

Aleksandra Vasilj*
Kristina Cigula**

Pregledni znanstveni rad
UDK 656.62:349.6](282.243.7)
Rad primljen: 3 svibnja 2016.

ODRŽIVI PROMET RIJEKOM DUNAV – MJERE ZA OKOLIŠNO PRIHVATLJIVI I SIGURAN PROMET

Sažetak: Dunav je druga najduža europska rijeka koja protječe kroz deset zemalja i obuhvaća područje na kojem živi 115 milijuna stanovnika. Možemo ga promatrati na različite načine: u geografskom, prometnom, gospodarskom, povijesnom i ekološkom smislu. Predmet ovog rada analiza je ekološkog aspekta s posebnim osvrtom na promet njegovim unutarnjim vodama i karakteristična onečišćenja koja on donosi. Dunav je specifična rijeka koju, osim veličine, obilježavaju i raznolikosti u morfološkom i hidrološkom smislu. Odlikuje se zapanjujućim krajolikom jedinstvene biološke raznolikosti i rijetkih prirodnih staništa te se izdvaja kao ekološki najvažnije područje Europe. Budući da je tematika zaštite i poboljšanja stanja voda Dunava vrlo opsežna i zahtijeva analizu kroz više grana prava, nakon definicije ključnih pojmova potrebnih za bolje razumijevanje rada, u radu se detaljno analiziraju propisi prava unutarnje plovidbe, ekološki propisi i važnije ekološke norme drugih pravnih grana, na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Nakon analize brojnih normi vezanih uz naslov rada autorice predlažu konkretne mjere kako bi se poboljšalo stanje.

Ključne riječi: unutarnja plovidba, rijeka Dunav, održivi razvoj

1. RIJEKE

Rijeke su sastavni dio kopna i nad njima država vrši svoja suverena prava. Razgraničene prostora koji potpada pod državnu vlast možemo naći u najvišem pravnom aktu koji nas upućuje i na sadržaj državnog suvereniteta. Ustav Republike Hrvatske određuje: “Suverenitet Republike Hrvatske prostire se nad njezinim kopnenim područjem, rijekama, jezerima, pro-

* Izv. prof. Aleksandra Vasilj, voditeljica katedre Pomorskog i općeprometnog prava Pravnog fakulteta Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Stjepana Radića 13, 31000 Osijek, Hrvatska. Adresa e-pošte: avasilj@pravos.hr.

** Kristina Cigula, mag. iur., Ministarstvo financija, Sektor za financijski sustav, Služba za bankarstvo, osiguranje, platne sustave, financijsko izvještavanje i reviziju, Katančićeva 5, 10000 Zagreb, Hrvatska. Adresa e-pošte: kristina.cigula@mfin.hr.

kopima, unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnim morem te zračnim prostorom iznad tih područja.¹ Voda kao opće dobro od posebnog je interesa za Republiku Hrvatsku i uživa njezinu osobitu zaštitu.² Međutim, državnu vlast nad rijekama ne treba shvatiti apsolutno. Osim važnosti i utjecaja koji korištenje rijeka kao općeg dobra ima za promet, gospodarski razvoj, te za okoliš i zdravlje ljudi unutar granica države, međunarodne rijeke objekt su i međunarodnog javnog prava.³ Utjecaj tih rijeka proteže se i izvan granica, namećući državama određena ograničenja i dužnosti s obzirom na njihovo iskorištavanje. Vlast države ograničena je ipak međunarodnim pravom. Ustav nas dalje upućuje na propise različitih pravnih grana koje pobliže definiraju načine korištenja, zaštitu voda i vodenih tokova. Obvezuje ih na ugradnju svojih osnovnih načela i daje smjernice za njihovu primjenu. Kao jedan od okvira regulacije trebalo bi prvenstveno uzeti i ekološka prava. Kao treći naraštaj u razvoju ljudskih prava, ona naglašavaju pravo na zdrav život i okoliš, i opću dužnost svakoga da im posvećuje osobitu skrb. S obzirom na Ustavne obveze, obveze iz Međunarodnih konvencija kojima je RH potpisnica, te načela i zakonodavstvo Europske unije, u posebnim propisima se sve veća pažnja posvećuje zaštiti ljudskog okoliša i pojmu održivog razvitka, na koji regulacija korištenja i zaštite kopnenih voda ima nesumnjivo velik utjecaj. "Voda nije komercijalni proizvod kao neki drugi proizvodi, nego je naslijeđe koje treba čuvati, štiti i mudro i racionalno koristiti. Vodama se upravlja prema načelu jedinstva vodnog sustava i načelu održivog razvitka kojim se zadovoljavaju potrebe sadašnje generacije i ne ugrožavaju pravo i mogućnost budućih generacija da to ostvare za sebe."⁴

2.1. POJAM I PODJELA

Većina autora međunarodnog prava razlikuje podjelu na nacionalne ili unutrašnje rijeke i međunarodne rijeke. Definicije pojma unutrašnjih rijeka uglavnom su jedinstvene pa se tako unutrašnjom rijekom smatraju rijeke koje od svog izvora do ušća prolaze područjem samo jedne države. Međunarodne rijeke obuhvaćaju sukcesivne rijeke, koje prolaze kroz dvije ili više država, te granične, koje ih razdvajaju.⁵ Autori Andrassy i Vukas, izdvajaju i pojam rijeka od međunarodnog interesa, kao rijeke koje protječu kroz više država ili ih dijele a u plovnoj su vezi s morem te internacionalizirane rijeke, koje su pod posebnim uređenjem u vezi s plovidbom.⁶ Ibler navodi kako status međunarodne rijeke daje tek međunarodni ugovor koji uređuje njen režim pa on takve rijeke naziva konvencionalnim. U novije vrijeme češće se koristi i izraz međunarodnog riječnog sliva, prekograničnih vodenih tokova i vodnih resursa, kako bi se regulacijom i zaštitom obuhvatilo cijele sustave glavnih rijeka s pritocima i podzemnim vodama.⁷

1 Ustav Republike Hrvatske, pročišćeni tekst, Narodne novine, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 5/2014, čl. 2.

2 Cf. *ibid.* čl. 52., st. 1. i 2.

3 Vidi *infra* str. 3., bilj. 6.

4 Zakon o vodama, Narodne novine, br. 153/2009, 63/2011, 130/2011, 56/13,14/2014, čl. 5., st. 1. i 2.

5 *Amplius*: Degan, V. Đ, Međunarodno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2011., str. 578.; Andrassy, J. *et al.*, Međunarodno pravo 1, 2. izmijenjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2010., str. 199.

6 Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975., svezak X, str. 114.

7 Ibler, V., Rječnik međunarodnog javnog prava, Informator, Zagreb, 1972.

U našoj zakonodavnoj terminologiji rijeke su, osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba, zajedno s kanalima i jezerima, obuhvaćene pojmom unutarnjih voda, a unutarnja plovidba je plovidba koja se obavlja na unutarnjim vodama. Zakonodavac dio unutarnjih voda na kojem se obavlja plovidba, a klasificiran je i otvoren za plovidbu, naziva vodnim putem. Termin vodnog puta koristi se u smislu vrste i klasifikacije plovnih rijeka kao prometnih resursa, za razliku od plovnog puta kao njegovog tehničkog elementa, termina prikladnog za sigurnost plovidbe i navigaciju.⁸ “Plovni je put dio vodnog puta propisane dubine, širine i drugih mjera koji je uređen, obilježen i siguran za plovidbu.”⁹ Vodni putovi mogu biti međunarodni, kojem pripada i vodni put rijeke Dunav, kroz našu državu sposoban za plovidbu svojim cijeli, tokom te međudržavni i državni. Na temelju obavljanja javne službe, upravljanje vodnim putovima obavlja Agencija za vodne putove sa sjedištem u Vukovaru.¹⁰ Prema tipu i veličini plovila Međunarodni ugovor o glavnim europskim vodnim putovima (AGN), vodne putove razvrstava u klase od I. do VII., s time da vodni putovi od međunarodnog značenja obuhvaćaju klase od IV.–VII.

2.2. RIJEKA DUNAV

Dunav nema jedinstvo sliva kakvo ima većina rijeka, postupnost promjena od izvora do ušća, obilježava ga baš njegova raznolikost. Nakon Volge, druga je najduža i vodom najbogatija rijeka u Europi, duga 2857 km. Sve inačice imena potječu od latinskog izvornika Danubius, rimskog riječnog boga. Sliv Dunava obuhvaća površinu od 817.000 km². Izvire u Schwarzwald, spajanjem rječica Brigacha i Berga te dalje teče ili čini granicu kroz deset država: Njemačku, Austriju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Bugarsku, Rumunjsku, Moldaviju i Ukrajinu, završavajući svoj tok na zapadnoj obali Crnog mora. S obzirom na to da u slivu Dunava živi oko 89 milijuna stanovnika, on osim za promet i razmjenu dobara ima i druga važna gospodarska značenja. Izvor je pitke vode u područjima bez snažnijih onečišćenja, koristi se za navodnjavanje poljoprivrednih površina, brojne hidroelektrane proizvode električnu energiju,¹¹ a također se koristi za hlađenje triju nuklearnih elektrana: u Rumunjskoj, Bugarskoj i Mađarskoj, dok sve popularnija krstarenja uzduž nacionalnih parkova i povijesnih gradova postaju važnim dijelom turizma.

U Hrvatskoj je Dunav dužine 137 km. Ulazi preko Mađarske u Batini dalje ugrubo slijedeći granicu Hrvatske i Srbije te prolazeći Vukovarom kao najvažnijom lukom, kod Iloka napušta Hrvatsku. Kao i za ostale narode koji žive na njegovu području, tako i za nas Dunav ima važnu ulogu, iako je do svoje samostalnosti 1991. godine, Hrvatska u unutarnjoj plovidbi imala značenje samo tranzitne zemlje. Pod utjecajima politika promet roba kretao se uglavnom do ušća Save u Dunav kod Zemuna, pa su tako razvoj vukovarske luke i podunavski značaj plovidbe Savom i Dravom bili zanemareni.¹² Međutim, osim veze između istoka i zapada, nazivajući

8 *Amplus*: Grubišić, N., Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik 46 (2010), 1.

9 Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007, 51/2013, 152/2014, čl. 4.

10 *Cf. ibid.* čl.112.; čl. 113.

11 *Ibid.*

12 Kolar-Dimitrijević, M., Hrvati i Dunav, Časopis za suvremenu povijest, 29 (1997), 2, str. 297.

Dunav Histrosom, i vjerujući da je rijeka s dva ušća od kojih jedno izlazi u Crno a drugo u Jadransko more, već su i stari Grci uvidjeli mogućnost korištenja Dunava kao trgovačkog puta prema Rijeci i Jadranskom moru.¹³ Nakon što je 1992. prokopan kanal Rajna–Majna–Dunav i otvoren put Dunavom do sjevernih mora, Hrvatska je dobila značenje i kao država koja povezuje sjevernu Europu s Mediteranom te mogućnost postati važnim turističkim i trgovačkim putem prema Jadranskom moru, posebno svakih nekoliko desetljeća planiranom, izgradnjom kanala Vukovar–Šamac, koji bi taj put približio Jadranskom moru.¹⁴

3. DUNAV I EKOLOŠKA REGULATIVA

Pravo okoliša, prema svojoj prirodi interdisciplinarnog karaktera, novija je pravna grana koja nema jedinstvene definicije nego “obuhvaća sve pravne norme u materijalnopravnom smislu koje se odnose na zaštitu okoliša, racionalno gospodarenje okolišem, uspostavljanje prijašnjeg stanja i planiranje svih postupaka i radnji u vezi s okolišem kojima je cilj uravnotežiti prirodne i umjetno stvorene elemente okoliša u njihovoj međusobnoj povezanosti te tako spriječiti štetne utjecaje na samu prirodu.”¹⁵ Zaštita okoliša smatra se međudodnosom, često i konfliktom primarnog sustava prirodnog okoliša koji je zadan i u kojem čovjek živi i sekundarnog, koje čovjek, oslanjajući se na prirodne elemente, oblikuje kako bi zadovoljio svoje životne potrebe i interese. Danas ona predstavlja područje isprepletanja svih znanstvenih disciplina koje promatraju veze između živih bića i njihova okoliša s glavnim razvojnim ciljem kvalitete života. Za rješavanje ekoloških problema, karakteristično je da su nepredvidljivi s obzirom na mjesto i vrijeme, specifični s obzirom na najčešće nenadoknadive štetne posljedice pa za njihovo rješavanje posebno značenje ima znanstveno predviđanje ekoloških problema te kvalitetan i sveobuhvatan sustav informiranja. Ekologija mora pružiti odgovarajuće znanstvene činjenice na temelju kojih će se stvarati učinkovita politika zaštite okoliša kao dio opće politike razvoja, a s ciljem održivog razvoja.¹⁶

3.1. ODRŽIVI RAZVITAK I OSTALA NAČELA

Kao osnovni okvir za zaštitu međunarodnih vodenih tokova pa tako i Dunava treba uzeti međunarodno pravo okoliša i osnovna načela politike zaštite okoliša. Iako povijest zaštite i brige međunarodne zajednice za okoliš seže daleko u povijest, znatnije je intenzivirana snažnim industrijskim, tehnološkim i gospodarskim razvitkom. Kao začetak razvoja međunarodnog prava okoliša uzima se Konferencija UN-a o čovjekovu okolišu, koja je održana 1972. godine u Stockholmu. Na Konferenciji je usvojena *Deklaracija o čovjekovom okolišu s Akcijskim planom*, koja kao načela ističe opću dužnost država da štite okoliš i ne uzrokuju štetu okolišu drugih

¹³ Cf. *ibid.*, str. 298.

¹⁴ Cf. *ibid.*, str. 300.

¹⁵ Cf. *ibid.*, str. 38.

¹⁶ Črnjar, M., *op. cit.*, str. 47.

država te potreba međusobne suradnje na zaštiti okoliša. Preporuke i načela Konferencije nisu bili obvezni ali su ih države slijedile pri zaključivanju niza međunarodnih ugovora, dajući im s vremenom snagu običajnog prava.¹⁷ U izvještaju Svjetske komisije za okoliš i razvoj (Brundtland komisija) iz 1986. godine¹⁸ predstavljen je i sam pojam *održivog razvitka*, kao suvremeni vladajući koncept u području ekologije i zaštite okoliša, širi od zaštite okoliša. "Iz izvještaja Svjetske komisije koncept preuzima većina međunarodnih organizacija i nevladinih udruga te postaje okosnica nove međunarodne globalne politike, čiji su temelji postavljeni 1992. godine u Rio de Janeiru na Konferenciji za okoliš i razvoj Ujedinjenih naroda, *Deklaracijom o okolišu i razvoju i Akcijskim programom za 21. stoljeće (Agenda 21)*.¹⁹ Akcijski program navodi da koncept održivog razvoja obuhvaća tri različita područja; okoliš, društvenu zajednicu i ekonomiju.²⁰ Održivi razvoj istražuje njihove veze i međuovisnost odgovornog djelovanja, odgovara nam na pitanje kako integrirati gospodarski uspjeh, kvalitetu okoliša i društvenu odgovornost s trajnim ciljem poboljšanja kvalitete života."²¹ Načelo zatim dobiva snažnu podršku i na Svjetskom sastanku o održivom razvitku (*World Summit on Sustainable Development – WSSD*), održanom 2002. godine u Johannesburgu, kao jedino moguće rješenje problema razvoja i okoliša²² te također na Konferenciji Ujedinjenih naroda o održivom razvoju "Rio+20", održanoj 2012. godine u Rio de Janeiru.

Za uspješno vođenje politike zaštite okoliša, potrebno je poznavati i primjenjivati njezina opća pravila ili načela. Načelo preventivnosti podrazumijeva poduzimanje aktivnih planiranih mjera kako bi se zaštitio okoliš u budućnosti, ono djeluje dugoročno.²³ Načelo opreza propisuje da se zahvati u okolišu izvode tako da čuvaju postojeće stanje ili zabranjuju njegovo pogoršavanje. Načelo uzročnosti naziva se još i načelo "Onečišćivač plaća" te prema njemu svatko tko ugrožava okoliš ili mu nanosi štetu mora snositi nastale troškove. Načelo kooperacije govori o nužnoj suradnji svih subjekata: onečišćivača, države, znanstvenih institucija i javnosti. Načelo opće naknade ukazuje da je troškove zaštite okoliša potrebno osigurati i preko poreznoga sustava, ulaganjem države.

3.2. PLOVIDBA I KORIŠTENJE RIJEKA U NEPLOVIDBENE SVRHE

Osnovna podjela prema načinu upotrebe rijeka bila bi na plovidbu plovnim dijelom rijeke i korištenje vodenih tokova u neplovidbene svrhe. U početku pravne regulacije najviše pozornosti posvećivalo se samom određivanju granica i pravima obalnih ili kako ih neki autori

17 Lončarić-Horvat, O.; Cvitanović, L.; Gliha, I.; Josipović T.; Medvedović, D.; Omejec, J.; Seršić, M., *Pravo okoliša*, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja i Organizator, Zagreb, 2003., str. 248.

18 Cjeloviti tekst Brundtland izvješća: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>, pristup 20. prosinca 2015.

19 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 252.

20 *Cf. ibid.*, str. 31.

21 U svom prvom načelu Deklaracija navodi čovjeka i njegovo pravo na zdrav i produktivan život kao temelj održivog razvitka.

22 Amplius: <http://www.johannesburgsummit.org/>, pristup 18. siječnja 2016.

23 Črnjar, M., *op. cit.*, str. 229.

nazivaju, priobalnih država,²⁴ koja se tiču plovidbe kao najvažnijeg aspekta korištenja rijeka. Nakon sve većeg broja pojedinačnih rješenja koja su dopuštala slobodu plovidbe svim državama nastojalo ga se približiti općem načelu slobode plovidbe za sve zastave, jednakom onom na otvorenom moru. Bečki kongres 1815. proglasio je slobodu plovidbe za sve zastave. Obalne države vrše svoja suverena prava na dijelovima rijeka, ali su dužne trpjeti služnost plovidbe brodova svih zastava. Međutim, za njegovu su primjenu potpisivani posebni sporazumi za svaku rijeku, tako da se nije izdigo na razinu općeg pravila međunarodnog prava.²⁵

Promet je primjer djelatnosti gdje do štete dolazi kao posljedicom u svezi s opasnim stvarima i opasnom djelatnošću, a šteta osim na robi i putniku može nastati i u okolišu.²⁶ Iako se smatra jednom od najsigurnijih vrsta prometa, plovidba unutarnjim vodama također izaziva brojne nepovoljne posljedice za čovjeka i njegov okoliš te zahtjeva određene mjere kako bi se povećala sigurnost plovidbe i smanjila mogućnost negativnog utjecaja na okoliš i njegovo onečišćenje. Kako bi se postigla maksimalna sigurnost, potrebno je plovne putove održavati u skladu s propisanim standardima, detaljno propisati tehnički nadzor plovila, regulirati odgovornost za onečišćenje riječnog okoliša štetnim tvarima i razna akcidentna stanja kao posljedice plovidbenih nezgoda.

Osim za plovidbu, rijeke koristimo i za navodnjavanje, kao izvor pitke vode, za kupanje. Nezamjenjivo je stanište za različite vrste flore i faune. Kod navedenih korištenja kvaliteta i svojstva vode od iznimne su važnosti. Korištenje vode u poljoprivredi, energetici i prometu usko je vezano uz njezino onečišćenje te zajedno s ispuštanjem otpadnih voda industrije i kućanstva često spada u štetne načine korištenja.²⁷ U nedostatku regulacije kao opće pravilo međunarodnog prava uzima se maksima *sic utere tuo ut alienum non laedes*,²⁸ koje ne dopušta da korištenje vodotoka na vlastitu području bude na štetu jednakog korištenja susjedne države, osim ako to države nisu posebno ugovorile.²⁹ Prema objektu zaštite i vrstama opasnosti za okoliš³⁰ pravna vrela koja se primjenjuju na zaštitu Dunava radi lakše sistematizacije možemo podijeliti u nekoliko skupina. Razlikujemo pravna vrela međunarodnog i nacionalnog prava okoliša, ali i specifične propise koji se odnose upravo na zaštitu sliva Dunava i suradnju obalnih država. Dalje možemo izdvojiti propise o vodi kao specifičnom objektu zaštite s aspekta upravnog prava, koji zasebno i cjelovito reguliraju isključivo zaštitu voda te propise o sprječavanju i suzbijanju onečišćenja vodenih tokova, kao danas najvažniji oblik zaštite, prema specifičnim vrstama onečišćenja. U posebnu skupinu možemo izdvojiti pravna vrela o vitalnoj zaštiti³¹ koja reguliraju zaštitu biološke raznolikosti određenih područja Dunava. Zaštita se provodi

24 Degan smatra prikladnijim naziv "prijobalnih" država podrijetlom iz ruskog jezika, kako bi ih se jasnije razgraničilo od "obalnih" koje imaju izlaz na more.

25 *Amplius*: Bartoš, M., Međunarodno javno pravo, Beograd, 1951., str. 91.

26 Činčurak Erceg, B., Deliktne status u hrvatskom pravu plovidbe unutarnjim vodama – *de lege lata* i *de lege ferenda*, Pravni vjesnik, 28, br. 3–4, 2012., str. 94.

27 Ibler, V., Međunarodni problemi vezani uz pojavu zagađivanja nemaritimnih voda, Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose u Zagrebu, Zagreb, 1964., str. 3.

28 "Koristi se svojim tako da ne smetaš drugome."

29 Andrassy, J. *et al.*, *op. cit.*, str. 202.

30 Kao dva osnovna pitanja u pojmovnom određenju zaštite okoliša u Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 34.

31 Vitalna zaštita okoliša usmjerena je prema neposrednoj zaštiti životinja i biljaka, što uređuju zakoni o zaštiti prirode te posebni propisi o lovu, ribolovu i zaštiti rijetkih vrsta, prema Rudiger Breuer, *ibid.*

i preko norma građanskog i kaznenog prava, i njihova posebna poglavlja posvećena zaštiti okoliša i odgovornosti.

4. ZAŠTITA BIOLOŠKE RAZNOLIKOSTI DUNAVA

Biološka raznolikost ili biodiverzitet noviji je pojam u znanosti, uveden 80-ih godina 20. stoljeća, Konvencijom o biološkoj raznolikosti (CBD),³² usvojenom u Rio de Janeiru 1992. godine. Biodiverzitet definiran je kao *raznovrsnost među živim organizmima iz svih izvora, uključujući, među ostalim, kopnene, morske i druge vodene ekosustave i ekološke komplekse čiji su dio; to uključuje raznovrsnost unutar vrsta, među vrstama kao i ekoloških sustava.*³³ Ciljevi su konvencije očuvanje biološke raznolikosti i održivo korištenje njezinih komponenti te pravična raspodjela dobiti koja proizlaze iz korištenja genetskih izvora.³⁴ Na temelju Zakona o potvrđivanju Konvencije donesena je i Strategija i Akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti Republike Hrvatske³⁵ koja naglašava da se Republika Hrvatska odlikuje visokim stupnjem očuvanosti prirode i raznolikošću ekoloških sustava te predviđa izradu županijskih strategija i akcijskih planova za zaštitu.³⁶ Zakon o zaštiti prirode³⁷ navodi prirodu i dijelove prirode kao dobra od interesa za Republiku Hrvatsku koja uživaju njezinu osobitu zaštitu. Prirodom se u smislu Zakona smatraju sveukupna bioraznolikost, krajobrazna raznolikost i georaznolikost, a kao ciljevi zaštite navode njihovo očuvanje u stanju prirodne ravnoteže, održivo korištenje prirodnih dobara bez bitnih oštećivanja dijelova prirode i uz što manje narušavanja ravnoteže njezinih sastavnica te sprječavanje ili ublažavanje štetnih zahvata ljudi i poremećaja u prirodi kao posljedice tehnološkog razvoja i obavljanja djelatnosti.³⁸ Zaštita tih područja provodi se utvrđivanjem i praćenjem stanja prirode te provođenjem mjera za zaštitu, posebno donošenjem prostornih planova i planova upravljanja tim područjima, suradnjom na međunarodnom i regionalnom nivou te obavješćivanjem i uključivanjem javnosti u odlučivanje o zaštiti prirode. Slatkovodni ekosustavi područja su bogata biodiverzitetom, ekološki vrlo osjetljiva, ugrožena isušivanjem, unosom štetnih tvari iz industrije i poljoprivrede te je potrebna znatna skrb oko njihova očuvanja i zaštite. Tako su i određena područja rijeke Dunava proglašena zaštićenim dijelovima prirode na kojima je naročito zabranjeno korištenje prirodnih dobara na način da se uzrokuje oštećivanje njihovih vrijednosti, narušavanje povoljnog stanja i smanjenje bioraznolikosti, uz osmišljeno i sustavno praćenje stanja očuvanosti – monitoring.³⁹

32 Republika Hrvatska stranka je Konvencije od 1996. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 6/1996.

33 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 273.

34 Konvencija o biološkoj raznolikosti, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 6/1996, čl. 1.

35 Narodne novine, br. 81/1999.

36 Črnjar, M., *op. cit.*, str. 120.

37 Narodne novine, br. 80/2013.

38 *Cf. ibid.*, čl. 3. i čl. 4.

39 *Cf. ibid.*, čl. 19.

4.1. KOPAČKI RIT KAO PARK PRIRODE I RAMSAR PODRUČJE

Park prirode⁴⁰ Kopački rit poplavno je područje u Baranji, između Dunava i Drave, ukupne veličine 177 km², utemeljen 1976. godine. Specifičan reljef rezultat je zajedničkog djelovanja rijeke, koja stvara sprudove i otoke – ade te poplavnih voda koje na jednom dijelu talože nanose, stvarajući povišena područja (grede), a na drugom produbljuju teren formirajući depresije (bare), dajući tako cijelom području valovit izgled. Uske i dugačke grede te bare pružaju se stotinama metara jedne pokraj drugih te preko prirodnog kanala – foka ulaze u Dunav, gdje se ujedno pune i prazne. Osim što cijelo područje ima izgled delte, rijeka Dunav na dijelu svog srednjeg toka, uz pomoć rijeke Drave, stvara specifični fenomen prirode, tzv. unutrašnju deltu.⁴¹ Jedan je od posljednjih očuvanih ritova Podunavlja i močvarno područje Europe, a osnovni ekološki čimbenik o kojem ovisi život u ritu prirodna je izmjena vode uz pomoć stalnih plavljenja. Močvarna područja predstavljaju jednu od najvećih vrijednosti biološke i krajobrazne raznolikosti Hrvatske. Izuzetne biološke produkcije, sa sposobnošću pročišćavanja površinskih i punjenje spremnika podzemnih voda, stabilizacije mikroklimе i kontrole poplava ona predstavljaju najproduktivnije ekološke sustave na Zemlji, ali su ujedno i najugroženiji ekološki sustavi.⁴² Ekološka ravnoteža narušava se posebno izgradnjom infrastrukture, regulacijom tokova rijeka i izgradnjom nasipa te intenzivnom poljoprivredom koja utječe na gubitak kvalitete tla i povećanje razine štetnih tvari.⁴³ S obzirom na bogatu floru različitih tipova šuma, bijele vrbe, crne topole i hrasta, te raznoliku močvarnu i vodenu vegetaciju, Kopački rit je 1993. godine uvršten na popis Ramsarskih područja, i zaštićen Ramsarskom konvencijom o močvarama iz 1971. godine.⁴⁴ Unutar područja Parka proglašen je i poseban zoološki rezervat, s obzirom na to da je zbog specifične flore Park također najveće mrjestilište riba Podunavlja i stanište za brojnu divljač. Također je i ekološki poznato područje faune ptica,⁴⁵ s vrlo rijetkim i ugroženim vrstama, kao što je orao štekavac koji je ujedno i simbol parka, crna roda i stepski sokol. Kopački rit uvršten je na listu ornitološki važnih područja IBA-e.⁴⁶ Uvjeti zaštite prirode unutar Parka određuju se Planom upravljanja i Godišnjim programom zaštite. Za upravljanje područjem Parka specifična je zonacija, tj. podjela cjelokupnog područja na četiri različite zone ili potpodručja. To su temeljna, prijelazna, tranzicijska i zona utjecaja, koje omogućuju lakše upravljanje područjem, prilagođeno različitim razinama zaštite i dopuštene upotrebe, definirane prema prirodnim vrijednostima.⁴⁷ Državni zavod za zaštitu prirode u suradnji s međunarodnim i domaćim organizacijama, uvrstio je Park prirode Kopački rit s okolnim poplavnim područjem u područje rezervata biosfere Mura–Drava–Dunav. U sklopu projekta Uspostave

40 Prostrano prirodno ili dijelom kultivirano područje kopna/mora velike bioraznolikosti i georaznolikosti, s vrijednim ekološkim obilježjima, naglašenim krajobraznim i kulturno-povijesnim vrijednostima, a proglašava ga Sabor Republike Hrvatske.

41 Kopački rit, <http://www.kopacki-rit.hr/oparku.html>, pristup 10. rujna 2014.

42 Slatkovodna i močvarna staništa, Hrvatsko herpetološko društvo – Hyla, 2010., Zagreb, str. 9.

43 Plan upravljanja Parkom prirode Kopački rit, Lug 2011., <http://www.kopacki-rit.hr/zastita.html>, pristup 4. rujna 2014.

44 Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/1993.

45 Jacoby-Schneider, M., Poplavna područja Save i Drave, Šumarski list, 130, 5–6, str. 206.

46 Program koji je razvio BirdLife International (globalno udruženje za zaštitu ptica, njihovih staništa i globalnu biološku raznolikost koji ljude upućuje u smjeru održivog korištenja prirodnih resursa) kako bi odredio, pratio i zaštitio globalnu mrežu područja koja su važna kao staništa za ptice i ostalu biološku raznolikost, *ibidem*.

47 Martinčić, I; Pletikapić, Z; Kerovec, M., Zoniranje zaštićenih područja i vodno gospodarstvo, Hrvatske vode, 16 (2008) 64, str. 200.

nacionalne ekološke mreže, PP Kopački rit uključen je i u EU-ovu mrežu Natura 2000. Osnivanjem međunarodne organizacije Danubeparks, 13. rujna 2014. godine, Javna ustanova postala je njezinom punopravnom članicom. Organizacija je osnovana na temelju projekta “Danubeparks” iz ETC-ova Programa za Jugoistočnu Europu (SEE), s ciljem unaprjeđenja zaštite prirode i suradnje preko granica zaštićenih područja.⁴⁸

4.2. REZERVAT BIOSFERE MURA–DRAVA–DUNAV

Prekogranični rezervat biosfere proglasio je UNESCO 11. srpnja 2012. godine, na temelju zajedničke nominacije Mađarske i Hrvatske, a u sklopu programa “Čovjek i biosfera” (MAB). Najveće je europsko zaštićeno riječno područje, tzv. Europska Amazona, i prvo zaštićeno područje u svijetu, koje dijeli i kojim zajednički upravlja pet zemalja.⁴⁹ Rijeke stvaraju 700 km dug pojas spajajući vrijedne prirodne krajolike Austrije, Hrvatske, Mađarske, Srbije i Slovenije, a više od deset zaštićenih područja unutar rezervata naglašava ekološku vrijednost tog područja. U našoj zemlji obuhvaća cijele tokove rijeke Mure i Drave, rijeku Dunav te Kopački rit, i proteže se kroz šest županija.⁵⁰ Regionalni park upisan je u Upisnik zaštićenih prirodnih vrijednosti, koji vodi Ministarstvo kulture.⁵¹ Prema članku 3. Uredbe, u Regionalnom parku dopuštene su gospodarske i druge djelatnosti i radnje, a njima se upravlja i gospodari u skladu s posebnim propisima. Osim zaštitne uloge, rezervat potiče i ekološki održiv, ekonomski i društveni razvoj lokalne zajednice, posebno uz pomoć razvoja ekoturizma⁵² te osigurava praćenje stanja i edukaciju o zaštiti i održivom razvoju.⁵³

4.3. NATURA 2000

Natura 2000 europska je mreža koja obuhvaća područja od posebne važnosti za očuvanje ugroženih biljaka i životinja i zaštitu bioraznolikosti te čini osnovu zaštite prirode u EU-u. Uspostavljena je 1992. na osnovi Direktive o staništima (FFH)⁵⁴ i Direktive o zaštiti divljih ptica kojima su određena “Posebna područja očuvanja” – SAC i “Posebna zaštićena područja” – SPA, koja zajedno čine sustav zaštite okoliša. Svrha joj nije kreiranje prirodnih staništa u kojima će biti isključene sve ljudske aktivnosti, nego održavanje i poticanje ljudskih aktivnosti kompatibilnim s očuvanjem bioraznolikosti, suživotom ljudi i zaštićenih dijelova prirode.⁵⁵ Države

48 <http://www.danubeparks.org/>, pristup 10. rujna 2014.

49 <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/>, pristup 11. siječnja 2016.

50 Kao preduvjet za prekogranični rezervat biosfere Republika Hrvatska u veljači 2011. godine proglasila je Regionalni park Mura–Drava, Narodne novine, br. 22/2011.

51 Uredba o proglašenju regionalnog parka Mura–Drava.

52 Npr. mađarskog mjesta Szekszard te Kopačeva u Hrvatskoj, Schneider-Jacoby, *op. cit.*, str 212.

53 <http://www.mzoip.hr/default.aspx?id=14275>, pristup 11. siječnja 2016.

54 Council directive 92/43/EEC i Council directive 79/409/EEC.

55 <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/indexen.htm>, pristup 12. siječnja 2016.

članice EU-a planovima upravljanja same utvrđuju mjere očuvanja prirode, ali mjere moraju spriječiti svako pogoršanje staništa, ograničavanjem aktivnosti unutar mreže ako postoji ozbiljna prijetnja za vrste ili tipove staništa. Članice same snose troškove, a za nužne postupke osigurana je pomoć fonda LIFE–nature te strukturnih i drugih fondova za zaštitu okoliša. Europska komisija objavila je sveobuhvatni priručnik “Unutarnji vodni putovi i Natura 2000”, s ciljem promoviranja održivog razvoja unutarnjih vodnih putova i djelatnosti usklađenih sa zaštitom prirode te pomoći pri planiranju i restauraciji pojedinih dijelova rijeke.⁵⁶

Uspostava Natura 2000 ekološke mreže bila je obveza Republike Hrvatske u sklopu pristupanja Europskoj uniji. Prethodilo joj je proglašavanje nacionalne ekološke mreže kao sustava najvrjednijih područja za ugrožene vrste i staništa, uključujući koridore kojima je omogućena međusobna komunikacija i razmjena vrsta. Proglašena je Uredbom Vlade, kojom su ujedno propisane i smjernice za njezinu zaštitu i prostorne granice.⁵⁷ Na području poplavne doline kojom teče rijeka Dunav u Baranji evidentirano je nekoliko područja Nacionalne ekološke mreže od međunarodne važnosti: područje Podunavlja i donjeg Podravlja (Park prirode te područja uzvodno i nizvodno Dunavom i Dravom), Kopački rit (cjelokupno područje), Dunav kod Batine (staništa rijeke s muljevitim obalama), i Dunavac–Šarkanj i Šarkanj.⁵⁸

5. ZAŠTITA DUNAVA UZ POMOĆ NACIONALNOG ZAKONODAVSTVA

Država ima najveću važnost u stvaranju polaznica za ostvarenje održivog razvoja. Ustavnim normama određuje se odnos između nacionalnog i međunarodnog prava, a norme usmjerene na zaštitu okoliša daju okvir za njegovu zaštitu koji moraju poštovati zakoni i drugi propisi. S obzirom na to da su interesi zaštite okoliša kolektivni, važan utjecaj na stanje okoliša ima državna uprava sa svojim normama i institucijama, ali isto tako i pojedinci te nevladine udruge kojima je Ustavom zajamčena kvalitetna informiranost u vezi s pitanjima okoliša.⁵⁹ Zajedno s tijelima državne uprave ovlasti u zaštiti okoliša podijeljene su prema članku 135. Ustava i jedinicama regionalne i lokalne samouprave, kao tijelima najbolje upoznatima s lokalnim prilikama i potrebama. Radi kontrole primjene i pridržavanja zajamčena je zaštita preko upravnih sudova u povodu rješavanja upravnih sporova te redovnih sudova u građanskim i kaznenim predmetima.⁶⁰ Očuvanje prirode i čovjekova okoliša utvrđeno je u čl. 3. Ustava Republike Hrvatske kao najviša vrednota ustavnog poretka i osnova održivog razvoja. Ta odredba temelj je za tumačenje ostalih odredaba Ustava u pitanjima očuvanja okoliša koja utvrđuju pravo na zdrav život, obvezu države da osigura uvjete za zdrav okoliš te dužnost svakoga da osobitu

56 <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/IWTBHDGuidelines.pdf>, pristup 12. siječnja 2016.

57 Uredba o proglašenju ekološke mreže, Narodne novine, br. 124/2013, čl. 1.

58 Izvor: Plan upravljanja Parkom prirode Kopački rit, str. 58.

59 Člankom 38. Ustava RH jamči se pravo na pristup informacijama koje posjeduju tijela javne vlasti. Ograničenja prava na pristup informacijama moraju biti razmjerna naravi potrebe za ograničenjem u svakom pojedinom slučaju te nužna u slobodnom i demokratskom društvu, a propisuju se Zakonom.

60 Panovics, A.; Odoša, R., u: Župan, M. (ur.) Pravni aspekti prekogranične suradnje i EU integracija: Mađarska–Hrvatska, Pečuh–Osijek, 2011., str. 498.

skrb posvećuje zaštiti prirode i ljudskog okoliša.⁶¹ Prvi pravni akt u području zaštite okoliša koji je Hrvatski sabor na temelju Ustava donio 1992. godine bila je Deklaracija o zaštiti okoliša. Ona je bila pokazatelj stava Hrvatskog sabora za opredjeljenjem Republike Hrvatske da osigura uravnotežen ekološki i gospodarski razvitak i pravo na život u očuvanom okolišu i za buduće generacije i osnova za donošenje Zakona o zaštiti okoliša 1994. godine koji je u cijelosti prihvatio njezina načela.⁶² Nakon Ustava, u hijerarhiji izvora prava slijede zakoni kao najvažnije i osnovno pravno vrelo. S obzirom na to da se pravom okoliša bavi više tradicionalnih pravnih grana, u tzv. ekološke zakone svrstavaju se zakoni kojima je osnovni predmet regulacije zaštita okoliša, kao opći ekološki zakoni, ali i zakoni koji sadržavaju ekološke norme koje na posredan ili neposredan način uređuju funkcije okoliša.⁶³ Opći ekološki zakon u Republici Hrvatskoj Zakon je o zaštiti okoliša iz 1994. godine. Za zaštitu samih voda od onečišćenja, važan je i Zakon o vodama iz 2009. godine te posebni upravni zakoni kojima se uređuje zaštita od opasnih tvari i kemikalija, kao što su npr. Zakon o otpadu iz 1994. godine te Zakon o prijevozu opasnih tvari iz 1993.⁶⁴ Kazneni zakon i Zakon o obveznim odnosima također sadrže posebna poglavlja o odgovornosti i zaštiti okoliša. Kao izvor prava još treba napomenuti i podzakonske općenormativne akte tijela državne uprave i Vlade.

Međutim, unatoč regulaciji zaštite okoliša materijalnim pravom više grana i priznanjem važnosti problema zaštite okoliša, u praksi se ne primjećuje znatniji utjecaj na razvoj javnog mišljenja o ekološkoj problematici, a nedostaje i političke volje, ljudskih potencijala i financijskih sredstava.⁶⁵ Integracija svih čimbenika društva u opredjeljenost za održivi razvitak trebala bi postati najvažniji politički cilj države, kako materijalne norme ne bi ostale samo mrtvo slovo na papiru.⁶⁶ Takvo stanje potvrđeno je i prema izvješću Europske komisije o napretku Hrvatske za 2009. godinu. Kao dio procesa pristupanja Europskoj uniji i usklađivanja nacionalnog sa zakonodavstvom Europske unije prema poglavljima, poglavlje 27. – Okoliš – bilo je ocijenjeno kao poglavlje u koje je potrebno uložiti velike napore, a posebno poboljšati provedbu horizontalne pravne stečevine, strateško vrednovanje okoliša, pristup pravosuđu u pitanjima okoliša te uložiti znatnije napore u sektor zaštite voda i prirode. Poglavlje je zatvoreno tek 2010. godine, s napomenom da su potrebni povećani naponi kako bi se osigurala pravilna primjena i provedba zakonodavstva.⁶⁷

61 Ustav Republike Hrvatske, pročišćeni tekst, Novi informator, Zagreb, 2010., čl. 70.

62 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 65.

63 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 67.

64 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 68.

65 Panovics, A., Odobaša, R., *op. cit.*, str. 516.

66 *Ibid.*

67 Priopćenje Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o glavnim nalazima Sveobuhvatnog izvješća o praćenju pripremljenosti Hrvatske za članstvo u EU-u, COM (2012) 601, dostupno na http://www.mvep.hr/files/file/2012/121108_izvjesceEK.pdf, pristup 23. veljače 2016.

5.1. ZAKON O ZAŠTITI OKOLIŠA

Zakonom o zaštiti okoliša prvi je put zaštita okoliša u našem zakonodavstvu regulirana sustavno i potpuno.⁶⁸ Voda je određena sastavnicom okoliša te se odredbe Zakona odnose i na njezinu zaštitu. Sastavnice okoliša moraju biti zaštićene od onečišćenja pojedinačno i u okviru ostalih sastavnica okoliša, uzimajući u obzir njihove međusobne odnose i međuutjecaje.⁶⁹ Zaštita voda obuhvaća mjere zaštite voda te poboljšanja stanja voda radi sprječavanja ili smanjivanja štetnih posljedica za ljudsko zdravlje, vodne ekosustave, kakvoću života i okoliš u cjelini.⁷⁰ Zakonom su detaljno uređena načela zaštite okoliša te je istaknuto da se ona temelje na poštovanju načela međunarodnog prava, općeprihvaćenih načela i uvažavanju znanstvenih spoznaja.⁷¹ Kao osnovno načelo navodi se načelo održivog razvitka, koje treba biti osnova pri donošenju propisa i strategija, zatim načela predostrožnosti, očuvanja vrijednosti prirodnih dobara, načelo zamjene, otklanjanja i sanacije šteta na izvoru nastanka, načelo cjelovitog pristupa, suradnje, pristupa informacijama i sudjelovanja javnosti, prava na pristup pravosuđu i poticanja, te načelo onečišćivač plaća.⁷² Zakon kao subjekte koji osiguravaju zaštitu okoliša određuje Hrvatski sabor, Vladu, ministarstva i druga tijela državne uprave, jedinice regionalne i lokalne samouprave, Agenciju za zaštitu okoliša i Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, pravne osobe s javnim ovlastima te udruge civilnog društva i građane kao pojedince i njihove udruge i organizacije.⁷³ Strategija održivog razvitka, Plan zaštite okoliša Republike Hrvatske, Program zaštite okoliša i Izvješće o stanju okoliša temeljni su dokumenti održivog razvitka.⁷⁴ Zakonom se uvodi praćenje stanja okoliša i informacijski sustav s registrom onečišćavanja okoliša, koji obuhvaćaju sustavno praćenje kakvoće okoliša i njegovih sastavnica, praćenjem emisija, utjecaja onečišćenja okoliša na zdravlje ljudi, praćenje proizvodnje otpada i gospodarenja otpadom te utjecaj važnih gospodarskih sektora na sastavnice okoliša.⁷⁵ Na osnovu zakona o zaštiti okoliša donesena je i Nacionalna strategija zaštite okoliša⁷⁶ koja utvrđuje postojeće stanje okoliša, međunarodne obveze te mjere potrebne za približavanje održivom razvoju, prema prioritetnim područjima. Za prioritetno područje voda, kao osnovni problemi, navode se razina onečišćenja voda (onečišćenje izvorišta, podzemnih i površinskih voda), stalno povećanje razine onečišćenja voda zbog nedovoljnog broja uređaja za pročišćavanje komunalnih i industrijskih otpadnih voda, slabo funkcioniranje postojećih uređaja te nedovoljan kanalizacijski sustav i povremena intenzivna onečišćenja akcidentnim situacijama. Zaštita voda od onečišćenja navedena je kao jedna od najvažnijih aktivnosti u vodnome sektoru. Izrađen je i Program praćenja kakvoće površinskih i podzemnih voda u skladu s međunarodnim obvezama, a provodi ga 15 ovlaštenih laboratorija.

68 Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str 183.

69 Zakon o zaštiti okoliša, Narodne novine, br. 80/2013, 153/2013, 78/2015, čl. 20.

70 *Cf. ibid.*, čl. 24.

71 *Cf. ibid.*, čl. 8.

72 *Amplius*: čl. 9.–19. Zakona o zaštiti okoliša.

73 *Cf. ibid.*, čl. 34.

74 Zakon o zaštiti okoliša, *op. cit.*, čl. 50.

75 *Cf. ibid.*, čl. 141.

76 Narodne novine, br. 46/2002.

5.2. ZAKON O VODAMA

Zakonom o vodama uređuje se pravni status voda, vodnog dobra i vodnih građevina te upravljanje količinom i kakvoćom voda, zaštita od štetnog djelovanja voda, melioracijska odvodnja i navodnjavanje, djelatnosti javne vodoopskrbe i odvodnje, posebne djelatnosti za potrebe upravljanja vodama, institucionalni nadzor tih djelatnosti i druga pitanja vezana za vode i vodno dobro.⁷⁷ Vodama se upravlja prema načelu jedinstva vodnog sustava i načelu održivog razvitka kojim se zadovoljavaju potrebe sadašnje generacije i ne ugrožavaju pravo i mogućnosti budućih generacija da to ostvare za sebe.⁷⁸ Člankom 8. i 9. definirano je vodno dobro, koje čine zemljišne čestice koje obuhvaćaju vodonosna i napuštena korita površinskih voda, uređeno i neuređeno inundacijsko područje, prostor na kojem je izvorište voda te otoke u vodonosnom koritu. Vodno dobro služi održavanju i poboljšanju vodnog režima, a osobito za građenje i održavanje vodnih građevina i građevina za odvodnju, održavanje korita i obala vodotoka, građevina za unutarnju plovidbu te provedbu obrane od poplava.⁷⁹ Javnim vodnim dobrom upravljaju Hrvatske vode, a javno vodno dobro u lučkom području uređeno je propisima o plovidbi i lukama unutarnjih voda. Vodnim građevinama smatra se prema članku 21. Zakona građevine ili skup građevina, koje čine tehničku cjelinu, a služe uređenju vodotoka i drugih površinskih voda, za zaštitu od štetnog djelovanja voda, za zahvaćanje voda i zaštitu od onečišćenja, npr. nasipi, akumulacije, građevine za odvodnju i melioraciju, proizvodnju električne energije i unutarnju plovidbu.⁸⁰ One su u vlasništvu RH, a njima upravljaju Hrvatske vode, sukladno Planu upravljanja vodnim područjima. Zakonom se dalje određuje da se površinskim i podzemnim vodama upravlja jedinstveno, a za upravljanje riječnim slivovima utvrđena su dva vodna područja: vodno područje rijeke Dunav i jadransko vodno područje.⁸¹ Zaštiti voda posvećeno je cijelo poglavlje zakona s ciljem sprječavanja pogoršanja, zaštite i poboljšanja stanja vodnih ekosustava, kopnenih ekosustava i močvarnih područja izrazito ovisnim o vodnim ekosustavima te promicanje održivoga korištenja voda uz pomoć mjera za postupno smanjenje ili ukidanje ispuštanja, emisija i rasipanja opasnih tvari. Standard kakvoća voda propisuje Vlada uredbom. Određena je opća zabrana ispuštanja opasnih tvari u vode ili odlaganja na mjesta s kojih postoji mogućnost onečišćenja voda i vodnog okoliša te obveza monitoringa tj. sustavnog nadzora i praćenja nad stanjem voda od strane Hrvatskih voda a u sklopu mreže Europske unije.⁸² Hrvatskim vodama u obvezu se stavlja i izrada registra zaštićenih područja, područja gdje je radi zaštite voda i vodnog okoliša potrebno provesti dodatne mjere zaštite, a određena su kao osjetljiva područja, na kojima je potrebno provesti višu razinu pročišćavanja otpadnih voda, i ranjiva, gdje su potrebne dodatne mjere zaštite od onečišćenja nitratima poljoprivrednog podrijetla.⁸³

77 Zakon o vodama, Narodne novine, br. 153/2009, 63/2011, 130/2011, 56/2013, 14/2014, čl. 1.

78 Cf. *ibid.*, čl. 5.

79 Cf. *ibid.*, čl. 9.

80 Zakon o vodama, *op. cit.*, čl. 22.

81 Cf. *ibid.*, čl. 31.

82 Cf. *ibid.*, čl. 43. i 44.

83 Cf. *ibid.*, čl. 48.–50.

5.2.1. Plan upravljanja vodnim područjima

Kao glavni planski dokumenti upravljanja vodama navode se Strategija upravljanja vodama Hrvatskog sabora te Plan upravljanja vodnim područjima, koji donosi Vlada, a objavljuje se u Narodnim novinama. Planski dokumenti moraju se u nacrtu učiniti dostupnima javnosti, obuhvaćaju svako vodno područje zasebno, a na međunarodnom vodnom području moraju biti usklađeni s aktivnostima u cilju jedinstvenog upravljanja vodnim područjem.⁸⁴ Vlada Republike Hrvatske 26. lipnja 2013. godine, nakon predviđenog postupka konzultiranja javnosti, donijela je odluku o donošenju Plana upravljanja vodnim područjima koji donosi usporedni prikaz karakteristika vodnih područja, planirane ciljeve i mjere, te program monitoringa za razdoblje do kraja 2015. godine. Usmjeren je na cjelovitu zaštitu i poboljšanje ekološkog i kemijskog stanja površinskih voda i podzemnih voda, a kao najmanju jedinicu za upravljanjem vodama, definiranje oblika zaštite i programa monitoringa određuje vodno tijelo površinskih i podzemnih voda.⁸⁵ Pri dostavljanju podataka u Informacijski sustav voda Europske komisije (WISE) vodnom tijelu pridružuje se nacionalni kod s oznakom države. Planom su određena zaštićena područja radi posebne zaštite površinskih voda, podzemnih voda i ekosustava koji ovise o vodama. Sastavni dio Plana i dokument je analize obilježja Vodnog područja rijeke Dunav, koji uključuje četiri poglavlja: opis vodnog područja, prirodne karakteristike voda, opterećenja voda zbog ljudskih djelatnosti te utjecaj ljudskih djelatnosti na stanje voda. Vodno područje rijeke Dunav u cijelosti je proglašeno slivom osjetljivog područja⁸⁶ te je utvrđeno da ekosustavi ovisni o podzemnoj vodi postoje na području svih vodnih tijela na panonskom području. Kao ciljevi zaštite vodnoga okoliša voda navode se postizanje najmanje dobrog ekološkog i kemijskog stanja površinskih i podzemnih voda te nedopuštanje pogoršanja postojećeg stanja do kraja 2015. godine, uz planirane detaljne osnovne i posebne mjere, posebno povećanje postaja za monitoring, s obzirom na to da je analiza pokazala stupanj nedovoljnog poznavanja stanja voda. Kao aktivnosti koje u znatnoj mjeri utječu na stanje vodnog područja Dunav istaknute su javna vodoopskrba, zahvaćanje vode za opskrbu stanovništva, pojedine grane prerađivačke industrije, hlađenje termoenergetskih postrojenja, javna odvodnja i ispuštanje otpadnih voda, poljoprivreda, gospodarenje otpadom te dotok onečišćenja iz susjednih država, uređenje voda vodnim gospodarstvom, zaštita od štetnog djelovanja voda te prometni sektor.

5.3. UNUTARNJA PLOVIDBA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Sa svojim specifičnostima unutarnja plovidba ima prednosti i nedostatke u odnosu prema ostalim granama prometa. U prijevozu uglavnom prevladava prijevoz rasutih i tekućih tereta, poljoprivrednih proizvoda, drva i građevinskog materijala, kao masovne robe niske vrijednosti. Najveće ograničenje predstavlja gustoća mreže vodnih putova, promjenjiva plovnost prilikom niskih i visokih vodostaja te dubina i druga prirodna svojstva vodnog puta.⁸⁷ S druge stra-

84 Cf. *ibid.*, čl. 34.–39.

85 Vodna tijela su prirodno jasno određeni, približno homogeni elementi vode.

86 U skladu s odlukom donesenom na međunarodnoj razini, između država potpisnica Konvencije o zaštiti rijeke Dunav i Konvencije o zaštiti Crnog mora.

87 *Amplius*: Grubišić, N., specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik, 46 (2010) 1, str. 11.–37.

ne, kao najveće komparativne prednosti ističu se sigurnost i ekološka prihvatljivost, lakoća kombinacije s ostalim vrstama prijevoza kao temelj za intermodalni transportni sustav te niska potrošnja energije i niske cijene troškova.⁸⁸ Područje rijeke Dunav Južno-istočni je koridor europske unutarnje plovidbe,⁸⁹ a kanalom Rajna–Majna–Dunav povezani su plovidbeni putovi od Sjevernog do Crnog mora, ukupne dužine oko 3500 km.⁹⁰ Na našem državnom teritoriju rijeka Dunav ima najbolje uvjete za plovidbu. Dužina plovnog puta iznosi 137,5 km, AGN klase VI.c te pripada u međunarodni vodni put sa slobodom plovidbe za sve zastave, a obveza Republike Hrvatske njegovo je održavanje i razvoj.⁹¹ Dunav nas povezuje sa zapadnom, srednjom i istočnom Europom s dobrim predispozicijama za uključivanje u europski trend prebacivanja robnih tokova, posebno za rasute terete, na unutarnje plovne putove kao održive i rentabilne. Veliku gustoću plovnih puteva (53% nacionalnih plovnih putova) i povoljni geoprometni položaj posebno bi trebalo iskoristiti za razvoj prometa kao pokretača gospodarskog razvoja regije Slavonije i Baranje, dijela dunavske regije.⁹² Međutim, unutarnja plovidba u nas je posljednjih dvadesetak godina dosta zanemarena nedostatkom interesa i uništena razaranjima tijekom rata te znatno zaostaje za europskim trendovima. Plovne rijeke nisu dovoljno uređene, brojne su zapreke, oštri zavoji i uska grla, a infrastruktura koja uključuje sam prometni put, pristaništa i uređaje veze,⁹³ nedostatna je i tehnološki zastarjela. Prof. Romštajn kao prioritetne zadatke naše unutarnje plovidbe navodi izgradnju višenamjenskog kanala Dunav–Sava, modernizaciju pristaništa te osuvremenjivanje transportnih sredstava. Ulaganja će biti nužna s obzirom na to da smo također i važan dio srednjeg dijela paneuropskog TEN-T koridora VII. koji je kao jedini u potpunosti dodijeljen riječnom prometu, a poklapa se s cijelim tokom rijeke Dunav. Ulaskom u Europsku uniju trebat će pratiti zahtjeve europske prometne politike na koridorima te nastojati što više i racionalnije iskoristiti strukturne fondove Europske unije za modernizaciju infrastrukture i obnovu plovnih putova kako bi postali konkurentniji na europskom prometnom tržištu i potaknuli gospodarski prosperitet.

5.4. PRAVNA REGULACIJA UNUTARNJE PLOVIDBE S OSVRTOM NA ZAŠTITU RIJEČNOG OKOLIŠA

Osnovni je nacionalni propis kojim se regulira unutarnja plovidba Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, iz 2007. godine. Osim definiranja osnovnih pojmova, proglašenja načela slobode plovidbe za sve brodove međunarodnim i međudržavnim vodnim putovima u

88 Europska komisija, <http://ec.europa.eu/white-papers/indexhr.htm>, pristup 24. rujna 2014.

89 Europska unutarnja plovidba obuhvaća četiri velika sustava: plovidbeno područje rijeke Rajne, koje povezuje više zapadnoeuropskih država sa Sjevernim morem, Sjeverno-južni koridor, Istočno-zapadni koridor te područje rijeke Dunava do njegova ušća u Crno more kao Južno-istočni koridor.

90 Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, 2006., str. 9.

91 Dundović, Č. *et al.*, Ocjena postojećeg stanja i smjernice razvitka sustava unutarnjeg vodnog prometa u Republici Hrvatskoj, Pomorstvo, 23 (2009) 2, str. 625.

92 Romštajn, I., Uloga i značenje riječnog prometa kao faktora proizvodnog razvitka regije Slavonije i Baranje, Pravni vjesnik, 7, 1–4, str. 98.

93 *Cf. ibid.*, str. 96.

Republici Hrvatskoj,⁹⁴ zakon regulira pitanja sigurnosti plovidbe, luke i upravljanje lukama, lučke kapetanije, riječne informacijske servise (RIS) te prijevoz i plovidbene nesreće. Članak 1. ujedno određuje primjenu Pomorskog zakonika za sva pitanja vezana uz plovidbu koja njime nisu regulirana, a u koja ulaze i pitanja odgovornosti za onečišćenje okoliša i izlivanje ulja koje se prevozi kao teret⁹⁵ te primjenu Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI)⁹⁶ na unutarnjim plovnim putevima te supsidijarno običaje unutarnje plovidbe. Kao važan dokument ZPLUV spominje i Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.–2018.) koju donosi Hrvatski sabor, usklađenu s planom upravljanja vodnim područjem te različite podzakonske propise⁹⁷ od kojih možemo istaknuti Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama.⁹⁸ Vlada donosi i Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (2009.–2016.). Nacionalno tijelo koji vrši nadzor nad provođenjem Zakona o unutarnjoj plovidbi, koordinira i nadzire rad Lučkih uprava i Agencije za plovne putove te priprema i predlaže nacрте zakona i vrši druge važne poslove za unutarnju plovidbu jest Uprava unutarnje plovidbe u sastavu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, zajedno sa svojim odjelima i područnim jedinicama – *kapetanijama* u Sisku, Slavanskom Brodu, Osijeku i Vukovaru.⁹⁹

Sigurnosti plovidbe posvećeni su članci od 5. do 74. Zakona, a ona podrazumijeva skup uvjeta i mjera kojima moraju udovoljavati plovila, posada na plovilima, vodni putovi i luke.¹⁰⁰ Ističe se dužnost broдача, zapovjednika plovila, upravitelja luke, lučke kapetanije i Agencije za vodne putove za organizacijom i trajnim nadzorom obavljanja poslova koji se odnose na sigurnost plovidbe te obveza dojava nadležnoj lučkoj kapetaniji promjena koje utječu na sigurnost plovidbe. Lučka kapetanija radi sigurnosti plovidbe ima ovlasti donositi akte kojima se ograničava plovidba ili propisuju posebni uvjeti s ciljem zaštite ljudskih života, obala, okoliša i drugih dobara, a ministar posebnim pravilnikom propisati postupak spašavanja osoba i plovila u slučaju plovidbene nesreće te postupak intervencije u slučaju opasnosti od onečišćenja s plovila.¹⁰¹ S plovila je zabranjeno ispuštati otpad, predmete ili tvari koje mogu ugroziti okoliš, a oštećena ili potopljena plovila koja znače opasnost od onečišćenja moraju se ukloniti s unutarnjih voda.¹⁰² Zakon detaljno propisuje tehničke karakteristike plovila sposobnog za plovidbu te osposobljenost posade plovila. Kao dužnost zapovjednika plovila navodi se poduzimanje svih mjera potrebnih za sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša. U slučaju primijećenog onečišćenja uljem ili drugim opasnim tvarima, dužan je o tome odmah obavijestiti radiovezom ili ako nije u mogućnosti, nakon dolaska u prvu luku, izvješće podnijeti lučkoj kapetaniji, a ima pravo

94 ZPLUV, čl. 105.

95 Grabovac, I., Novi sustav odgovornosti u prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj, Zbornik radova pravnog fakulteta u Splitu, 45, 3, 2008., str. 441.

96 Cf. *ibid.*, čl. 181.

97 *Amplus*: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9728>, pristup 24. rujna 2014.

98 Narodne novine, br. 138/2015.

99 *Amplus*: Priručnik unutarnje plovidbe, *op. cit.*, str. 115.–118.

100 ZPLUV, čl. 5.

101 Cf. *ibid.*, čl. 5.–9.

102 Cf. *ibid.*, čl. 12. i 13.

ograničiti slobodu kretanja na plovilu svakoj osobi koja teže ugrozi sigurnost okoliša onečišćenjem uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima.¹⁰³

S obzirom na to da Zakon ne definira vrste izvanugovorne odgovornosti za štetu koja se prouzrokuje okolišu u vezi s plovidbom na odgovarajući se način primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika, propisane u dijelu Pomorskih nesreća, za svaku vrstu izvanugovorne štete posebno. Kao izvanugovorna odgovornost broдача i vlasnika broда koja se primjenjuje na štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brođ osobama i stvarima izvan broда te okolišu, izdvaja se odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, te kao posebno izdvojena odgovornost za onečišćenje od broда izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret.¹⁰⁴ Brođ odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci ili na moru i za štetu koju prouzroči izlivanjem ili izbacivanjem tvari opasnih i štetnih za okoliš.¹⁰⁵ Kao posebna vrsta odgovornosti izdvojena je odgovornost za onečišćenje mora uljem koje se prevozi kao teret¹⁰⁶ te odgovornost za onečišćenje mora pogonskim uljem.¹⁰⁷

5.4.1. Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj

Strategiju je donio Hrvatski sabor 2008. godine, u skladu s europskom prometnom politikom i planom upravljanja vodnim područjem te načelima uspostavljanja ravnoteže u razvitku različitih načina prometa i ravnomjernim iskorištavanjem svih prometnih resursa, slobode tržišta i ujednačavanja propisa i standarda te koordiniranog i održivog razvitka. Strategija obuhvaća šest područja, od kojih je prvo sigurnost plovidbe i zaštita okoliša. Glavnim zadatkom države navodi se uspostavljanje i unaprjeđenje sigurne i pouzdane plovidbe unutarnjim vodama, preventivne mjere od rizika onečišćenja s brodova te izgradnja specijaliziranih postrojenja za prihvata i obradu otpadnih voda u međunarodnim lukama. Upravljanje vodnim putovima treba biti u skladu s integriranim planom upravljanja vodama radi očuvanja njihove biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti. Sigurnost plovidbe na razini europske mreže trebala bi dobiti novu dimenziju uvođenjem Riječnih informacijskih servisa – RIS.¹⁰⁸

5.4.2. Riječni informacijski servisi

Riječni informacijski servisi predstavljaju usklađen sustav informacijskih usluga kojima se osiguravaju nautičke informacije, podaci o prometu i transportu, nezgodama, statističke informacije, a uspostavljaju se na međunarodnim vodnim putovima i lukama od državnog značaja.¹⁰⁹ Republika Hrvatska postavila je njihovo uvođenje na sam vrh prioriteta u razvitku riječnog prometa. Osim značenja za povećanu konkurentnost unutarnje plovidbe važnu ulogu

103 Cf. *ibid.*, čl. 66. i čl. 69.

104 Činčurak Erceg, B., *op. cit.*, str. 94.

105 Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, čl. 811. i 812.

106 Cf. *ibid.*, čl. 813.–823.

107 Cf. *ibid.*, čl. 823.a–f.

108 Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.–2018.).

109 Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007, 51/2013, 152/2014, čl. 170. i 171.

gu imaju također za poboljšanu sigurnost plovidbe i povećanu zaštitu okoliša. Omogućavaju potpuni pregled prometnih situacija što olakšava navigaciju i poboljšava osnovu kapetanima za hitne odluke u plovidbi. Mogućnošću detaljnog nadzora prijevoza opasnih tereta smanjuje se mogućnost nezgoda i omogućava pravodobna reakcija u slučaju potencijalnih ekoloških incidenata.¹¹⁰ CRORIS ili hrvatski riječni informacijski servisi predstavljaju projekt integracije riječnih informacijskih sustava u Hrvatskoj koji uključuje razvoj elektronskih navigacijskih karata i implementaciju na hrvatskom području Dunava, a s ciljem harmonizacije na europskoj razini i uspostavljanja paneuropskog RIS-a uzduž cijelog Dunava.¹¹¹ Jezgra sustava u probnoj primjeni je na području Dunava i Drave, a planira se implementacija i na ostale vodne putove.

6. MEĐUNARODNOPRAVNI ASPEKTI ZAŠTITE DUNAVA

Teme vezane uz Dunav kao rijeku od međunarodnog značaja i njegovu zaštitu mogu se promatrati kroz razvoj unaprjeđenja plovidbe i režim plovidbe te izvanplovidbene aspekte.¹¹² Tek nakon Bečkog kongresa i proglašenja slobode plovidbe na rijekama, zaključen je niz međunarodnih ugovora o nadzoru plovidbe i drugim načinima iskorištavanja i uporabe rijeka, ali se tek djelomično zalazi i u pitanja zaštite okoliša.¹¹³ Međunarodno pravo zaštite i očuvanja riječnog okoliša primjenjivo na Dunav sustavno se razvija tek nakon 1972. godine i Konferencije UN-a o čovjekovu okolišu.¹¹⁴ Najvažniju ulogu u određivanju i usklađivanju zakonodavnog okvira za uporabu i zaštitu rijeka i Dunava te usklađivanju imaju različite međunarodne organizacije.

6.1. REGULACIJA PLOVIDBENOG ASPEKTA I SIGURNOSTI PLOVIDBE

Osim utjecaja na hidromorfologiju, plovidba može imati i druge utjecaje na okoliš kao što su onečišćenje vode, emisija štetnih plinova, buka i stvaranje valova, a zbog specifičnosti prometnog puta i otežane navigacije, također je prisutna opasnost od nesreća.¹¹⁵ Sigurnost plovidbe uvelike utječe na mogućnost i sprječavanje nesreća i smanjenje njihovih posljedica, a time neizravno i na zaštitu rijeka i riječnog okoliša. Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu¹¹⁶ ili Beogradska konvencija, uspostavlja režim plovidbe na Dunavu koji je sve do danas na snazi. Donesena je 1948., uz znatan utjecaj Sovjetskog Saveza, s obzirom na to da je sve do kraja 20. stoljeća veći dio Dunava protjecao kroz zemlje tzv. Sovjetskog bloka.¹¹⁷ Potpisale su je

¹¹⁰ Priručnik za unutarnju plovidbu, str. 82.

¹¹¹ Cf. *ibid.*, str. 74.

¹¹² Malagurski, B., Međunarodnopravni aspekti režima plovidbe i zaštite okoliša rijeke Dunav, *Pravni vjesnik*, 25 (2009) 3–4, str. 89.

¹¹³ Finger, M. (ed) *et al.*, *The Multi-Governance of Water: Four Case Studies*, Google e-knjiga, pristup 25. rujna 2014., str. 82.

¹¹⁴ Lončarić-Horvat, O., *op. cit.*, str. 247.

¹¹⁵ Milković, Ž., Brnardić, M., Implementacija zajedničkih principa za razvoj plovinih putova i zaštitu okoliša, *Dani gospodarenja vodama*, 2013., str. 3.

¹¹⁶ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 13/1998.

¹¹⁷ Malagurski, B., *op. cit.*, str. 100.

tzv. dunavske zemlje: SSSR-a, Bugarske, Mađarske, Rumunjske, Ukrajine, Čehoslovačke i Jugoslavije. Načelo slobode plovidbe i dalje se primjenjuje, ali ne više na pritoke i kanale Dunave, a donekle se mijenja i sustav iz 1921. godine. Osnovana je samo jedna Dunavska komisija, s mnogo užim ovlastima od prijašnjih komisija, sa sjedištem u Galacu (danas u Budimpešti) i priznata joj je pravna osobnost. Čine je predstavnici samo obalnih država te su je zbog toga Francuska i Velika Britanija odbile potpisati.¹¹⁸ U njezinu nadležnost prema čl. 8. ulazi provedba Konvencije, izrada planova velikih radova, davanje savjeta i preporuka, ujednačavanje pravila riječne sigurnosti te hidrometeorološke i statističke djelatnosti.¹¹⁹ Obalnim državama dan je veći suverenitet s obvezom samo savjetovanja Komisije u vezi s pitanjima uređivanja svojih sektora plovnim te je tako dodatno minimalizirana njezina uloga. Iako se jamči ravnopravnost svih brodova i pravo da slobodno ukrcaju i iskrcaju putnike i robu, pravila ukrcaja i iskrcaja robe u lukama, sanitarni, policijski i carinski postupci temelje se na pravnim porecima obalnih država.¹²⁰ Za donji dio Dunava, nizvodno od Braile te za sektor Đerdapa, osnivaju se posebne Riječne administracije, a plovidba na tom dijelu odvija se prema pravilima Administracije, a u skladu s osnovnim odredbama Konvencije.¹²¹ Obalne države obvezuju se surađivati s Komisijom, uređuju plovidbu i održavaju svoje sektore u plovnom stanju, a samo u slučaju nemogućnosti izvođenja, prepuštaju ih Dunavskoj komisiji. Uz Beogradsku konvenciju sklopljen je 1998. godine Dopunski protokol koji uključuje sve novonastale obalne države pa ju je tako prihvatila i Republika Hrvatska, kao sljednica bivše SFRJ.

6.1.1 Sporazumi i konvencije Ekonomske komisije za Europu (UNECE)

UNECE je Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Europu, koja inicira donošenje raznih međunarodnih sporazuma i konvencija, i okvir je za međudržavnu suradnju u području unutarnje plovidbe.¹²²

Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodne važnosti (AGN)¹²³ od 19. siječnja 1996. godine, donesen je u Ženevi, u okviru UNECE-a. Naglašava važnost unutarnje plovidbe, njezine gospodarske i ekološke prednosti te utvrđuje zakonski okvir za razvoj i izgradnju mreže unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značenja, "E-mrežu plovnih putova" koja se sastoji od plovnih putova i luka međunarodnog značenja. U aneksima ugovora donose se precizne odredbe o numeriranju plovnih putova i luka te njihovim tehničkim i operativnim osobinama. (npr. luka Vukovar numerirana je kao P 80–47 Vukovar (Danube, 1333,1 km)). Plovni putovi Save, Drave i Dunava na području naše države uvršteni su u mrežu europskih plovnih putova, a luke u Osijeku, Vukovaru, Slavonskom Brodu i Sisku u mrežu luka otvorenih za međunarodni promet. U tom smislu Republika Hrvatska potpisala je i <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=888> (Dunav).¹²⁴

¹¹⁸ Degan, *op. cit.*, str. 582.

¹¹⁹ Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, Narodne novine, broj 18/1998.

¹²⁰ Malagurski, B., *op. cit.*, str. 99.

¹²¹ *Cf. ibid.*, čl. 3., 20. i čl. 23.

¹²² *Amplus*: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html>, pristup 26. veljače 2016.

¹²³ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 16/1998.

¹²⁴ Cjeloviti tekst na <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=888>, pristup 26. veljače 2016.

Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima (ADN) temeljni je međunarodni propis koji utvrđuje načela i pravila za povećanje sigurnosti međunarodnog prijevoza opasnih tvari i doprinos zaštiti okoliša sprječavanjem onečišćenja uzrokovanom nezgodama u prijevozu.¹²⁵ Primjenjuje se na međunarodni prijevoz opasnih tvari na unutarnjim vodnim putovima. Kao suvereno pravo država čl. 6. određuje pravo država da urede ili zabrane ulazak opasnih tvari na svoj teritorij, i zbog ostalih razloga, osim sigurnosti prijevoza. Ugovorne strane mogu, također, na određeno razdoblje, posebnim dvostranim ili višestranim ugovorima, pod uvjetom da sigurnost nije ugrožena, prihvatiti prijevoz opasnih tvari zabranjenih Sporazumom na njihovim unutarnjim vodnim putevima. U Pravilima, kao dodatku Sporazuma, navedene su opasne tvari čiji je međunarodni prijevoz zabranjen i ne smije se prihvatiti, i opasne tvari čiji je prijevoz dopušten ako je sukladan uvjetima utvrđenim u Dodatku. Pravila sadrže odredbe o osposobljavanju osoba koje sudjeluju u prijevozu opasnih tvari, sigurnosne obveze sudionika te razne posebne odredbe.

Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI) od 3. listopada 2000., prvi je važniji unifikacijski dokument, donesen prema inicijativi Odbora Gospodarske komisije UN-a za Europu (UNECE), Središnje komisije za plovību Rajnom (CCNR) i Dunavske komisije (DC) na diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 2000.¹²⁶ Na Konvenciju se poziva i naš ZPLUV glede ugovora u domaćem prijevozu,¹²⁷ a donosi neka specifična rješenja za unutarnju plovību. Kao temelj odgovornosti prijevoznika uvodi termin "brižnoga prijevoznika", za koji se može reći da je riječ o predmnijevanoj krivnji kao temelju odgovornosti, pooštrenu stručnim mjerilima koja se traže u procjeni.¹²⁸ U kontekstu zaštite okoliša Konvencija donosi posebne odredbe o prijevozu opasne robe koja može izazvati onečišćenje. Dužnost krcatelja je da o takvoj robi i mjerama opreza izvjesti prijevoznika na jasan način i u pisanom obliku. U slučaju izravne opasnosti po život, imovinu ili okoliš, prijevoznik može s tom robom poduzeti odgovarajuće mjere, pa čak je i uništiti, bez obzira na to je li o takvim svojstvima bio obaviješten.¹²⁹

6.1.2. Regulatorna unutarnje plovību u Europskoj uniji

Europska unija odredbama, odlukama i direktivama u području unutarnje plovību i općim zakonima koji se tiču zaštite okoliša, usklađuje zakonodavstvo u području unutarnje plovību. Temeljni cilj, jedinstven europski prometni sustav i ravnoteža svih prometnih grana uz poseban naglasak na održivi razvoj i zaštitu okoliša, izražen je u službenom dokumentu Europske komisije, u tzv. "Bijeloj knjizi".¹³⁰ Ona donosi mjere za smanjenje onečišćenja uzrokovanih prometom i do 2050. godine predviđa smanjenje istog za 60%. Kao direktive primjenjive na sigurnost plovību Dunavom možemo izdvojiti Direktivu Europskog parlamenta i Vijeća 2005/44/EC od 7. rujna 2005. o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) na unutarnjim

¹²⁵ Narodne novine, br. 80/2013.

¹²⁶ *Amplius*: Ćorić, D., Debeljak-Rukavina, S., Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 28, 2, str. 1139.–1183.

¹²⁷ Narodne novine, Međunarodni ugovori, broj 10/2004.

¹²⁸ Grabovac, *op. cit.*, str. 443.

¹²⁹ CMNI čl. 7.

¹³⁰ COM (2001) 370 rujan 2001.

vodnim putovima u Zajednici te akcijski plan NAIADES kojim se također nastoji smanjiti onečišćenje okoliša razvitkom riječnoga prometa. Program ističe pet strateških ciljeva, a provode ga Europska unija i države članice od 2006.–2013. godine. Ciljevi uključuju poboljšanje stanja na tržištu i modernizaciju flote, zapošljavanje, promidžbu plovidbe unutarnjim vodama i poboljšanje infrastrukture.¹³¹ Ističe se i važnost suradnje i koordinacije među riječnim komisijama. Projekt Platina multidisciplinarna je podrška programu koja pruža tehničku i organizacijsku pomoć, a sastoji se od niza akcija koje obuhvaćaju strateške ciljeve programa.¹³² Europska komisija usvojila je 10. rujna 2013. projekt Naiades II., za razdoblje od 2014.–2020. godine, s ciljevima kvalitetne infrastrukture, inovacija u kvaliteti, poboljšanja stanja na tržištu, zaštite okoliša smanjenjem emisija, stručne radna snage i integracija riječnog prometa u multimodalne lance. Podrška projektu program je Platina II., koji se temelji na rezultatima Platine I.¹³³

6.2. REGULACIJA VEZANA UZ IZVANPLOVIDBENE ASPEKTE

Nakon međunarodnih udruga pravnika, u vezi s pitanjem kodifikacije međunarodnog prava prekograničnih vodotoka,¹³⁴ aktiviraju se i Ujedinjeni narodi, čija je Komisija za međunarodno pravo 1991. godine usvojila nacrt pravila o korištenju međunarodnih vodotoka u neplovidbene svrhe. U nacrtu je vodotok definiran kao cjeloviti sustav i međuodnos podzemnih i površinskih voda. Komisija prihvaća da se propisi međunarodnog prava odnose i na podzemne vode i smatraju obveznim u mjeri u kojoj kodificiraju međunarodno običajno pravo.¹³⁵

Konvencija o zaštiti i uporabi prekograničnih vodotokova i *međunarodnih jezera*¹³⁶ usvojena je 1992. godine. Općim odredbama utvrđuju se obveze koje se odnose na sve stranke s ciljem sprečavanja i kontrole prekograničnih vodotoka na ekološki siguran i racionalan način, uz osiguranje javnosti podataka i razmjene informacija među državama, o mjerama koje provode radi smanjenja prekograničnih utjecaja.¹³⁷ Mjere zaštite i sprječavanja potrebno je, gdje je to moguće, poduzeti na izvoru, a ne smiju dovoditi do prenošenja onečišćenja u druge dijelove okoliša. Ističu se načelo predostrožnosti i “onečišćivač plaća” te održivog gospodarenja vodnim resursima. Priobalne stranke sklapat će dvostrane i višestrane ugovore radi regulacije određenih konkretnih slivova, u vezi s pitanjima i načelima iznesenim u Konvenciji, a moraju omogućiti uspostavljanje različitih tijela radi učinkovitije zaštite slivova. Strankama se nameće obveza monitoringa stanja prekograničnih voda i međusobne razmjene informacija o temama Konvencije. S tim ciljem ističe se važnost uspostavljanja zajedničkog sustava za upozoravanje

131 Činčurak Erceg, B., Međunarodne rijeke – plovidba i zaštita riječnog okoliša, doktorska disertacija.

132 <http://platina1.naiades.info/platina/page.php?id=1>, pristup 5. siječnja 2016.

133 <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2en.htm>, pristup 5. siječnja 2016.

134 Odbor za korištenje voda međunarodnih rijeka – ILA, međunarodne udruga pravnika, 1966. usvaja kao rezultat dugogodišnjeg rada Helsinški pravilnik o upotrebi voda međunarodnih rijeka, a 1986. Seulska pravila podzemnih voda koja proširuju ta pravila.

135 Malagurski B., Horvath, Z., Održivi razvoj i zaštita okoliša sliva rijeke Dunav s aspekta međunarodnog prava i prava EU, u: Župan, M. (ur.) Pravni aspekti prekogranične suradnje i EU integracija: Mađarska–Hrvatska, Pečuh–Osijek, 2011., str. 200.

136 Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/1996.

137 Cf. *ibid.*, čl. 2.

i uzbunjivanje i međusobne pomoći u kritičnim situacijama.¹³⁸ Konvenciji se pridodaju i drugi dokumenti koje možemo vezati uz zaštitu vode i okoliša: Protokol o vodi i zdravlju,¹³⁹ Protokol o građanskopravnoj odgovornosti i naknadi štete prouzročene prekograničnim utjecajima industrijskih nesreća prekograničnim vodama iz 2003. godine,¹⁴⁰ te Konvencija o dostupnosti informacija, javnom sudjelovanju i pristupu pravosuđu u stvarima okoliša (Aarhurska konvencija).¹⁴¹

Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav¹⁴² donosi načela, oblike suradnje i mjere za zaštitu glede uređenja neplovidbenih aspekata rijeke Dunava. Odnosi se na cijeli hidrološki sliv Dunava, obuhvaćajući tako uz Dunav i sve pritoke, podzemne vode i dijelove kopna.¹⁴³ Kao domašaj u čl. 3 navode se mjere koje posebno mogu izazvati prekogranične posljedice, a tiču se ispuštanja otpadnih voda i unošenja u vodu hranjivih ili opasnih tvari iz točkastih i raspršenih izvora, aktivnosti i mjere na području vodograđevnih radova te ostale mjere zbog uporabe vode u razne svrhe: rad hidrotehničkih objekata, rukovanje tvarima opasnim za vodu i sprječavanje nezgoda. Time popis mjera nije *numerus clausus*, nego se odnosi na sve mjere koje mogu izazvati slične posljedice. Isti članak određuje da se Konvencija primjenjuje i u području unutrašnje plovidbe u opsegu u kojem se tiče problema zaštite voda od onečišćenja. Konvencijom se osniva i Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunava (ICPDR), koja ima za cilj primjenu Konvencije. Državama potpisnicama dana je sloboda izbora uređivanja, pojedinačno ili zajednički, mjera registracije stanja vodnih resursa, donošenja zakonskih odredaba u vezi s pitanjima ispusta otpadnih voda i rukovanja tvarima opasnim za vodu te radi izbjegavanja prekograničnih posljedica koje potječu od prometnih aktivnosti. Strankama se nalaže tek uzimanje u obzir rezultata i prijedloga koje podnosi Komisija. Ističe se važnost suradnje stranaka u programu monitoringa,¹⁴⁴ te obveza dostupnosti informacija o stanju i kvaliteti sliva javnosti. Člankom 16. uvodi se obveza stranaka da osiguraju koordinirane ili zajedničke sustave za komuniciranje, uzbunjivanje i upozoravanje te obvezno kontaktiranje u slučaju nezgoda ili prisutnosti opasnih tvari u vodama Dunava. Unatoč velikim unutarnjim različitostima dunavskih zemalja u vezi s društvenim vrijednostima i tradicijom, Konvencijom su se složile oko osnovnih vrijednosti potrebnih za održivi razvoj Dunava koje se temelje na načelu opreznosti, načelu "onečišćivač plaća", prevenciji onečišćenja na izvoru te su se obvezale na čvrstu regionalnu suradnju i implementaciju načela u nacionalna zakonodavstva.

¹³⁸ Cf. *ibid.*, čl. 16.

¹³⁹ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/1996.

¹⁴⁰ *Amplius*: McIntyre, O., Environmental Protection of International Watercourses under International Law, Google e-knjiga, pristup 16. prosinca 2015.

¹⁴¹ Malagurski, B., *op. cit.*, str. 103.

¹⁴² Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Konvencije o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav, Narodne novine, Međunarodni ugovori, 2/1996. Osim EU-a, zemlje stranke su Njemačka, Austrija, Bugarska, Bosna i Hercegovina, Češka, Hrvatska, Mađarska, Moldavija, Rumunjska, Srbija, Slovenija, Slovačka, Ukrajina.

¹⁴³ Malagurski, B., Horvath, Z., *op. cit.*, str. 202.

¹⁴⁴ Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav, *op. cit.*, čl. 14.

6.3. MEĐUNARODNE INSTITUCIJE VEZANE UZ DUNAV

Dunavska komisija (DC),¹⁴⁵ kao jedna od najstarijih međunarodnih komisija u Europi, osnovana 1856. godine, ratifikacijom Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu, i danas ima kao glavni zadatak održavanje plovnog puta i unaprjeđenje plovidbe Dunavom. Članice su sve podunavske zemlje, a od 1954. sjedište joj je u Budimpešti.¹⁴⁶ Objavljuje preporuke koje nemaju izravnu pravnu snagu nego se ugrađuju u nacionalna zakonodavstva voljom država članica. Zadaće su joj: nadgledanje primjene odredbi Konvencije, izrada generalnog plana za veće radove, davanje preporuka i konzultacija sa zemljama članicama, izrada jedinstvenog sustava prometnih regulacija, harmonizacija carinskih, sanitarnih i drugih odredaba, harmonizacija unutarnje plovidbe s Europskom unijom i ostalim organizacijama, prikupljanje i objavljivanje statističkih podataka o aspektima plovidbe Dunavom, publikacija nautičkih karata i priručnika.¹⁴⁷ Rad Komisije odvija se preko Odbora i ekspertnih skupina koje se sastaju prema potrebi. Stalni predstavnik Republike Hrvatske, dr. sc. Stanko Nick bio je predsjednik Komisije u razdoblju od 2002. do 2005. godine, a prioriteti su mu bili raščišćavanje plovnog puta Dunavom, harmonizacija dokumenata i izjednačavanje uvjeta plovidbe te stvaranje posebnog fonda za izvanredne situacije. Dunavska komisija surađuje na provedbi zajedničkih projekata s ostalim međunarodnim organizacijama kao što su EUSDR, Naiades, Wanda i slične.¹⁴⁸ Radi prilagodbe dunavskog režima suvremenim okolnostima, povećanom prometu te posebno zaštitu okoliša, podunavske zemlje od 1993. godine pripremaju izradu nove Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu.¹⁴⁹

Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunava (ICPDR) osnovana je Konvencijom o zaštiti rijeke Dunava, sa sjedištem u Beču te je njezin cilj primjena Konvencije s naglaskom na očuvanje, poboljšanje i racionalno korištenje voda Dunava. Osim podunavskih zemalja, u njezinu radu sudjeluje i Europska komisija te kao promatrači razne organizacije i nevladine udruge.¹⁵⁰ Kao jedno od najvećih i najaktivnijih tijela za upravljanje slivom rijeke, svoje aktivnosti koordinira unutar ekspertnih skupina prema temama: ekologija, emisija, monitoring, laboratoriji i upravljanje informacijama.¹⁵¹ Zadatak provodi davanjem preporuka za unaprjeđivanje kvalitete vode, izradom mehanizama za kontrolu poplava i nesreća, preporukama o emisijskim normama te ekološkom zaštitom vode.¹⁵² Iako daje samo preporuke, ICPDR raspolaže sveobuhvatnim istraživanjima i analizama ekološkog stanja Dunava, za sve obalne države, tako da članice obično i poštuju preporuke.¹⁵³ U vezi s pitanjima prometa i zaštite okoliša surađuje s ostalim europskim organizacijama a posebnu pozornost posvećuje prevenciji onečišće-

145 <http://www.danubecom-intern.org/>, pristup 4. siječnja 2016.

146 Trninić, D., Dunavska komisija, Hrvatske vode, 21 (2013) 84, str. 147.

147 Cf. *ibid.*, str. 149.

148 Cf. *ibid.*, str. 150.

149 Nick, S., Neki aktualni problemi rada Dunavske komisije i priprema za izradu novog teksta, Zbornik diplomatske akademije, 2, 1997., str. 134.

150 Cibilić, A., Plan upravljanja rijekom Dunav, Hrvatska vodoprivreda, 19 (2011) 195, str. 9.

151 Malagurski, B., *op. cit.*, str. 104.

152 Cibilić, A., *op. cit.*, str. 8.

153 Malagurski, B., Horvath, Z., *op. cit.*, str. 205.

nja Dunava opasnim i otrovnim tvarima (nesreće) te povećanju odgovornosti. S tim ciljem izdaje vodiče i preporuke o poboljšanju standarda sigurnosnih mjera te listu kritičnih točaka – “Accident Risk Spots” na kojima je potrebna povećana pozornost.¹⁵⁴ U skladu s Okvirnom direktivom o vodama i obvezama članica Europske unije, podunavske države izradile su Plan upravljanja slivom rijeke Dunava, kojim se određuje okvir za nacionalnu regulaciju, a ICPDR poslužio je kao koordinator prikupljanje svih podataka važnih za sliv te tako omogućio izradu Plana. Plan donosi zajednički program mjera koji bi trebao pridonijeti poboljšanju ekološkog stanja Dunava i važna je poveznica s Dunavskom strategijom.¹⁵⁵ Kao ostale aktivnosti ICPDR-a mogu se izdvojiti i uspostavljanje Transnacionalne mreže monitoringa (TNMN), kao integriranog sustava pregleda na onečišćenje i promjene u kakvoći vode, a uključuje 79 lokacija monitoringa, zatim sudjelovanje javnosti preko “Dana Dunava”, koji se obilježava 29. lipnja nizom edukativnih događaja za podizanje svijesti o zaštiti voda na području cijelog sliva.¹⁵⁶ Komisija također koordinira Sustavom žurnog uzbunjivanja u slučaju nesreća (AEWS) koji je važan za pravodobno sprječavanje posljedica nesreća. Sustav se aktivira kad god postoji opasnost od prekograničnog onečišćenja odašiljanjem međunarodnih poruka upozorenja.¹⁵⁷ *Joint Danube Survey* projekt je koji se provodi radi analize kvalitete voda i ekološkog statusa, monitoringom programa i pomoći vladama država članica oko poduzimanja odgovarajućih mjera.¹⁵⁸

Zajednička izjava o vodećim načelima za razvoj unutarnje plovidbe i zaštite okoliša u slivu rijeke Dunav¹⁵⁹ rezultat je procesa suradnje započetog 2007. godine između Dunavske komisije, ISRBC-a,¹⁶⁰ i ICPDR-a. Nastala je spoznajom o potrebi integracije i konsenzusa raznih sektora koji nose odgovornost u vezi s pitanjima plovidbe, očuvanja okoliša i upravljanja vodama te spoznaji da i unutarnja plovidba, iako ekološki najprihvatljiviji vid prijevoza, nosi znatne rizike za onečišćenje okoliša. Izjava predstavlja vodič za planiranje i implementaciju projekata u postizanju održivog razvoja plovidbe. Potvrđuje se holistički pristup za razumijevanje ekološke složenosti riječnog sustava Dunava te utjecaj plovidbe i degradacije riječnog korita na ekosustave, potvrđen analizom ICPDR-a.¹⁶¹ Kako bi se poboljšala unutarnja plovidba i zaštita riječnog sustava, potvrđuje važnost interdisciplinarnog planiranja i donošenje mjera za sprječavanje pogoršanja postojećeg stanja. ISRBC, ICPDR i DC prate implementaciju Izjave i na temelju prikupljenih iskustava rade na njezinu unaprjeđenju. Ona predstavlja okvir za postizanje ravnoteže između potreba zaštite okoliša i razvoja plovidbe na unutarnjim vodama i svojim načelima pruža smjernice za donošenje odluka za sve sudionike u procesu razvoja prometa na unutarnjim vodama.¹⁶²

154 <http://www.icpdr.org/main/issues/navigation>, pristup 5. listopada 2014.

155 Cibilić, A., *op. cit.*, str. 10.

156 Horvat, B., Dan Dunava, Hrvatske vode, 19 (2011) 76, str. 164.

157 *Cf. ibid.*, str. 12.

158 <http://www.icpdr.org/main/activities-projects/joint-danube-survey>, pristup 5. siječnja 2016.

159 Tekst Izjave dostupan na <http://www.savacommission.org/basicdocs>, pristup 6. siječnja 2016.

160 Međunarodna komisija za sliv rijeke Save.

161 Milković, Ž., Brnardić, M., Implementacija zajedničkih principa za razvoj plovinih putova i zaštitu okoliša, Dani gospodarenja vodama, 2013., str. 3.

162 *Cf. ibid.*, str. 17.

6.4. EUROPSKA UNIJA

Europska unija, osim gospodarske, danas preuzima i sve zapaženiju ulogu u ekološkoj politici Europe. Zemlje članice prepuštaju joj i stavljaju u nadležnost svoje funkcije, a jedan od glavnih razloga spoznaja je da ekološki problemi nemaju nacionalnih obilježja. Prijevoz opasnih tvari rijekama i onečišćenje neposredna su opasnost za sve države kroz koje rijeka prolazi pa zahtijevaju i međunarodnu akciju.¹⁶³ Onečišćenja područja često se isprepleću tako da je teško odrediti izvor onečišćenja, a neujednačeni ekološki standardi članica uzrokuju negativne posljedice u trgovinskim odnosima. Ekološke mjere primjenjuju se na cijelom njezinom području, ali svaka od članica ima pravo na svom području primijeniti vlastite ekološke propise ako su stroži.¹⁶⁴ Uključivanje ekologije u ostala područja politike EU-a i održivi razvitak važan je koncept europske politike. Pojam održivosti uvodi se 2000. godine tzv. Lisabonskom strategijom koju nasljeđuje najnovija razvojna strategija “Europa 2020”. Prihvaćena je 2010. godine kao sredstvo za pokretanje europskog gospodarstva iz krize, s prioritetima pametnog, održivog i uključivog rasta te predloženim mjerama i akcijama kako bi je članice implementirale u svoja zakonodavstva.¹⁶⁵ Na strategiju se nadovezuju i višegodišnji akcijski programi za Okoliš, kao okvir za buduće aktivnosti cjelokupne politike okoliša. Vijeće i Parlament 2013. godine usvojili su Sedmi akcijski plan za okoliš za razdoblje do 2020. pod nazivom “Živjeti dobro, u okvirima mogućnosti našeg planeta”, usmjeren na devet prioriternih ciljeva, među kojima su zaštita prirode i jačanje otpornosti, održivi razvitak i bolja provedba europskih zakona u vezi sa zaštitom okoliša.¹⁶⁶

6.4.1. Okvirna direktiva o vodama

Okvirna direktiva o vodama¹⁶⁷ predstavlja jedinstveni zakonodavni okvir za regulaciju svih vodnih resursa na području Europe. Kao temeljne ciljeve ističe: održavanje i unaprjeđivanje vodnog okoliša, postizanje dobrog ekološkog i kemijskog stanja svih površinskih voda do 2015. godine, postupno smanjenje onečišćenja podzemnih voda te ublažavanje posljedica poplave i suše.¹⁶⁸ Uvodi cjeloviti pristup, koncept upravljanja slivovima kao pojedinim hidrološkim cjelinama. Sliv označava površinu zemlje s koje se sve površinsko otjecanje kroz niz potoka, rijeka i jezera slijeva u more kroz isto ušće, estuarij ili deltu.¹⁶⁹ Slivovi se grupiraju u vodna područja¹⁷⁰ kao glavne jedinice za upravljanje, a države članice dužne su identificirati nacionalne i pre-

163 Lončarić-Horvat, O., Ekološka davanja u pravnom sustavu Europske zajednice, Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb, 41 (1) 41–50 (1991) str. 52.

164 *Ibid.*

165 Europska komisija, http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_hr.htm, pristup 11. siječnja 2016.

166 Europski parlament, http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.4.1.html, pristup 11. prosinca 2015.

167 Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy, OJ L 327, 22. prosinca 2000., str. 1.–73.

168 Malagurski, B., Horvath, Z., *op. cit.*, str. 209.

169 Directive 2000/60/EC, čl. 2.

170 Površina kopna i mora koja se sastoji od jednog ili više riječnih slivova zajedno s njihovim pripadajućim podzemnim i priobalnim vodama.

kogranične slivove unutar svog teritorija. Za svako vodno područje imenuju se tijela nadležna za provedbu Direktive i donosi se plan upravljanja, koji u slučaju prekograničnih slivova mora biti međunarodno koordiniran. Direktiva donosi kombinirani pristup kontroli onečišćenja, koji uključuje propisivanje graničnih vrijednosti emisija i obvezujuće standarde kvalitete.¹⁷¹ Kompromis dvaju pristupa znači, ako u određenom vodnom području uz poštovanje graničnih vrijednosti emisija nisu dostignuti standardi kvalitete vode, da je potrebno uspostaviti stroža ograničenja emisija. Time se kontrola onečišćenja kontinuirano prilagođava trenutačnom stanju s obzirom na sve izvore onečišćenja.

Odluke koje se donose u području upravljanja vodama moraju biti koordinirane vezanim sektorima drugih područja politike Zajednice kao što su energetika, transport, poljoprivreda i regionalna politika.¹⁷² Učinkovita i usklađena vodna politika treba voditi računa i o osjetljivosti vodenih ekosustava te o utjecaju na močvare kao prijelazna staništa.¹⁷³ Zahtijeva se informiranje, konzultiranje i sudjelovanje javnosti u provedbi Direktive, naročito objavljivanjem planova upravljanja vodnim područjima i omogućavanjem izjašnjavanja javnosti o tim dokumentima tijekom najmanje šest mjeseci.¹⁷⁴ S obzirom na to da Direktiva zahtijeva međunarodnu suradnju i koordinaciju svih mjera na upravljanju kada riječni sliv pokriva područje više od jedne države članice, obalne države rijeke Dunava sporazumjele su se da će Direktivu primjenjivati duž cijelog toka, a nadzor su povjerile ICPDR-u, koji će razvijati i plan upravljanja slivom Dunava kako bi se postiglo dobro stanje do 2015. godine.¹⁷⁵

6.4.2. Strategija Europske unije za Podunavlje (EUSDR)

Proširenjem Europske unije dunavska regija postala je područje koje obuhvaća jednu petinu površine Unije i na kojem živi 115 milijuna stanovnika. S obzirom na to da se područje suočava s prekograničnom problematikom u vezi s pitanjima prometne povezanosti, zaštite okoliša i sigurnosti koja zahtijeva zajednički pristup u rješavanju, zemlje članice dunavske regije pozvale su Europsku komisiju da izradi okvir unutar kojega će biti ponuđena učinkovita rješenja za ta pitanja.¹⁷⁶ Nacrt je usvojen na Kolegiju Europske komisije u prosincu 2010. godine. Strategijom¹⁷⁷ je obuhvaćeno 14 zemalja dunavskog sliva, a čine je dva dokumenta: Komunikacija Europske komisije Europskom parlamentu, Vijeću Europske unije, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija o Strategiji EU-a za dunavsku regiju s pripadajućim Akcijskim planom. Kao rezultat javnih rasprava i brojnih konzultacija utvrđeni su prioriteti regije koji postaju četiri stupa strategije. To su: povezivanje dunavske regije, zaštita okoliša, izgradnja prosperiteta te jačanje institucionalnih kapaciteta i sigurnosti.¹⁷⁸ Svaki stup

¹⁷¹ Malagurski, B., Horvath, Z., *op. cit.*, str. 211.

¹⁷² Directive 2000/60/EC, Preambula, bilj. 16.

¹⁷³ *Cf. ibid.*, čl. 17.

¹⁷⁴ *Cf. ibid.*, čl. 14.

¹⁷⁵ Malagurski, B., *op. cit.*, str. 103.–104.

¹⁷⁶ Jurković, R., EU strategija za dunavsku regiju: povezivanje zemalja dunavskog riječnog sliva, Računovodstvo i financije, 57 (2011) 6, str. 153.

¹⁷⁷ *Danube region strategy*, <http://www.danube-region.eu/about/priorities>, pristup 11. prosinca 2016.

¹⁷⁸ Jurković, R., *op. cit.*, str. 154.

sadrži nekoliko prioriternih područja¹⁷⁹ unutar kojih se dalje detaljno razrađuju aktivnosti i projekti, a koordiniraju ih po dvije države sudionice Dunavske strategije. Koordinatori osiguravaju provedbu aktivnosti i asistiraju pri pronalaženju odgovarajućeg instrumenta financiranja. Instrumenti financiranja projekata Dunavske strategije mogu biti nacionalna, regionalna i lokalna sredstva te druge međunarodne financijske institucije i donatori. Iz strukturnih i drugih EU fondova dostupno je oko 100 milijarda eura za ostvarivanje ciljeva strategije, a također i sredstva u okviru zajmova koje daju Europske banke.¹⁸⁰ Na redovitim sastancima Upravljačkih skupina¹⁸¹ evaluiraju se prijavljeni nacionalni projekti, a ako ih Upravljačka skupina ocijeni relevantnima za ciljeve određenog prioriternog područja, dobivaju pismo preporuke ili oznaku (*label*) Dunavske strategije koje se prilaže projektnoj dokumentaciji kod prijavljivanja projekata za financiranje iz EU fondova. Republika Hrvatska uz nadležno Ministarstvo zaštite okoliša i prirode sukoordinator je u prioriternom području 6 – Očuvanje bioraznolikosti, krajolika i kvalitete zraka i tla s njemačkom Saveznom pokrajinom Bavarskom te u prioriternom području 8 – Jačanje konkurentnosti poduzetništva i razvoj privrednih klastera, uz nadležnost Ministarstva poduzetništva i obrta zajedno s njemačkom Saveznom pokrajinom Baden-Württemberg. U ostalih devet prioriternih područja ima predstavnike imenovane od strane resornih ministarstava i ravnopravno sudjeluju u odlučivanju.¹⁸² Prioritetno područje 1A¹⁸³ obuhvaća jačanje mobilnosti i intermodalnosti prometa unutarnjim plovnim putovima i usko je povezano sa Strategijom Europa 2020. Cilj mu je pridonijeti pametnijem, održivom i uključivom rastu. Modernizacijom prometne infrastrukture utjecati će se na podizanje kvalitete života u regiji i pozitivno utjecati na okoliš i bioraznolikost. Kao planirane aktivnosti navode se ulaganje u infrastrukturu vezanu uz unutarnju plovidbu, čišćenje dna rijeke, modernizacija dunavske flote i pretvaranje luka u suvremene multimodalne logističke centre te koordinacija nacionalnih politika vezanih uz plovidbu.¹⁸⁴ Kao prioriteti Republike Hrvatske u okviru Dunavske strategije ističu se unaprjeđenje intermodalnog prometa i povezivanje podunavske regije s Jadranom, povećanje gospodarske konkurentnosti i zaštita okoliša uz razvoj civilnog društva.¹⁸⁵ S obzirom na to da Strategija ističe važnost prekogranične suradnje kao rezultat lokalnih i regionalnih inicijativa uz sudjelovanje javnosti kao važnog elementa regionalnog razvoja, Republika Hrvatska ju je provodila i aktivnom prekograničnom suradnjom kroz IPA prekogranične programe suradnje s Mađarskom i Srbijom. Izloženim mjerama i aktivnostima te brojnim programima Dunavska strategija predstavlja makroregionalnu strategiju koja ima za cilj osigurati uravnotežen i održiv razvoj dunavske regije, kroz sudjelovanje regionalnih i lokalnih tijela, te posebno institucija civilnog društva za čije je sudjelovanje osigurana platforma “Danube Civil Society Forum”, usmjerena na razvoj kulture dijaloga s nevladinim organizacijama preko preporuka, monitoringa, evaluacije i razmjene najbolje prakse.

179 O jedanaest prioriternih područja, *amplius*: <http://www.danube-region.eu/about/priorities>, pristup 11. listopada 2014.

180 Jurković, R., *op. cit.*, str. 155.

181 Upravljačku skupinu čine predstavnici relevantnih resora svih država Dunavske strategije za određeno područje.

182 RH, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/strategija-europske-unije-za-dunavsku-regiju/>, pristup 11. prosinca 2016.

183 <http://www.danube-navigation.eu/>, pristup 11. prosinca 2016.

184 Jurković, R., *op. cit.*, str. 155.

185 RH, Ministarstvo poljoprivrede, <http://www.mps.hr/default.aspx?id=7879>, pristup 11. prosinca 2016.

7. ZAKLJUČAK

Prolazeći kroz različite klimatske zone i okoliš, Dunav je područje raznolikog biljnog i životinjskog svijeta, a vrijednost koju pruža biološka raznolikost osnova je za održivi razvitak, načelo prihvaćeno od međunarodne zajednice kao jedini mogući koncept razvoja. Korištenjem za plovidbu i u druge neplovidbene svrhe odvijaju se procesi koji u znatnoj mjeri utječu na kvalitetu i sastav voda te tako i na prirodne ekosustave flore i faune, koji se nastoje očuvati ponajprije proglašavanjem ekološki zaštićenih područja te smanjenjem neizbježnih onečišćenja. Unutarnja plovidba u našem prometnom sustavu ima izuzetno gospodarsko značenje kao dio europskog prometnog sustava Rajna–Majna–Dunav i iako se smatra ekološki najprihvatljivijom i sigurnijom od ostalih grana prijevoza, kao i ostale ljudske djelatnosti također ima i negativan utjecaj na riječni sustav. Održivi razvitak kao vodeći suvremeni koncept podrazumijeva cjelovit pristup svih aktivnosti i disciplina kako bi se postigla dobra kvaliteta voda. Razvitak unutarnje plovidbe tako treba utjecati na podizanje opće kvalitete života u regiji, očuvanje okoliša i bioraznolikosti. Razvoj gospodarstva i razvoj zaštite okoliša treba promatrati kao integrirani međuodnos programa i mjera, koji se međusobno ne isključuju nego zajedno doprinose ostvarenju koncepta održivog razvitka. Podunavlje je područje znatne kulturalne raznolikosti, nejednakih stupnjeva gospodarskog i demokratskog razvitka država pa se vodnim resursima Dunava upravlja prema načelu jedinstva sliva, koordinaciji i sudjelovanju svih društvenih čimbenika u donošenju propisa i planova upravljanja. Mjere za poboljšanje zaštite donose se na međunarodnoj razini te se zatim implementiraju na nacionalnim razinama, kako neujednačeni ekološki standardi članica ne bi vodili do negativnih posljedica za okoliš ali i u trgovinskim odnosima. Međutim, unatoč opsežnoj regulaciji i priznanju važnosti problema zaštite okoliša, taj razvoj nije adekvatno popraćen ni podizanjem svijesti javnosti ni participacijom u kreiranju ekološke politike, a također ni pravima pojedinaca na zaštitu svojih prava pred sudovima. Odgovornost za pojedine vrste prouzročenja štete okolišu normirana je različitim pravnim vrelima, a mogućnost preventivne zaštite prilično nejasno definirana, tako da primjena u praksi često ne prati proklamirane političke ciljeve zaštite.

U području prijevoza robe unutarnjim plovnim putovima donekle poboljšava donošenje međunarodnog ugovora – Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima. Međutim problem nastaje kada je riječ o prijevozu putnika unutarnjim plovnim putevima budući da trenutno ne postoji niti jedan međunarodni ugovor koji u potpunosti uređuje prijevoz putnika i prtljage unutarnjim plovnim putevima.

Stoga se u nacionalnim zakonodavstvima podredno primjenjuju propisi o odgovornosti prijevoznika za tu vrstu štete u pomorstvu. Sve to može dovesti do brojnih problema i pravne nesigurnosti. Velik broj konvencija iz područja pomorstva (i druge) koje bi se u pravilu trebale primjenjivati na plovidbu, odnosno promet unutarnjim vodama, nisu unificirane. Unifikacija je potrebna budući da se promet unutarnjim vodama obavlja na području više država.

Republika Hrvatska stranka je svih važnijih međunarodnih ugovora vezanih za unutarnje vode kao i zaštitu okoliša. Domaći propisi usklađeni su s pravnom stečevinom Europske unije. Ipak postoje znatne praznine i neusklađenosti među samim nacionalnim propisima. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, donesen 2007. godine, sadrži brojne pravne praznine, manjkave odredbe, neusklađen je s ostalim propisima što stvara brojne pravne probleme. Po-

trebne je izmijeniti neke njegove odredbe; jezično ga uskladiti s ostalim propisima, preciznije definirati pojmove, dodati odredbe koje se tiču plovidbe unutarnjim vodama u taj zakon, a ne upućivati na primjenu Pomorskog zakonika.

Smatramo, da bi se poboljšala unutarnja plovidba i zaštita riječnog sustava u slivu Dunava, nužno bismo se morali voditi zajedničkom filozofijom planiranja: ministarstva nadležna za okoliš, upravljanje vodama i transport, znanstvenici i stručnjaci za hidroinženjering, plovidbu, ekologiju, prostorno planiranje, turizam i ekonomiju, kao i predstavnici drugih interesnih skupina, kao što su ekološke nevladine organizacije i relevantni predstavnici privatnog sektora. Postojeći problemi, potrebe i ciljevi i za plovidbu i za ekološki integritet trebaju se jasno identificirati na razini definiranih planiranih regija i riječnih dionica, kao i u odnosu na određene postojeće i buduće projekte u plovidbi. Nadalje, relevantne mjere za ublažavanje utjecaja ili obnovu okoliša trebaju se predložiti kako bi se spriječilo pogoršanje ekološkog statusa i osiguralo postizanje ciljeva u vezi s okolišem. I pritisci i mjere trebaju se identificirati razgovorima i dogovorima. Ovaj cilj trebao bi se postići u okviru interdisciplinarnog procesa. Trebaju se identificirati mogućnosti poboljšanja stanja okoliša i plovidbe preko zajedničkih pristupa projektima.

Ciljeve zaštite okoliša i nužnost zaštite treba približiti građanima, boljim informiranjem o njihovim pravima i mogućnostima ostvarivanja prava u praksi kako bi se snagom javnog mišljenja utjecalo na odgovornije ponašanje vlada i državnih institucija a ekonomskim instrumentima posredno utjecalo i na ekološki odgovorno poslovanje gospodarskih subjekata.

POPIS LITERATURE

KNJIGE, MONOGRAFIJE

1. Andrassy, J. *et al.*, Međunarodno pravo 1, Drugo izmijenjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 2010.
2. Bartoš, M., Međunarodno javno pravo, Beograd, 1951.
3. Finger, M., (ed.) *The Multi-Governance of Water: Four Case Studies*, Google e-knjiga.
4. Činčurak Erceg, B., Međunarodne rijeke – plovidba i zaštita riječnog okoliša, doktorska disertacija.
5. Črnjar, M., *Ekonomika i politika zaštite okoliša*, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i Glosa Rijeka, Rijeka, 2002.
6. Degan, Đ. V., Međunarodno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2011.
7. Ibler, V., Međunarodni problemi vezani uz pojavu zagađivanja neparitimnih voda, Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose, Zagreb, 1964.
8. Ibler, V., Rječnik međunarodnog javnog prava, Informator, Zagreb, 1972.
9. Lončarić-Horvat, O. *et al.*, *Pravo okoliša*, Treće izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja i Organizator, Zagreb, 2003.
10. Makartni, Ć. A., *Dunavski bazen, Savremena pitanja*, br. 5.
11. McIntyre, O., *Environmental Protection of International Watercourses under International Law*, Google e-knjiga.

12. Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975.
13. Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Centar za razvoj unutarnje plovidbe, Zagreb, 2006.
14. Ristić, A., Dunav – geopolitička studija, Biblioteka politika i društvo, Beograd, 1939., sv. 28.
15. Romštajn, I., Osnove hrvatskog prometnog prava i osiguranja, Osijek–Požega, 2004.
16. Župan, M. (ur.) Pravni aspekti prekogranične suradnje i EU integracija: Mađarska–Hrvatska, Pravni fakultet Sveučilišta u Pečuhu i Pravni fakultet Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pečuh–Osijek, 2011.
17. Župan, M., Vinković, M. (ur.) Pravo–regije–razvoj, Pravni fakultet Sveučilišta u Pečuhu i Pravni fakultet Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pečuh–Osijek, 2013.
18. Župan, M., Vinković, M. (ur.) Suvremeni pravni izazovi: EU–Mađarska–Hrvatska, Pravni fakultet Sveučilišta u Pečuhu i Pravni fakultet Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pečuh–Osijek, 2012.

ČLANCI

1. Barbalić, S., Plan upravljanja vodnim područjima, Hrvatska vodoprivreda, 21 (2013) 204.
2. Cibilić, A., Plan upravljanja rijekom Dunav, Hrvatska vodoprivreda, 19 (2011) 195.
3. Činčurak Erceg, B., Deliktan statut u hrvatskom pravu plovidbe unutarnjim vodama – *de lege lata* i *de lege ferenda*, Pravni vjesnik, 28 (2012) 3–4.
4. Ćorić, D., Debeljak-Rukavina, S., Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 28, 2.
5. Dundović, Č.; Šantić, L.; Kolanović, I., Ocjena postojećeg stanja i smjernice razvitka sustava unutarnjeg vodnog pometa u Republici Hrvatskoj, Pomorstvo, 23 (2009) 2.
6. Grabovac, I., Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u RH *de lege lata* i *de lege ferenda*, Pravo i porezi, 15 (2006) 9.
7. Grubišić, N., Specifičnosti tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik, 46 (2010) 1.
8. Jacoby-Schneider, M., Poplavna područja Save i Drave, Šumarski list, 130, 5–6.
9. Jurković, R., Dunavska strategija Europske Unije: izgradnja prosperiteta i jačanje regije, Računovodstvo i financije, 57 (2001) 8.
10. Kolar-Dimitrijević, M., Hrvatska i Dunav, Časopis za suvremenu povijest, 29 (1997) 2.
11. Lukšić, M., Program smanjenja onečišćenja rijeke Dunav, Hrvatska vodoprivreda, 8 (1999) 84.
12. Lončarić-Horvat, O., Ekološka davanja u pravnom sustavu Europske zajednice, Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb, 41, (1991) str. 41.–50.
13. Malagurski, B., Međunarodnopravni aspekti režima plovidbe i zaštite okoliša rijeke Dunav, Pravni vjesnik, 25 (2009) 3–4.
14. Martinčić, I.; Pletikapić, Z.; Kerovec, M., Zoniranje zaštićenih područja i vodno gospodarstvo, Hrvatske vode, 16 (2008) 64.
15. Milković, Ž., Brnardić, M., Implementacija zajedničkih principa za razvoj plovnih putova i zaštitu okoliša, Dani gospodarenja vodama, 2013.
16. Nick, S., Neki aktualni problemi rada Dunavske komisije i priprema za izradu novog teksta Dunavske konvencije, Zbornik diplomatske akademije, 1997.

17. Romštajn, I., Uloga i značenje riječnog prometa kao faktora proizvodnog razvitka regije Slavonije i Baranje i njegovo uključivanje u Europski plovni sustav Rajna–Majna–Dunav nakon završetka rata u Hrvatskoj, *Pravni vjesnik*, 7, 1–4, 1991., str. 93.–114.
18. Schneider, D., Unutarnji vodni putovi i Natura 2000, *Hrvatska vodoprivreda*, 20 (2012) 201.
19. Trninić, D., Dunavska komisija, *Hrvatske vode*, 21 (2013) 84.
20. Vasilj, A.; Zagrajski, S.; Činčurak, B., Luke unutarnjih voda i pravni status zemljišta unutar lučkog područja: Nedorečenost Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, *Pravni vjesnik*, 2, br. 3–4, 2008.
21. Vrbanc, M.; Malić A.; Vrbanc, M., Usklađivanje prometnog sustava Republike Hrvatske s prometnim sustavom Europske unije, *Suvremeni promet*, 26 (2006) 1–2, str. 18.–23.

PRAVNA VRELA

1. Akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 81/1999.
2. Bijela knjiga Europske komisije: Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluke, COM (2001) 370, rujan 2001.
3. Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI), *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 10/2004.
4. Deklaracija o zaštiti okoliša, *Narodne novine*, br. 34/1992.
5. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima (ADN), *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 80/2013.
6. Konvencija o biološkoj raznolikosti, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 6/1996.
7. Konvencija o zaštiti i uporabi prekograničnih vodotoka i međunarodnih jezera, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 4/1996.
8. Konvencija o močvarama od međunarodne važnosti naročito kao staništa ptica močvarica, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 12/1993.
9. Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, *Narodne novine*, *međunarodni ugovori*, 13/1998.
10. Konvencija o zaštiti i uporabi prekograničnih vodotokova i međunarodnih jezera, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 4/1996.
11. Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav, *Narodne novine*, *Međunarodni ugovori*, br. 2/1996.
12. Nacionalna strategija zaštite okoliša, *Narodne novine*, br. 46/2002.
13. Okvirna direktiva EU o vodama (Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy, OJ L 327, 22. prosinca 2000., str. 1.–73.).
14. Plan upravljanja vodnim područjima, *Narodne novine*, br. 82/2013.
15. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004,76/2007,146/2008,61/2011,56/2013, 26/2015.
16. Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama, *Narodne novine*, br. 138/2015.
17. Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, 2006.
18. Priopćenje komisije Europskom parlamentu i Vijeću o glavnim nalazima Sveobuhvatnog izvješća o praćenju pripremljenosti Hrvatske za članstvo u EU, COM (2012) 601.
19. Strategija održivog razvitka republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 30/2009.

20. Uredba o proglašenju ekološke mreže, Narodne novine, br. 124/2013.
21. Uredba o proglašenju regionalnog parka Mura–Drava, Narodne novine, br. 22/2011.
22. Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine, pročišćeni tekst, br. 85/2010, 5/2014.
23. Zakon o vodama, Narodne novine, br. 153/2009, 63/2011, 130/2011, 56/2013, 14/2014.
24. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine, br. 109/2007, 132/2007, 51/2013, 152/2014.
25. Zakon o zaštiti prirode, Narodne novine, br. 80/2013.
26. Zakon o zaštiti okoliša, Narodne novine, br. 80/2013, 153/2013, 78/2015.

MREŽNE STRANICE

1. <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>, pristup 20. prosinca 2015.
2. <http://www.johannesburgsummit.org/>, pristup 18. siječnja 2016.
3. <http://www.kopacki-rit.hr/oparku.html>, pristup 10. rujna 2014.
4. <http://www.danubeparks.org/>, pristup 10. rujna 2014.
5. <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/>, pristup 11. siječnja 2016.
6. <http://croatia.panda.org/dinarskiluk/zatitaeuropskelinijeivota/uvaririjeka/>, pristup 17. siječnja 2016.
7. <http://www.mzoip.hr/default.aspx?id=14275>, pristup 11. siječnja 2016.
8. <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/indexen.htm>, pristup 12. siječnja 2016.
9. <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/IWTBHDGuidelines.pdf>, pristup 12. siječnja 2016.
10. http://www.mvpep.hr/files/file/2012/121108_izvjesceEK.pdf, pristup 23. veljača 2016.
11. http://ec.europa.eu/white-papers/index_hr.htm, pristup 24. rujna 2014.
12. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9728>, pristup 24. rujna 2014.
13. Finger, M., editor, et al., The Multi-Governance of Water: Four Case Studies, Google e-knjiga, pristup 25. rujna 2014., str. 82.
14. <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html>, pristup 26. veljače 2016.
15. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=888>, pristup 26. veljače 2016.
16. <http://platina1.naiades.info/platina/page.php?id=1>, pristup 5. siječnja 2016.
17. <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2en.htm>, pristup 5. siječnja 2016.
18. Amplus: McIntyre, O., Environmental Protection of International Watercourses under International Law, Google e-knjiga, pristup 16. prosinca 2015.
19. <http://www.danubecom-intern.org/>, pristup 4. siječnja 2016.
20. <http://www.icpdr.org/main/issues/navigation>, pristup 5. listopada 2014.
21. <http://www.icpdr.org/main/activities-projects/joint-danube-survey>, pristup 5. siječnja 2016.
22. <http://www.savacommission.org/basicdocs>, pristup 6. siječnja 2016.
23. <http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/indexhr.htm>, pristup 11. siječnja 2016.

24. <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU5.4.1.html>, pristup 11. prosinca 2015.
25. <http://www.danube-region.eu/about/priorities>, pristup 11. prosinca 2016.
26. <http://www.danube-region.eu/about/priorities>, pristup 11. listopada 2014.
27. <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/strategija-europske-unije-za-dunavsku-regiju/>, pristup 11. prosinca 2016.
28. <http://www.danube-navigation.eu/>, pristup 11. prosinca 2016.
29. <http://www.mps.hr/default.aspx?id=7879>, pristup 11. prosinca 2016.

Aleksandra Vasilj*

Kristina Cigula**

SUSTAINABLE TRANSPORT ON THE DANUBE – MEASURES FOR ENVIRONMENTALLY ACCEPTABLE AND SAFE TRANSPORT

Summary

The Danube is the second longest European river that flows through ten countries and covers an area inhabited by 115 million people. It can be observed in geographical, transport, economic, historical and ecological terms. This paper analyses the environmental aspects with special reference to transport on inland waterways as well as pollution that can be result of such transport. The Danube is a specific river that, besides its size, is marked by the diversity in the morphology and hydrology. It is characterized by stunning landscape and unique biodiversity, rare natural habitats and it stands out as an ecologically important area of Europe. Since the subject of protection and improvement of the water status of the Danube is very extensive and requires analysis through multiple branches of law, after the definition of key concepts necessary for a better understanding of the paper, it analyses regulations of inland navigation, environmental provisions, and significant ecological norms of other areas of law, at national and international level. After analysing a number of norms related to the title of the article the author proposes concrete measures to improve the situation.

Keywords: inland navigation, the Danube, sustainable development

* Aleksandra Vasilj, PhD, Associate Professor, Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Law Osijek, Chair of Maritime and General Transport Law, Stjepana Radića 13, 31000 Osijek, Croatia. Email address: avasilj@pravos.hr.

** Kristina Cigula, mr. iur., Ministry of Finance, Department for Financial System, Service for the banking, insurance, payment systems, financial reporting and auditing, Katančićeva 5, 10000 Zagreb, Croatia. Email address: kristina.cigula@mfin.hr.