
Zajednička izjava o vodećim principima za razvoj unutarnje plovidbe i zaštite okoliša u slivu rijeke Dunav

1 Uvod

Cilj ove Zajedničke izjave je pružiti smjernice donosiocima odluka koji se bave pitanjima prijevoza unutarnjim vodama (IWT) i ekološke održivosti, kao i onima koji se bave upravljanjem vodama, i u svom radu pripremaju relevantne planove, programe i projekte u oblasti okoliša i plovidbe.

Proces nastanka Zajedničke izjave pokrenut je od strane Međunarodne komisije za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR), Dunavske komisije (DC) i Međunarodne komisije za sliv rijeke Save (ISRBC)¹.

Zajednička izjava nastala je 2007. godine u okviru procesa izgradnje intenzivnog, međusektorskog konsenzusa između interesnih grupa koje nose odgovornost i interes za pitanja plovidbe, integriteta riječnog okoliša i upravljanja vodama u slivu rijeke Dunav. Proces se sastojao od tri radionice organizirane za različite interesne grupe i stručnjake, koje su održane u aprilu, junu i oktobru 2007². Tokom procesa, učesnici su izgradili zajedničko mišljenje o zaštiti riječnog okoliša, te potrebnim procesima i uvjetima za obavljanje i razvoj održive unutarnje plovidbe³ (uključujući održavanje postojeće infrastrukture i razvoj novih projekata u plovidbi).

Prekogranični kontekst važan je pri bavljenju hidro-morfološkim promjenama, te potrebama okoliša i plovidbe u slivu rijeke Dunav. Ova Zajednička izjava ima za cilj podržati održiv i ekološki prihvatljiv razvoj i unaprijeđenje plovidbe. To se, prije svega, odnosi na strukturalne intervencije i mjere na rijekama koje služe za prijevoz unutarnjim vodama; ne-strukturalne mjere će se, također, morati poduzeti kako bi se uspješno nadogradio i ekonomski održao prijevoz unutarnjim vodama.

Interesne grupe uključene u razvoj ove Zajedničke izjave naglašavaju da potpuno poštivanje postojećeg pravnog okvira, uključujući sve relevantne zakone o prometu i okolišu (nacionalno zakonodavstvo, direktive EU i međunarodni zahtjevi), predstavlja preduvjet za bilo kakvu aktivnost u Podunavlju.

Načela planiranja i kriteriji ove Zajedničke izjave razvijeni su i dogovoreni u kontekstu situacije za sliv rijeke Dunav, no mogu se koristiti i širom svijeta kao referenca za ostale velike riječne sisteme koji su uporedivi s Dunavom.

¹ Za više informacija posjetite Internet stranice pomenutih komisija: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² Za više informacija pogledajte http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ 'Održiva unutarnja plovidba' podrazumijeva i uključuje sve tri komponente: okoliš, privredu i socijalna pitanja.

2 Razvojna podloga

2.1 Pravna osnova

Pravni okvir za pitanja plovidbe i okoliša u slivu rijeke Dunava uključuje međunarodne konvencije između zemalja, kao i relevantne zakone, politike i akcijske planove EU.

Rad Međunarodne komisije za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR) temelji se na *Konvenciji o zaštiti rijeke Dunav*⁴ kao glavnom pravnom instrumentu za suradnju i prekogranično upravljanje vodama u slivu rijeke Dunav. ICPDR je transnacionalno tijelo koje promovira sporazume i uspostavlja zajedničke prioritete i strategije za poboljšanje stanja Dunava i njegovih pritoka.

Za rijeku Dunav, *Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu* (Beogradska konvencija)⁵ određuje okvir za upravljanje plovidbom između 11 država članica. Konvencija, koja je koordinirana od strane Dunavske komisije, ima za cilj jačanje ekonomskih odnosa u regiji i upućuje na potrebu održavanja plovnosti cijelog Dunava.

Na subregionalnom nivou, zemlje u slivu rijeke Save potpisale su Okvirni sporazum⁶ u cilju razvoja plovidbe i uspostavljanja održivog upravljanja vodama. Ovim aktivnostima koordinira Međunarodna komisija za sliv rijeke Save.

Pored toga, nekoliko politika EU čine pravni okvir za upravljanje vodama i riječnim slivovima u Evropi, s Okvirnom direktivom o vodama EU 2000/60/EC (EU WFD) kao najznačajnijom koja se odnosi na zaštitu površinskih i podzemnih voda. To uključuje i zahtjev za razvoj prvog plana upravljanja riječnim slivom za čitav sliv rijeke Dunav do 2009. godine. Glavni ekološki ciljevi Direktive moraju se postići do 2015. godine putem implementacije programa mjera, koje između ostalog upućuju na hidro-morfološke promjene uzrokovane plovidbom.

Za međunarodne distrikte riječnih slivova, EU WFD zahtijeva koordinaciju međunarodnih planova za upravljanje riječnim slivovima, uključujući i, ako je moguće, ne-članice EU⁷. U distriktu dunavskog riječnog sliva, ICPDR predstavlja platformu za koordiniranje implementacije EU WFD na nivou cijelog sliva između 13 podunavskih zemalja (pogledati Dunavsku deklaraciju⁸).

Mnoge druge direktive, pravila i konvencije o okolišu se dodiruju s EU WFD i trebaju se uzeti u obzir u integraciji sveobuhvatne politike razvoja IWT-a⁹, uključujući Direktive EU o staništima i pticama (Ekološka mreža Natura 2000) i Bernsku konvenciju (Smaragdna mreža).

Evropski akcijski program za promoviranje prijevoza unutarnjim vodama NAIADES postavlja važan okvir za djelovanje, koje uključuje bolju integraciju IWT-a u logistički lanac, poboljšanje izvedbe flote u pogledu ekoloških zahtjeva i upotrebu savremenih informacijskih i komunikacijskih tehnologija (npr. Riječnih informacijskih servisa) za poboljšanje plovidbe. Bitan element Akcijskog programa NAIADES je razvijanje odgovarajuće infrastrukture plovnog puta. Projekti s ciljem poboljšanja plovnog puta i pretovara

⁴ Konvencija o suradnji za zaštitu i održivo korišćenje rijeke Dunav (Konvencija o zaštiti Dunava), Sofija, 1994

⁵ Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, Beograd, 1948

⁶ Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (FASRB), Kranjska Gora, 2002

⁷ EU WFD članovi 3.4 i 3.5.

⁸ Dunavski sliv – Rijeke u srcu Evrope, Beč, 2004

⁹ Ove razne direktive uključuju, na primjer, Direktivu o pticama (79/409/EEC), Direktivu o staništima (92/43/EEC), SEA – Strateška procjena okoliša – Direktivu (2001/42/EC), EIA – Procjena utjecaja na okoliš – Direktiva (85/337/EEC), Direktiva EU o poplavama, nastupajuća Direktiva EU o pomorskoj strategiji, zajednička poljoprivredna politika (*Common Agricultural Policy-CAP*) i Politika jedinstvenosti (*Cohesion Policy*). Relevantne konvencije su Ramsar konvencija, Bernska konvencija, Konvencija o biodiverzitetu, Espoo konvencija i Konvencija o svjetskoj baštini – objašnjenja su data u Prilogu 1.

stoga mogu biti sufinancirani iz budžeta EU. Dunav je dio prioritetnih projekata (br. 18) u okviru Smjernica za trans-evropski transport (TEN-T) i predstavlja centralnu osu prijevoza.

U široj razmjeri, *Evropski sporazum o Glavnim unutarnjim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN)*¹⁰ postavlja smjernice za karakteristike plovnosti unutarnjim plovnim putevima na kojima se odvija međunarodni promet. Ovaj međunarodni sporazum stupio je na snagu u mnogim podunavskim zemljama.

Implementacija i integracija svih relevantnih politika je presudna za odgovarajući razvoj IWT-a i postizanje ekoloških ciljeva u slivu Dunava. To je jedini način na koji se uvjeti u pogledu IWT-a i okoliša mogu poboljšati i zaštititi.

2.2 Sadašnje stanje plovidbe u slivu rijeke Dunav

Trenutna ekonomska situacija

Političke i ekonomske promjene koje se u posljednjih 15 godina događaju u istočnoj i jugoistočnoj Evropi stvorile su dinamičan razvoj privrede u regiji, te izrodile potrebe i perspektive za većim obimom trgovine i prijevoza na Dunavu. Dunavsko područje jedno je od najvažnijih privrednih i kulturnih regija u Evropi sa Dunavom kao glavnom poveznicom i okosnicom prijevoza.

Proširenje EU dovelo je do ogromnog povećanja i jačanja ekonomskih odnosa u Dunavskom koridoru i šire. Uporedo s intenziviranjem trgovine došlo je i do brzog porasta obima prometa. Komercijalni prijevoz duž Dunavskog koridora zabilježio je, u posljednjem desetljeću, rast od više od 100% u gotovo svim podunavskim zemljama, pri čemu je daleko najveći porast registriran u cestovnom tranzitu. Očekuje se da će podunavske zemlje nastaviti s ovakvim dinamičnim privrednim razvojem tokom narednih godina (uz minimalni prosječni rast stope BDP-a od 3-4% godišnje do 2015. godine), a u skladu s time bi mogao rasti i protok prometa.

IWT se, u odnosu na zračni i cestovni promet, smatra ekološki prihvatljivijim i energetski efikasnijim, te stoga može doprinijeti održivom društveno-ekonomskom razvoju regije. Mora se osigurati multimodalno korišćenje raspoloživih mogućnosti prijevoza (cestovni, željeznički i IWT). Transportne politike za promoviranje modalnih pomaka, kao na primjer u Bijelim knjigama za transport EU za 2003. i 2006. godinu, sadrže niz prijedloga za ulaganja u infrastrukturu plovnog puta, uz podršku međunarodnih finansijskih institucija i TEN-T programa EU. Politike modalnih promjena se odražavaju u smjernicama za odabir projekata i imenovanje TEN koordinatora za IWT. Smjernice, također, naglašavaju potrebu da se u potpunosti poštuje zakonodavstvo u oblasti okoliša. Ovakav razvoj događaja ukazuje na hitnost postizanja dogovora oko zajedničkog pristupa razvoju IWT-a i zaštite okoliša.

Razvoj IWT-a

Unutarnja plovidba pruža velike mogućnosti za kretanje tereta na Dunavu i njegovim pritokama umjesto na cestama, na energetski efikasan način (npr. s obzirom na troškove prevezene robe u toni po kilometru). Može doprinijeti smanjenju zagušenja cestovnog prometa na nekim rutama. Intenzivnije korišćenje slobodnih kapaciteta plovnih puteva sliva Dunava može doprinijeti da se izađe na kraj s obimom prometa na način koji je društveno i ekološki prihvatljiv, koristeći prednosti ne-strukturalnih mjera (kao što je inovacija flote), kao i ulaganja u infrastrukturu. Unutarnja plovidba treba učestvovati u budućem rastu prometa održavajući ili šireći svoj trenutni modalni rascjep unutar dunavskog koridora. Predviđanja pokazuju da bi to moglo rezultirati udvostručenjem obima prometa na Dunavu u narednih 10 godina. Učešće plovidbe u ukupnom obimu prometa u Podunavlju trenutno iznosi manje od 10%. Postoji dogovor prema kojem bi 10 podunavskih zemalja trebalo poboljšati okvirne uvjete za unutarnju plovidbu

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

na integralan način, slijedeći ciljeve Evropskog akcijskog programa za promoviranje prijevoza unutarnjim vodama NAIADES.

Klimatske promjene mogu imati utjecaj na daljnji razvoj IWT-a u slivu rijeke Dunav. Kao posljedica toga, upravljanje, planiranje i razvoj plovidbe treba uzeti u obzir pitanje klimatskih promjena. Plovidba može doprinijeti postizanju ciljeva iz oblasti okoliša, kao što su ciljevi iz Kyota za smanjenje emisije gasova sa efektom staklene bašte.

2.3 Sadašnja situacija riječnog okoliša sliva rijeke Dunav

Priroda velikih riječnih sistema

Veliki riječni sistemi kao što je Dunav su vrlo složeni, multi-dimenzionalni, dinamični ekosistemi i, samim time, predstavljaju mnogo više od mreže longitudinalnih kanala. Razumijevanje njihove visoke ekološke složenosti zahtijeva sveobuhvatna osmatranja i upravljanje na nivou sliva – holistički pristup koji zahtijeva Okvirna direktiva o vodama EU.

Rijeka Dunav može se podijeliti u tri glavna dijela – gornji, srednji i donji dio. Svaki dio karakteriziraju različita abiotička (tj. ne-živuća) svojstva, hidro-morfološke strukture i biološke zajednice. Abiotički parametri uključuju gradijent, veličinu zrna, sedimentaciju, turbulenciju, oksigenaciju i temperaturu vode.

"Hidro-morfologija" je fizička karakteristika riječnih struktura, kao što su dno rijeke, riječne obale, veza rijeke s obližnjim krajolicima i njenim uzdužnim kontinuitetom, kao i kontinuitetom staništa. Antropogene strukturalne mjere mogu promijeniti uvjete prirodne podloge riječnih sistema i, na taj način, utjecati na njihov ekološki status. Brojni drugi faktori doprinose kompleksnosti velikih riječnih sistema. Na primjer, prirodni poremećaji (npr. poplave, suše) i prateće varijacije sedimenata su među ključnim elementima koji predstavljaju osnovu za visoko dinamičnu prirodu riječnih krajolika i njihovog biodiverziteta. Riječni ekosistemi mogu imati odnose i procese razmjene sa susjednim ekosistemima (npr. preko pritoka, podzemnih voda i šuma u plavnim područjima). Složene prirodne pokretačke sile i procesi razmjene rezultiraju čestim promjenama uvjeta spajanja, a posebno heterogenih kompleksa staništa. Najvažnija posljedica promjenjivog mozaika riječnih staništa i ekotona je to što prirodne riječne sredine obično imaju iznimno veliki biodiverzitet.

Za razliku od mnogih drugih evropskih rijeka, određeni dijelovi Dunava i njegovih pritoka još uvijek su dom vrlo tipičnim, prirodnim i dinamičnim kompleksima staništa, koji su neophodni za mnoge vrste. Na primjer, oni uključuju prisutnost staništa za mnoge važne i gotovo izumrle vrste, kao što su dunavska jesetra i dunavski losos. Direktiva EU o staništima omogućava državama članicama da odrede takva područja kao zaštićena, kako bi se takva svojstva efikasno zaštitila i obnovila, te kako bi se spriječilo njihovo propadanje.

Utjecaj plovidbe na riječne sisteme

Ljudske aktivnosti i različito korišćenje na razne načine utječu na ekološki i hemijski status velikih riječnih sistema. S ekološkog stajališta, plovidba nije jedini pritisak, aktivnosti kao što su proizvodnja električne energije i regulacija rijeke radi kontrole poplava su, također, veoma bitni. Od presudnog utjecaja su hidrotehničke mjere koje ublažavaju izvornu hidromorfološku situaciju (npr. kretanje vučenog nanosa, morfo-dinamički razvoj mreže kanala, procesi razmjene između rijeka i plavnih područja, režima podzemnih voda) i/ili prirodni sastav ekoloških zajednica (npr. kroz prepreke za vrste riba koje migriraju ili uništavanje obale i staništa korita i mrijestilišta). Uvjeti plovidbe mogu rezultirati stabiliziranim, jednosmjernim, ekološki jedinstvenim riječnim kanalom, kojem nedostaju i prirodne strukture sa svojim blagim gradijentima i povezanost s bliskim plavnim područjima. Pored ostalih hidromorfoloških promjena, to može dovesti do nestajanja određenih vrsta.

U mnogim velikim riječnim sistemima degradacija korita može, također, dovesti do ozbiljnih ekoloških oštećenja. Povećanje pronosa vučenog nanosa na lokalnom nivou i posljedični nizvodni izlaz riječnog materijala, uzrokovano izgradnjom kanala za unaprjeđenje plovidbe i/ili kontrolu poplava, mogu u mnogim slučajevima biti intenzivirani značajnim smanjenjem unosa vučenog nanosa iz uzvodnog slivnog područja (npr. usljed retencije od mjera kontrole poplava i/ili lanaca elektrana). S obzirom da je bočna erozija izvorno isprepletenih ili vijugavih rijeka ograničena stabilizacijom kanala, ovi procesi više ne mogu izbalansirati prirodne agracije i aluvijalna plavna područja. Dakle, s jedne strane radovi na stabilizaciji riječnog korita i bagerovanje mogu eliminirati ekološki važne riječne strukture toka, te dovesti do jedinstvenog akvatičnog okoliša, dok erozija korita nizvodno od radova na stabilizaciji može dovesti do vertikalnog odvajanja i hidrološkog razdvajanja rijeke od njezinih staništa plavnih područja.

Osim hidromorfoloških utjecaja, plovidba također može imati i druge utjecaje na vodni okoliš, kao što su zagađenja, na koje će se ukazati u okviru relevantnih planova za upravljanje riječnim slivom EU WFD i specifičnim projektima (npr. o prikupljanju otpada i otpadnih voda).

S mehaničke tačke gledišta, brodski promet uzrokuje valove, što može poremetiti reprodukciju ribljih staništa, bentoskih beskičmenjaka, ostalih biota kao i vodnih biljaka bez korijena. Brodski motori također mogu uzrokovati neprirodnu suspenziju finih sedimenata, što dovodi do smanjenja svjetlosti potrebne za rast biljaka i algi.

Sadašnje stanje i budući izgled – EU WFD član 5. Izvještaj i Plan upravljanja slivom rijeke Dunav

EU WFD član 5. Izvještaj (Analiza sliva Dunava 2004.) predstavlja prvi korak u prikupljanju nacionalnih i međunarodnih planova upravljanja riječnim slivovima. Što se tiče površinskih voda, ti izvještaji uključuju karakterizaciju prirodnih uvjeta i analizu relevantnih pritisaka/utjecaja kojom se zaključuje koja tijela površinskih voda su *u opasnosti od neispunjavanja* ciljeva koje EU WFD zahtijeva u pogledu okoliša.

Izvještaj o Analizi Dunava, koji je pripremio ICPDR, identificirao je hidromorfološke promjene uzrokovane plovidbom, proizvodnjom električne energije i odbranom od poplava kao jednim od glavnih faktora koji utječu na ekološki integritet sliva rijeke Dunav. Te promjene su dovele do ometanja lateralne povezanosti, uzdužnog kontinuiteta i sveukupne degradacije ekološkog statusa.

Danas je 30% rijeke Dunav zatvoreno i 80% nekadašnjih plavnih područja Dunava je izgubljeno tokom posljednjih 200 godina kroz intenzivno generiranje električne energije, zaštitu od poplava, plovidbu i korišćenje zemljišta.

Plan upravljanja slivom rijeke Dunav će biti završen do kraja 2009. godine i uključivaće Zajednički program mjera, koji će se baviti hidromorfološkim promjenama i utjecajima na stanje voda. Provođenje plana do 2015. godine će imati za cilj postizanje ciljeva u pogledu okoliša i očuvanje istih za sve površinske vode u slivu rijeke Dunav.

3 Uspostavljanje balansa između plovidbe i ekoloških potreba – budući pristup

I IWT i ekološki integritet imaju određene temeljne potrebe koje se moraju ispuniti kako bi im se omogućilo njihovo funkcioniranje. Kako bi se razvila međusobno prihvatljiva rješenja – takve potrebe se prvo moraju jasno definirati. Iz tog razloga su i navedene u nastavku teksta. Međutim, nisu sve potrebe ispunjene u svim slučajevima. Implementacija nove, integralne filozofije planiranja (vidi dolje) bi imala za cilj uspostaviti to pravo i pomoći osigurati održivi razvoj IWT-a u slivu rijeke Dunav i ostvarenje svih potrebnih ekoloških ciljeva.

Brojni su naponi već poduzeti od strane IWT-a u cilju smanjenja utjecaja na integritet vodne ekologije. To uključuje ne-strukturalne mjere za poboljšanje unutarnje plovidbe na Dunavu (npr. razvoj flote, novih tehnologija u brodogradnji, inter-modalne veze, riječni informacijski servisi).

3.1 Potrebe IWT-a

Plovidbom upravljaju razni nacionalni i međunarodni pravni instrumenti¹¹ koji između ostalog osiguravaju sigurnost plovidbe. Kako bi se omogućio ekonomičan i siguran IWT, osnovne potrebe za sve infrastrukturne projekte koji se odnose na IWT su opisane u narednim stavkama:

- *Minimalne dimenzije (dubina i širina) plovnog puta koje su projektirane za pojedine riječne dionice u kontekstu i na osnovu strateškog razumijevanja zahtjeva u pogledu IWT-a na cijelom slivu, uključujući:*
 - *Dubinu i širinu plovnog puta s osvrtnom na kontinuitet raspoloživosti održivih i efikasnih uvjeta za plovidbu*
 - *Radijus zakrivljenosti*
- *Izgradnja i održavanje, npr.:*
 - *Reguliranje niskog vodostaja putem riječnih građevina (npr. napera)*
 - *Bagerovanje i nasipavanje materijala*
- *Infrastruktura koja se postavlja uzimajući u obzir relevantne fizičke i ostale faktore (npr. blizina tržištu i povezanost sa širom transportnom mrežom)*

3.2 Potrebe ekološkog integriteta

Integritet riječnog okoliša se u EU regulira brojnim pravnim instrumentima (navedeni gore). Ukupno ostvarenje zahtjeva EU WFD i politika povezivanja je od najvećeg značaja, što zahtijeva postizanje "dobrog ekološkog statusa", ili u slučaju jako modificiranih i vještačkih vodnih tijela "dobar ekološki potencijal", kao i odsustvo degradacije statusa voda.

Za očuvanje/zaštitu ekološkog integriteta rijeke Dunav, temeljne potrebe su:

- *zaštićeni/očuvani prirodni ili ekološki visokovrijedni riječni krajolici, riječne dionice i vodne populacije,*
- *obnavljanje modificiranih riječnih dionica i njihovih obližnjih krajolika,*
- *dinamičan i specifičan okoliš kanala i plavnog područja (u vezi struktura vodotoka, obala, bočnih rukavaca i plavnih područja) koji podržava dinamičnu ravnotežu i odgovarajuće uvjete povezivanja,*

¹¹ Pogledati Poglavlje 2.1 i Prilog 1

-
- *nesmetana uzdužna i poprečna migracija svih vrsta riba i drugih vodnih vrsta kako bi se osigurao njihov prirodni i samoodrživi razvoj, i*
 - *uravnotežen proračun nanosa.*

Ove potrebe trebaju biti dostavljene putem integralnih koncepata i planova zasnovanih na karakterizaciji/tipologiji ekosistema Dunava i procesno orijentiranom "Leitbild" pristupu (korišćenje referentnog stanja/vizionarskih smjernica, što uključuje vodne, polu-vodne i kopnene biološke zajednice). Nadalje, jedinstveno praćenje cijelog sliva se zahtijeva na temelju postojećih nacionalnih programa praćenja usuglašenih s WFD.

3.3 Nova filozofija integralnog planiranja za zajednički pristup

Kako bi se poboljšala unutarnja plovidba i zaštita riječnog sistema u slivu Dunava, za uspjeh je neophodna zajednička filozofija planiranja. Preduvjet za buduće planiranje za ekološki održiv prijevoz unutarnjim vodama (IWT) je zajednički jezik u svim disciplinama, razumijevanje položaja "druge" strane i kultura vođenja komunikacije i rasprave. Kako bi se zagarantirao interdisciplinarni pristup i šire prihvaćanje tekućeg i budućeg procesa planiranja od samog početka trebaju se uključiti ministarstva nadležna za okoliš, upravljanje vodama i transport, naučnici i stručnjaci za hidro-inženjering, plovidbu, ekologiju, prostorno planiranje, turizam i ekonomiju, kao i predstavnici drugih interesnih grupa, kao što su ekološke nevladine organizacije i relevantni predstavnici privatnog sektora.

Postojeći problemi, potrebe i ciljevi i za plovidbu i za ekološki integritet trebaju se jasno identificirati na nivou definiranih planiranih regija i riječnih dionica, kao i u odnosu na određene postojeće i buduće projekte u plovidbi. Nadalje, relevantne mjere za ublažavanje utjecaja ili obnovu okoliša se trebaju predložiti kako bi se spriječilo pogoršanje ekološkog statusa i osiguralo postizanje ciljeva u pogledu okoliša. I pritisci i mjere se trebaju identificirati putem zajedničkog dogovora. Ovaj cilj bi se trebao postići u okviru interdisciplinarnog procesa. Trebaju se identificirati mogućnosti poboljšanja stanja okoliša i plovidbe kroz zajednički pristup projektima. Postoje neki poznati primjeri projekata kao što su planski pristup koji je korišćen u sklopu Integralnog hidrotehničkog projekta na Dunavu, istočno od Beča. Ovakav opći pristup bi se trebao replicirati, čak i ako ovaj projekt ne predstavlja najbolju praksu u svim aspektima SEA procedura.

4 Preporuke

4.1 Integralni planski pristup za sliv rijeke Dunav

Da bi se postigao "dobar ekološki status" ili "dobar ekološki potencijal" za sve površinske vode i da bi se spriječilo pogoršanje ekološkog statusa - u skladu sa zahtjevima EU WFD – hitno je potrebna integralna filozofija planiranja. Riječni krajolici za višenamjensko korišćenje bi trebali biti cilj (uključujući, na primjer, osiguravanje staništa za faunu i floru, zaštitu od poplava, unutarnju plovidbu, ribarstvo, turizam). Razmišljanje o cjelokupnom slivu i prekogranična suradnja predstavljaju izazove koji pozivaju na multidisciplinarno planiranje i proces donošenja odluka.

Aktivnosti na poboljšanju trenutne situacije se trebaju promatrati i iz perspektive IWT-a i ekološkog integriteta, a posebno se treba fokusirati na sljedeća područja:

- *Dijelove rijeke koji zahtijevaju razvoj plovnog puta i s njima povezane utjecaje na posebne ekološke kvalitete i status voda.*
- *Dijelove rijeke koji zahtijevaju ekološku očuvanost/ obnovu i s njima povezane utjecaje na plovnost.*

Zbog činjenice da IWT planovi i projekti imaju implikacije za okoliš, postoji potreba za izvođenjem procjene okoliša prije donošenja odluka. Ovo se zahtijeva prema Strateškoj direktivi o okolišu (SEA) (2001/42/EC) za određivanje planova, programa i politika kao i Direktivi o procjeni utjecaja na okoliš (EIA) (85/337/EEC) za određivanje projekata. U okviru ovih procedura, javnost može davati svoje mišljenje, a rezultati istih se uzimaju u obzir u proceduri odobravanja projekata¹². Kultura integralnog planiranja projekata u oblasti plovidbe i poboljšanja okoliša je neophodna kako bi se minimalizirali pravni troškovi, kašnjenja, a ponekad i nestabilan ishod.

4.2 Principi integralnog planiranja

U cilju provođenja pristupa integralnog planiranja za sve planove i projekte, sve uključene strane se trebaju dogovoriti o zajedničkim principima planiranja što vodi do prihvatljivih rješenja za ekološki integritet, kao i plovidbu. Takvi principi planiranja trebaju se primijeniti na svaki projekt u slivu rijeke Dunav i uključivati barem sljedeće korake, ali kao prvi i najvažniji, zajedničko planiranje projekata koji traže poboljšanja i okoliša i plovidbe, kao ključne u ubrzavanju procesa:

- *Uspostaviti interdisciplinarne timove za planiranje koji uključuju ključne zainteresirane strane, uključujući ministarstva nadležna za prijevoz, vodoprivredu i okoliš, uprave za plovne puteve, predstavnike zaštićenih područja, lokalnih vlasti, nevladinih organizacija, turizma, naučnih institucijama i neovisnih (međunarodnih) stručnjaka.*
- *Definirati zajedničke ciljeve planiranja.*
- *Uspostaviti transparentan proces planiranja (informiranje/učestvovanje) na temelju sveobuhvatnih podataka i uključujući i mjerila zaštite okoliša i važeće standarde koje se zahtijevaju prema Strateškoj procjeni okoliša (SEA – za kvalificiranje planova, programa i politika), i za Procjenu utjecaja na okoliš (EIA – za projekte).*
- *Osigurati uporedivost alternativa i ocijeniti izvedivost plana (uključujući troškove i koristi) i/ili projekta (uključujući odraz trenutnog stanja, alternative i ne-strukturalne mjere, kao i troškove zaštite okoliša i resursa).*
- *Procijeniti da li IWT projekat ima utjecaj na cijeli sliv/prekogranični utjecaj.*

¹² Više detalja o direktivama, i smjernicama o implementaciji Evropske komisije je dostupno na Internet stranici <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

- Informirati i konsultirati se s međunarodnim riječnim komisijama u slivu rijeke Dunav (ICPDR, Dunavska komisija, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save) prije donošenja odluke o novim dešavanjima, kao i zemlje u kojima bi također moglo doći do određenih utjecaja.
- Poštivanje Plana upravljanja slivom rijeke Dunav iz 2009. godine, uključujući njegov Zajednički program mjera, te relevantne nacionalne planove upravljanja riječnim slivom i programe mjera kao osnovu za integralno planiranje i provođenje infrastrukturnih projekata u IWT-u, a istovremeno poštivati već postojeće pravne zahtjeve u oblasti okoliša.
- Definirati i osigurati preduvjete i ciljeve IWT-a, kao i ekološki integritet rijeka/plavnih područja, nakon čega slijedi razmatranje potrebe za sprječavanjem propadanja, moguće mjere za ublažavanje utjecaja i/ili mjere obnove kako bi se postigli svi ekološki zahtjevi.
- Osigurati da ne postoje tehnički održiva, ekološki bolja i ne disproportionalno skupa alternativna sredstva za postizanje postavljenog cilja, u skladu sa zahtjevima iz člana 4.(7) EU WFD.
- Nastojati izbjeći ili, ako to nije moguće, minimalizirati utjecaje strukturalnih/hidrotehničkih intervencija u riječnom sistemu kroz ublažavanje i/ili obnovu, dajući prednost reverzibilnim intervencijama.
- Osigurati da se, pri planiranju projekata u oblasti plovidbe, uzme u obzir pitanje klimatskih promjena i njihovih efekata.
- Korišćenje mjera najboljih praksi za poboljšanje plovidbe¹³.
- Provesti prioritetsnu listu mogućih mjera kako bi se osigurao najbolji mogući razvojni efekat u pogledu okoliša i plovidbe, i korišćenje finansijskih sredstava.
- Osigurati fleksibilne uvjete financiranja za projekte kako bi se omogućilo integralno planiranje (uključujući i učešće svih interesnih grupa) i prilagodljivo provođenje, kao i nadzor.
- Nadgledati učinke i mjere i – ako je relevantno – prilagoditi ih (Primjeri mogućih mjera su navedeni u Prilogu 2).

4.3 Hidrotehnički kriteriji

Za provođenje gore navedenih principa planiranja treba primijeniti sljedeće kriterije u fazi planiranja projekata u oblasti plovidbe:

- Koristiti pristup u ovisnosti od slučaja do slučaja koji uzima u obzir i ekološke zahtjeve za riječne dionice i cijeli sliv, kao i strateške zahtjeve IWT-a na nivou cijeloga sliva¹⁴ pri odlučivanju o odgovarajućoj širini i dubini plovnog puta,
- 'Raditi s prirodom' gdje god je to moguće putem provođenja mjera u skladu sa zadanim prirodnim riječnim-morfološkim procesima slijedeći načelo minimalne ili privremene inženjerske intervencije,
- Integralno projektiranje regulacijskih objekata, uvažavajući hidrotehničke, morfološke i ekološke kriterije,
- Implementacija mjera u prilagodljivom obliku (npr. stabilizacija riječnog korita granulometrijskim poboljšanjem, regulacija niskog vodostaja naperima),
- Optimalno korišćenje potencijala restoracije rijeke (npr. restoracija riječnih obala) i povezivanje bočnih kanala,
- Osigurati da se vodostaj kod poplava ne pogoršava i, što bi bilo idealno, da se smanji.

¹³ Za najbolje prakse u pogledu strukturalnih mjera pogledati akcijski dokument EU WFD i Dokumente o Hidromorfoloških tehničkim studijama i Studije slučaja: Dobre prakse u upravljanju ekološkim utjecajima hidroelektrana, radova na zaštiti od poplava i radova projektiranih za unaprjeđenje plovidbe prema EU WFD; primjeri najboljih praksi, koji će se razviti u okviru Plana upravljanja slivom rijeke Dunav ICPDR-a; najbolje prakse za integralne planske pristupe kao što je 'Integralni hidrotehnički projekat na Dunavu, istočno od Beča'.

¹⁴ Također pogledati Poglavlje 2.1 (pravno stanje) i Poglavlja 3.1 i 3.2 (potrebe IWT-a i ekološki integritet).

5 Prateći zadaci

ICPDR, Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save traže odobrenje Zajedničke izjave do kraja januara 2008. godine.

ICPDR, Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save će do sredine 2008. godine organizirati radionicu na temu kako osigurati primjenu, praćenje i procjenu Zajedničke izjave.

Sve organizacije uključene u ovaj proces osiguraće podršku, promociju i korišćenje Zajedničke izjave.

Dunavska komisija će organizirati posebnu radionicu do kraja 2008. godine o ekološki prihvatljivom razvoju rijeke i tehnikama održavanja za potrebe uprava za plovne puteve i tijela nadležnih za plovidbu u slivu Dunava.

ICPDR, Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, uključujući relevantne interesne grupe, sastajće se na godišnjoj osnovi kako bi razmatrali određena dešavanja u oblasti plovidbe i okoliša i kako bi istakli dobre prakse u projektima održavanja rijeke.

EBU i PIANC će raspravljati o vođenju aktivnosti na procjeni potencijala nestrukturalnih mjera za unaprijeđenje IWT-a u slivu rijeke Dunav u okviru odgovarajućeg foruma.

ICPDR će sazvati sastanak ministarstava nadležnih za prijevoz unutarnjim vodama, vodoprivredu, okoliš i uprave za plovne puteve kako bi osigurao podatke za Program koji se zahtjeva u skladu s EU WFD na nacionalnom nivou, nivou podslivova i sliva rijeke Dunav, uključujući razmjenu informacija s relevantnim interesnim grupama.

Projekti koji se trenutno provode ili se konkretno planiraju (vidi Prilog 3) trebali bi primjenjivati principe navedene u ovoj Zajedničkoj izjavi. Nadležna tijela i/ili zemlje trebaju izvijestiti ICPDR, Dunavsku komisiju i Međunarodnu komisiju za sliv rijeke Save o napretku i razvoju ovog procesa implementacije.

Učesnici u ovom procesu će osigurati razvoj, promociju i integraciju naučnih istraživanja o biodiverzitetu, efekte hidrotehničkih mjera na ekološki integritet/obnovu sistema riječnih plavnih područja, te klimatske promjene.

Pokretač(i) novih projekata će osigurati najbolje moguće iskorišćavanje relevantnih EU i drugih međunarodnih mogućnosti financiranja (R&D, TEN-T, LIFE, Strukturni fondovi (ERDF), kohezijski fondovi, ENPI, itd.) kako bi se zagantiralo potpuno provođenje zahtjeva u pogledu okoliša i transporta. O korišćenju nekih od tih sredstava u velikoj mjeri odlučuju vlade zemalja.

6 Prilozi

1. *Pravni temelj*
2. *Primjeri mogućih mjera*
3. *Lista tekućih IWT projekata – treba se redovno ažurirati*
4. *Lista organizacija učesnika*

Značajni dokumenti o kojima se nije moglo raspravljati tokom procesa:

- *Lista uskih grla u IWT-u*
- *Lista osjetljivih riječnih dionica*

PRILOG 1: Pravni temelj

Beogradska konvencija (<http://www.danubecom-intern.org>)

Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu potpisana u Beogradu 18. avgusta 1948. godine je međunarodni pravni instrument koji regulira plovidbu na Dunavu. 'Beogradska konvencija' omogućuje slobodnu plovidbu Dunavom, u skladu s interesima i suverenim pravima ugovornih strana Konvencije, ciljajući time na jačanje ekonomskih i kulturnih odnosa među njima i s drugim narodima.

Prema Konvenciji, 11 zemalja članica Austrija, Bugarska, Hrvatska, Njemačka, Mađarska, Moldavija, Slovačka, Rumunija, Rusija, Ukrajina, Srbija obvezuju se održavati svoje dijelove Dunava u plovnom stanju za riječna plovila i, na odgovarajućim dijelovima, za pomorska plovila, te se obvezuju izvršavati radove potrebne za održavanje i poboljšanje uvjeta plovidbe, i ne sprječavati ili ometati plovidbu na plovnicima Dunava.

Dunavska komisija je od 1954. godine smještena je u Budimpešti. Sastoji se od predstavnika država članica, a utvrđena je kako bi nadzirala provođenje Konvencije i izvršavala razne druge zadatke u cilju osiguranja odgovarajućih uvjeta za prijevoz na Dunavu. Istorijski gledano, seže do Pariskih konferencija iz 1856. i 1921. godine, koje su po prvi put uspostavile međunarodni režim radi osiguranja slobodne plovidbe Dunavom.

Primarni zadaci koje ulaze u nadležnosti Komisije uključuju:

- nadzor implementacije odredbi Konvencije;
- priprema općeg plana glavnih radova navedenih u interesima plovidbe na temelju prijedloga i projekata predstavljenih od strane država članica i posebnih riječnih uprava, te izrada procjene troškova takvih radova;
- savjetovanja sa, i davanja preporuka državama članicama u pogledu izvršenja gore navedenih radova, s obzirom na tehničke i ekonomske interese, planove i mogućnosti pojedinih država.

Dunavska komisija aktivno radi kako bi ispunila *Deklaraciju o evropskim unutaršnjim plovnicima i prometu* usvojenu na ministarskoj konferenciji o najaktuelnijim pitanjima evropskog prijevoza unutaršnjim vodama (Budimpešta, 11. septembra 1991. godine), kao i *Deklaraciju Roterdamske konferencije o ubrzavanju pan-evropske suradnje prema slobodnom i jakom prijevozu unutaršnjim vodama* 5-6. septembra 2001. godine.

Drugo relevantno pitanje u ovom kontekstu je usklađivanje tehničkih propisa, pravila i standarda, kao i pravnih odredaba koje su na snazi na Dunavu, na Rajni, u okviru Evropske unije, kao i onih koje je donijela ECE UNO, s ciljem stvaranja jedinstvenog Pan-evropskog sistema unutarnje plovidbe koji se sastoji od organizacijskih struktura koje mogu zadovoljiti sadašnje uvjete.

Konvencija o zaštiti rijeke Dunav (www.icpdr.org)

Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj upotrebi rijeke Dunav (Konvencija o zaštiti rijeke Dunav) čini cjelokupni pravni instrument za suradnju i prekogranično upravljanje vodama u slivu rijeke Dunav.

Konvencija je potpisana 29. juna 1994. godine, u Sofiji, Bugarskoj, od strane jedanaest dunavskih priobalnih zemalja - Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Njemačka, Mađarska, Moldavija, Rumunija, Slovačka, Slovenija i Ukrajina - i Evropska zajednica, a stupila je na snagu u oktobru 1998. godine, kada ju je ratificiralo devet potpisnica.

Osnovni cilj Konvencije o zaštiti rijeke Dunav (DRPC) jeste osigurati da se površinskim i podzemnim vodama u slivu rijeke Dunav upravlja i koristi održivo i pravedno. To uključuje:

- očuvanje, unaprjeđenje i racionalno korišćenje površinskih i podzemnih voda
- preventivne mjere za kontrolu opasnosti koje potječu od nezgoda koje uključuju poplave, led ili opasne materije
- mjere za smanjenje ulaska zagađenja koje potiče iz sliva rijeke Dunav u Crno more.

Potpisnice DRPC-a dogovorile su suradnju na temeljnim pitanjima upravljanja vodama uz uzimanje "svih odgovarajućih pravnih, administrativnih i tehničkih mjera kako bi barem održavale, a gdje je moguće i poboljšale sadašnju kvalitetu voda i uvjeta okoliša Dunava i voda u slivnom području, te spriječile i smanjile, koliko god je to moguće, štetne utjecaje i promjene koje se pojavljuju ili će vjerojatno biti uzrokovane".

Međunarodna komisija za zaštitu Dunava (ICPDR) je transnacionalno tijelo, koje je osnovano u svrhu provođenja DRPC-a. ICPDR formalno čine delegacije svih ugovornih strana Konvencije o zaštiti rijeke Dunav, ali je također uspostavio okvir za pridruživanje i drugih organizacija.

Danas nacionalni delegati, predstavnici najviših ministarskih nivoa, tehnički stručnjaci i pripadnici civilnog društva i naučne zajednice surađuju u ICPDR-u kako bi se osiguralo održivo i pravedno korišćenje voda u slivu rijeke Dunav.

Od svog osnivanja 1998. godine, ICPDR je uspješno promovirao politiku dogovora te postavljanje zajedničkih prioriteta i strategija za poboljšanje stanja rijeke Dunav i njegovih pritoka.

To uključuje unaprjeđenje alata koji se koriste za upravljanje pitanjima okoliša u slivu Dunava, kao što su

- Sistem za alarmiranje u slučaju akcidenata,
- Transnacionalna mreža za kontrolu kvaliteta voda, i
- informacijski sistem za Dunav (Danubis).

Ciljevi ICPDR-a su:

- Očuvanje vodnih resursa Dunava za buduće generacije
- Prirodno uravnotežene vode bez viška nutrijenata
- Nepostojanje rizika od toksičnih hemikalija
- Zdrave i održive riječne sisteme
- Poplave bez popratnih šteta.

Podršku radu ICPDR-a pruža Sekretarijat sa sjedištem u Beču, Austriji.

Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (<http://www.savacommission.org>)

Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (FASRB) potpisale su pribrežne zemlje (Republika Slovenija, Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Savezna Republika Jugoslavija) u Kranjskoj Gori (Slovenija) 3. decembra 2002. godine, nakon uspješnog završetka pregovora vođenih pod "pokroviteljstvom" Pakta za stabilnost za jugoistočnu Evropu.

Sporazum je stupio na snagu 29. decembra 2004. godine. U skladu s istim, u Zagrebu je u junu 2005. godine osnovana *Međunarodna komisija za sliv rijeke Save* - Savska komisija. SK je osnovana u svrhu provođenja Okvirnog sporazuma, i ostvarivanja zajednički dogovorenih ciljeva:

- uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe na rijeci Savi i njenim plovnim pritokama;
- uspostavljanje održivog upravljanja vodama;
- poduzimanje mjera za sprječavanje ili ograničavanje opasnosti, kao i eliminaciju štetnih utjecaja poplava, leda, suša i nezgoda koje uključuju tvari koje imaju negativan utjecaj na vode.

Sporazum je također definirao opće principe o aktivnostima strana, koje bi surađivale na osnovi suverene jednakosti, teritorijalnog integriteta, zajedničke koristi i dobre volje, putem međusobnog poštivanja nacionalnih zakona, institucija i organizacija, te djelujući u skladu s EU WFD.

Sporazum predviđa suradnju i razmjenu podataka između strana u pogledu vodnog režima rijeke Save, režima plovidbe, propisa, organizacijske strukture, te administrativne i tehničke prakse. Također predviđa neophodnu suradnju s međunarodnim organizacijama (ICPDR, Dunavska komisija, UN/ECE i institucije EU). Strane će primjenjivati princip razumnog i pravednog korišćenja i podjele resursa sliva rijeke Save u svim aktivnostima. Reguliraće sva pitanja o provođenju mjera za osiguranje jedinstvenog vodnog režima i eliminiranje ili smanjenje prekograničnog utjecaja na vode drugih strana prema sporazumu.

Plovidba rijekom Savom je slobodna za trgovačka plovila svih država, što je identično propisu za konvenciju o plovidbi Dunavom. Trgovačka plovila imaju pravo na besplatan ulazak u luke na dijelovima plovnog puta rijeke Save od Siska do ušća u Dunav, kao i na svim plovnim dijelovima pritoka rijeke Save. Strane će poduzeti mjere za održavanje plovnih puteva na svom teritoriju u plovnom stanju, kao i poduzeti mjere za poboljšanje uvjeta plovidbe, i neće sprječavati ili ometati plovidbu.

Strane će pripremati zajedničke planove za upravljanje vodnim resursima na prijedlog Savske komisije.

Funkcije Savske komisije su:

- donošenje odluka s ciljem osiguranja sigurnosti plovidbe, odluka o uvjetima financiranja izgradnje plovnih puteva i njihovog održavanja, odluka o svom radu, budžetu i aktivnostima;
- donošenje preporuka o svim drugim pitanjima koja se odnose na provođenje FASRB-a.

Savska komisija osnovala je svoj Sekretarijat u Zagrebu u januaru 2006. godine.

Relevantne Direktive EU

EU direktiva o vodama 2000/60/EC (EU WFD) najznačajnija je što se tiče zaštite površinskih i podzemnih voda. To uključuje obvezu izrade prvog plana upravljanja riječnim slivom za čitav sliv rijeke Dunav do 2009. godine. Tim procesom, koji uključuje 13 zemalja Podunavlja među kojima ima i onih koje nisu članice EU, koordinira ICPDR. Prvi korak - kompilacija Analize sliva Dunava 2004 - već je završen. Do 2015. godine moraju se postići glavni ciljevi Direktive u pogledu okoliša, a to su - između ostalog - *dobro ekološko* i *dobro hemijsko stanje* površinskih vodnih tijela u cjelini ili *dobar ekološki potencijal* i *dobro hemijsko stanje* za posebne slučajeve kod značajno modificiranih i vještačkih vodnih tijela. Ovi ciljevi će se ostvariti primjenom programa mjera, koji, između ostalog, navodi hidromorfološke promjene uzrokovane navigacijom.

Za više informacija pogledati: http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html

Direktiva o pticama 1979 (79/409/EEC) identificirala je 181 ugroženu vrstu i podvrstu za koje države članice trebaju odrediti posebna zaštićena područja.

Pogledati http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm

Direktiva o staništima 1992 (92/43/EEC) ima za cilj zaštititi životinjske vrste i njihova staništa. Svaka država članica dužna je identificirati mjesta od evropskog značaja i imati poseban plan upravljanja kako bi ih zaštitila, kombinirajući dugoročno očuvanje s ekonomskim i društvenim aktivnostima, kao dio strategije

održivog razvoja. Ta područja, zajedno s onima iz Direktive o pticama, čine mrežu Natura 2000 - kamen temeljac politike Evropske unije o zaštiti prirode.

Pogledati http://ec.europa.eu/comm/environment/nature_biodiversity/index_en.htm

"Direktiva SEA", Direktiva 2001/42/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 27. juna 2001. godine o procjeni efekata pojedinih planova i programa na okoliš (strateška procjena okoliša).

Svrha Direktive SEA ("Strateške procjene okoliša") je osigurati da se posljedice pojedinih planova i programa na okoliš identificiraju i ocijene tokom njihove pripreme i prije njihovog usvajanja. Javnost i sva uključena nadležna tijela mogu dati svoje mišljenje i svi rezultati su integrirani i uzimaju se u obzir tokom postupka planiranja. SEA će doprinijeti transparentnijem planiranju putem uključivanja javnosti i integriranjem ekoloških razmatranja.

Daljnje pojedinosti o Direktivi, o smjernicama Komisije o primjeni Direktive 2001/42/EC, i EIA direktivi (vidi dolje) dostupni su na <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>

"EIA direktiva", Direktiva 85/337/EEZ (procjena utjecaja na okoliš) osigurava identifikaciju i procjenu ekoloških posljedica projekata prije odobravanja istih. EIA Direktiva implicira koje kategorije projekta podliježu procjeni utjecaja na okoliš, koji se postupak treba primijeniti i sadržaj procjene.

Relevantne međunarodne konvencije o okolišu

Bernska konvencija (http://www.coe.int/t/e/cultural_cooperation/environment/nature_and_biological_diversity/Nature_protection/index.asp#TopOfPage)

Konvencija o zaštiti evropskih divljih vrsta i prirodnih staništa usvojena u Bernu 19. septembra 1979. godine stupila je na snagu 1. juna 1982. Potpisalo ju je 39 članica Vijeća Evrope, zajedno s Evropskom unijom (Bosna i Hercegovina nije potpisnica, već ima status promatrača). Svrha Konvencije je promocija suradnje između država potpisnica kako bi se očuvala divlja flora i fauna i njihova prirodna staništa, te zaštita ugroženih migratornih vrsta.

Države poduzimaju odgovarajuće zakonske i administrativne mjere za zaštitu vrsta divlje flore navedenih u Dodatku I (Konvencija zabranjuje njihovo namjerno branje, skupljanje, rezanje ili iskorjenjivanje). Odgovarajuće zakonodavne i administrativne mjere se također moraju usvojiti kako bi se očuvala vrste divlje faune, navedene u Dodatku II; između ostalog, zabranjeno je namjerno oštećivati ili uništavati mjesta za uzgoj ili odmor, ili namjerno uznemiravati divlju faunu, posebno tokom perioda uzgoja i hibernacije. Konvencija je 1998. godine dovela do stvaranja *Smaragdne mreže područja od interesa posebne zaštite* (ASCIs) na teritoriji strana, koja djeluje uz program EU *Natura 2000*, a zapravo predstavlja njezin produžetak na zemlje nečlanice EU.

Konvencija o biodiverzitetu (<http://www.cbd.int>)

Konvencija o biodiverzitetu potpisana je 1992. godine; ratificiralo ju je 196 zemalja širom svijeta - uključujući Evropsku uniju, kao i sve ugovorne strane ICPDR-a (i Crna Gora). Cilj Konvencije je očuvati biodiverzitet, osigurati održivo korišćenje njegovih komponenti, te pravednu i jednaku diobu koristi koje proizilaze iz korišćenja genetskih resursa.

U aprilu 2002. godine, strane Konvencije obvezale su se da će do 2010. godine postići znatno smanjenje sadašnje stope gubitka biodiverziteta na globalnom, regionalnom i nacionalnom nivou kao doprinos za ublažavanje siromaštva i za dobrobit cjelokupnog života na Zemlji, poznatijeg kao *Cilj biodiverziteta 2010*. Ovaj cilj kasnije je potvrđen od strane Svjetskog samita o održivom razvoju i Opće skupštine Ujedinjenih naroda, i registriran je u okviru Milenijskih razvojnih ciljeva.

Ramsar konvencija (<http://www.ramsar.org>)

Konvencija o močvarama, potpisana u Ramsaru, Iran, 1971. godine i na snazi od 1975. godine, predstavlja međuvladin sporazum koji pruža okvir za nacionalno djelovanje i međunarodnu suradnju za očuvanje i mudro korišćenje močvarnih staništa i njihovih resursa. To je najstariji međunarodni sporazum na svijetu o očuvanju, s ciljem održivog korišćenja močvarnih staništa za čovječanstvo, bez remećenja prirodnih svojstava ekosistema.

Trenutno je 156 ugovornih strana Konvencije, sa 1.676 močvarnih lokaliteta, od ukupno 150 miliona hektara, određenih za uključivanje u Ramsarski popis močvara od međunarodnog značaja.

Ovaj popis, obično nazivan *Ramsar područja*, ne samo da priznaje svjetski najvažnija močvarna područja, nego predstavlja i djelotvoran alat za pomoć zemljama u ispunjavanju ciljeva održivosti. Oko 80 močvara u slivu rijeke Dunav uključeno je u popis Ramsar područja.

Espoo konvencija (<http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>)

Konvencija o procjeni utjecaja na okoliš u prekograničnom kontekstu je UNECE konvencija potpisana u Espoo-u, Finska, 1991. godine, a stupila je na snagu 1997. godine. Konvencija uspostavlja obveze strana o vršenju procjene utjecaja na okoliš pojedinih aktivnosti u ranoj fazi planiranja. Također, propisuje opću obvezu država da se međusobno obavještavaju i konsultiraju o svim velikim projektima koji se razmatraju koji mogu imati značajan štetan utjecaj na okoliš preko granica.

Protokol o strateškoj procjeni okoliša (Kijev, 2003. godine) proširiće Espoo konvenciju time što će osigurati da pojedine strane integriraju procjenu okoliša u svoje planove i programe u najranijim fazama - na taj način pomažu postaviti temelje za održivi razvoj. Protokol, također, predviđa opsežno učešće javnosti u vladinom procesu donošenja odluka.

Konvencija o svjetskoj baštini (<http://whc.unesco.org>)

Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine usvojena je od strane UNESCO-a 1972. godine, koju je od tada ratificiralo 184 država strana.

Područje pod zaštitom UNESCO-a specifično je područje (kao što su šume, planine, jezera, pustinja, spomenik, zgrada, kompleks ili grad) koji je nominiran i potvrđen za uvrštavanje na listu koju održava međunarodni Program svjetske baštine kojim upravlja Vijeće za svjetsku baštinu UNESCO-a. Od 2007. godine, ukupno 851 kulturnih, prirodnih i mješovitih područja navedeno je u 142 države strane. Svako područje svjetske baštine u vlasništvu je države na čijoj se teritoriji nalazi, no zaštita i očuvanje tih područja dužnost je svih zemalja svjetske baštine. Jedno od područja svjetske baštine u Dunavskom slivu je delta Dunava.

Relevantni međunarodni ugovori i programi u oblasti plovidbe

Evropski sporazum o glavnim unutarnjim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN) (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

Ovaj sporazum usvojen je 1996. godine u Ženevi i stupio je na snagu 1999. godine; do sada ga je potpisalo 17 strana, a ratificiralo njih 13. Cilj AGN-a je utvrditi jedinstvene tehničke i operativne parametre za izgradnju, modernizaciju, obnovu i funkcioniranje plovnih puteva predodređenih za međunarodni riječni promet.

AGN uspostavlja međunarodno dogovorenu evropsku mrežu unutarnjih plovnih puteva i luka, kao i jedinstvenu infrastrukturu i operativne parametre kojima bi oni trebali odgovarati. Geografski obim E mreže plovnih puteva, koja se sastoji od plovnih rijeka, kanala i priobalnih ruta proteže se od Atlantika do Urala, povezuje 37 zemalja i seže van evropske regije. Ulaskom u AGN, vlade se obvezuju na razvoj i izgradnju njihovih unutarnjih plovnih puteva i luka od međunarodnog značaja u skladu s jedinstvenim uvjetima dogovorenim u okviru njihovih investicijskih programa.

Ugovor ističe važnost prometa unutarnjim vodama koji, u poređenju s drugim načinima unutarnjeg prijevoza, predstavlja ekonomske i ekološke prednosti i stoga može doprinijeti smanjenju zagušenja prometa, prometnih nesreća i negativnih utjecaja na okoliš u panevropskom transportnom sistemu.

NAIADES

Saopćenje Evropske komisije „NAIADES“ o *promociji prijevoza unutarnjim vodama* uključuje *Integralni akcijski program* za razvoj ove vrste prijevoza. Akcijski program se fokusira na pet strateških i podjednako važnih područja, i to na stvaranje povoljnih uvjeta za usluge i nova tržišta, modernizaciju flote, a posebno njene mogućnosti u pogledu zaštite okoliša, poslove i vještine, te na promociju Prijevoza unutarnjim plovnim putevima kao uspješnom poslovnom partneru.

Dio V. Akcijskog programa se odnosi na infrastrukturu plovnog puta. *Između ostalog*, predlaže da se treba pokrenuti Evropski razvojni plan za poboljšanje i održavanje infrastrukture plovnog puta i objekata za prekrcaj kako bi transevropski riječni prijevoz učinili efikasnijim poštujući ekološke zahtjeve. Saopćenje ističe da se razvoj infrastrukture plovnog puta treba vršiti na koordiniran i integriran način, potičući međusobno razumijevanje višenamjenskog korišćenja plovnih puteva i usklađivanjem zaštite okoliša i održivosti.

Evropski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnog tereta unutarnjim plovnim putevima (ADN) (<http://www.unece.org/trans/conventn/agn.pdf>)

ADN je uspostavljen kako bi se osigurao visok nivo sigurnosti za međunarodni prijevoz opasnog tereta unutarnjim plovnim putevima; da bi se doprinijelo zaštiti okoliša putem sprječavanja bilo kakvog zagađenja do kojeg može doći usljed nezgode ili incidenta za vrijeme takvih prijevoza; i kako bi se olakšao međunarodni transport i trgovina.

Propisi u prilogu Sporazuma sadrže tehničke zahtjeve za međunarodni prijevoz opasnog tereta i paketa u tovaru na plovilima unutarnje plovidbe i tankerima, kao i jedinstvene odredbe koje se odnose na izgradnju i funkcioniranje takvih plovila. Oni, također, uspostavljaju međunarodne zahtjeve i procedure u pogledu inspekcije, izdavanje odobrenja, priznavanje klasifikacijskih društava, nadzor i obuku, te ispitivanje stručnjaka.

ADN je donesen 25. maja 2000. godine u Ženevi na Diplomatskoj konferenciji u zajedničkoj organizaciji UNECE-a i Centralne komisije za plovidbu na Rajni (CCNR).

Sa šest država ugovornica do sada, što uključuje: Austriju, Bugarsku, Mađarsku, Luksemburg, Nizozemsku i Rusku Federaciju, Sporazum će stupiti na snagu nakon što još jedna država deponira instrument o ratifikaciji, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju.

Do stupanja na snagu ADN-a, pridodana Pravila redovno se ažuriraju na Zajedničkom UNECE / CCNR sastanku stručnjaka za preporučenu primjenu kroz nacionalno zakonodavstvo. Sadašnja verzija datira iz 2007. godine.

Prilog 2: Primjeri mogućih mjera

Lista potreba plovidbe, odgovarajućih mjera, njihov opći efekat i specifični pritisci na ekologiju. Uključene su i ekološke mjere za postizanje i osiguranje cilja zaštite okoliša/održivosti (biće proširene).

Ova lista nije iscrpna.

Potrebe plovidbe	Mjere plovidbe	Opći efekti	Pritisci/utjecaji na ekologiju	Ekološke potrebe	Mjere zaštite okoliša
Minimalna dubina vode (plovni put)	Izmještanje plovnog puta ka vanjskoj obali i dionicama duboke vode, regulacija male vode, bagerovanje i nasipanje materijala	Povećanje vodostaja pri maloj vodi	Kanaliziranje rijeke zbog regulacije male vode, smanjenje morfodinamike	Minimiziranje hidrotehničkih mjera	Obnavljanje rijeke (posebno obala i poplavnih područja)
Minimiziranje brzine lateralnog toka	Poboljšanje raspodjele proticaja na ušćima sa pritokama i rukavcima ponovo otvorenim hidrotehničkim radovima	Male brzine toka na poprečnim profilima	Smanjena morfodinamika ušća, manje brzine toka na poprečnim profilima	Nema ograničenja na riječnim obalama i dinamici rukavaca	Ponovno otvaranje rukavaca i obnavljanje ušća pritoka
Nema naglih promjena u raspodjeli proticaja brzine toka	Ograničenje promjena brzine protoka (postepene promjene) iz dionica toka sa npr. novom regulacijom male vode ka nemodificiranim nizvodnim i uzvodnim dionicama	Niska promjenjivost parametara graničnih uvjeta za plovidbu	Izmjenjena raspodjela proticaja u odnosu na prirodne uvjete	Razvoj raspodjele proticaja i brzine protoka prema Leitbild uvjetima (vizije)	Razvoj hidrotehničkih mjera za poboljšanje promjenjivosti raspodjele proticaja

Potrebe plovidbe	Mjere plovidbe	Opći efekti	Pritisci/utjecaji na ekologiju	Ekološke potrebe	Mjere zaštite okoliša
Predvidiv položaj i geometrija plovnog puta	Minimiziranje iznenadne sedimentacije upotrebom napera, bagerovanjem i nasipanjem	Manje prekida/ometanja plovidbe	Izmijenjen transport nanosa i riječne morfologije, promjene staništa	Različite dubine i širine toka, veličine zrna nanosa, mali lateralni gradijenti riječnog korita	Mjere obnavljanja koje dovode do velikih varijacija u dubini vode, širini kanala, veličini zrna nanosa, umjerenih lateralnih gradijenata
Nema ekstremnih tendencija prema agradaciji riječnog korita / degradaciji glavnog kanala	Npr. Izgradnja napera (agradacija), bagerovanje i nasipanje materijala, /proširenje riječnog korita, granulometrijsko poboljšanje korita (degradacija)	Dinamička stabilnost riječnog korita	Također predstavlja potrebu i za ekologiju s obzirom da pritisak ne proizilazi iz plovidbe	Nema ekstremnih tendencija prema agradaciji riječnog korita / degradaciji glavnog kanala	Npr. Izgradnja napera (agradacija), bagerovanje i nasipanje materijala, proširenje riječnog korita, granulometrijsko poboljšanje korita (degradacija)
				Morfodinamika kanala	Očuvanje ili poboljšanje riječne morfologije: nepokrivanje riječnog korita, specifični naperi za poboljšanje morfodinamike, izbjegavanje naperskih polja
				Morfo-dinamika obale rijeke	Uspostavljanje prirodnijih riječnih obala, obnavljanje obala, uklanjanje zaštite obala, erozija obala, napera pod uglom u cilju poboljšanja bočne erozije

Potrebe plovidbe	Mjere plovidbe	Opći efekti	Pritisci/utjecaji na ekologiju	Ekološke potrebe	Mjere zaštite okoliša
				Lateralno povezivanje	Poplavna područja/ močvare / povezivanje rukavaca / više vode u poplavnim područjima, poboljšanje staništa
Opće potrebe	Opće mjere				
Održavanje nivoa poplava	Poboljšanje retencionih područja, proširenje riječnog korita, nema povećanja rizika od poplava				

Prilog 3: Lista tekućih IWT i višenamjenskih projekata (uključujući IWT) u slivu rijeke Dunav (status na dan 12. oktobra 2007. godine)

Ova lista daje sažetak tekućih i budućih projekata plovidbe u slivu rijeke Dunav i fokusira se na velike razvojne projekte. Proverili su je različite interesne grupe 2007. godine u okviru procesa Zajedničke izjave o unutarnjoj plovidbi i ekološkoj održivosti u DRB, i ista će se ažurirati u budućnosti.

Status projekata je diferenciran kao: **pod konkretnim planiranjem (izvodljivosti)**, **u implementaciji**, **završen**.

Lista se temelji na Analizi sliva Dunava iz 2004. godine (Krovni izvještaj WFD), PRILOG 6: *Budući Infrastrukturni projekti koji utječu na hidromorfološke uvjete u slivu rijeke Dunav.*

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	ZEMLJA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktobar 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
1. Dunav: Straubing-Vilshofen	Njemačka	Plovidba - TENS	Plan – procjena projekta za regionalno planiranje završena je 2006. godine (1 brana).	Dio koridora VII sa liste TENS (uklanjanje uskih grla na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav) prioriternih projekata. Procjena projekta obuhvaća tri alternativna rješenja: 1) samo fluvijalne metode (tj. napere, bagerovanje), 2) izgradnju jedne brane, i 3) izgradnju 3 brane za poboljšanje plovidbe u 70 km dugom dijelu Dunava
2.1. Dunav: Wachau	Austrija	Plovidba	Tehnički pregledi poboljšanja plovnosti na 3 kritična plićaka (ukupna dužina: manja od 3 km). Mjere za poboljšanje ekologije rukavaca ponovnim spajanjem već su ostvarene.	Da se 20 km dugi dio (3 plićaka) bolje održava za plovidbu.
2.2. Dunav: Beč - Bratislava	Austrija	Plovidba - TENS, Stabilizacija riječnog korita	Plan završen na osnovu interdisciplinarnog dogovora	Jedan od TEN prioriternih projekata (uklanjanje uskih grla na plovnom putu)

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	ZEMLJA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktobar 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
		i ekološko poboljšanje	stručnjaka. Pilot projekat obnove riječne obale i ponovnog spajanja rukavaca nedavno su završeni. Procjena utjecaja na okoliš će biti dovršena do sredine 2008.; izgradnja pilot-projekata planira se započeti tokom perioda niskih voda 2007./2008.; izgradnja glavnog projekta zakazana je za 2008./2009.	Rajna-Majna-Dunav - Koridor VII). Projekat obuhvaća niz infrastrukturnih i ekoloških mjera za poboljšanje plovidbe, stabilnost riječnog korita, kao i ekoloških uvjeta duž 50-kilometarske dionice Dunava.
3. Dunav-Odra-Elba kanal	Češka Republika, Slovačka, Austrija, Poljska, Njemačka	Plovidba	Idejni projekat za urbanističke planove. Rasprava o planu kanala unutar Vlade Češke	Idejni projekat o povezivanju Dunava, Odre i Elbe, uz podršku politike razvoja vodnog prometa, suprotno politici zaštite okoliša. O tome se dugo raspravljalo. Primjena se ne očekuje u skoroj budućnosti.
4. Luka Devínska Nova Ves	Slovačka	Plovidba - Luka	Osnovna studija i plan	Luka će biti izgrađena uzvodno od ušća Morave (kraj Bratislave)
5. Dunav: Bratislava / Wolfsthal	Slovačka, Austrija	Višenamjenski (proizvodnja električne energija, plovidba)	Plan	Podržan od strane politike razvoja vodnog transporta u Slovačkoj.
6. Dunav - Gabčíkovo / Nagymaros	Slovačka, Mađarska	Višenamjenski (proizvodnja električne energije, plovidba)	Djelomično je izgrađena – potrebne korektivne mjere; u toku je rasprava o alternativnoj šemi rada	Negira se implementacija odluke Međunarodnog suda u Hagu.
7. Dunav: Mađarska dionica (Szap-Mohač, rkm 1812-1443)	Mađarska	Plovidba	Privremeni izvještaj objavljen je u martu 2007. (dostupan na	Studija bi trebala dati prijedloge za poboljšanje plovnosti kroz unaprjeđenje

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	ZEMLJA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Oktobar 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
			www.vituki.hu . Završni izvještaj s preporukama o primjenjivim načinima regulacije rijeke slijedi u drugoj polovini septembra 2007.	stanja okoliša (relevantna pitanja: uklanjanje uskih grla i plićaka, pitanja održavanja, ekološka rehabilitacija, unaprjeđenje turizma i rekreacije, zaštita izvora pitke vode i mnogi drugi aspekti).
8. Dunav: rkm 1428 do 1197,7	Srbija	Plovidba	Identificirane u Master planu i studiji izvodljivosti za IWT u Srbiji	Identificirano 20 uskih grla za plovidbu; 7 imaju visok prioritet - radovi planirani u sljedeće 3 godine
9. Dunav: Apatin (rkm 1405-1400)	Srbija, Hrvatska	Višenamjenski (plovidba, nestabilna zaštita obala, zaštita od poplava i leda)	Studije izvodljivosti se izrađuju i u Srbiji i u Hrvatskoj.	Planirani su bilateralni pregovori, sporazum između predsjednika
10. Višenamjenski hidrotehnički sistem / rijeka Drava	Hrvatska, Mađarska	Proizvodnja električne energije, navodnjavanje, zaštita od poplava, plovidba	Hrvatski državni Program za prostorno uređenje (1999); projekat izrađen	--
11.1. Rehabilitacija i razvoj plovidbe na rijeci Savi	Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija	Plovidba	Prethodna studija izvodljivosti je završena; u toku je procjena potreba transporta te studije pravnog i administrativnog okvira (USAID); Studija izvodljivosti će biti pokrenuta 2007.	Projekat ima za cilj obnovu plovidbe na rijeci Savi i dogradnju infrastrukture plovnog puta; koordinaciju i upravljanje vrši Savska komisija
11.2. Sava	Slovenija	Plovidba	Strategija je spremna.	Potencijalna lokacija luke navedena je u Strategiji prostornog razvoja Slovenije, vjerovatno u području Brežica.
11.3. Višenamjenski hidrotehničkih sistem /	Hrvatska	Proizvodnja električne energije, plovidba,	Državni Program za prostorno uređenje (1999.); projekat	Suradnja s Bosnom i Hercegovinom,

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	ZEMLJA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA (Oktobar 2007. godine)	KRATAK OPIS / KOMENTARI
rijeka Sava		vodoopskrba, navodnjavanje, zaštita od poplava	izrađen	nizvodno od ušća rijeke Une.
12. Plovni kanal Dunav-Sava	Hrvatska	Višenamjenski hidrotehnički sistem (plovidba, navodnjavanje, odvodnjavanje)	Projekat izrađen, procjena okoliša iz 2007.; prostorni plan objavljen u maju 2007., pripremni radovi počće 2007.	Konsultacije s nevladinim organizacijama i šumarskim institucijama u toku
13. Dunav između Bugarske i Rumunije	Bugarska, Rumunija	Plovidba - TENS	Studija izvodljivosti 2007.-2008. (radovi planirani u iznosu od 152 mil € za 2009.-2012.)	Pregovori predviđeni između rumunskih i bugarskih tijela nadležnih za okoliš i promet, kako bi se ublažili nepovoljni utjecaji na stanje voda. ISPA pomoć za Rumuniju (2,7 mil €) je ugovorena u maju 2007. za izradu studije izvodljivosti, uključujući procjenu utjecaja na okoliš za dionicu Đerdap II (rkm 863) do Calarasi / Silistra (rkm 375);
14.1. Dunav: Calarasi - Braila (rkm 345 do 175)	Rumunija	Plovidba	Studija izvodljivosti i tehnički projekt, uključujući i procjenu utjecaja na okoliš, okončana je 2006. (1,64 mil € ISPA i državni fondovi). Zaprmljeni komentar i interesnih grupa doveli su do modifikacija tehničkog projekta. Dozvola za okoliš izdana od strane Ministarstva za zaštitu okoliša u februaru 2007.	Tehnička pomoć EU (ISPA) za poboljšanje uvjeta plovidbe zadovoljava preporuke Dunavske komisije (2,50 m): Ovo je dio Koridora br. VII s mnogo uskih grla ispod 1,5 m. Projekat ima za cilj realizaciju pragova riječnog dna, zaštitu obala, napere, kalibraciju riječnog korita i stabilizaciju. Procijenjeni troškovi (prema studiji izvodljivosti): 56 mil €: • Faza I: 37,7 miliona eura s 50% iz ISPA fonda (radovi 35,55 mil

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	ZEMLJA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA (Oktobar 2007. godine)	KRATAK OPIS / KOMENTARI
			Tenderska procedura za nadzor radova finalizirana je u septembru 2007.; tenderska procedura za odabir ugovora za vršenje radova biće završena do kraja 2007.	€, nadzor 1,7 mil €). Period: 2008. – 2010. • Faza II: 20,45 mil € iz EU kohezijskih fondova i državnog budžeta, period: 2011.-2013.
14.2. Pomorski kanal Dunav i Sulina	Rumunija	Plovidba	Studije izvodljivosti i radovi za svaku komponentu projekta u različitim fazama razrade, primjena	Poboljšanje uvjeta plovidbe na Dunavu i pomorskog sektora; zaštita obale Sulina kanala (dio Koridora br. VII) Ukupni troškovi: 76 mil € (38 mil € od države i mil € kredit od EBI). Implementacija: 2004. - 2009. Komponente projekta: • Zaštita obala na Sulina kanalu • Signalizacija i sistem topografskog mjerenja za rumunski Dunav
15. Dunavska luka u Moldaviji	Moldavija	Plovidba	Luka otvorena 2007.	Naftni terminal na Giurgiulesti za opskrbu zemlje, uzvodno od ušća Dunava
16.1. Rumunjsko ušće Dunava	Rumunija	Plovidba	Radovi 2006.-2009.	Zaštita obala na Sulina kanalu (64 mil €), topografsko i hidrografske snimanje i sistem signalizacije na Dunavu (5 mil €)
16.2. Ukrajinski Dunav - Crno more plovni put duboke vode	Ukrajina	Plovidba	Plovidba je nastavljena 2007. i plovni put je u obnovi	Radovi na budućem oživljavanju i stvaranju zaštitnog nasipa: 12 mil € za 2007., 18 mil € za 2008.

PRILOG 4: Lista organizacija učesnika

Austrija	Ministarstvo za transport, inovacije i tehnologije
Austrija	Ministarstvo poljoprivrede, okoliša i vodoprivrede
Austrija	Uprava za plovne puteve, via donau GmbH
Bosna i Hercegovina	Ministarstvo komunikacija i prometa / Odjel za promet, BiH
Bugarska	Ministarstvo za okoliš i vode
Bugarska	Ministarstvo prometa
Bugarska	Ministarstvo za kapitalne investicije / Odjel za promet
Bugarska	Izvršna agencija "Istraživanje i održavanje rijeke Dunav"
Hrvatska	Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvoja / Uprava za unutarnju plovidbu
Hrvatska	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede
Hrvatska	Hrvatske vode
Češka Republika	Ministarstvo prometa / Odjel za plovidbu i plovne puteve
Evropska komisija	Generalni direktorat za okoliš – Jedinica za zaštitu voda i mora
Evropska komisija	Generalni direktorat za energiju i promet
Njemačka	Ministarstvo za okoliš, očuvanje prirode i nuklearnu sigurnost
Mađarska	Ministarstvo za ekonomiju i promet
Mađarska	Ministarstvo za okoliš i vode / Odjel za WFD
Moldavija	Ministarstvo prometa i uprave puteva / Odjel za evropske integracije
Moldavija	Ministarstvo za ekologiju i prirodne resurse
Rumunija	Ministarstvo za promet, građevinarstvo i turizam / Generalni direktorat za pomorski promet
Rumunija	Ministarstvo za okoliš i održivi razvoj
Srbija	Ministarstvo za kapitalne investicije / Odjel za promet
Srbija	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede / Direkcija za vode

Srbija	Direkcija za unutarnje plovne puteve 'Plovput'
Slovačka	Ministarstvo okoliša / Odjeljenje za vode
Ukrajina	Ministarstvo prometa i komunikacija
Ukrajina	Ministarstvo vanjskih poslova / Odjel za ekonomsku suradnju
Ukrajina	Delta-Pilot
	Centralna Evropska asocijacija za bagerovanje (CEDA)
	Dunavska komisija – Sekretarijat
	Dunavski forum za okoliš (DEF)
	Dunavska komisija za turizam
	Evropska unija tegljača (EBU)
	Evropska Federacija za luke unutarnje plovidbe
	Luka Giurgiulesti (Moldavija)
	Evropska unutarnja plovidba
	Međunarodna asocijacija za istraživanje Dunava (IAD)
	Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR) - Sekretarijat
	Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (ISRBC) - Sekretarijat
	Međunarodni forum za promet / nekadašnja Evropska konferencija ministara prometa (ECMT)
	Nacionalni park Donau Auen
	PIANC
	Inicijativa za kooperaciju jugoistočne Evrope
	Pakt za stabilnost za jugoistočnu Evropu
	TINA Bečke prometne strategije d.o.o. / Koridor VII
	TRAPEC (Tractebel Projekat – menadžeri, inženjeri i konsultanti)
	Karlsruhe Univerzitet, Institut za inženjering vodnog okoliša

	Univerzitet za prirodne izvore i primjenjene nauke (BoKu), Beč
	WWF Njemačka
	WWF Međunarodni dunavsko-karpatki program / Odjel za vode