
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 donositeljima 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 snose odgovornost i interes za pitanja plovidbe, integriteta riječnog okoliša i upravljanja vodama u slivu rijeke Dunav. Proces se sastojao od triju radionica organiziranih za različite interesne grupe i stručnjake, koje su održane u travnju, lipnju i listopadu 2007. godine². Tijekom 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 unaprjeđenje plovidbe. To se, prije svega, odnosi na strukturalne intervencije i mjere na rijekama koje služe za prijevoz unutarnjim vodama; no, kako bi se uspješno nadogrudio i ekonomski održao prijevoz unutarnjim vodama, morat će se poduzeti i ne-strukturalne mjere.

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 međunarodne zahtjeve), 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 usporedivi s Dunavom.

¹ Za daljnje informacije posjetite web stranice: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² Za daljnje informacije vidi: 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 država, kao i relevantne zakone, smjernice 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 promiče 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 za održavanje 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 smjernica 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 međunarodna područja riječnih slivova, EU WFD zahtijeva koordinaciju međunarodnih planova upravljanja riječnim slivovima, uključujući i, ako je moguće, ne-članice EU⁷. U području dunavskog riječnog sliva, ICPDR predstavlja platformu za koordiniranje implementacije EU WFD na nivou cijelog sliva između 13 podunavskih zemalja (vidi Dunavsku deklaraciju⁸).

Mnoge druge direktive, pravila i konvencije o okolišu dodiruju se 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).

Europski 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 suvremenih 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 na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav (Konvencija o zaštiti rijeke Dunav), 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 članci 3.4 i 3.5.

⁸ Dunavski sliv – Rijeke u srcu Europe, Beč, 2004.

⁹ Ove razne direktive uključuju, npr. 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), Direktivu EU o poplavama, nastupajuću Direktivu EU o pomorskoj strategiji, zajedničku poljoprivrednu smjernicu (*Common Agricultural Policy - CAP*) i Kohezijsku politiku (*Cohesion Policy*). Relevantne konvencije su Ramsarska konvencija, Bernska konvencija, Konvencija o biološkoj raznolikosti, Espoo konvenciju i Konvenciju o svjetskoj baštini – objašnjenja su data u Prilogu 1.

stoga mogu biti sufinancirani iz proračuna EU. Dunav je dio prioritarnih projekata (br. 18) u okviru Smjernica za trans-europski transport (TEN-T) i predstavlja centralnu okosnicu prijevoza.

U širim razmjerima „*Europski 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 smjernica presudna je 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 idućih 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. Potrebno je osigurati multimodalno korištenje raspoloživih mogućnosti prijevoza (cestovni, željeznički i IWT). Transportne smjernice 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 financijskih institucija i TEN-T programa EU. Politike modalnih promjena odražavaju se u smjernicama za odabir projekata i imenovanje TEN koordinatora za IWT. Smjernice, također, naglašavaju potrebu da se u potpunosti poštuje zakonodavstvo iz 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 tonama po kilometru). Unutarnja plovidba može doprinijeti smanjenju zagušenja cestovnog prometa na nekim rutama. Intenzivnije korištenje 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 slijedećih 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

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

unutarnju plovidbu 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 Dunava. Kao posljedica toga, upravljanje, planiranje i razvoj plovidbe trebaju uzeti u obzir pitanje klimatskih promjena. Plovidba može doprinijeti postizanju ciljeva iz oblasti okoliša, kao što su ciljevi iz Kyota za smanjenjem emisije stakleničkih plinova.

2.3 Sadašnja situacija riječnog okoliša sliva rijeke Dunav

Priroda velikih riječnih sistema

Veliki riječni sistemi kao što je Dunav vrlo su složeni, multi-dimenzionalni, dinamični ekosistemi i, samim time, predstavljaju mnogo više od same mreže uzdužnih kanala. Razumijevanje njihove visoke ekološke složenosti zahtijeva sveobuhvatna promatranja 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-živića) 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 pronosa nanosa spadaju među ključne elemente 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 aluvijalnih poplavnih šuma). 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 veliku biološku raznolikost.

Za razliku od mnogih drugih europskih 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 označe 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 korištenje na razne načine utječu na ekološki i kemijski 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 pogoršavaju izvornu hidromorfološku situaciju (npr. kretanje vučenog nanosa, morfo-dinamički razvoj mreže kanala, procesi razmjene između rijeka i poplavnih područja, režima podzemnih voda) i/ili prirodni sastav ekoloških zajednica (npr. kroz prepreke za migracione vrste riba 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 poplavnim područjima. Pored ostalih hidromorfoloških promjena, to može dovesti i 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, prouzrokovani izgradnjom kanala za unapređenje plovidbe i/ili kontrolu poplava, mogu u mnogim slučajevima biti intenzivirani značajnim smanjenjem unosa vučenog nanosa iz uzvodnog slivnog područja (npr. usljed retencije zbog mjera kontrole poplava i/ili lanaca elektrana). S obzirom da je bočna erozija izvorno prepletenih ili meandrirajućih rijeka ograničena stabilizacijom kanala, ovi procesi više ne mogu izbalansirati prirodne agradacije i aluvijalna poplavna područja. Dakle, s jedne strane radovi na stabilizaciji riječnog korita i bageriranje 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 u poplavnim područjima.

Osim hidromorfoloških utjecaja, plovidba također može imati i druge utjecaje na vodni okoliš, kao što su zagađenja, na koja 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 točke gledišta, brodski promet uzrokuje valove, koji mogu poremetiti reprodukciju ribljih staništa, bentoskih bezkralježnjaka, ostalih biota kao i dovesti do čupanja vodnih biljaka. Brodski motori također mogu prouzročiti 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

Izvješće prema članu 5. EU WFD (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 pritiska/utjecaja kojom se zaključuje koje cjeline površinskih voda su *u opasnosti od neispunjavanja* ciljeva koje EU WFD zahtijeva u pogledu okoliša.

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

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

Plan upravljanja slivom rijeke Dunav bit će završen do kraja 2009. godine i uključivat će Zajednički program mjera, koji će se baviti hidromorfološkim promjenama i utjecajima na stanje voda. Provođenje plana do 2015. godine imat će 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 neke temeljne potrebe koje se moraju ispuniti kako bi se omogućilo njihovo funkcioniranje. Za razvoj međusobno prihvatljivih rješenja – takve se potrebe moraju najprije jasno definirati. Zbog toga su i navedene u nastavku teksta. Međutim, nisu sve potrebe ispunjene u svim slučajevima. Implementacija nove, integralne filozofije planiranja (vidi dolje) imala bi za cilj uspostaviti to pravo i pomoći osigurati održivi razvoj i 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 nestrukturalne mjere za poboljšanje unutarnje plovidbe na Dunavu (npr. razvoj flote, nove tehnologije u brodogradnji, inter-modalne veze, riječne informacijske servise).

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 opisane su 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*
 - *Radius zakrivljenosti*
- *Izgradnja i održavanje, npr.:*
 - *Reguliranje niskog vodostaja putem riječnih građevina (npr. regulacijskih pera)*
 - *Bageriranje i nasipavanje materijala*
- *Infrastruktura koja se postavlja uzimajući u obzir relevantne fizičke i ostale faktore (npr. blizina tržišta i povezanost sa širom transportnom mrežom)*

3.2 Potrebe ekološkog integriteta

Integritet riječnog okoliša se u EU regulira brojnim pravnim instrumentima (gore navedeno). Ukupno ostvarenje zahtjeva EU WFD i politika povezivanja je od najvećeg značaja, što zahtijeva postizanje "dobrog ekološkog statusa", ili u slučaju jako promijenjenih i umjetnih vodenih cjelina "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 promijenjenih riječnih dionica i njihovih obližnjih krajolika,*
- *dinamičan i specifičan okoliš kanala i poplavnog područja (u vezi struktura vodotoka, obala, bočnih rukavaca i poplavnih područja) koji podržava dinamičnu ravnotežu i odgovarajuće uvjete povezivanja,*

¹¹ Vidi 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*
 - *uravnoteženi bilans nanosa.*

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

3.3 Nova filozofija integralnog planiranja za zajednički pristup

Kako bi se poboljšala unutarnja plovdba i zaštita riječnog sistema u slivu Dunava, za uspjeh je neophodna zajednička filozofija planiranja. Preduvjet za buduće planiranje ekološki održivog prijevoza 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 u proces moraju biti uključena ministarstva nadležna za okoliš, upravljanje vodama i transport, znanstvenici i stručnjaci za regulaciju rijeka, plovdbu, ekologiju, prostorno planiranje, turizam i ekonomiju, kao i predstavnici drugih interesnih grupa, kao što su ekološke nevladine organizacije i mjerodavni predstavnici privatnog sektora.

Postojeći problemi, potrebe i ciljevi, kako za plovdbu tako i za ekološki integritet, trebaju se jasno identificirati na nivou definiranih regija planiranja i riječnih dionica, kao i u odnosu na određene postojeće i buduće projekte u plovdbi. Nadalje, treba predložiti odgovarajuće mjere za ublažavanje utjecaja ili restauraciju okoliša kako bi se spriječilo pogoršanje ekološkog statusa i osiguralo postizanje ekoloških ciljeva. I pritiske i mjere treba identificirati putem zajedničkog dogovora. Ovaj cilj trebao bi se postići u okviru interdisciplinarnog procesa. Mogućnosti poboljšanja stanja okoliša i plovdbu trebaju se identificirati kroz zajednički pristup projektima. Postoje neki poznati primjeri projekata kao što je planski pristup koji je korišten u sklopu Integralnog hidrotehničkog projekta na Dunavu, istočno od Beča. Ovakav opći pristup trebao bi se replicirati, čak i ukoliko ovaj projekt i ne predstavlja najbolju praksu u svim aspektima SEA postupka.

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. Višenamjensko korištenje riječnih krajolika trebalo bi biti ciljem (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 trebaju se promatrati i iz perspektive IWT-a i ekološkog integriteta, a posebno se treba usmjeriti na slijedeća područja:

- *Riječne dionice koje zahtijevaju razvoj plovnog puta i s njima povezane utjecaje na posebne ekološke kvalitete i status voda.*
- *Riječne dionice koje zahtijevaju ekološku očuvanost/restauraciju i tome pridružene 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 kako prema Strateškoj direktivi o okolišu (SEA) (2001/42/EC) za određivanje planova, programa i smjernica, tako i prema Direktivi o procjeni utjecaja na okoliš (EIA) (85/337/EEC) za procjenu 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, zakašnjenja, a ponekad i nestabilan ishod.

4.2 Principi integralnog planiranja

U cilju provođenja pristupa integralnog planiranja za sve se planove i projekte, sve uključene interesne strane trebaju se dogovoriti o zajedničkim principima planiranja, što vodi do prihvatljivih rješenja i za ekološki integritet i za plovidbu. Takvi principi planiranja trebaju se primijeniti na svaki projekt u slivu rijeke Dunav i uključivati barem sljedeće korake, ali kao prvo i najvažnije zajedničko planiranje projekata koji traže i poboljšanja 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, lokalne vlasti, nevladine organizacije, turizam, znanstvene institucije i neovisne (međunarodne) stručnjake.*
- *Definirati zajedničke ciljeve planiranja.*
- *Uspostaviti transparentan proces planiranja (informiranje/učestvovanje) na temelju sveobuhvatnih podataka, uključujući i mjerila zaštite okoliša i važeće standarde koji se zahtijevaju prema Strateškoj procjeni okoliša (SEA – za kvalificiranje planova, programa i politika) i za Procjenu utjecaja na okoliš (EIA – za projekte).*
- *Osigurati usporedivost alternativa i ocijeniti izvodljivost plana (uključujući troškove i koristi) i/ili projekta (uključujući odraz trenutnog stanja, alternative i ne-strukturalne mjere, kao i troškove zaštite okoliša i resursa).*

¹² Detalji o direktivama i smjernicama o implementaciji Europske komisije dostupni su na:

<http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>

- Procijeniti da li IWT projekt ima utjecaj na cijeli sliv/ prekogranični utjecaj.
- Informirati i konzultirati se sa međunarodnim riječnim komisijama u slivu rijeke Dunav (ICPDR, Dunavska komisija, Međunarodna komisija za sliv rijeke Save) prije donošenja odluke o novim kretanjima, kao i sa državama u kojima bi također moglo doći do određenih utjecaja.
- Uvažavati Plan upravljanja slivom rijeke Dunav iz 2009. godine, uključujući njegov Zajednički program mjera, te mjerodavne planove upravljanja riječnim podslivovima, nacionalne planove upravljanja slivovima i programe mjera kao osnovu za integralno planiranje i provođenje infrastrukturnih projekata u IWT-u, a istovremeno uvažavati već postojeće pravne zahtjeve iz oblasti okoliša.
- Definirati i osigurati prednjete i ciljeve IWT-a, kao i ekološki integritet rijeka/ poplavnih područja, nakon čega slijedi razmatranje potrebe za sprečavanjem propadanja, moguće mjere ublažavanja utjecaja i/ili mjere restauracije kako bi se postigli svi ekološki zahtjevi.
- Osigurati da ne postoje tehnički izvodljiva, ekološki bolja, a ne disproportionalno skuplja alternativna sredstva za postizanje postavljenog cilja, u skladu sa zahtjevima iz članka 4.(7) EU WFD.
- Nastojati izbjeći ili, ako to nije moguće, minimirati utjecaje strukturalnih/hidrotehničkih intervencija u riječnom sistemu kroz njihovo ublažavanje i/ili restauraciju, dajući prednost reverzibilnim intervencijama.
- Osigurati da se, pri planiranju projekata u oblasti plovidbe, uzme u obzir pitanje klimatskih promjena i njihovih posljedica.
- Korištenje mjera najboljih praksi za poboljšanje plovidbe¹³.
- Provesti prioritarnu listu mogućih mjera kako bi se osigurao najbolji mogući razvojni efekt kako u pogledu okoliša tako i u pogledu plovidbe, ali i iskorištenja financijskih 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 mjera i – ako je svrsishodno – prilagoditi ih (Primjeri mogućih mjera dani su u Prilogu 2).

4.3 Hidrotehnički kriteriji

Za provođenje gore navedenih načela planiranja, u fazi planiranja projekata u oblasti plovidbe potrebno je primijeniti sljedeće kriterije:

- Koristiti pristup u ovisnosti od slučaja do slučaja, koji pri odlučivanju o odgovarajućoj širini i dubini plovnoga puta, uzima u obzir kako ekološke zahtjeve za riječne dionice i cijeli sliv, tako i strateške zahtjeve IWT-a na nivou cijeloga sliva¹⁴
- 'Raditi sa 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 regulacijskim perima),
- Optimalno korištenje potencijala restauracije rijeke (npr. restauracija riječnih obala) i ponovno povezivanje bočnih kanala,

¹³ Za najbolje prakse u pogledu strukturalnih mjera vidi akcijski dokument EU WFD i Dokumente o Hidromorfološkim tehničkim studijama i dokumentima Studija slučajeva: Dobre prakse u upravljanju ekološkim utjecajima hidroelektrana, radova na zaštiti od poplava i radova projektiranih za unaprijeđenje 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 projekt na Dunavu, istočno od Beča'.

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

- *Osigurati da se vodostaj kod poplava ne pogoršava i, što bi bilo idealno, da se smanji.*

5 Slijedeći zadaci

ICPDR, Dunavska komisija i Međunarodna komisija za sliv rijeke Save traže odobrenje Zajedničke izjave do kraja siječnja 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 osigurat će podršku, promicanje i primjenu 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, sastajat će se jednom godišnje, kako bi razmatrale određena događanja u oblasti plovidbe i okoliša i kako bi istakle dobre prakse u projektima održavanja rijeke.

EBU i PIANC raspraviti će vođenje aktivnosti na procjeni potencijala nestrukturnih mjera za unapređenje IWT-a u slivu rijeke Dunav u okviru odgovarajućeg foruma.

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

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

Sudionici u ovom procesu osigurat će razvoj, promidžbu i integraciju znanstvenih istraživanja u pogledu biološke raznolikosti, posljedica hidrotehničkih mjera na ekološki integritet/restauraciju sistema riječnih poplavnih područja, te klimatske promjene.

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

6 Prilozi

1. *Pravni temelj*
2. *Primjeri mogućih mjera*
3. *Lista tekućih IWT projekata – potrebno je redovito aktualiziranje*
4. *Lista sudjelujućih organizacija*

Značajni dokumenti o kojima se nije moglo raspravljati tijekom 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. kolovoza 1948. godine je međunarodni pravni instrument koji regulira plovidbu na Dunavu. 'Beogradska konvencija' omogućuje slobodnu plovidbu Dunavom, u skladu sa interesima i suverenim pravima ugovornih stranaka Konvencije, ciljajući time na jačanje ekonomskih i kulturnih odnosa među njima kao i sa drugim narodima.

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

Dunavska komisija smještena je od 1954. godine 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. Povijesno gledano, to seže do Pariških konferencija iz 1856. i 1921. godine, koje su po prvi put uspostavile međunarodni režim radi osiguranja slobodne plovidbe Dunavom.

Primarni zadaci koji ulaze u nadležnosti Komisije uključuju:

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

Dunavska komisija radi aktivno kako bi ispunila *Deklaraciju o europskim unutarnjim plovnicima i prometu* usvojenu na ministarskoj konferenciji o najaktualnijim pitanjima europskog prijevoza unutarnjim vodama (Budimpešta, 11. rujna 1991. godine), kao i *Deklaraciju Roterdamske konferencije o ubrzanju pan-europske suradnje prema slobodnom i jakom prijevozu unutarnjim vodama*, 5.-6. rujna 2001. godine.

Drugo relevantno pitanje u ovom kontekstu je usklađivanje tehničkih propisa, pravila i standarda, kao i pravnih odredbi koje su na snazi na Dunavu, na Rajni, u okviru Evropske unije, kao i onih donešenih od ECE UNO, s ciljem stvaranja jedinstvenog Pan-europskog 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. lipnja 1994. godine, u Sofiji, Bugarska, od strane jedanaest država iz dunavskog sliva - Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka Republika, Njemačka, Mađarska, Moldavija, Rumunjska, Slovačka, Slovenija i Ukrajina - i Europska zajednica, i stupila je na snagu u listopadu 1998. godine, kada ju je ratificiralo devet potpisnica.

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

- očuvanje, unapređenje i racionalno korištenje površinskih i podzemnih voda
- preventivne mjere za kontrolu opasnosti koje potječu od nezgoda koje uključuju poplave, led ili opasne tvari
- mjere za smanjenje ulaska zagađenja koje potječe 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 stranaka Konvencije o zaštiti rijeke Dunav, ali je također uspostavljen okvir za pridruživanje drugih organizacija.

Danas državni delegati, predstavnici najviših ministarskih nivoa, tehnički stručnjaci kao i pripadnici civilnog društva i znanstvene zajednice surađuju u ICPDR-u kako bi se osiguralo održivo i pravедno korištenje voda u slivu rijeke Dunav.

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

To uključuje unapređenje 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
- Dunavski informacijski sistem (Danubis).

Ciljevi ICPDR-a su:

- Očuvanje vodnih resursa Dunava za buduće generacije
- Prirodno uravnotežene vode bez viška nutrijenata
- Nepostojanje rizika od toksičnih kemikalija
- Zdravi i održivi riječni sistemi
- Poplave bez popratnih šteta.

Podršku radu ICPDR-a pruža Tajništvo sa sjedištem u Beču, Austrija.

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

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

Sporazum je stupio na snagu 29. prosinca 2004. godine. U skladu s time, u Zagrebu je u lipnju 2005. godine osnovana *Međunarodna komisija za sliv rijeke Save - Savska komisija*. SK je osnovana sa svrhom primjene 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 sprečavanje 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 stranaka, koje će surađivati na osnovi suverene jednakosti, teritorijalnog integriteta, zajedničke koristi i dobre volje, putem međusobnog poštivanja državnih zakona, institucija i organizacija, te djelujući u skladu s EU WFD.

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

Plovidba rijekom Savom je slobodna za trgovačka plovila svih država, što je identično uredbi za konvenciju o plovidbi Dunavom. Trgovačka plovila imat će pravo besplatnog ulaska u luke na dijelovima plovnog puta rijeke Save od Siska do ušća u Dunav, kao i na svim plovnim dijelovima pritoka rijeke Save. Stranke će poduzeti mjere za održavanje plovnih puteva na svom teritoriju u plovnom stanju, kao i mjere za poboljšanje uvjeta plovidbe, i neće sprečavati niti ometati plovidbu.

Stranke će pripremati zajednički 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, proračunu i aktivnostima;
- donošenje preporuka o svim drugim pitanjima koja se odnose na provođenje FASRB-a.

Savska komisija osnovala je svoje Tajništvo u Zagrebu u siječnju 2006. godine.

Relevantne Direktive EU

EU direktiva o vodama 2000/60/EC (EU WFD) najznačajnija je u pogledu 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 ostaloga - *dobro ekološko i dobro kemijsko stanje* površinskih vodenih cjelina općenito ili *dobar ekološki potencijal i dobro kemijsko stanje* za posebne slučajeve kod jako promijenjenih i umjetnih vodenih cjelina. Ovi ciljevi će se ostvariti primjenom programa mjera, koji, između ostaloga, navodi hidromorfološke promjene uzrokovane plovidbom. Za više informacija vidi: 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 (SPAs).

Vidi: 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 europskog značaja i izraditi poseban plan upravljanja kako bi ih zaštitila, povezujući 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.

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

"Direktiva SEA", Direktiva 2001/42/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2001. godine o procjeni posljedica pojedinih planova i programa za okoliš (strateška procjena okoliša).

Svrha Direktive SEA ("Strateška procjena okoliša") je osigurati da se posljedice koje pojedini planovi i programi mogu imati na okoliš, identificiraju i ocijene tijekom njihove pripreme i prije njihovog usvajanja. Javnost i sva uključena nadležna tijela mogu dati svoje mišljenje, a svi rezultati se integralno uzimaju u obzir tijekom 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 odobranja istih. EIA Direktiva implicira koje kategorije projekata podliježu procjeni utjecaja na okoliš, koji se postupak treba primijeniti kao i sadržaj procjene.

Relevantne međunarodne konvencije o okolišu

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

Konvencija o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa usvojena u Bernu 19. rujna 1979. godine stupila je na snagu 1. lipnja 1982. Potpisalo ju je 39 članica Vijeća Europe, zajedno s Europskom unijom (Bosna i Hercegovina nije potpisnica, već ima status promatrača). Svrha Konvencije je promidžba suradnje između država potpisnica kako bi se očuvala divlja flora i fauna te njihova prirodna staništa, kao i 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). Kako bi se očuvale vrste divlje faune, moraju se također usvojiti odgovarajuće zakonodavne i administrativne mjere 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 zimskog mirovanja. Konvencija je dovela 1998. godine do stvaranja *Smaragdne mreže područja od interesa posebne zaštite* (ASCIs) na teritoriju stranaka, koja djeluje uz program EU *Natura 2000*, a zapravo predstavlja njezin produžetak na zemlje nečlanice EU.

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

Konvencija o biološkoj raznolikosti potpisana je 1992. godine; ratificiralo ju je 196 država širom svijeta - uključujući Evropsku uniju, kao i sve ugovorne strane ICPDR-a (i Crna Gora). Cilj Konvencije je očuvati biološku raznolikost, osigurati održivo korištenje njezinih komponenata, te pravednu i jednaku razdiobu koristi koje proizilaze iz korištenja genetskih resursa.

U travnju 2002. godine, Strane potpisnice Konvencije obavezale su se da će do 2010. godine postići znatno smanjenje sadašnje stope gubitka biološke raznolikosti na globalnom, regionalnom i nacionalnom nivou, kao doprinos ublažavanju siromaštva i za dobrobit cijelokupnog života na Zemlji, poznatiji kao *Cilj biološke raznolikosti 2010*. Ovaj cilj kasnije je potvrđen od strane Svjetskog summita o održivom razvoju i od Generalne skupštine Ujedinjenih naroda, i registriran je u okviru Milenijskih ciljeva razvoja.

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 korištenje močvarnih staništa i njihovih resursa. To je najstariji međunarodni sporazum o očuvanju na svijetu, s ciljem održivog korištenja močvarnih staništa za čovječanstvo, bez remećenja prirodnih svojstava ekosistema.

Trenutno postoji 156 ugovornih stranaka 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 *Ramsarska područja*, ne samo da priznaje svjetski najvažnija močvarna područja, nego predstavlja i djelotvoran alat za pomoć državama u ispunjavanju ciljeva održivosti. Oko 80 močvara u slivu rijeke Dunav uključeno je u popis Ramsarskih područja.

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

Konvencija o procjeni utjecaja na okoliš u prekograničnom kontekstu je UNECE-ova konvencija potpisana u Espoo-u, Finska, 1991. godine, a stupila je na snagu 1997. godine. Konvencija uspostavlja obaveze stranaka o vršenju procjene utjecaja na okoliš pojedinih aktivnosti u ranoj fazi planiranja. Ona također, propisuje opću obavezu država da se međusobno obavještavaju i konzultiraju o svim velikim projektima koji se razmatraju u smislu mogućeg značajnog štetnog prekograničnog utjecaja na okoliš.

Protokol o strateškoj procjeni okoliša (Kijev, 2003. godine) proširit će Espoo konvenciju time što će osigurati da pojedine stranke integriraju procjenu okoliša u svoje planove i programe u najranijim fazama - na taj način pomažući postaviti temelje održivog razvoja. 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, a od tada ratificirale su je 184 države članice.

Područje pod zaštitom UNESCO-a specifično je područje (kao što je šuma, planina, jezero, 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 članice. Svako područje svjetske baštine u vlasništvu je države na čijem se teritoriju nalazi, no zaštita i očuvanje tih područja, dužnost je svih država svjetske baštine. Jedno od područja svjetske baštine u Dunavskom slivu je i delta Dunava.

Relevantni međunarodni ugovori i programi u oblasti plovidbe

Europski 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 stranaka, a ratificiralo 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 europsku 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 država i dosiže izvan europske regije. Pristupanjem u AGN, vlade se obavezuju 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 usporedbi sa drugim načinima unutarnjeg prijevoza, predstavlja ekonomske i ekološke prednosti i stoga može doprinijeti smanjenju zagađenja prometa, prometnih nesreća i negativnih utjecaja na okoliš u paneuropskom transportnom sistemu.

NAIADES

Saopćenje Europske komisije „NAIADES“ o promidžbi prijevoza unutarnjim vodama uključuje Integralni akcijski program za razvoj ove vrste prijevoza. Akcijski program se usredotočuje na pet strateških i podjednako važnih područja, naime na stvaranje povoljnih uvjeta za djelatnosti i nova tržišta, modernizaciju flote, a posebno njene performanse u pogledu zaštite okoliša, na poslove i vještine, te na promidžbu Prijevoza unutarnjim plovnim putevima kao uspješnog gospodarskog partnera.

Dio V. Akcijskog programa odnosi se na infrastrukturu plovnog puta. *Između ostalog*, predlaže se da se pokrene Europski razvojni plan za poboljšanje i održavanje infrastrukture plovnog puta i objekata za prekrcaj, kako bi transeuropski riječni prijevoz učinio efikasnijim, uz poštivanje ekoloških zahtjeva. Saopćenje ističe, da se razvoj infrastrukture plovnog puta treba vršiti na koordiniran i integralan način, potičući međusobno razumijevanje višenamjenskog korištenja plovnih puteva i uz usklađivanje zaštite okoliša i održivosti.

Europski 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 visoki nivo sigurnosti u međunarodnom prijevozu opasnog tereta unutarnjim plovnim putevima; kako bi se doprinjelo zaštiti okoliša putem sprečavanja bilo kakvog zagađenja proizašlog uslijed nezgode ili incidenta za vrijeme takvog prijevoza; i kako bi se olakšao međunarodni transport i trgovina.

Propisi u prilogu Sporazumu sadrže tehničke zahtjeve za međunarodni prijevoz opasnih tvari i predmeta u paketima i rasutom stanju 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 certifikata odobrenja, priznavanje klasifikacijskih društava, nadzor i obuku, te ispitivanje stručnjaka.

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

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

Do stupanja na snagu ADN-a, pridodana Pravila redovito se aktualiziraju na Zajedničkom UNECE/CCNR sastanku stručnjaka u svrhu preporučene primjene u državnom zakonodavstvu. Sadašnja je verzija datira iz 2007. godine.

Prilog 2: Primjeri mogućih mjera

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

Ovaj popis nije potpun.

Potrebe plovidbe	Mjere plovidbe	Opći utjecaji	Pritisci/utjecaji na ekologiju	Ekološke potrebe	Mjere zaštite okoliša
Minimalna dubina vode (plovni put)	Izmještanje plovnog puta ka vanjskoj obali i područjima duboke vode, regulacija male vode, bageriranje i nasipavanje materijala	Povišenje vodostaja pri maloj vodi	Kanaliziranje rijeke zbog regulacije male vode, smanjenje morfodinamike	Minimiranje hidrotehničkih mjera	Restauracija rijeka (posebno obale i poplavnih područja)
Minimiranje brzine lateralnog toka	Poboljšanje raspodjele proticaja na ušćima sa pritokama i rukavcima ponovno otvorenim pomoću hidrotehničkih radova	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 restauracija ušća pritoka
Nema naglih promjena u raspodjeli proticaja brzine toka	Ograničenje promjena brzine protoka (postepene promjene) iz dionice 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 utjecaji	Pritisci/utjecaji na ekologiju	Ekološke potrebe	Mjere zaštite okoliša
Predvidljiv položaj i geometrija plovnog puta	Minimiranje iznenadne sedimentacije upotrebom regulacijskih pera, bageriranjem i nasipanjem	Manje prekida/ometanja plovidbe	Promijenjen pronos nanosa i riječna morfologija, promjene staništa	Različite dubine i širine toka, veličine zrna nanosa, mali lateralni gradijenti riječnog korita	Mjere restauracije koje vode 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 riječnih pera (agradacija), bageriranje 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 proizlazi iz plovidbe	Nema ekstremnih tendencija prema agradaciji riječnog korita / degradaciji glavnog kanala	Npr. izgradnja regulacijskih pera (agradacija), bageriranje i nasipanje materijala, /proširenje riječnog korita, granulometrijsko poboljšanje korita (degradacija)
				Morfodinamika kanala	Očuvanje ili poboljšanje rječne morfologije: nepokrivanje riječnog korita, specifična pera za poboljšanje morfodinamike, izbjegavanje polja regulacijskih pera
				Morfodinamika obale rijeke	Uspostavljanje prirodnijih riječnih obala, obnavljanje obala, uklanjanje zaštite obala, erozija obala, deklinantna pera u cilju poboljšanja bočne erozije

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

Prilog 3: Popis sadašnjih IWT i višenamjenskih (uklj. IWT) projekata u slivu rijeke Dunav (stanje 12. listopada 2007. godine)

Ovaj popis daje sažetak tekućih i budućih projekata plovidbe u slivu rijeke Dunav i usredotočuje se na velike razvojne projekte. Provjerile su ga razne interesne grupe 2007. godine u okviru procesa Zajedničke izjave o unutarnjoj plovidbi i ekološkoj održivosti u DRB te će se aktualizirati u budućnosti.

Status projekta je diferenciran kao: u fazi konkretnog planiranja (izvodljivosti), u fazi implementacije, završeno.

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

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA (Listopad 2007. godine)	KRATAK OPIS / KOMENTARI
1. Dunav:	Njemačka	Plovidba - TENs	Plan – procjena projekta za regionalno planiranje završena 2006. (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. regulacijska pera, bageriranje), 2) izgradnja jedne brane i 3) izgradnja 3 brane za poboljšanje plovidbe u 70 km dugom dijelu Dunava
2.1 Dunav: Wachau	Austrija	Plovidba	Tehnički pregledi poboljšanja plovnosti na 3 kritične pličine (ukupna dužina: manja od 3 km). Mjere za poboljšanje ekologije rukavaca ponovnim spajanjem već su ostvarene.	Da se 20 km dugi dio (3 pličine) bolje održava za plovidbu.
2.2 Dunav: Beč - Bratislava	Austrija	Stabilizacija riječnog korita i ekološko poboljšanje	Plan završen na osnovu interdisciplinarnog dogovora stručnjaka Pilot projekt obnove	Jedan od prioriternih TEN projekata (uklanjanje uskih grla na plovnom putu Rajna-Majna-Dunav - Koridor

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Listopad 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
			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 tijekom razdoblja niskih voda 2007./2008.; izgradnja glavnog projekta zakazana je za 2008./2009.	VII).Projekt obuhvaća niz infrastrukturnih i ekoloških mjera za poboljšanje plovidbe, stabilnosti riječnog korita, kao i ekoloških uvjeta duž 50-kilometarske dionice Dunava.
3. Dunav-Odra-Elba kanal	Češka Republika, Slovačka, Austrija, Poljska, Njemačka	Plovidba	Idejni projekt za urbanističke planove. Rasprava o planu kanala unutar Vlade Češke	Idejni projekt 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 - Gabcikovo / Nagymaros	Slovačka, Mađarska	Višenamjenski (proizvodnja električne energija, plovidba)	Djelomično je izgrađena – potrebne korektivne mjere; u toku je rasprava o alternativnoj shemi 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 ožujku 2007. godine (dostupan na www.vituki.hu).	Studija bi trebala dati prijedloge za poboljšanje plovnosti kroz unaprjeđenje stanja okoliša (relevantna pitanja:

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Listopad 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
			Završni izvještaj s preporukama o primjenjivim načinima regulacije rijeke slijedi u drugoj polovini rujna 2007.	uklanjanje uskih grla i pličina, pitanja održavanja, ekološka rehabilitacija, unapređenje turizma i rekreacije, zaštita izvora pitke vode i mnogi drugi aspekti).
8. Dunav: rkm 1428 – 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); projekt 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.	Projekt 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, vjerojatno na području Brežica.
11.3 Višenamjenski hidrotehnički sistem /	Hrvatska	Proizvodnja električne energije, plovidba, vodoopskrba,	Državni Program za prostorno uređenje (1999); projekt izrađen	Suradnja s Bosnom i Hercegovinom, nizvodno od ušća rijeke Une.

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Listopad 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
rijeka Sava		navodnjavanje, zaštita od poplava		
12. Plovni kanal Dunav-Sava	Hrvatska	Višenamjenski hidrotehnički sistem (plovidba, navodnjavanje, odvodnjavanje)	Projekt izrađen, procjena okoliša iz 2007.; prostorni plan objavljen u svibnju 2007., pripremni radovi počinju 2007.	Konzultacije s nevladinim organizacijama i šumarskim institucijama u toku
13. Dunav između Bugarske i Rumunjske	Bugarska, Rumunjska	Plovidba - TENs	Studija izvodljivosti 2007.-2008. (radovi planirani u iznosu od 152 mil € za 2009.-2012.)	Predviđaju se pregovori između rumunjskih i bugarskih tijela nadležnih za okoliš i promet, kako bi se ublažili nepovoljni utjecaji na stanje voda. ISPA pomoć za Rumunjsku (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 345-175)	Rumunjska	Plovidba	Studija izvodljivosti i tehnički projekt, uključujući i procjenu utjecaja na okoliš, okončana je 2006. (1,64 mil € ISPA i državni fondovi). Zaprimljeni komentari interesnih grupa doveli su do modifikacija tehničkog projekta. Dozvola za okoliš izdana od strane Ministarstva za zaštitu okoliša u veljači 2007. Tenderska procedura za nadzor	Tehnička pomoć EU (ISPA) za poboljšanje uvjeta plovidbe zadovoljava preporuke Dunavske komisije (2,50 m): Ovo je dio Koridora br. VII sa mnogo uskih grla ispod 1,5 m. Projekt ima za cilj realizaciju riječnih pragova, zaštitu obala, regulacijska pera, kalibraciju riječnog korita i stabilizaciju. Procijenjeni troškovi (prema studiji izvodljivosti): 56 mil. € <ul style="list-style-type: none"> Faza I: 37,7 milijuna eura s 50% iz ISPA fonda (radovi 35,55 mil. €, nadzor 1,7 mil. €). Period:

NAZIV PROJEKTA / LOKACIJA	DRŽAVA	VRSTA PROJEKTA	STATUS PROJEKTA <i>(Listopad 2007. godine)</i>	KRATAK OPIS / KOMENTARI
			radova finalizirana je u rujnu 2007.; tenderska procedura za ustupanje radova bit će završena do kraja 2007.	2008. – 2010. • Faza II: 20,45 mil. € iz EU kohezijskih fondova i državnog proračuna, razdoblje: 2011.-2013.
14.2 Pomorski kanal Dunav i Sulina	Rumunjska	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 rumunjski 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	Rumunjska	Plovidba	Radovi 2006.-2009.	Zaštita obala na Sulina kanalu (64 mil. €), topografsko i hidrografsko 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: Popis organizacija učesnika

Austrija	Ministarstvo za transport, inovacije i tehnologiju
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
Europska komisija	DG za Okoliš – Jedinica za zaštitu voda i mora
Europska komisija	DG 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 europske integracije
Moldavija	Ministarstvo za ekologiju i prirodne resurse
Rumunjska	Ministarstvo za promet, građevinarstvo i turizam / Generalni direktorat za pomorski promet
Rumunjska	Ministarstvo za okoliš i održivi razvoj
Srbija	Ministarstvo za kapitalne investicije / Odjel za promet
Srbija	Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede / Direkcija za vode

Srbija	Direktorat za unutarnje plovne puteve 'Plovput'
Slovačka	Ministarstvo okoliša / Odjel za vode
Ukrajina	Ministarstvo prometa i komunikacija
Ukrajina	Ministarstvo vanjskih poslova / Odjel za ekonomsku suradnju
Ukrajina	Delta-Pilot
	Centralno Europsko udruženje za bageriranje (CEDA)
	Dunavska komisija – Tajništvo
	Dunavski forum za okoliš (DEF)
	Dunavska komisija za turizam
	Europska unija tegljača (EBU)
	Europska Federacija za luke unutarnje plovidbe
	Luka Giurgiulesti (Moldavija)
	Europska unutarnja plovidba
	Međunarodno udruženje za istraživanje Dunava (IAD)
	Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR) – Tajništvo
	Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (ISRBC) – Tajništvo
	Međunarodni forum za promet / nekadašnja Europska konferencija ministara prometa (ECMT)
	Nacionalni park Donau Auen
	PIANC
	Inicijativa za kooperaciju jugoistočne Europe
	Pakt za stabilnost za jugoistočnu Europu
	TINA Bečke prometne strategije d.o.o. / Koridor VII
	TRAPEC (Tractebel Projekt – manageri, inženjeri i konzultanti)
	Sveučilište Karlsruhe, Institut za inženjering vodnog okoliša
	Sveučilište za prirodne izvore i primjenjene nauke (BoKu), Beč

	WWF Njemačka
	WWF Međunarodni dunavsko-karpatki program / Odjel za vode