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

1 Увод

Циљ ове Заједничке изјаве је да се пруже смјернице 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 ријеке Дунав (ICPDR), Дунавске комисије (DC) и Међународне комисије за слив ријеке Саве (ISRBC)¹.

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 ријечне околине и управљања водама у сливу ријеке Дунав. Процес се састојао од три радионице организоване за различите интересне групе и стручњаке, које су одржане у априлу, јуну и октобру 2007². Током процеса, учесници су изградили заједничко мишљење о заштити ријечне околине, те потребним процесима и условима за обављање и развој одрживе унутрашње пловидбе³ (укључујући одржавање постојеће инфраструктуре и развој нових пројеката у пловидби).

Прекогранични контекст важан је при бављењу хидроморфолошким промјенама, те потребама животне средине и пловидбе у сливу ријеке Дунав. Ова Заједничка изјава има за циљ да подржи одржив и еколошки прихватљив развој и унапређење пловидбе. То се, прије свега, односи на структуралне интервенције и мјере на ријекама које служе за превоз унутрашњим водама; неструктуралне мјере ће, такође, морати да се предузму како би се успјешно 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 захтјеви), представља предуслов за било какву активност у Подунављу.

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

¹ За више информација посјетите Интернет странице поменутих комисија: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² За више информација погледајте http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ 'Одржива унутрашња пловидба' подразумијева 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 ријеке Дунава укључује међународне конвенције између земаља, као и релевантне законе, политике и акционе планове ЕУ.

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

За ријеку Дунав, *Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву* (Београдска конвенција)⁵ 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 цијелог Дунава.

На субрегионалном нивоу, земље у сливу ријеке Саве потписале су Оквирни споразум⁶ у циљу развоја пловидбе и успостављања одрживог управљања водама. Овим активностима координира Међународна комисија за слив ријеке Саве.

Поред тога, неколико политика ЕУ чине правни оквир за управљање водама и ријечним 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 захтјев за развој првог плана управљања ријечним сливом за читав слив ријеке Дунав до 2009. године. Главни еколошки циљеви Директиве морају да се постигну до 2015. године путем имплементације програма мјера, које, између осталог, упућују на хидроморфолошке промјене проузроковане пловидбом.

За међународне дистрикте ријечних сливова, ЕУ WFD захтијева координацију међународних планова за управљање ријечним сливовима, укључујући и, ако је могуће, не-чланице ЕУ⁷. У дистрикту дунавског ријечног слива, ICPDR представља платформу за координирање имплементације ЕУ WFD на нивоу цијелог слива између 13 подунавских земаља (погледати Дунавску декларацију⁸).

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-а⁹, укључујући Директиве ЕУ о стаништима и птицама (Еколошка мрежа Натура 2000) и Бернску конвенцију (Смарагдна мрежа).

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

⁵ Конвенција о режиму пловидбе на Дунаву, Београд, 1948

⁶ Оквирни споразум о сливу ријеке Саве (FASRB), Крањска гора, 2002

⁷ ЕУ WFD чланови 3.4 и 3.5.

⁸ Дунавски слив – Ријеке у срцу Европе, Беч, 2004

⁹ 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.

Европски акциони програм за промовисање превоза унутрашњим водама NAIADES поставља важан оквир за дјеловање, које укључује бољу интеграцију IWT-а у логистички ланац, побољшање изградње флоте у погледу еколошких захтјева и употребу савремених информационих и комуникационих технологија (нпр. Ријечних 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 дио приоритетних пројеката (бр. 18) у оквиру Смјерница за транс-европски транспорт (TEN-T) и представља централну осу превоза.

У широј размјери, *Европски споразум о Главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN)¹⁰* поставља смјернице 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 ријеке Дунав

Тренутна економска ситуација

Политичке и економске промјене које се у посљедњих 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 забиљежио је, у посљедњој 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 просјечни 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, жељезнички и IWT). Транспортне политике за промовисање модалних помака, као на примјер у Бијелим књигама за транспорт ЕУ за 2003. и 2006. годину, садрже низ приједлога за улагања у инфраструктуру пловног пута, уз подршку међународних финансијских институција и TEN-T програма ЕУ. Политике модалних промјена се одражавају у смјерницама за одабир пројеката и именовање TEN координатора за IWT. Смјернице, 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 умјесто на путевима, на енергетски ефикасан начин (нпр. с обзиром на трошкове превезене робе у

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

тони по километру). Може да допринесе смањењу загушења друмског саобраћаја на неким рутама. Интензивније коришћење слободних капацитета пловних путева слива Дунава може допринијети да се изађе на крај са обимом саобраћаја на начин који је друштвено и еколошки прихватљив, користећи предности неструктуралних мјера (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 распјеп унутар дунавског коридора. Предвиђања показују да би то могло довести до удвостручења обима саобраћаја на Дунаву у наредних 10 година. Учешће 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, слиједећи циљеве Европског акционог програма за промовисање превоза унутрашњим водама NAIADES.

Климатске промјене могу имати утицај на даљи развој IWT-а у сливу ријеке Дунав. Као посљедица тога, управљање, планирање и развој пловидбе требају да узму у обзир питање климатских промјена. 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 ријечне околине слива ријеке Дунав

Природа великих ријечних система

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

Ријека Дунав може се подијелити на три главна дијела – горњи, средњи и доњи дио. Сваки дио карактеришу различита абиотичка (тј. не-живућа) својства, хидроморфолошке структуре и биолошке заједнице. Абиотички параметри укључују градијенте, величину зрна, седиментацију, турбуленцију, оксигенацију и температуру воде.

"Хидро-морфологија" је физичка карактеристика ријечних структура, као што су ријечно дно, ријечне обале, веза ријеке са оближњим крајолицима и њеним уздужним континуитетом, као и континуитетом станишта. Антропогене структуралне мјере могу да промијене услове природне подлоге ријечних система и, на тај начин, утичу на њихов еколошки статус. Бројни други фактори доприносе комплексности великих ријечних система. На примјер, природни поремећаји (нпр. поплаве, суше, и сл.) и пратеће варијације седимената су међу кључним елементима који представљају основу за високо динамичну природу ријечних крајолика и њиховог биодиверзитета. Ријечни екосистеми могу да имају односе и процесе размјене са сусједним екосистемима (нпр. преко притока, подземних вода и шума у плавним подручјима). Сложене природне покретачке силе и процеси размјене резултирају честим промјенама услова спајања, а посебно хетерогених комплекса станишта. Најважнија посљедица промјенљивог мозаика ријечних станишта и екотона је то што природне ријечне средине обично имају изузетно велики биодиверзитет.

За разлику од многих других европских ријека, одређени дијелови Дунава и његових притока још увијек су дом врло типичним, природним и динамичним комплексима станишта, који су неопходни за многе врсте. На примјер, 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 спријечило њихово пропадање.

Утицај пловидбе на ријечне системе

Људске активности и различито коришћење на разне начине утичу на еколошки и хемијски статус великих ријечних система. Са еколошког гледишта, пловидба није једини притисак, активности као што су производња електричне енергије и регулација ријеке ради контроле поплава су, такође, веома битни. Од пресудног утицаја су хидротехничке мјере које ублажавају изворну хидроморфолошку ситуацију (нпр. кретање вученог наноса, морфо-динамички развој мреже канала, процеси размјене између ријека 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 мријестилишта). Услови пловидбе могу да резултирају стабилизаним, једносмјерним, еколошки јединственим ријечним каналом, којем недостају и природне структуре са својим благим градијентима и повезаност са блиским плавним подручјима. Поред осталих хидроморфолошких промјена, то може довести до нестајања одређених врста.

У многим великим ријечним системима деградација корита, такође, може довести до озбиљних еколошких општења. Повећање проноса вученог наноса на локалном нивоу и посљедични низводни излаз ријечног 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. усљед ретензија – мјера контроле поплава и/или низа електрана). С обзиром да је бочна ерозија изворно испреплетених или вијугавих ријека ограничена стабилизацијом канала, ови процеси више не могу избалансирати природне аградације и алувијална плавна подручја. Дакле, с једне стране, радови на стабилизацији ријечног корита и багеровање могу елиминисати еколошки важне ријечне структуре тока, те довести до јединствене водне околине, док ерозија корита низводно од радова на стабилизацији може довести до вертикалног одвајања и хидролошког раздвајања ријеке 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 ријечним 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 коријена. Бродски мотори такође могу проузроковати неприродну суспензију финих седимената, што доводи до смањења свјетлости потребне за раст биљака и алги.

Садашње стање и будући изглед – ЕУ WFD члан 5. Извјештај и План управљања сливом ријеке Дунав

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

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

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

План управљања сливом ријеке Дунав биће завршен до краја 2009. године и укључиваће Заједнички програм мјера, који ће се бавити хидроморфолошким промјенама 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 ријеке Дунав.

3 Успостављање баланса између пловидбе и еколошких потреба – будући приступ

И IWT и еколошки интегритет имају одређене базичне потребе које морају да се испуне како би им се омогућило њихово функционисање. Како би се развила међусобно прихватљива рјешења – 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 ријеке 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 мјере за побољшање унутрашње пловидбе на Дунаву (нпр. развој флоте, нових технологија у бродоградњи, интер-модалне везе, ријечни информациони сервис).

3.1 Потребе IWT-а

Пловидбом управљају разни национални и међународни правни инструменти¹¹ који, између осталог, осигуравају безбједност 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 ријечне дионице у контексту и на основу стратешког разумијевања захтјева у погледу IWT-а на цијелом 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 ријечних 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 ријечне околине се у ЕУ регулише бројним правним инструментима (наведени горе). Укупно остварење захтјева ЕУ WFD и политика повезивања је од највећег значаја, што захтијева постизање "доброг еколошког статуса", или у случају јако модификованих и вјештачких водних тијела "добар еколошки потенцијал", као и одсуство деградације статуса вода.

За очување/заштиту еколошког интегритета ријеке Дунав, базичне потребе су:

- заштићени/очувани природни или еколошки високовриједни ријечни крајолици, ријечне дионице и водне популације,
- обнављање модификованих ријечних дионица и њихових оближњих крајолика,

¹¹ 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 смјерница, што укључује водне, полу-водне и копнене биолошке заједнице). Даље, јединствено праћење цијелог слива се захтијева 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 ријечног система у сливу Дунава, за успјех је неопходна заједничка филозофија планирања. Предуслов за будуће планирање за еколошки одржив превоз унутрашњим водама (IWT) је заједнички језик у свим дисциплинама, разумијевање 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 требају 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 ријечних дионица, као и у односу на одређене постојеће и будуће пројекте у пловидби. Даље, релевантне мјере за ублажавање утицаја или обнову животне средине треба да се предложи како би се спријечило погоршање еколошког статуса и осигурало постизање циљева у погледу животне средине. И притисци и мјере 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 примјери 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 ријеке Дунав

Да би се постигао "добар еколошки статус" или "добар еколошки потенцијал" за све површинске воде и да би се спријечило погоршање еколошког статуса - у складу са захтјевима ЕУ WFD – хитно је потребна интегрална филозофија планирања. Ријечни крајолици за вишенамјенско коришћење би требали бити циљ (укључујући, на примјер, осигуравање станишта за фауну и флору, заштиту од поплава, унутрашњу пловидбу, рибарство, туризам). Размишљање о цјелокупном 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 сљедећа подручја:

- *Дијелове ријеке који захтијевају развој пловног пута и с њима повезане утицаје на посебне еколошке квалитете и статус вода.*
- *Дијелове ријеке који захтијевају 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 процјене животне средине прије доношења одлука. Ово се захтијева према Стратешкој директиви о животној средини (SEA) (2001/42/ЕЦ) за одређивање планова, програма и политика, као и Директиви о процјени 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 пројеката¹². 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 требају да се договоре о заједничким принципима планирања што води до прихватљивих рјешења за еколошки интегритет, као и пловидбу. Такви принципи планирања требају да се примијене на сваки пројекат у сливу ријеке Дунав и да укључују барем сљедеће 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 тијела, 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 мјерила заштите животне средине и важеће стандарде које се захтијевају према*

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

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

- *Осигурати упоредивост алтернатива и оцијенити изводљивост плана (укључујући трошкове и користи) и/или пројекта (укључујући одраз тренутног стања, алтернативе и неструктуралне мјере, као и трошкове заштите животне средине и ресурса).*
- *Процијенити да ли IWT пројекат има утицај на цијели слив/прекогранични утицај.*
- *Информисати и консултовати се са међународним ријечним комисијама у сливу ријеке Дунав (ICPDR, Дунавска комисија, Међународна комисија за слив ријеке Саве) прије доношења одлуке о новим дешавањима, као и земље у којима би такође могло доћи до одређених утицаја.*
- *Поштовање Плана управљања сливом ријеке Дунав из 2009. године, укључујући његов Заједнички програм мјера, те релевантне националне планове управљања ријечним сливом и програме мјера као основу за интегрално планирање и спровођење инфраструктурних пројеката у IWT-у, а истовремено испоштовати већ постојеће правне захтјеве у области животне средине.*
- *Дефинисати и осигурати предуслове и циљеве IWT-а, као и еколошки интегритет ријека/плавних подручја, након чега сlijеди разматрање потребе за спречавањем пропадања, могуће мјере за ублажавање утицаја и/или мјере обнове како би се постигли сви еколошки захтјеви.*
- *Осигурати да не постоје технички одржива, еколошки боља и не диспропорционално скупа алтернативна средства за постизање постављеног циља, у складу са захтјевима из члана 4.(7) EY WFD.*
- *Настојати да се избјегну или, ако то није могуће, минимализују утицају структуралних/хидротехничких интервенција у ријечном систему кроз ублажавање и/или обнову, дајући предност реверзибилним интервенцијама.*
- *Осигурати да се, при планирању пројеката у области пловидбе, узме у обзир питање климатских промјена и њихових ефеката.*
- *Коришћење мјера најбољих пракси за побољшање пловидбе¹³.*
- *Спровести приоритетну листу могућих мјера 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 мјере и – ако је релевантно – прилагодити их (Примјери могућих мјера су наведени у Прилогу 2).*

4.3 Хидротехнички критеријуми

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

- *Користити приступ у зависности од случаја до случаја који узима у обзир и еколошке захтјеве за ријечне дионице и цијели слив, као и стратешке захтјеве IWT-а на нивоу цијелога слива¹⁴ при одлучивању о одговарајућој ширини и дубини пловног пута,*

¹³ За најбоље праксе у погледу структуралних мјера погледати акциони EY 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 EY WFD; примјери најбољих пракси, који ће се развити у оквиру Плана управљања сливом ријеке Дунав ICPDR-а; најбоље праксе за интегралне планске приступе као што је 'Интегрални хидротехнички пројекат на Дунаву, источно од Беча'.

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

-
- *'Радити са природом' гдје год је то могуће путем спровођења мјера у складу са заданим природним ријечним-морфолошким процесима сlijедећи принцип минималне или привремене инжењерске интервенције,*
 - *Интегрално пројектовање регулационих објеката, уважавајући хидротехничке, морфолошке и еколошке критеријуме,*
 - *Имплементација мјера у прилагодљивом облику (нпр. стабилизација ријечног корита гранулометријским побољшањем, регулација ниског водостаја наперима),*
 - *Оптимално коришћење потенцијала обнове ријеке (нпр. обнова ријечних 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 ријеке Саве траже одобрење Заједничке изјаве до краја јануара 2008. године.

ICPDR, Дунавска комисија и Међународна комисија за слив ријеке Саве ће до средине 2008. године да организују радионицу на тему како осигурати примјену, праћење и процјену 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 ријеке и техникама одржавања за потребе управа за пловне путеве и тијела надлежних за пловидбу у сливу Дунава.

ICPDR, Дунавска комисија и Међународна комисија за слив ријеке 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 ријека.

ЕБУ и PIANC ће да расправе вођење активности на процјени потенцијала неструктуралних мјера за унапређење IWT-а у сливу ријеке 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 захтјева у складу са ЕУ WFD на националном нивоу, нивоу подсливова и слива ријеке Дунав, укључујући размјену информација са релевантним интересним групама.

Пројекти који се тренутно спроводе или се конкретно планирају (види Прилог 3) требали би да примјењују принципе наведене у овој Заједничкој изјави. Надлежна тијела и/или земље требају да извијесте ICPDR, Дунавску комисију и Међународну комисију за слив ријеке 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 мјера на еколошки интегритет/обнову система ријечних плавних подручја, те климатске промјене.

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 захтјева у погледу животне средине и транспорта. О коришћењу неких од тих средстава у великој мјери одлучују владе земаља.

6 Прилози

1. *Правна основа*
2. *Примјери могућих мјера*
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 осјетљивих ријечних дионица*

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, Њемачка, Мађарска, Молдавија, Словачка, Румунија, Русија, Украјина, Србија се обавезују одржавати своје дијелове Дунава у пловном стању за ријечна пловила и, на одговарајућим дијеловима, 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.

Дунавска комисија је од 1954. године смјештена је у Будимпешти. 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 приједлога и пројеката представљених од стране држава чланица и посебних ријечних управа, те израда процјене трошкова таквих радова;
- савјетовања 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 донијела 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 ријеке Дунав (www.icpdr.org)

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

Конвенција је потписана 29. јуна 1994. године, у Софији, Бугарској, од стране једанаест дунавских прибрежних земаља - Аустрија, Бугарска, Хрватска, Чешка Република, Њемачка, 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 ријеке Дунав (DRPC) јесте да се осигура да се површинским и подземним водама у сливу ријеке Дунав управља и користи одрживо и праведно. То укључује:

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

Потписнице DRPC-а договориле су сарадњу на базичним питањима управљања водама уз узимање "свих одговарајућих правних, административних и техничких мјера како би барем одржавале, а гдје је могуће, и побољшале садашњи квалитет вода и услова животне средине Дунава и вода у сливном подручју, те спријечиле и смањиле, колико год је то могуће, штетне утицаје и промјене које се појављују или које ће вјероватно бити проузроковане".

Међународна комисија за заштиту Дунава (ICPDR) је транснационално тијело, које је основано у сврху спровођења DRPC-а. ICPDR формално чине делегације свих уговорних страна Конвенције о заштити ријеке 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 ријеке Дунав.

Од свог оснивања 1998. године, ICPDR је успјешно промовисао политику договора те постављање заједничких приоритета и стратегија за побољшање стања ријеке 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 ријечне системе
- Поплаве без пропратних штета.

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

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

Оквирни споразум о сливу ријеке 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 успјешног 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 ријеке Саве* - Савска комисија. Савска комисија је основана у сврху спровођења Оквирног споразума, и остваривања заједнички договорених циљева:

- успостављање међународног режима пловидбе на ријеци Сави и њеним пловним притокама;
- успостављање одрживог управљања водама;
- предузимање мјера 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 дјелујући у складу са ЕУ WFD.

Споразум предвиђа сарадњу и размјену података између страна у погледу водног режима ријеке 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 примјењивати принцип разумног и праведног коришћења и подјеле ресурса слива ријеке Саве у свим активностима. Регулисаће сва питања о спровођењу мјера за осигурање јединственог водног режима и елиминисање или смањење прекограничног утицаја на воде других страна према споразуму.

Пловидба ријеком 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 дијеловима пловног пута ријеке Саве од Сиска до ушћа у Дунав, као и на свим пловним дијеловима притока ријеке Саве. Стране ће предузети мјере за одржавање пловних путева на својој територији у пловном стању, као и предузети мјере за побољшање услова пловидбе, и неће спречавати или ометати пловидбу.

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

Функције Савске комисије су:

- доношење одлука са циљем осигурања безбједности 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 ријечним

сливом за читав слив ријеке 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 тијела у цјелини или *добар еколошки потенцијал* и *добро хемијско стање* за посебне случајеве код значајно модификованих и вјештачких водних тијела. Ови циљеви оствариће се примјеном програма мјера, који, између осталог, наводи хидроморфолошке промјене проузроковане пловидбом. За више информација погледати: 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 требају да одреде посебна заштићена подручја.

Погледати 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 мјеста од европског значаја и имати посебан план управљања како би их заштитила, комбинујући дугорочно очување са економским и друштвеним активностима, као дио 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

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

Сврха Директиве SEA ("Стратешке процјене животне средине") је да осигура да се посљедице појединих планова и програма на животну средину идентификују и оцијене током њихове припреме и прије њиховог усвајања. Јавност и сва укључена надлежна тијела могу дати своје мишљење и сви резултати су интегрисани и узимају се у обзир током поступка планирања. SEA ће допринијети транспарентнијем планирању путем укључивања јавности и интегрисањем еколошких разматрања.

Даље појединости о Директиви, о смјерницама Комисије о примјени Директиве 2001/42/ЕС, и ЕИА директиви (види доље) доступни су на <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>

"ЕИА директива", Директива 85/337/ ЕЕЗ (процјена утицаја на животну средину) осигурава идентификацију и процјену еколошких посљедица пројеката прије одобравања истих. ЕИА Директива имплицира које категорије пројеката подлијежу процјени утицаја на животну средину, који поступак треба да се примијени и садржај процјене.

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)

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 Савјета 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 мјере за заштиту врста дивље флоре наведених у Додатку I (Конвенција забрањује њихово намјерно брање, скупљање, резање или искорјењивање). Одговарајуће законодавне и административне мјере, такође, морају да се усвоје како би се очувале врсте дивље фауне, наведене у Додатку II; између осталог, забрањено је

намјерно оштећивати или уништавати мјеста за узгој или одмор, или намјерно 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 дјелује 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 свијета - 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 диоба 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 цијелокупног живота на Земљи, познатијег као *Циљ биодиверзитета 2010*. Овај циљ касније је потврђен од стране Свјетског самита о одрживом развоју и Опште скупштине Уједињених нација, и регистрован је у оквиру Миленијских 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 дјеловање и међународну сарадњу за очување и мудро коришћење мочварних станишта и њихових ресурса. То је најстарији међународни споразум на свијету о очувању, са циљем одрживог коришћења мочварних станишта за човјечанство, 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 свјетски најважнија мочварна подручја, него представља и дјелотворан алат за помоћ земљама у испуњавању циљева одрживости. Око 80 мочвара у сливу ријеке Дунав укључено је у попис Рамсар подручја.

Еспо конвенција (<http://www.unece.org/env/cia/cia.htm>)

Конвенција о процјени 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 процјене утицаја на животну средину појединих активности у раној фази планирања. Такође, прописује општу обавезу држава да се међусобно обавјештавају 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 процјени животне средине (Кијев, 2003. године) прошириће Еспо конвенцију тиме што ће осигурати да поједине стране укључе процјену 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 свјетској баштини (<http://whc.unesco.org>)

Конвенција о заштити свјетске 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 свјетске баштине којим управља Савјет за свјетску баштину UNESCO-а. Од 2007. године, укупно 851 културних, природних и мјешовитих подручја наведено је у 142 државе стране. Свако подручје свјетске баштине у власништву је државе на чијој се територији налази, но заштита и очување тих подручја дужност је свих земаља свјетске баштине. Једно од подручја свјетске 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 ријечни 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 ријека, 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 загушења 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 вјештине, те на промоцију превоза унутрашњим пловним путевима као успјешном пословном партнеру.

Део V Акционог програма се односи на инфраструктуру пловног пута. *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 ријечни превоз учинили ефикаснијим поштујући еколошке захтјеве. Саопштење истиче да се развој инфраструктуре пловног пута треба да се врши на координиран и интегралан начин, потичући међусобно разумијевање вишенамјенског 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 безбједности за међународни превоз опасног терета унутрашњим пловним путевима; да би се допринијело заштити животне средине путем спречавања било каквог загађења до којег може доћи усљед несреће или инцидента за вријеме таквих превоза; и како би се олакшао међународни транспорт и трговина.

Прописи у прилогу Споразума садрже техничке захтјеве 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 захтјеве 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 примјену кроз национално законодавство. Садашња верзија датира из 2007. године.

Прилог 2: Примјери могућих мјера

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

Ова листа није исцрпна.

| Потребе пловидбе | Мјере пловидбе | Општи ефекти | Притисци/утицаји на екологију | Еколошке потребе | Мјере заштите животне средине |
|--|---|---|--|--|---|
| Минимална дубина воде (пловни пут) | Измештање пловног пута ка спољњој обали и дионицама дубоке воде, регулација мале воде, багеровање и насипање материјала | Повећање водостаја при малој води | Каналисање ријеке због регулације мале воде, смањење морфодинамике | Минимизирање хидротехничких мјера | Обнављање ријеке (посебно обала и поплавних подручја) |
| Минимизирање брзине латералног тока | Побољшање расподеле протицаја на ушћима са притокама и рукавцима поново отвореним хидротехничким радовима | Мале брзине тока у попречним профилима | Смањена морфодинамика ушћа, мање брзине тока у попречним профилима | Нема ограничења на ријечним обалама и динамици рукаваца | Поновно отварање рукаваца и обнављање ушћа притока |
| Нема наглих промјена у расподели протицаја брзине тока | Ограничење промјена брзине протока (постепене промјене) из дионица тока са нпр. новом регулацијом мале воде ка немодификованим низводним и узводним дионицама | Ниска промјенљивост параметара граничних услова за пловидбу | Измјењена расподела протицаја у односу на природне услове | Развој расподеле протицаја и брзине протока према 'Leitbild' условима (визије) | Развој хидротехничких мјера за побољшање промјенљивости расподеле протицаја |

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

| Потребе пловидбе | Мјере пловидбе | Општи ефекти | Притисци/утицаји на екологију | Еколошке потребе | Мјере заштите животне средине |
|-------------------------|--|--------------|-------------------------------|------------------------------|--|
| | | | | Морфо-динамика ријечне обале | Успостављање природнијих ријечних 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 |
| Опште потребе | Опште мјере | | | | |
| Одржавање нивоа поплава | Побољшање ретензионих подручја, проширење ријечног корита, нема повећања ризика од поплава | | | | |

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

Ова листа даје сажетак текућих и будућих пројеката пловидбе у сливу ријеке Дунав и фокусира се на велике развојне пројекте. Провјериле 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 извјештај WFD), ПРИЛОГ 6: *Будући Инфраструктурни пројекти који утичу на хидроморфолошке услове у сливу ријеке Дунав.*

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

| НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА | ЗЕМЉА | ВРСТА ПРОЈЕКТА | СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године) | КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ |
|---|---|--|---|---|
| 2.2. Дунав: Беч - Братислава | Аустрија | Пловидба - ТЕНs, Стабилизација ријечног корита и еколошко побољшање | План завршен на основу интердисциплинарног договора стручњака. Пилот пројекат обнове ријечне обале и поновног спајања рукаваца недавно су завршени. Процјена утицаја на животну средину биће довршена до средине 2008.; изградња пилот-пројеката планира се започети током периода ниских вода 2007./2008.; изградња главног пројекта заказана је за 2008./2009. | Један од ТЕН приоритетних пројеката (уклањање уских грла на пловном путу Рајна-Мајна-Дунав - Коридор VII). Пројекат обухваћа низ инфраструктурних и еколошких мјера за побољшање пловидбе, стабилност ријечног корита, као и еколошких услова дуж 50-километарске дионице Дунава. |
| 3. Дунав-Одра-Елба канал | Чешка Република, Словачка, Аустрија, Пољска, Немачка | Пловидба | Идејни пројекат 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. Примјена се не очекује у скорој будућности. |
| 4. Лука Devínska Nova Ves | Словачка | Пловидба - Лука | Основна студија и план | Лука ће бити изграђена узводно од ушћа Мораве (крај Братиславе) |
| 5. Дунав: Братислава / Wolfsthal | Словачка, Аустрија | Вишенамјенски (производња електричне енергија, пловидба) | План | Подржан од стране политике развоја водног саобраћаја у Словачкој. |
| 6. Дунав - Gabčíkovo / Nagymaros | Словачка, Мађарска | Вишенамјенски (производња електричне енергије, пловидба) | Дјелимично је изграђена – потребне корективне мјере; у току је расправа о | Негира се имплементација одлуке Међународног суда у Хагу. |

| НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА | ЗЕМЉА | ВРСТА ПРОЈЕКТА | СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године) | КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ |
|---|--|---|---|--|
| | | | алтернативној шеми рада | |
| 7. Дунав: Мађарска дионица (Szar-Моћац, rkm 1812-1443) | Мађарска | Пловидба | Привремени извјештај објављен је у марту 2007. (доступан на www.vituki.hu). Завршни извјештај са препорукама о примјењивим начинима регулације ријеке слиједи у другој половини септембра 2007. | Студија би требала дати приједлоге 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). |
| 8. Дунав: rkm 1428 до 1197,7 | 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 сљедеће 3 године |
| 9. Дунав: Апатин (rkm 1405-1400) | Србија, Хрватска | Вишенамјенски (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 предсједника |
| 10. Вишенамјенски хидротехнички систем / ријека Драва | Хрватска, Мађарска | Производња електричне енергије, наводњавање, заштита од поплава, пловидба | Хрватски државни Програм за просторно уређење (1999); пројекат израђен | -- |
| 11.1. Рехабилитација и развој пловидбе на ријеци Сави | Словенија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Србија | Пловидба | Претходна студија изводљивости је завршена; у току је процјена потреба транспорта те студије правног и административног оквира (USAID); Студија изводљивости ће бити | Пројекат има за циљ обнову пловидбе на ријеци 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 |
|---|--------------------|---|--|---|
| | | | покренута 2007. | |
| 11.2. Сава | Словенија | Пловидба | Стратегија је спремна. | Потенцијална локација луке наведена је у Стратегији просторног развоја Словеније, вјероватно у подручју Брежица. |
| 11.3. Вишенамјенски хидротехничких систем / ријека Сава | Хрватска | Производња електричне енергије, пловидба, водоснабјевање, наводњавање, заштита од поплава | Државни Програм за просторно уређење (1999.); пројекат израђен | Сарадња са Босном и Херцеговином, низводно од ушћа ријеке Уне. |
| 12. Пловни канал Дунав-Сава | Хрватска | Вишенамјенски хидротехнички систем (пловидба, наводњавање, одводњавање) | Пројекат израђен, процјена животне средине из 2007.; просторни план објављен у мају 2007., припремни радови започели 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 тијела 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 процјену утицаја на животну средину за дионицу Ђердап II (rkm 863) до Калараси / Силистра (rkm 375); |

| НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА | ЗЕМЉА | ВРСТА ПРОЈЕКТА | СТАТУС ПРОЈЕКТА <i>(Октобар 2007. године)</i> | КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ |
|--|----------|----------------|---|--|
| 14.1. Дунав: Calarasi - Braila (rkm 345 до 175) | Румунија | Пловидба | <p>Студија изводљивости и технички пројекат, укључујући и процјену утицаја 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>Техничка помоћ ЕУ (ISPA) за побољшање услова пловидбе задовољава препоруке Дунавске комисије (2,50 m): Ово је дио Коридора бр. VII са много уских грла испод 1,5 m. Пројекат има за циљ реализацију прагова на ријечном дну, заштиту обала, напере, калибрацију ријечног корита и стабилизацију. Процијењени трошкови (према студији изводљивости): 56 мил €:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Фаза I: 37,7 милиона еура са 50% из ISPA фонда (радови 35,55 мил €, надзор 1,7 мил €). Период: 2008. – 2010. • Фаза II: 20,45 мил € из ЕУ кохезијских фондова и државног буџета, период: 2011.-2013. |
| 14.2. Поморски канал Дунав и Сулина | Румунија | Пловидба | <p>Студије изводљивости и радови за сваку компоненту пројекта у различитим фазама разраде, примјена</p> | <p>Побољшање услова пловидбе на Дунаву и његовог поморског сектора; заштита обале Сулинског канала (дио Коридора бр. VII)</p> <p>Укупни трошкови: 76 мил € (38 мил € од државе и мил € кредит од ЕВИ). Имплементација: 2004. - 2009.</p> |

| НАЗИВ ПРОЈЕКТА / ЛОКАЦИЈА | ЗЕМЉА | ВРСТА ПРОЈЕКТА | СТАТУС ПРОЈЕКТА (Октобар 2007. године) | КРАТАК ОПИС / КОМЕНТАРИ |
|--|-----------|----------------|---|--|
| | | | | Компоненте пројекта: <ul style="list-style-type: none"> • Заштита обала на Сулинском каналу • Обиљежавање и систем топографског мјерења за румунски дио Дунава |
| 15. Дунавска лука у Молдавији | Молдавија | Пловидба | Лука отворена 2007. | Нафтни терминал на Giurgiulesti за снабдјевање земље, узводно од ушћа Дунава |
| 16.1. Румуњско ушће Дунава | Румунија | Пловидба | Радови 2006.-2009. | Заштита обала на Сулинском каналу (64 мил €), топографско и хидрографско снимање и систем обиљежавања на Дунаву (5 мил €) |
| 16.2. Украјински Дунав - Црно море пловни пут дубоке воде | 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 / Одјел за саобраћај, БиХ |
| Бугарска | Министарство за животну средину и воде |
| Бугарска | Министарство саобраћаја |
| Бугарска | Министарство за капиталне инвестиције / Одјел за саобраћај |
| Бугарска | Извршна агенција "Истраживање и одржавање ријеке 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 / Одјел 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 |
| Њемачка | Министарство за животну средину, очување природе и нуклеарну безбједност |
| Мађарска | Министарство за економију и саобраћај |
| Мађарска | Министарство за животну средину и воде / Одјел за WFD |
| Молдавија | Министарство саобраћаја и управе путева / Одјел 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 / Одјел за саобраћај |
| Србија | Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде / Дирекција за воде |

| | |
|----------|--|
| Србија | Дирекција за унутрашње пловне путеве 'Пловпут' |
| Словачка | Министарство животне средине / Одјељење за воде |
| Украјина | Министарство саобраћаја и комуникација |
| Украјина | Министарство спољњих послова / Одјел 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 ријеке Дунав (ICPDR) - Секретаријат |
| | Међународна комисија за слив ријеке 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 (Trastabel Пројекат – менаџери, инжењери и консултанти) |
| | Karlsruhe Универзитет, Институт за инжењеринг водне околине |

| | |
|--|---|
| | Универзитет за природне изворе и примјењене науке (ВоКу), Беч |
| | WWF Њемачка |
| | WWF Међународни дунавско-карпатски програм / Одјел за воде |