговина и Савезна Република Југославија) у Крањској Гори (Словенија) 3. децембра 2002. године, након успешног завршетка преговора вођених под "покровитељством" Пакта за стабилност за југоисточну Европу.

Споразум је ступио на снагу 29. децембра 2004. године. У складу с истим, у Загребу је у јуну 2005. године основана *Међународна комисија за слив реке Саве* - Савска комисија. Савска комисија је основана у сврху спровођења Оквирног споразума, и остваривања заједнички договорених циљева:

- успостављање међународног режима пловидбе на реци Сави и њеним пловним притокама;
- успостављање одрживог управљања водама;
- предузимање мера за спречавање или ограничавање опасности, као и елиминацију штетних утицаја поплава, леда, суша и незгода које укључују материје које имају негативан утицај на воде.

Споразум је такође дефинисао опште принципе о активностима страна, које би сарађивале на основу суверене једнакости, територијалног интегритета, заједничке користи и добре воље, путем међусобног поштовања националних закона, институција и организација, те делујући у складу са ЕУ WFD.

Споразум предвиђа сарадњу и размену података између страна у погледу водног режима реке Саве, режима пловидбе, прописа, организационе структуре, те административне и техничке праксе. Такође, предвиђа неопходну сарадњу са међународним организацијама (ICPDR, Дунавска комисија, UN/ECE и институције ЕУ). Стране ће примењивати принцип разумног и праведног коришћења и поделе ресурса слива реке Саве у свим активностима. Регулисаће сва питања о спровођењу мера за осигурање јединственог водног режима и елиминисање или смањење прекограничног утицаја на воде других страна према споразуму.

Пловидба реком Савом је слободна за трговачка пловила свих држава, што је идентично пропису за конвенцију о пловидби Дунавом. Трговачка пловила имаће право на бесплатан улазак у луке на деловима пловног пута реке Саве од Сиска до ушћа у Дунав, као и на свим пловним деловима притока реке Саве. Стране ће предузети мере за одржавање пловних путева на својој територији у пловном стању, као и предузети мере за побољшање услова пловидбе, и неће спречавати или ометати пловидбу.

Стране ће припремати заједничке планове за управљање водним ресурсима на предлог Савске комисије.

Функције Савске комисије су:

- доношење одлука са циљем осигурања безбедности пловидбе, одлука о условима финансирања изградње пловних путева и њиховог одржавања, одлука о свом раду, буџету и активностима;
- доношење препорука о свим другим питањима која се односе на спровођење FASRB-а.

Савска комисија основала је свој Секретаријат у Загребу у јануару 2006. године.

## Релевантне Директиве ЕУ

**ЕУ директива о водама 2000/60/ЕС (ЕУ WFD)** најзначајнија је што се тиче заштите површинских и подземних вода. Она укључује обавезу израде првог плана управљања речним сливом за читав слив реке Дунав до 2009. године. Тим процесом, који укључује 13 земаља Подунавља међу којима има и оних које нису чланице ЕУ, координира ICPDR. Први корак - компилација Анализе слива Дунава 2004 - већ је завршен. До 2015. године морају да се постигну главни циљеви Директиве у погледу животне средине, а то су - између осталог - *добро еколошко* и *добро хемијско стање* површинских водних тела у целини или *добар еколошки потенцијал* и *добро хемијско стање* за посебне случајеве код значајно модификованих и вештачких водних тела. Ови циљеви

оствариће се применом програма мера, који, између осталог, наводи хидроморфолошке промене проузроковане пловидбом. За више информација погледати:

[http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html)

**Директива о птицама 1979 (79/409/ЕЕС)** идентификовала је 181 угрожену врсту и подврсту за које државе чланице треба да одреде посебна заштићена подручја.

Погледати [http://ec.europa.eu/comm/environment/nature\\_biodiversity/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm)

**Директива о стаништима 1992 (92/43/ЕЕС)** има за циљ заштиту животињских врста и њихових станишта. Свака држава чланица дужна је да идентификује места од европског значаја и има посебан план управљања како би их заштитила, комбинујући дугорочно очување са економским и друштвеним активностима, као део стратегије одрживог развоја. Та подручја, заједно са онима из Директиве о птицама, чине мрежу Натура 2000 - камен темељац политике Европске уније о заштити природе.

Погледати [http://ec.europa.eu/comm/environment/nature\\_biodiversity/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm)

**"Директива SEA", Директива 2001/42/ЕС** Европског парламента и Савета од 27. јуна 2001. године о процени ефеката појединих планова и програма на животну средину (стратешка процена животне средине).

Сврха Директиве SEA ("Стратешке процене животне средине") је да осигура да се последице појединих планова и програма на животну средину идентификују и оцене током њихове припреме и пре њиховог усвајања. Јавност и сва укључена надлежна тела могу дати своје мишљење и сви резултати су интегрисани и узимају се у обзир током поступка планирања. SEA ће допринети транспарентнијем планирању путем укључивања јавности и интеграцањем еколошких разматрања.

Даље појединости о Директиви, о смерницама Комисије о примени Директиве 2001/42/ЕС, и EIA директиви (види доле) доступни су на <http://ec.europa.eu/comm/environment/cia/home.htm>

**"EIA директива", Директива 85/337/ ЕЕЗ** (процена утицаја на животну средину) осигурава идентификацију и процену еколошких последица пројеката пре одобравања истих. EIA Директива имплицира које категорије пројеката подлежу процени утицаја на животну средину, који поступак треба да се примени и садржај процене.

## Релевантне међународне конвенције о животној средини

**Бернска конвенција** ([http://www.coe.int/t/e/cultural\\_co-operation/environment/nature\\_and\\_biological\\_diversity/Nature\\_protection/index.asp#TopOfPage](http://www.coe.int/t/e/cultural_co-operation/environment/nature_and_biological_diversity/Nature_protection/index.asp#TopOfPage))

*Конвенција о заштити европских дивљих врста и природних станишта* усвојена у Берну 19. септембра 1979. године ступила је на снагу 1. јуна 1982. године. Потписало ју је 39 чланица Савета Европе, заједно са Европском унијом (Босна и Херцеговина није потписница, већ има статус посматрача). Сврха Конвенције је промоција сарадње између држава потписница како би се очувала дивља флора и фауна и њихова природна станишта, те заштита угрожених миграторних врста.

Државе предузимају одговарајуће законске и административне мере за заштиту врста дивље флоре наведених у Додатку I (Конвенција забрањује њихово намерно брање, скупљање, резање или искорењивање). Одговарајуће законодавне и административне мере, такође, морају да се усвоје како би се очувале врсте дивље фауне, наведене у Додатку II; између осталог, забрањено је намерно оштећивати или уништавати места за узгој или одмор, или намерно узнемиравати дивљу фауну, посебно током периода узгоја и хибернације. Конвенција је 1998. године довела до стварања *Смарагдне мреже подручја од интереса посебне заштите* (ASCIs) на територији страна, која делује уз програм ЕУ *Натура 2000*, а заправо представља њено проширење на земље нечланице ЕУ.

**Конвенција о биодиверзитету** (<http://www.cbd.int>)

*Конвенција о биодиверзитету* потписана је 1992. године; ратификовало ју је 196 земаља широм света - укључујући Европску унију, као и све уговорне стране ICPDR-а (и Црна Гора). Циљ Конвенције је очување биодиверзитета, осигуравање одрживог коришћења његових компоненти, те праведна и једнака деоба користи које произилазе из коришћења генетских ресурса.

У априлу 2002. године, стране Конвенције обавезале су се да ће до 2010. године постићи знатно смањење садашње стопе губитка биодиверзитета на глобалном, регионалном и националном нивоу као допринос за ублажавање сиромаштва и за добробит целокупног живота на Земљи, познатијег као *Циљ биодиверзитета 2010*. Овај циљ касније је потврђен од стране Светског самита о одрживом развоју и Опште скупштине Уједињених нација, и регистрован је у оквиру Миленијумских развојних циљева.

### **Рамсар конвенција** (<http://www.ramsar.org>)

Конвенција о мочварама, потписана у Рамсару, Иран, 1971. године и на снази од 1975. године, представља међувладин споразум који пружа оквир за национално деловање и међународну сарадњу за очување и мудро коришћење мочварних станишта и њихових ресурса. То је најстарији међународни споразум на свету о очувању, са циљем одрживог коришћења мочварних станишта за човечанство, без ремећења природних својстава екосистема.

Тренутно је 156 уговорних страна Конвенције, са 1.676 мочварних локалитета, са укупно 150 милиона хектара, одређених за укључивање у Рамсарски попис мочвара од међународног значаја.

Овај попис, обично називан *Рамсар подручја*, не само да признаје светски најважнија мочварна подручја, него представља и делотворан алат за помоћ земаљама у испуњавању циљева одрживости. Око 80 мочвара у сливу реке Дунав укључено је у попис Рамсар подручја.

### **Еспо конвенција** (<http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>)

*Конвенција о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту* је UNECE конвенција потписана у Еспо-у, Финска, 1991. године, а ступила је на снагу 1997. године. Конвенција успоставља обавезе страна о вршењу процене утицаја на животну средину појединих активности у раној фази планирања. Такође, прописује општу обавезу држава да се међусобно обавештавају и консултују о свим великим пројектима који се разматрају, а који могу да имају значајан штетан утицај на животну средину преко граница.

*Протокол о стратешкој процени животне средине* (Кијев, 2003. године) прошириће Еспо конвенцију тиме што ће осигурати да поједине стране укључе процену животне средине у своје планове и програме у најранијим фазама - на тај начин помажу да се успостави основа за одрживи развој. Протокол, такође, предвиђа опсежно учешће јавности у владином процесу доношења одлука.

### **Конвенција о светској баштини** (<http://whc.unesco.org>)

*Конвенција о заштити светске културне и природне баштине* усвојена је од стране UNESCO-а 1972. године, а од тада ју је ратификовало 184 држава страна.

Подручје под заштитом UNESCO-а специфично је подручје (као што су шума, планина, језеро, пустиња, споменик, зграда, комплекс или град) који је номиниран и потврђен за уврштавање на листу коју одржава међународни Програм светске баштине којим управља Савет за светску баштину UNESCO-а. Од 2007. године, укупно 851 културних, природних и мешовитих подручја наведено је у 142 државе стране. Свако подручје светске баштине у власништву је државе на чијој се територији налази, но заштита и очување тих подручја дужност је свих земаља светске баштине. Једно од подручја светске баштине у Дунавском сливу је делта Дунава.



## Релевантни међународни уговори и програми у области пловидбе

**Европски споразум о главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN)** (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

Овај споразум усвојен је 1996. године у Женеви и ступио је на снагу 1999. године; до сада га је потписало 17 страна, а ратификовало њих 13. Циљ AGN-а је да се утврде јединствени технички и оперативни параметри за изградњу, модернизацију, обнову и функционисање пловних путева предодређених за међународни речни саобраћај.

AGN успоставља међународно договорену европску мрежу унутрашњих пловних путева и лука, као и јединствену инфраструктуру и оперативне параметре којима би они требали да одговарају. Географски обим Е мреже пловних путева, која се састоји од пловних река, канала и приобалних рута протеже се од Атлантика до Урала, повезује 37 земаља и сеже ван европске регије. Уласком у AGN, владе се обавезују на развој и изградњу њихових унутрашњих пловних путева и лука од међународног значаја у складу са јединственим условима договореним у оквиру њихових инвестиционих програма.

Уговор истиче важност превоза унутрашњим водама који, у поређењу са другим начинима унутрашњег превоза, представља економске и еколошке предности и стога може да допринесе смањењу загађења саобраћаја, саобраћајних несрећа и негативних утицаја на животну средину у паневропском транспортном систему.

### NAIADES

*Саопштење* Европске комисије „NAIADES“ о промоцији превоза унутрашњим водама укључује *Интегрални акциони програм* за развој ове врсте превоза. Акциони програм се фокусира на пет стратешких и подједнако важних подручја, и то на стварање повољних услова за услуге и нова тржишта, модернизацију флоте, а посебно њене могућности у погледу заштите животне средине, послове и вештине, те на промоцију превоза унутрашњим пловним путевима као успешном пословном партнеру.

*Између осталог*, предлаже да треба да се покрене Европски развојни план за побољшање и одржавање инфраструктуре пловног пута и објеката за прекрцај како би трансевропски речни превоз учинили ефикаснијим поштујући еколошке захтеве. Саопштење истиче да се развој инфраструктуре пловног пута треба да се врши на координиран и интегралан начин, потичући међусобно разумевање вишенационалног коришћења пловних путева и усклађивањем заштите животне средине и одрживости.

**Европски споразум о међународном превозу опасног терета унутрашњим пловним путевима (ADN)** (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

ADN је успостављен како би се осигурао висок ниво безбедности за међународни превоз опасног терета унутрашњим пловним путевима; да би се допринело заштити животне средине путем спречавања било каквог загађења до којег може доћи услед несреће или инцидента за време таквих превоза; и како би се олакшао међународни транспорт и трговина.

Прописи у прилогу Споразума садрже техничке захтеве за међународни превоз опасног терета и пакета у товару на пловилима унутрашње пловидбе и танкерима, као и јединствене одредбе које се односе на изградњу и функционисање таквих пловила. Они, такође, успостављају међународне захтеве и процедуре у погледу инспекције, издавање одобрења, признавање класификацијских друштава, надзор и обуку, те испитивање стручњака.

---

ADN је донесен 25. маја 2000. године у Женеви на Дипломатској конференцији у заједничкој организацији UNECE-а и Централне комисије за пловидбу на Рајни (CCNR).

Са шест држава уговорница, до сада, што укључује: Аустрију, Бугарску, Мађарску, Луксембург, Холандију и Руску Федерацију, Споразум ће ступити на снагу након што још једна држава депонује инструмент о ратификацији, прихватању, одобрењу или приступању.

До ступања на снагу ADN-а, придодана Правила редовно се ажурирају на Заједничком UNECE / CCNR састанку стручњака за препоручену примену кроз национално законодавство. Садашња верзија датира из 2007. године.

## Прилог 2: Примери могућих мера

Листа потреба пловидбе, одговарајућих мера, њихов општи ефекат и специфични притисци на екологију. Укључене су и еколошке мере за постизање и осигурање циља заштите животне средине/одрживости (биће проширене).

Ова листа није исцрпна.

Потребе пловидбе	Мере пловидбе	Општи ефекти	Притисци/утицаји на екологију	Еколошке потребе	Мере заштите животне средине
Минимална дубина воде (пловни пут)	пловног пута ка спољњој обали и деоницама дубоке воде, регулација мале воде, багеровање и насипање материјала	Повећање водостаја при малој води	Каналисање реке збогрегулације мале воде, смањење морфодинамике	Минимизирање хидротехничких мера	Обнављање реке (посебно обала и поплавних подручја)
Минимизирање брзине латералног тока	Побољшање расподеле протицаја на ушћима са притокама и рукавцима поново отвореним хидротехничким радовима	брзине тока у попречним профелима	Смањена морфодинамика ушћа, мање брзине тока у попречним профелима	Нема ограничења на речним обалама и динамици рукаваца	Поново отварање рукаваца и обнављање ушћа притока
Нема наглих промена у расподели протицаја брзине тока	Ограничење промена брзине тока (постепене промене) из деоница тока са нпр. новом регулацијом мале воде ка немодификованим низводним и узводним деоницама	променљивост параметара граничних услова за пловидбу	у односу на природне услове	Развој расподеле протицаја и брзине тока према 'Leitbild' условима (визије)	Развој хидротехничких мера за побољшање променљивости расподеле протицаја

Потребе пловидбе	Мере пловидбе	Општи ефекти	Притисци/утицаји на екологију	Еколошке потребе	Мере заштите животне средине
Предвидив положај и геометрија пловног пута	Минимизирање изненадне седиментације употребом напера, багеровањем и насипањем	Мање прекида/ометања пловидбе	Измењен транспорт наноса и речне морфологије, промене станишта	Различите дубине и ширине тока, величине зрна наноса, мали латерални градијенти речног корита	Мере обнављања које доводе до великих варијација у дубини воде, ширини канала, величини зрна наноса, умерених латералних градијената
Нема екстремних тенденција према аградацији речног корита / деградацији главног канала	Нпр. Изградња напера (аградација), багеровање и насипање материјала, /проширење речног корита, гранулометријско побољшање корита (деградација)	Динамичка стабилност речног корита	Такође представља потребу и за екологију с обзиром да притисак не произилази из пловидбе	Нема екстремних тенденција према аградацији речног корита / деградацији главног канала	Нпр. Изградња напера (аградација), багеровање и насипање материјала, проширење речног корита, гранулометријско побољшање корита (деградација)
				Морфодинамика канала	Очување или побољшање речне морфологије: непокривање речног корита, специфични напери за побољшање морфодинамике, избегавање наперских поља

Потребе пловидбе	Мере пловидбе	Општи ефекти	Притисци/утицаји на екологију	Еколошке потребе	Мере заштите животне средине
				Морфо-динамика речне обале	Успостављање природнијих речних обала, обнављање обала, уклањање заштите обала, ерозија обала, напера под углом у циљу побољшања бочне ерозије
				Латерално повезивање	Поплавна подручја/ мочваре / повезивање рукаваца / више воде у поплавним подручјима, побољшање станишта
<b>Опште потребе</b>	<b>Опште мере</b>				
Одржавање нивоа поплава	Побољшање ретензионих подручја, проширење речног корита, нема повећања ризика од поплава				

## Прилог 3: Листа текућих IWT и вишенаменских пројеката (укључујући IWT) у сливу реке Дунав (статус на дан 12. октобра 2007. године)

Ова листа даје сажетак текућих и будућих пројеката пловидбе у сливу реке Дунав и фокусира се на велике развојне пројекте. Провериле су је различите интересне групе 2007. године у оквиру процеса Заједничке изјаве о унутрашњој пловидби и еколошкој одрживости у DRB, и иста ће се ажурирати у будућности.

Статус пројеката је диференциран као: **ПОД КОНКРЕТНИМ ПЛАНИРАЊЕМ (ИЗВОДЉИВОСТИ)**, **У ИМПЛЕМЕНТАЦИЈИ**, **ЗАВРШЕН**.

Листа се заснива на Анализи слива Дунава из 2004. године (Кровни извештај WFD), ПРИЛОГ 6: *Будући Инфраструктурни пројекти који утичу на хидроморфолошке услове у сливу реке Дунав.*

НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
<b>1. Дунав:</b> <b>Straubing-Vilshofen</b>	Немачка	Пловидба - TENs	План – процена пројекта за регионално планирање завршена је 2006. године (1 брана).	Део коридора VII са листе TENs (уклањање уских грла на пловном путу Рајна-Мајна-Дунав) приоритетних пројеката. Процена пројекта обухвата три алтернативна решења: 1) само флувијалне методе (тј. напере, багеровање), 2) изградњу једне бране, и 3) изградњу 3 бране за побољшање пловидбе у 70 km лугом делу Дунава
<b>2.1. Дунав: Wachau</b>	Аустрија	Пловидба	<b>Технички преглед</b> <b>побољшања пловности</b> на 3 критична плићака (укупна дужина: мања од 3 km). Мере за побољшање екологије рукаваца <b>поновним спајањем</b> <b>већ су остварене.</b>	Да се 20 km дуги део (3 плићака) боље одржава за пловидбу.

НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
<b>2.2. Дунав: Беч - Братислава</b>	Аустрија	Пловидба - TENs, Стабилизација речног корита и еколошко побољшање	<b>План завршен</b> на основу интердисциплинарног договора стручњака. Пилот пројекат обнове речне обале и поновног спајања рукаваца недавно су завршени. <b>Процена утицаја на животну средину</b> биће довршена до средине 2008.; <b>изградња пилот-пројеката планира се започети током периода ниских вода 2007./2008.;</b> <b>изградња главног пројекта заказана је за 2008./2009.</b>	Један од TEN приоритетних пројеката (уклањање уских грла на пловном путу Рајна-Мајна-Дунав - Коридор VII). Пројекат обухвата низ инфраструктурних и еколошких мера за побољшање пловидбе, стабилност речног корита, као и еколошких услова дуж 50-километарске деонице Дунава.
<b>3. Дунав-Одра-Елба канал</b>	Чешка Република, Словачка, Аустрија, Пољска, Немачка	Пловидба	за урбанистичке планове. Расправа о плану канала унутар Владе Чешке	Идејни пројекат о повезивању Дунава, Одре и Елбе, уз подршку политике развоја водног саобраћаја, супротно политици заштите животне средине. О томе се дуго расправљало. Примена се не очекује у скорој будућности.
<b>4. Лука Devínska Nova Ves</b>	Словачка	Пловидба - Лука	Основна студија и план	Лука ће бити изграђена узводно од ушћа Мораве (крај Братиславе)
<b>5. Дунав: Братислава / Wolfsthal</b>	Словачка, Аустрија	Вишенаменски (производња електричне енергија, пловидба)	План	Подржан од стране политике развоја водног саобраћаја у Словачкој.
<b>6. Дунав - Gabčíkovo / Nagytaros</b>	Словачка, Мађарска	Вишенаменски (производња електричне енергије, пловидба)	Делимично је изграђена – потребне корективне мере; у току је расправа о алтернативној шеми рада	Негира се имплементација одлуке Међународног суда у Хагу.

НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
<b>7. Дунав: Мађарска деоница (Szar-Mohač, rkm 1812-1443)</b>	Мађарска	Пловидба	Привремени извештај објављен је у марту 2007. (доступан на <a href="http://www.vituki.hu">www.vituki.hu</a> ). Завршни извештај са препорукама о примењивим начинима регулације реке следи у другој половини септембра 2007.	Студија би требала дати предлоге за побољшање пловности кроз унапређење стања животне средине (релевантна питања: уклањање уских грла и плићака, питања одржавања, еколошка рехабилитација, унапређење туризма и рекреације, заштита извора питке воде и многи други аспекти).
<b>8. Дунав: rkm 1428 до 1197,7</b>	Србија	Пловидба	Идентификоване у Мастер плану и студији изводљивости за IWT у Србији	Идентификовано 20 уских грла за пловидбу; 7 имају висок приоритет - радови планирани у следеће 3 године
<b>9. Дунав: Апатин (rkm 1405-1400)</b>	Србија, Хрватска	Вишенаменски (пловидба, нестабилна заштита обала, заштита од поплава и леда)	Студије изводљивости се израђују и у Србији и у Хрватској.	Планирани су билатерални преговори, споразум између председника
<b>10. Вишенаменски хидротехнички систем / река Драва</b>	Хрватска, Мађарска	Производња електричне енергије, наводњавање, заштита од поплава, пловидба	Хрватски државни Програм за просторно уређење (1999); пројекат израђен	--
<b>11.1. Рехабилитација и развој пловидбе на реци Сави</b>	Словенија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Србија	Пловидба	Претходна студија изводљивости је завршена; у току је процена потреба транспорта, те студије правног и административног оквира (USAID); Студија изводљивости ће бити покренута 2007.	Пројекат има за циљ обнову пловидбе на реци Сави и надоградњу инфраструктуре пловног пута; координацију и управљање врши Савска комисија



НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
11.2. Сава	Словенија	Пловидба	Стратегија је спремна.	Потенцијална локација луке наведена је у Стратегији просторног развоја Словеније, вероватно у подручју Брежица.
11.3. Вишенаменски хидротехничких систем / река Сава	Хрватска	Производња електричне енергије, пловидба, водоснабдевање, наводњавање, заштита од поплава	Државни Програм за просторно уређење (1999.); пројекат израђен	Сарадња са Босном и Херцеговином, низводно од ушћа реке Уне.
12. Пловни канал Дунав-Сава	Хрватска	Вишенаменски хидротехнички систем (пловидба, наводњавање, одводњавање)	Пројекат израђен, процена животне средине из 2007.; просторни план објављен у мају 2007., припремни радови започете 2007.	Консултације са невладиним организацијама и шумарским институцијама у току
13. Дунав између Бугарске и Румуније	Бугарска, Румунија	Пловидба - TENs	Студија изводљивости 2007.-2008. (радови планирани у износу од 152 мил € за 2009.-2012.)	Преговори предвиђени између румунских и бугарских тела надлежних за животну средину и саобраћај, како би се ублажили неповољни утицаји на стање вода.  ISPA помоћ за Румунију (2,7 мил €) за израду студије изводљивости је уговорена у мају 2007., укључујући процену утицаја на животну средину за деоницу Ђердап II (rkm 863) до Калараси / Силистра (rkm 375);
14.1. Дунав: Calarasi - Braila	Румунија	Пловидба	Студија изводљивости и технички пројекат, укључујући и процену утицаја	Техничка помоћ ЕУ (ISPA) за побољшање услова пловидбе задовољава препоруке Дунавске

НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
(rkm 345 до 175)			<p>на животну средину, окончана је 2006. (1,64 мил € ISPA и државни фондови). Запримљени коментари интересних група довели су до модификација техничког пројекта.</p> <p>Дозвола за животну средину издана од стране Министарства за заштиту животне средине у фебруару 2007. Тендерска процедура за надзор радова финализована је у септембру 2007.; тендерска процедура за одабир уговора за вршење радова биће завршена до краја 2007.</p>	<p>комисије (2,50 m): Ово је део Коридора бр. VII са много уских грла испод 1,5 m. Пројекат има за циљ реализацију прагова на речном дну, заштиту обала, напере, калибрацију речног корита и стабилизацију. Процењени трошкови (према студији изводљивости): 56 мил €:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Фаза I: 37,7 милиона еура са 50% из ISPA фонда (радови 35,55 мил €, надзор 1,7 мил €). Период: 2008. – 2010.</li> <li>Фаза II: 20,45 мил € из ЕУ кохезијских фондова и државног буџета, период: 2011.-2013.</li> </ul>
14.2. Поморски канал Дунав и Сулина	Румунија	Пловидба	Студије изводљивости и радови за сваку компоненту пројекта у различитим фазама разраде, примена	<p>Побољшање услова пловидбе на Дунаву и његовог поморског сектора; заштита обале Сулинског канала (део Коридора бр. VII)</p> <p>Укупни трошкови: 76 мил € (38 мил € од државе и мил € кредит од ЕВИ). Имплементација: 2004. - 2009. Компоненте пројекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Заштита обала на Сулинском каналу</li> </ul>

НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА	ЗЕМЉА	ВРСТА ПРОЈЕКТА	СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године)	КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ
				<ul style="list-style-type: none"> <li>и систем топографског мерења за румунски део Дунава</li> </ul>
<b>15. Дунавска лука у Молдавији</b>	Молдавија	Пловидба	Лука отворена 2007.	Нафтни терминал на Giurgiulesti за снабдевање земље, узводно од ушћа Дунава
<b>16.1. Румунско ушће Дунава</b>	Румунија	Пловидба	Радови 2006.-2009.	Заштита обала на Сулинском каналу (64 мил €), топографско и хидрографско снимање и систем обележавања на Дунаву (5 мил €)
<b>16.2. Украјински Дунав - Црно море пловни пут дубоке воде</b>	Украјина	Пловидба	Пловидба је настављена 2007. и пловни пут је у обнови	Радови на будућем оживљавању и стварању заштитног насипа: 12 мил € за 2007., 18 мил € за 2008.

## ПРИЛОГ 4: Листа организација учесника

Аустрија	Министарство за транспорт, иновације и технологије
Аустрија	Министарство пољопривреде, животне средине и водопривреде
Аустрија	Управа за пловне путеве, via donau GmbH
Босна и Херцеговина	Министарство комуникација и саобраћаја / Одељење за саобраћај, БиХ
Бугарска	Министарство за животну средину и воде
Бугарска	Министарство саобраћаја
Бугарска	Министарство за капиталне инвестиције / Одељење за саобраћај
Бугарска	Извршна агенција "Истраживање и одржавање реке Дунав"
Хрватска	Министарство мора, туризма, саобраћаја и развоја / Управа за унутрашњу пловидбу
Хрватска	Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде
Хрватска	Хрватске воде
Чешка Република	Министарство саобраћаја / Одељење за пловидбу и пловне путеве
Европска комисија	Генерални директорат за животну средину – Јединица за заштиту вода и мора
Европска комисија	Генерални директорат за енергију и саобраћај
Немачка	Министарство за животну средину, очување природе и нуклеарну безбедност
Мађарска	Министарство за економију и саобраћај
Мађарска	Министарство за животну средину и воде / Одељење за WFD
Молдавија	Министарство саобраћаја и управе путева / Одељење за европске интеграције
Молдавија	Министарство за екологију и природне ресурсе
Румунија	Министарство за саобраћај, грађевинарство и туризам / Генерални директорат за поморски саобраћај
Румунија	Министарство за животну средину и одрживи развој
Србија	Министарство за капиталне инвестиције / Одељење за саобраћај
Србија	Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде / Дирекција за воде

Србија	Дирекција за унутрашње пловне путеве 'Пловпут'
Словачка	Министарство животне средине / Одељење за воде
Украјина	Министарство саобраћаја и комуникација
Украјина	Министарство спољних послова / Одељење за економску сарадњу
Украјина	Делта-Пилот
	Централна Европска асоцијација за багеровање (CEDA)
	Дунавска комисија – Секретаријат
	Дунавски форум за животну средину (DEF)
	Дунавска комисија за туризам
	Европска унија тегљача (ЕВУ)
	Европска Федерација за луке унутрашње пловидбе
	Лука Giurgiulesti (Молдавија)
	Европска унутрашња пловидба
	Међународна асоцијација за истраживање Дунава (IAD)
	Међународна комисија за заштиту реке Дунав (ICPDR) - Секретаријат
	Међународна комисија за слив реке Саве (ISRBC) - Секретаријат
	Међународни форум за саобраћај / некадашња Европска конференција министара саобраћаја (ЕСМТ)
	Национални парк Donau Auen
	PIANC
	Иницијатива за кооперацију југоисточне Европе
	Пакт за стабилност за југоисточну Европу
	TINA Бечке саобраћајне стратегије д.о.о. / Коридор VII
	ТРАПЕС (Tractabel Пројекат – менаџери, инжењери и консултанти)
	Karlsruhe Универзитет, Институт за инжењеринг водне околине

---

	Универзитет за природне изворе и примењене науке (ВоКи), Беч
	WWF Немачка
	WWF Међународни дунавско-карпатски програм / Одељење за воде