

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

Sabina Jotanović

**PRAVNO REGULIRANJE PROMETA  
UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA EU**

Diplomski rad

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**PRAVNO REGULIRANJE PROMETA  
UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA EU**

Diplomski rad

Kolegij: „Prometno pravo EU“

Mentor: Dr. sc. Axel Luttenberger

Studentica: Sabina Jotanović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112037591 4

Rijeka, kolovoz 2014.

Student/studentica: Sabina Jotanović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112037591 4

### **IZJAVA**

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom Pravno reguliranje prometa unutarnjim plovnim putovima EU izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Axel Luttenberger.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Student/studentica

Ime i prezime studenta/studentice

Sabina Jotanović

# SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Predmet istraživanja .....	1
1.2. Svrha i ciljevi istraživanja .....	1
1.3. Struktura rada .....	1
1.4. Metodologija rada.....	2
2. ZNAČAJ I KARAKTERISTIKE UNUTARNJE PLOVIDBE EU .....	3
2.1. Plovni putovi.....	3
2.1.1. Europska mreža unutarnjih plovnih putova.....	5
2.1.2. Klasifikacija unutarnjih plovnih putova .....	7
2.1.3. Tehničke osobine E plovnih putova .....	9
2.1.4. Operativni kriteriji za E plovne putove .....	11
2.2. Plovila unutarnje plovidbe.....	12
2.2.1. Osnovni tipovi plovila unutarnje plovidbe .....	12
2.2.2. Tehničke specifikacije plovila .....	13
2.3. Lučki sustav na unutarnjim plovnim putovima .....	14
2.4. Riječni informacijski servisi .....	17
3. PROMETNO PRAVO EUROPSKE UNIJE.....	20
4. PRAVNA REGULATIVA UNUTARNJE PLOVIDBE EU .....	22
4.1. Glavni organi i institucije .....	22
4.1.1. UNECE.....	22
4.1.2. Dunavska komisija .....	23
4.1.3. Rajnska komisija.....	26
4.1.4. Savska komisija .....	26
4.2. Međunarodni propisi i sporazumi.....	27
4.2.1. Dunavska konvencija.....	28
4.2.2. Budimpeštanska konvencija .....	31
4.2.3. Sporazum o slivu rijeke Save .....	33
4.2.4. Memorandum o razumjevanju o razvoju sveeuropskog prometnog koridora VII (Dunav) .....	35

4.2.5. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN) .....	35
4.2.6. Direktiva Europskog parlamenta i vijeća o harmoniziranim Riječnim informacijskim servisima (RIS) na plovnim putovima unutarnjih voda u Europskoj zajednici.....	39
4.2.7. Okvirna direktiva o vodama Europske Unije .....	40
4.3. Sigurnost plovidbe unutarnjim plovnim putovima i zaštita okoliša.....	41
4.3.1. Osposobljenost zapovjednika plovila .....	42
4.3.2. Zaštita okoliša i prijevoz opasnih tvari.....	42
4.3.3. Upravljanje otpadom sa plovila na unutarnjim plovnim putovima .....	43
5. STRATEGIJA RAZVITKA PROMETA NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA U REPUBLICI HRVATSKOJ .....	45
6. ZAKLJUČAK.....	52
LITERATURA .....	54
POPIS ILUSTRACIJA.....	56

# 1. UVOD

## 1.1. Predmet istraživanja

Glavni predmet istraživanja ovog rada je plovidba unutarnjim plovnim putovima Europske unije, te njihovo pravno uređenje. Ova vrsta prijevoza, iako je jedna od najisplativijih, još uvijek nije dovoljno iskorištena, te je podcijenjena prema ostalim granama transporta. Također postoji i problem višestrukog pravnog okvira, odnosno postojanje više institucija u provođenju zakonodavstva, pa tako postoje različiti pravni sustavi koji se u kontekstu svoje teritorijalne primjene mogu preklapati. U radu je nastojano što bolje opisati i predočiti unutarnje plovne putove EU, te zakone vezane uz njih.

## 1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

Svrha ovog rada je prvenstveno istražiti zakonodavstvo unutarnje plovidbe na plovnim putovima Europske unije. Da bi se to postiglo potrebno je utvrditi značaj i karakteristike unutarnje plovidbe EU, pravnu regulativu unutarnje plovidbe EU, prometno pravo EU, te strategiju razvitka prometa na unutarnjim plovnim putovima u Republici Hrvatskoj.

## 1.3. Struktura rada

Rad se sastoji od šest dijelova.

U *uvodnom* dijelu postavljen je predmet istraživanja, određeni su ciljevi istraživanja, sažeto je predstavljena struktura rada, te su navedene znanstvene metode koje su korištene prilikom izrade seminarskog rada.

U drugom dijelu s naslovom *Značaj i karakteristike unutarnje plovidbe* opisan je pojam i funkcija plovnih putova, plovila unutarnje plovidbe, lučki sustava na unutarnjim plovnim putovima, te riječni informacijski servisi.

Treći dio, *Prometno pravo EU*, opisuje zakonodavstvo vezano za promet u Europskoj uniji te navodi njegove najbitnije dijelove.

Četvrti dio nosi naslov *Pravna regulativa unutarnje plovidbe EU*. U tom dijelu opisani su glavni organi i institucije, međunarodni propisi i sporazumi, te sigurnost plovidbe i zaštita okoliša na unutarnjim plovnim putovima.

Peti dio, *Strategija razvitka prometa na unutarnjim plovnim putovima u Republici Hrvatskoj*, opisuje trenutno stanje unutarnje plovidbe u RH, te strategiju za budući napredak.

U šestom djelu, *Zaključku*, sažete su spoznaje iz svih prethodnih dijelova.

#### **1.4. Metodologija rada**

U nastojanju da se ostvare osnovne značajke znanstvenog rada kao što su objektivnost, pouzdanost, preciznost, sustavnost i općenitost, u ovom završnom radu pod nazivom *Pravno reguliranje prometa unutarnjim plovnim putevima EU*, korištene su sljedeće metode: metoda analize i sinteze, metoda kompilacije i klasifikacije, te metoda deskripcije.

## 2. ZNAČAJ I KARAKTERISTIKE UNUTARNJE PLOVIDBE EU

Prijevoz unutarnjim plovnim putovima jedan je od najmanje korištenih oblika transporta u svijetu, unatoč ekonomskoj i ekološkoj isplativosti. Unutarnja plovidba figurira kao ekološki najprihvatljivija i najisplativija vrsta prijevoza još od potpisivanja Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN) 1996. godine. Prema EUROSTAT-u, njen udio u europskom prometu iznosi svega 5%, međutim iako je promet unutarnjim plovnim putovima relativno malen, sa 140 milijardi tonskih kilometara ipak pridonosi prometnom sustavu EU-a. Najveće luke EU-a nikada se ne bi razvile u velika logistička središta kakva su danas, da nije bilo unutrašnjih plovnih putova. Plovidba rijekama počela je znatno ranije nego plovidba morem. Početkom moderne parne plovidbe smatra se plovidba parobroda Clermont 1807. godine na rijeci Hudson, dok je u Europi prvi parobrod plovio 1816. godine, a na Dunavu 1810. godine. U daljnjem tekstu posvetila se pozornost sljedećim temama: **1. Plovni putovi, 2. Plovila unutarnje plovidbe, 3. Lučki sustav na unutarnjim plovnim putovima, 4. Informacijski sustav u unutarnjoj plovidbi.**

### 2.1. Plovni putovi

Za plovne, odnosno vodne putove može se reći da su medij unutarnje plovidbe. Njihova čitava dužina koja se koristi za prijevoz i plovidbu u Europi, iznosi odprilike 29 000 kilometara. Plovni put sastoji se od:<sup>1</sup>

- dionica koje slobodno teku - bez brana,
- dionica reguliranih branama,
- kanala,
- dionica koje protječu kroz jezera.

Pod unutarnje plovne putove spadaju rijeke, jezera i kanali na kojima se obavlja unutarnja plovidba tj. prijevoz, odnosno podrazumjeva pojas na unutarnjim vodama određene dubine, širine i druge propisane gabarite koji su određeni za plovidbu. Unutarnji

---

<sup>1</sup> Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, prosinac 2006., p.9., online: <http://www.crup.hr/crup.hr/files/Prirucnik.pdf> (20.06.2014.)



plovni putovi imaju sve veće značenje u gospodarskom razvitku kako europskih tako i svjetskih zemalja.

Zadnjih nekoliko godina počele su se sve više naglašavati prednosti unutarnjih plovnih putova:<sup>2</sup>

- efikasnost (primjerice, plovilo nosivosti 4 000t odgovara kapacitetu 200 kamiona nosivosti 20 tona ili 100 vagona) ;
- ekonomska isplativost (cijena prijevoza jednog TEU unutarnjim plovnim putem u prosjeku je 100% niža od cijene cestovnog prijevoza odnosno gotovo 150% niža od cijene željezničkog prijevoza na istoj relaciji) ;
- sigurnost, osobito u pogledu prijevoza opasnih tvari (štete nastale u nesrećama na unutarnjim plovnim putovima 178 puta manje nego one nastale u kamionskim nesrećama odnosno 13 puta manje nego štete nastale u željezničkim nesrećama) ;
- ekološka prihvatljivost (prijevoz unutarnjim plovnim putevima ne onečišćuje vodu, a onečišćenje zraka, kao i stvaranje buke, bitno je manje nego kod cestovnog prijevoza).

---

<sup>2</sup> Marin, J., et al.: Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., p.180.

Slika 1; Unutrašnji plovni putovi Europe

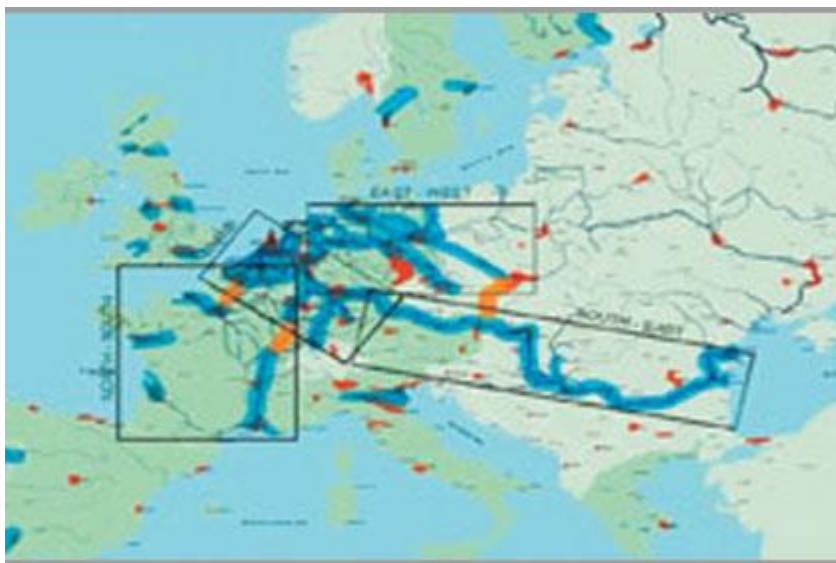


Izvor:<http://1.bp.blogspot.com/--kclu1AffsU/UaT8xzL2HRI/AAAAAAAAACGo/RR-Wte8PdFY/s1600/MapWaterwaysEurope-1.jpg> (21.06.2014)

### 2.1.1. Europska mreža unutarnjih plovnih putova

Mreža europskih plovnih putova definirana je 1996. godine u Genevi kada je donesen *Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značenja* (AGN). S obzirom na njezinu nejednaku raspoređenost i razvijenost, može se podijeliti na razvijeni zapadni dio Europe i istočni, koji je nešto manje razvijen u tom pogledu. Mreža se proteže od Atlantika do Urala, a povezuje ukupno 37 zemalja i seže izvan europske regije, dok unutar same Europske Unije obuhvaća 20 država članica. O njezinoj razgranatosti također govori i podatak da ukupna dužina plovnih rijeka i kanala iznosi preko 100 000 km, od čega je 16 000 km umjetno izgrađeno. Mrežu čine četiri plovidbena sustava: *podunavski* (Dunav s pritokama), *sjeverozapadni* (Rajna, Majna, Laba, Odra i Visla), *jugozapadni* (Rohna, Seina i Marna), *istočni* (Volga, Dnjepar i Don).

Slika 2; Glavni koridori europskih plovnih putova



Izvor: <http://www.gradimo.hr/blobs/1ace7260-9c71-4d07-b84d-dbe216e49778.jpg> (21.06.2014)

„Radi unaprjeđenja tehnologije i povećanja sigurnosti plovidbe na čitavoj mreži plovnih putova uvedeni su suvremeni informatički sustavi koji omogućavaju brz prijenos poruka u oba smjera. Unificiraju se i usavršavaju dnevne i noćne plovne oznake i sustavi obilježavanja plovnog puta, poboljšavaju se plovidbena i brodska pravila i propisi, izdvajaju nove karte i razni plovidbeni priručnici, uvode se carinske olakšice i beneficije, smanjuju se ili ukidaju administrativne prepreke i poduzimaju druge mjere usmjerene k olakšanju i liberalizaciji riječne plovidbe.“<sup>3</sup>

Osim unaprijeđenja tehnologije moderniziraju se i riječne luke i pristaništa, a velika pažnja posvetila se i trgovačkim brodovima koji u razvijenim zemljama doživljavaju transformacije. „Novi riječni brodovi grade se i opremaju po standardiziranim pravilima gradnje koja strogo zahtjevaju da se na novogradnje mogu ugrađivati samo suvremeni pogonski, kormilarski, navigacijski i drugi brodski uređaji i oprema, koji će u potpunosti jamčiti sigurnost ljudi, broda i tereta te biti u funkciji zaštite okoliša. Uza sve to najvažniji je zahtjev ekonomičnosti što znači da troškovi broda po toni prevezenog tereta moraju biti minimalni. Upravo zbog tog zahtjeva ekonomičnosti, brzine kretanja novih riječnih brodova nisu se znatnije povećale.“<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Ostojić, M.: Mreža plovnih Rijeka Europe i transkontinetski plovni put Rajna-Majna-Dunav, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, 47, 1-2, 2000, p. 35-42.

<sup>4</sup> Ibidem

Iako je riječni transport nešto sporiji od željezničkog i cestovnog, on također ima i mnoge prednosti. Prijevoz rijekom zahtjeva manju porivnu energiju i manje ljudi a osim toga ima i daleko veći kapacitet nego što je to u cestovnom i željezničkom prijevozu. Nadalje, cijena gradnje riječnog broda po toni nosivosti daleko je niža od gradnje željeznice i kamiona, a potrebno je i naglasiti činjenicu da su riječni putovi prirodni dar, dok se ceste i pruge moraju graditi i održavati.

### **2.1.2. Klasifikacija unutarnjih plovnih putova**

Klasifikacija unutarnjih plovnih putova određena je UN/ECE *klasifikacijom vodnih putova* iz 1992 godine, koja je prihvaćena AGN ugovorom. Ključni kriterij klasifikacije ovisi o osnovnim dimenzijama plovila. „Glavi parametri za određivanje klase vodnih putova su:

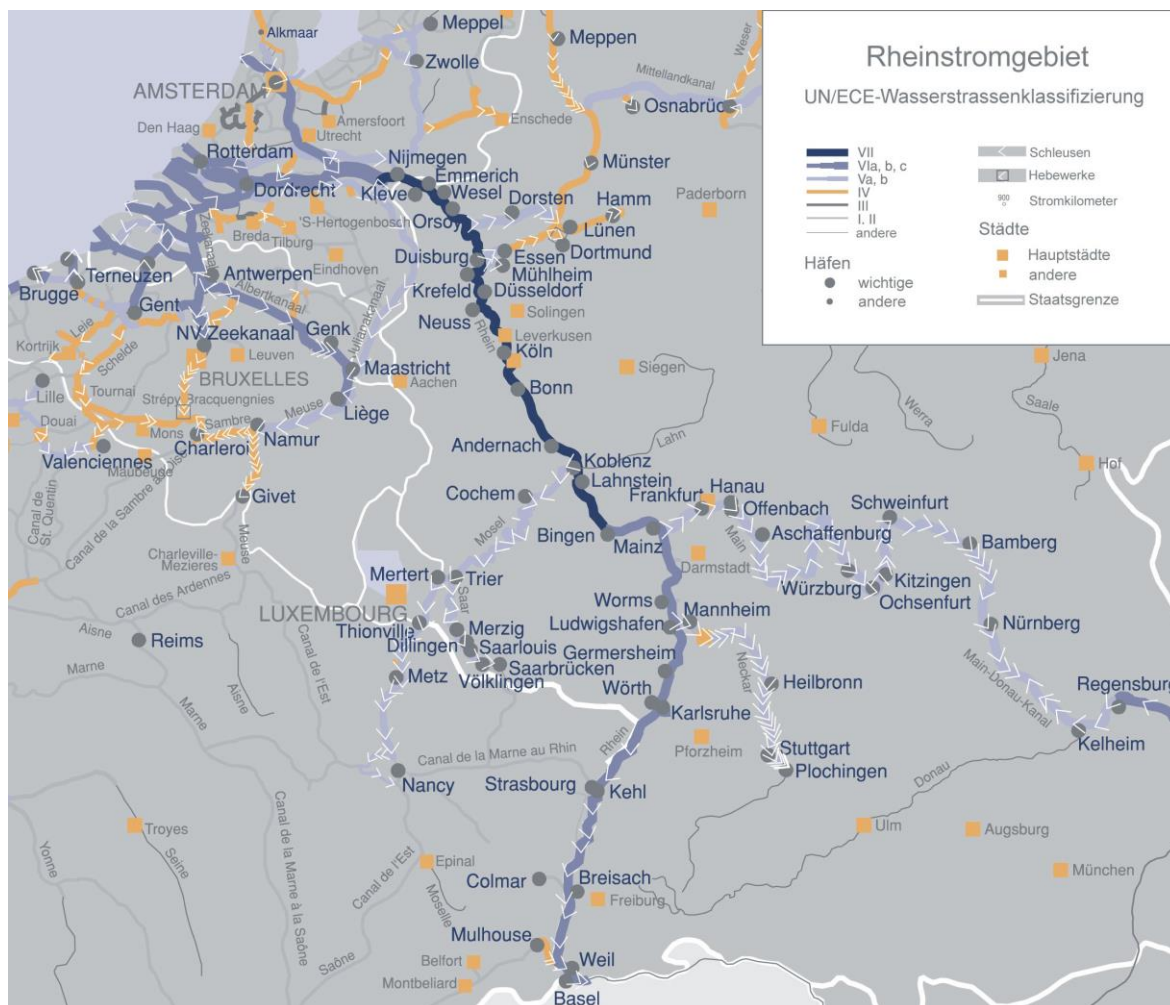
- duljina plovila (konvoja),
- širina plovila (konvoja),
- gaz plovila (konvoja),
- nosivost plovila (konvoja),
- slobodna visina ispod mosta.“<sup>5</sup>

Sljedeća fotografija prikazuje važeću klasifikaciju plovnog puta prema UN/ECE pravilima.

---

<sup>5</sup> Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009-2016 godine.), online: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/srednjorocni%20%20plan.pdf> (23.06.2014.)

Slika 3: Klasifikacija plovnih putova u regiji rijeke Rajne gdje europska unutarnja plovidba uključuje oko 90 % cjelokupnog obujma prometa.



Izvor: Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, prosinac 2006., online: <http://www.crup.hr/crup.hr/files/Prirucnik.pdf> (23.06.2014.)

UN/ECE navodi da za svaku klasu vodnog puta mora biti osigurana sigurna plovidba mjerodavnog teretnog plovila pod punim gazom kroz 240 dana u godini. Također, plovidba na međunarodnim plovnim putovima mora biti osigurana cijelu godinu.

Prema odluci ministara prometa Europe unutarnji plovnim putovi (Inland waterways) dijele se u sedam kategorija:

1. I. klasa - za plovila nosivosti 250-400 t, duljine do 55 m, širine do 9 m i gaza do 1,2 m
2. II klasa - za plovila nosivosti 400-650 t, duljine do 55 m, širine 8,5-11 m i gaza 1,3-1,6 m

3. III klasa - za plovila nosivosti 650-1000 t, duljine 65-67 m, širine 8,2 m i gaza 1,8-2,0 m

Plovni putovi velikih gabarita:

4. IV klasa (međunarodna) - za plovila 1000-1500 t, duljine 80 m, širine 11,4 m i gaza do 2,5 m
5. V klasa a - za plovila 1500-3000 t, duljine 90-110 m, širine 13-14 m i gaza 2,8 m  
b - za plovila 3200-6000 t, duljine 110 m, širine 14 m i gaza 2,8 m
6. VI klasa a - za plovila 3200-6000 t, duljine 135 m, širine 16 m i gaza 3,5 m  
b - za plovila 6400-12000 t, duljine 150 m, širine 20 m i gaza 3,8 m  
c - za plovila 9600-18000 t, duljine 150-200 m, širine 20 i više m i gaza preko 4 m
7. VII klasa - za plovila 14500-27000 t, duljine 180-250 m, širine 25 i više m i gaza preko 6 m

### **2.1.3. Tehničke osobine E plovnih putova**

Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN), (NN 16/98), u dijelu ANEKS III *Tehničke i operativne osobine unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja* navodi da se pri ocjenjivanju različitih E plovnih putova koriste osobine klasa IV-VII, uzimajući u obzir sljedeća načela:

- (i) Klasa plovnog puta utvrđuje se prema horizontalnim dimenzijama motornih plovila, teglenica i guranih konvoja, te prvenstveno prema glavnim standardiziranim dimenzijama, tj. njihovoj najvećoj širini;
- (ii) Samo plovni putovi koji zadovoljavaju barem najosnovnije zahtjeve klase IV (minimalne dimenzije plovila 85 m x 9,5 m) mogu se smatrati E plovnim putovima. Ograničenja gaza (manje od 2,50 m) i minimalne visine pod mostovima (manje od 2,25 m) mogu se prihvatiti samo za postojeće plovne putove i samo kao iznimka;
- (iii) Pri moderniziranju plovnih putova klasa IV (kao i manjih regionalnih plovnih putova), preporuča se zadovoljavanje barem parametara klase Va;
- (iv) Novi E plovni putovi trebaju, međutim, kao minimum zadovoljavati zahtjeve klase Vb. u tome pogledu, treba osigurati najmanje gaz od 2,80 m;

- (v) Pri moderniziranju postojećih plovnih putova i/ili izgradnji novih, uvijek treba uzimati u obzir plovila i konvoje većih dimenzija;
- (vi) Da bi se osigurao djelotvorniji kontejnerski promet, najviše moguće vrijednosti međuprostora mostova moraju se predvidjeti u skladu s propisima;
- (vii) Unutarnji plovni putovi na kojim se očekuje znatan opseg kontejnerskog i ro-ro prometa trebaju kao minimum zadovoljavati zahtjeve klase Vb. Porast od 7-10% na vrijednost najveće širine od 11,4 m za posebna plovila koja prometuju na plovnim putovima klase Va i viših klasa također se mogu predvidjeti, da bi se omogućio budući razvoj glede dimenzija kontejnera i lak prijevoz prikolica;
- (viii) Na plovnim putovima s fluktuirajućim nivoom vode, preporučena vrijednost gaza treba odgovarati gasu koji se dostiže ili prelazi kroz prosječno 240 dana godišnje (ili 60% plovidbenog razdoblja). Vrijednost preporučene visine pod mostovima (5,25, 7,00 ili 9,10 m) treba se osigurati preko najvišeg plovidbenog nivoa, gdje je to moguće i ekonomski prihvatljivo;
- (ix) Jednaka klasa, gaz i visina po mostovima trebaju se osigurati ili duž cijelog plovnog puta ili barem na njegovim najvažnijim dijelovima;
- (x) Gdje je to moguće, parametri za susjedne plovne putove trebaju biti jednaki ili slični;
- (xi) Najveći gaz (4,50 m) i najmanji međuprostor ispod mostova (9,10 m) trebaju biti osigurani na svim dijelovima mreže koji su izravno povezani s priobalnim pravcima;
- (xii) Najmanji međuprostor ispod mostova od 7,00 m treba se osigurati na plovnim putovima koji spajaju važne morske luke sa zaleđem te su prikladne za djelotvoran kontejnerski i promet rijeka-more;
- (xiii) Priobalni pravci predviđeni su da bi se osigurao integritet mreže E plovnih putova širom Europe i namjeravaju se koristiti u okviru ovog Ugovora za promet plovila rijeka-more, čije dimenzije trebaju, gdje je to moguće i ekonomski održivo, zadovoljavati uvjete za samohodna plovila prikladna za plovidbu na plovnim putovima klasa Va i Vib;

#### **2.1.4. Operativni kriteriji za E plovne putove**

Osim tehničkih osobina, AGN u dijelu ANEKS III *Tehničke i operativne osobine unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja* navodi i operativne kriterije koje E plovni putovi moraju zadovoljavati kako bi se osiguralo pouzdano odvijanje međunarodnog prometa:

- (i) Protočnost prometa treba biti osigurana tijekom cijelog plovidbenog razdoblja, uz iznimku niže spomenutih prekida;
- (ii) Plovidbeno razdoblje može biti kraće od 365 dana samo u područjima s teškim klimatskim uvjetima, gdje nije moguće održati kanale nezaleđenima tijekom zimskog razdoblja, te je stoga potreban zimski prekid. U tim slučajevima treba utvrditi datume otvaranja i zatvaranja za plovidbu. Trajanje prekida plovidbenog razdoblja prouzročeno prirodnim pojavama kao što su led, poplave itd. treba odgovarajućim tehničkim i organizacijskim mjerama svesti na minimum;
- (iii) Trajanje prekida u plovidbenom razdoblju radi redovnog održavanja ustava i ostalih hidrauličkih radova treba biti svedeno na minimum. Korisnici plovnih putova na kojima se planiraju radovi održavanja trebaju se izvješćavati o datumima i trajanju predviđenog prekida plovidbe. U slučajevima nepredviđenih kvarova na ustavama i ostalim hidrauličnim uređajima ili druge više sile, trajanje prekida treba biti što je moguće ograničenije, uz primjenu svih odgovarajućih mjera poboljšanja situacije;
- (iv) Tijekom razdoblja niskog vodostaja neće biti prihvatljivi nikakvi prekidi. Razumno ograničenje prihvatljivog gaza može se ipak primjeniti na plovnim putovima s fluktirajućim vodostajem. Međutim, minimalni vodostaj od 1,20 m treba osigurati u svako vrijeme, pri čemu preporučeni ili karakteristički gaz treba osigurati ili prelaziti kroz 240 dana godišnje. U područjima spomenutim u gornjem podstavku (ii), minimalan gaz od 1,20 m treba biti osiguran kroz prosječno 60% plovidbenog razdoblja;
- (v) Radno vrijeme na ustavama, pokretnim mostovima i ostaloj infrastrukturi treba biti takvo da se radnim danima može osigurati non-stop (24 sata) plovidba, ukoliko je to ekonomski održivo. U posebnim slučajevima moguće su iznimke iz organizacijskih i/ili tehničkih razloga. Razumno radno vrijeme treba osigurati tijekom državnih praznika i vikendom.



## 2.2. Plovila unutarnje plovidbe

Pod plovilom se podrazumjeva objekt koji je prikladan za plovidbu i plutanje na vodi. Osnovna podjela plovila unutarnje plovidbe vrši se prema veličini i namjeni. Sredstva prijevoza unutarnje plovidbe mogu se podijeliti na; brod sa vlastitim porivom, barže koje gura brod s vlastitim porivom, te barže vučene riječnim tegljačima.

Na unutarnjim plovnim putovima, brodovi s vlastitim pogonom dobivaju imena uglavnom po imenima rijeka, planina, gradova ili po imenima čuvenih osoba a brodovi bez vlastitog pogona označavaju se arapskim brojevima. Oznaka brodova bez vlastitog pogona sadrži prva dva broja koja označava vrstu odnosno namjenu broda, druga dva broja označavaju približnu nosivost, dok zadnja dva broja znače redni broj teretnjaka te vrste.

U sljedećem tekstu prikazani su prvi brojevi koji označavaju namjenu broda:<sup>6</sup>

- „0“ - kombinirane tegljenice za prijevoz tekućeg i suhog tereta,
- „1“ - tegljenice za prijevoz tekućeg tereta
- „2“ - zatvorene tegljenice za prijevoz tereta koji ne smije biti izvrnut djelovanju atmosferskih prilika ili valova,
- „3“ - otvorene tegljenice s privremenim poklopcem,
- „4“ - otvorene tegljenice za prijevoz ugljena, kamea, drveta, odnosno drugih materijala koji mogu podnositi utjecaj atmosferskih prilika,
- „5“ - manje tegljenice pokrivene privremenim poklopcima za prijevoz komadne robe,
- „6“ - otvorene tegljenice podešene naročito za prijevoz kamena (one imaju plitko opušteni teretni prostor s nagnutim stranicama),
- „7“ - potisnice za prijevoz suhog tereta,
- „8“ - potisnice za prijevoz tekućeg tereta.

### 2.2.1. Osnovni tipovi plovila unutarnje plovidbe

Kao što je navedeno u predhodnom tekstu, plovilima se smatra objekt koji je prikladan za plovidbu i plutanje na vodi. Glavne grupe u koje možemo podijeliti plovila, ovdje su teretna plovila te se ona dalje mogu podijeliti prema vrsti robe, najčešće na brodove za suhi teret i tankere.

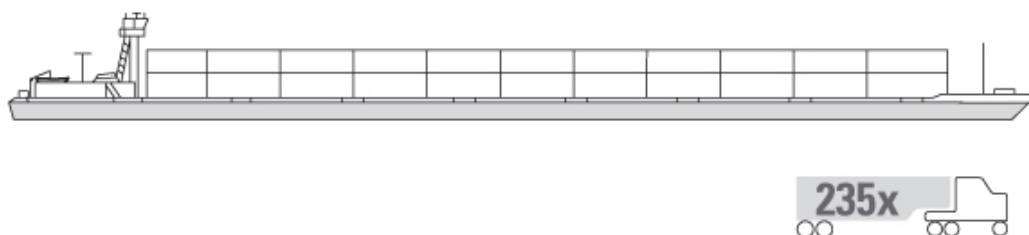
---

<sup>6</sup> Dadić, I., Smoljić, L.J., Đaković, N.: Organizacija i eksploatacija riječnog prometa, Dio 1, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1994., p.14.

Plovila za suhi teret prevoze različite vrste robe, kao što su čelik, rude, žito itd. Ova vrsta plovila je vrlo zahvalna za korištenje jer se mogu koristiti za velik broj različitog tereta čime se smanjuje broj praznih prijevoza.

Osim plovila za suhi teret veliku važnost imaju i kontejnerski brodovi koji se sve više koriste na rijekama kao pred-dionice prema moru. Prema Centralnoj komisiji na rijeci Rajni, na taj se način godišnje preveze preko milijun TEU godišnje sve do morskih luka. Na sljedećoj slici prikazan je jedan od kontejnerskih plovila na rijekama.

Slika 4: Kontejnersko plovilo klase Jowi



Izvor; Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, prosinac 2006.,online: <http://www.crup.hr/crup.hr/files/Prirucnik.pdf> (30.06.2014.)

Uz plovila za suhi teret i kontejnerskih brodova na unutarnjim plovnim putovima koriste se još i RO-RO plovila. Na ovim vrstama plovila utovar i istovar objekata koji se prevoze izvodi se putem lučkih rampi ili rampi plovila. Njima se najčešće izvodi prijevoz teškog tereta, manjih prijevoznih sredstava, teretnih prikolica itd.

Još jedna vrlo bitna vrsta plovila je tankersko plovilo, koje prevozi različite vrste robe u tekućem obliku kao što su nafta, teška i lakša lož ulja, kemijski proizvodi, tekući plinovi itd. Svi ovi oblici robe spadaju pod opasne terete koji se prevoze specijaliziranim tankerima sa odgovarajućim sigurnosnim svojstvima.

### 2.2.2. Tehničke specifikacije plovila

Kako bi se postigla sloboda kretanja plovidbe na unutarnjim plovnim putovima potrebno je uvesti jedinstvene tehničke uvjete te međusobno priznavanje isprava. To se postiglo Direktivom 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih uvjeta za plovila unutarnje plovidbe. Na temelju te direktive sva plovila koja posjeduju

novu europsku svjedodžbu o sigurnosti mogu ploviti na svim unutarnjim plovnim putovima u Europi.

Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se tehničkim nadzorom te ispravom i knjigom plovila. Tehnički nadzor obuhvaća:<sup>7</sup>

- odobravanje tehničke dokumentacije na temelju koje se plovilo gradi ili preinačuje i tehničke dokumentacije na temelju koje se izrađuju materijali, strojevi, uređaji i oprema koji su namjenjeni za gradnju, preinaku ili popravak plovila,
- tipno odobrenje ili pojedinačno odobrenje strojeva, uređaja i oprema namjenjenih za ugradnju u plovilo,
- nadzor koji se obavlja tijekom gradnje plovila ili izvođenja radova na njegovoj preinaci i nadzor nad izradbom materijala, strojeva, uređaja i opreme koji se obavlja tijekom njihove izvedbe, što se utvrđuje potvrdom, te nadzor nad izradbom, ugradnjom i smještajem strojeva, uređaja i opreme u plovilo,
- pregled postojećih plovila, uključujući i nadzor nad izvođenjem popravaka i obnavljanjem onih dijelova plovila za koje je pregledom utvrđeno da ih treba popraviti ili obnoviti,
- pregled dokumenata, stručne osposobljenosti i popunjenosti radnih mjesta brodara i posade plovila radi sigurnosti pri radu i zaštite okoliša tijekom korištenja plovila.

### **2.3. Lučki sustav na unutarnjim plovnim putovima**

Luka se može definirati kao vodeni i s vodom izravno povezani kopneni prostor, odnosno dio obale uređen za pristajanje plovila. S obzirom na njezino značenje u lučkom sustavu postoje tri vrste luka; luke od državnog značaja, luke od županijskog značaja te privatne luke. Postoje luke otvorene za domaći i međunarodni promet te luke posebne namjene.

Za riječne luke karakteristično je da se najčešće nalaze u gradskim središtima, što omogućuje ekološki prihvatljivijim prijevoznim sredstvima isporuku robe što bliže njihovoj krajnjoj destinaciji. One su platforme za intermodalni prijevoz s obzirom da su jedini objekti koji mogu kombinirati cestovni, željeznički i riječni promet. Osim funkcija

---

<sup>7</sup> Horvat, L.: Pravo unutarnje plovidbe, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003., p.142.

pretovara i skladištenja robe, one također pružaju mnoge druge usluge kao što su pakiranje, punjenje, iskrcavanje kontejnera, sanitarne kontrole itd.

U europskim zemljama danas postoji više od 200 riječnih luka koje karakterizira različitost s obzirom na ulogu koje pojedine luke imaju u lučkom sustavu. Te luke zamjenjuju tradicionalni pristup gdje se luka gleda kao prekrcajno mjesto, novim pristupom kojim se luke transformiraju u globalne ili regionalne distributivne ili logističke centre.

Obzirom na ulogu i aktivnosti koje pružaju mogu se izdvojiti četiri tipa riječnih luka:<sup>8</sup>

- *Konvencionalne riječne luke* - pružaju svoje prekrcajne usluge s broda na obalu isključivo riječnim plovilima (bez poziva riječno-morskim brodovima), koriste prevladavajuću tradicionalnu Lo-Lo (vertikalnu) prekrcajnu tehnologiju raznih vrsta za suhi teret uključujući kontejnere (luke koje nisu specijalizirane za neku „nekonvencionalnu“ robu ili tehnologije).
- *Riječno - morske luke* - riječne luke (smještene duboko u zaleđe) na glavnim plovnim putovima više ECE klase koje pružaju usluge vodnog prekrcaja i riječnim i riječno-morskim plovilima, koji plove direktno prema usputnoj luci lociranoj preko mora (morska luka ili druga riječno-morska luka na drugom plovnom putu).
- *Luke na otvorenom moru sa značajnom ulogom u uslugama unutarnje plovidbe* - sučelje svih sredstva unutarnjeg prijevoza (unutarnja plovidba, ceste i željeznice, eventualno dalekovodi) i pomorskog prijevoza (na otvorenom moru, SSS, obalni).
- *Specijalizirane riječne luke* - pružaju samo posebne usluge ili većinom koriste nekonvencionalne tehnologije u prekrcaju i/ili u drugim aktivnostima. Također privatne luke gdje su industrije direktno locirane na plovnom putu.

Jedna od bitnijih stavki lučkog sustava jest upravljanje lukom. Kvalitetno upravljanje se ostvaruje kontinuiranim i nesmetanim obavljanjem poslova što osigurava djelotvornost luke. Pod poslove upravljanja lukom spadaju:<sup>9</sup>

- kontrola i evidencija dolazaka i odlazaka plovila, prekrcaja i transporta
- osiguravanje kontinuiteta obavljanja lučkih djelatnosti
- prihvatanje otpada, fekalnih, kaljužnih i zauljenih voda s plovila

---

<sup>8</sup> Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, op. cit., p.49.

<sup>9</sup> Kaštela, S., Horvat, L.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008., p. 397.

- provođenje reda u luci i nadzor nad obavljanjem lučkih djelatnosti
- redovito održavanje lučke infrastrukture
- redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na lučkom području.

Javne ustanove koje obavljaju poslove upravljanja lukama i pristaništima jesu lučke uprave. One donose upravne i druge akte te odlučuju o pitanjima od značaja za razvitak luke. Djelatnosti koje obavlja lučka uprava unutar Republike Hrvatske jesu:<sup>10</sup>

- organizacija i nadzor pristajanja i manevriranja plovila u luci
- kontrola lučkog prometa, ulazaka i izlazaka prijevoznih sredstava i tereta, održavanja zajedničkih lučkih građevina na lučkom području
- održavanje reda u luci, visokog stupnja sigurnosti i zaštite okoliša u luci
- izgradnja i modernizacija lučkih građevina u ime Republike Hrvatske
- upravljanje nekretninama na lučkom području na kojemu lučka uprava ima pravo građenja
- upravljanje slobodnom zonom na lučkom području koja je osnovana odlukom Vlade Republike Hrvatske sukladno propisima koji uređuju slobodne zone
- obavljanje stručnih poslova u vezi s davanjem odobrenja
- nadzor nad radom lučkih operatera i korisnika luke koji obavljaju lučke djelatnosti, u skladu s preuzetim obvezama
- marketing i promocija luke na transportnom tržištu
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata
- izradba prijedloga planskih dokumenata za razvitak lučkog sustava na unutarnjim vodama
- tehnička pomoć tijelima lokalne i područne (regionalne) samouprave na području razvoja luka i pristaništa
- ostali poslovi određeni zakonom

Luke unutarnjih voda treba promatrati kao dio podsustava riječnog prometa, koji zajedno sa cestovnim, željezničkim, pomorskim i zračnim prometom čini prometni sustav. Unutar Europske unije posljednjih nekoliko godina intezivno se potiče razvoj prometnog

---

<sup>10</sup> Ibidem, p. 398.

sustava unutarnje plovidbe, te samim tim i luka unutarnje plovidbe zbog neuravnoteženosti razvoja pojedinih grana prometa.

Prema AGN-u u dijelu ANEK III *Tehničke i operativne osobine unutarnjih plovnih putova od međunarodnog značaja*, svaka E luka treba zadovoljiti sljedeće tehničke i operativne kriterije:

- (i) Treba biti smještena na E plovnom putu;
- (ii) Treba imati mogućnost smještaja plovila ili guranih konvoja koji se koriste na relevantnim plovnim putovima prema njihovoj klasi;
- (iii) Treba biti povezana s glavnim cestovnim i željezničkim prometnicama (po mogućnosti s onima koje pripadaju u mrežu međunarodnih cesta i željezničkih veza utvrđenu Europskim ugovorom o glavnim međunarodnim prometnim arterijama (AGR), Europskim ugovorom o glavnim međunarodnim željezničkim vezama (AGC), te Europskim ugovorom o važnim međunarodnim vezama u kombiniranom prometu i srodnim objektima (AGTC);
- (iv) Njihov odgovarajući pretovarni kapacitet treba biti najmanje 3,5 tona godišnje;
- (v) Treba imati odgovarajuće uvjete za razvoj lučke industrijske zone;
- (vi) Treba osigurati rukovanje standardnim kontejnerima, uz iznimku luka specijaliziranih za rukovanje rasutim teretima;
- (vii) Svi uređaji potrebni za normalno odvijanje međunarodnog prometa trebaju biti dostupni;
- (viii) U cilju osiguranja zaštite okoliša, uređaji za preradu otpada prikupljenog na brodovima trebaju biti dostupni u lukama od međunarodnog značaja.

## **2.4. Riječni informacijski servisi**

Promet unutarnjim plovnim putovima prepoznat je kao ključna vrsta prijevoza u europskom intermodalnom prometu. Samim tim prepostavlja se da budući razvoj unutarnje plovidbe zahtjeva uvođenje modernih tehnologija i rješenja, koje će riječnom brodarstvu omogućiti konkurentnu prednost nad ostalim vrstama prijevoza. Sukladno tome krajem prošlog stoljeća počele su se razvijati informatičke usluge specijalizirane za unutarnju plovidbu nazvane Riječni informacijski servisi (River information services - RIS), za koje

se može reći da je do danas najznačajnija tehnološka promjena u sektoru unutarnje plovidbe. RIS obuhvaća kreiranje i distribuciju podataka kao što su:<sup>11</sup>

1. informacije o plovnom putu za poboljšanje planiranja putovanja (npr. metreološke informacije, prometna signalizacija, razina vode na određenom dijelu plovnog puta itd.);
2. informacije vezane za promet kao podrška izbjegavanju nesreća (kretanje pojedinog plovila na određenom plovnom putu i karakteristike tog plovila i njegovog tereta);
3. informacije važne za upravljanje prijevozom (npr. predviđeno vrijeme dolaska plovila u luku radi organizacije ukrcajno-iskrcajnih operacija);
4. informacije o carinskim formalnostima u određenoj luci te druge statističke podatke
5. informacije o naknadama za korištenje određenim plovnim putovima i lukama.

RIS olakšava dužnosti odgovornih tijela kod upravljanja prometom i praćenja opasnih tereta te uvelike pomaže kapetanima u donošenju hitnih odluka kroz pružanje podataka u plovidbi. Njegova glavna uloga je povećanje sigurnosti i efikasnosti riječnog prometa. Nadalje, dovodi do smanjenja goriva kao posljedica boljeg planiranja putovanja, pridonosi prebacivanju tereta sa cesta na plovne putove što dovodi do smanjenja ispušnih plinova, a također je bitno napomenuti kako pridonosi i lakšem prikupljanju statističkih podataka o unutarnjim plovnim putovima u zemljama EU.

Pravni okvir riječnog informacijskog sustava čini Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća o usklađenim riječnim informacijskim servisima na unutarnjim vodnim putovima u Zajednici 2005/44/EZ, koja djeluje na unutarnjim plovnim putovima Unije klase IV ili više, te riječnim lukama koje su definirane u okviru Transeuropske mreže. „Države članice su, radi implementacije Direktive 2005/44, obvezne razviti usluge tako da aplikacija RIS-a bude interoperabilna i usklađena sa sustavima drugih načina prometa i upravljanja prometom. Države su dužne imenovati tijelo nadležno za implementaciju RIS-a. RIS mora biti uspostavljen u cjelosti prema rokovima i vremenskoj tablici kako je navedeno u Direktivi (ovisno o pojedinim implementacijskim mjerama) u pravilu u roku od 24 mjeseci, a najkasnije za pojedine mjere u roku od 30 mjeseci nakon stupanja na snagu relativnih

---

<sup>11</sup> Marin, J., op.cit., p.197.

tehničkih smjernica i specifikacija koje, na temelju Direktive, donosi Komisija, uz pomoć Odbora za unutarnje plovne putove.“<sup>12</sup>

Direktiva također navodi i konkretne obveze država članica koje su vezane uz postavljanje i implementaciju RIS-a, pa tako trebaju:<sup>13</sup>

1. opskrbiti korisnike RIS-a svim relevantnim podacima o plovidbi;
2. osigurati da su elektroničke karte prikladne za plovidbu i dostupne korisnicima RIS-a;
3. omogućiti, u skladu s primjenjivim nacionalnim propisima, da nadležna tijela zaprimaju elektronička izvješća s plovila o putovanju koje se plovilom izvršava i o teretu na tome plovilu;
4. osigurati da su potrebne obavjesti, uključujući i razinu vode, dostupne zapovjednicima plovila i da su te obavjesti ažurirane i dane elektroničkom obliku;
5. učiniti dostupnima VHF kanale u svrhu automatske identifikacije;
6. poticati zapovjednike plovila, brodare i njihove agente, krcatelje i vlasnike tereta da se koriste RIS-om.

---

<sup>12</sup> Ibidem, p.198.

<sup>13</sup> Ibidem



### **3. PROMETNO PRAVO EUROPSKE UNIJE**

Europska Unija odnosno države članice po pitanju prometa uređene su trima vrstama pravnih pravila: njihovim nacionalnim pravom, pravom EU i međunarodnim ugovorima koje su te države sklopile. Osim država članica i različitih europskih institucija u izgradnji zajedničke prometne politike te razvoju europskog prometnog prava, vrlo važnu ulogu imao je i Europski sud. Danas na snazi postoji Lisabonski ugovor kojeg čine Ugovor o Europskoj Uniji (UEU), te Ugovor o funkcioniranju Europske Unije (UFEU), koji su rezultati amandmana na posljednje verzije Osnivačkog Ugovora. Najbitniji članci Osnivačkog Ugovora, na temelju kojih EU uređuje prometnu politiku danas jesu čl. 90 - 100 UFEU.

U svrhu provedbe zajedničke prometne politike, Europski parlament i Vijeće u navedenim člancima propisali su zajednička pravila primjenjiva na međunarodni prijevoz država članica, uvjete pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu obavljati prijevozne usluge unutar država članica, mjere koje se odnose na sigurnost prijevoza, te propisuju bilo koju drugu potrebnu odredbu. Prilikom usvajanja navedenih mjera, mora se voditi račun o mogućem ugrožavanju životnog standarda, razine zaposlenosti te funkcioniranja prijevoznih pogodnosti.

Članak 95. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, navodi zabaranu diskriminacije pri kojoj prijevoznici naplaćuju različite cijene i nameću različite uvjete za prijevoz robe istim prijevoznim vezama temeljem države porijekla ili odredišta robe u pitanju. Ukoliko dođe do navedene diskriminacije, Komisija će na vlastitu inicijativu ili na zahtjev države članice istražiti slučaj, te donijeti nužne odluke u okviru pravila propisanih u skladu s odredbama.

Nadalje, državama članicama zabranjeno je nametanje, u vezi s prijevoznim operacijama koje se odvijaju u Uniji, cijena i uvjeta koji sadržavaju bilo kakav element potpore ili zaštite interesa jednog ili više određenih poduzetnika ili industrija, osim ako to ne odobri Komisija. Također, nameti ili davanja u vezi s prelaskom granica koje naplati prijevoznik dodatno na cijenu prijevoza ne smiju prelaziti razumnu razinu troškova koji su doista nastali.

Navedene odredbe primjenjuju se na prijevoz željeznicom, cestom i unutarnjim vodama, međutim Europski parlament i Vijeće postupajući u redovnom zakonodavnom postupku, mogu propisati odgovarajuće odredbe za pomorski i zračni prijevoz.

Podjela ovlasti između EU i država članica u području prometa temelji se na načelu dodijeljenih ovlasti, načelu supsidijarnosti te načelu proporcionalnosti. Navedena načela, po usvajanju Ugovora iz Lisabona 2009. godine, izražena su u čl. 5 UEU. Europska unija sama po sebi ne posjeduje izvorne ovlasti, već je za donošenje odluke o bilo kojem pitanju potrebna suglasnost država članica, koje svoje ovlasti povjeravaju Uniji putem Osnivačkog ugovora. To se načelo naziva načelom dodijeljenih ovlasti. Načelo supsidijarnosti primjenjuje se u područjima podijeljenih ovlasti između EU i država članica, te nastoji odlučivati na nacionalnoj razini a ne na razini EU. Prema načelu proporcionalnosti, kod donošenja određene odluke, solucija koju izabere Unija ne smije ograničavati ostale interese o kojima je riječ više nego je to nužno. Ukoliko postoji manje ograničavajuće rješenje kojim bi se postigao cilj, mjera koju je usvojila Unija bit će neproporcionalna i pravno nevaljana. Poštovanje načela dodijeljenih ovlasti, supsidijarnosti i proporcionalnosti nagleda i kontrolira Europski sud. U slučaju da je akt EU donešen suprotan navedenim načelima, od suda se može tražiti njegovo poništenje ili proglašenje nevaljanim.

U području prometne politike Europske unije među važnijim institucionalnim subjektima su:<sup>14</sup>

- Vijeće EU: Vijeće ministara prometa, telekomunikacija i energetike
- Europski parlament: Odbor za regionalnu politiku, promet i turizam
- Europska agencija za pomorsku sigurnost - EMSA
- Europska agencija za zrakoplovnu sigurnost - EASA
- Europska svemirska agencija - ESA
- Europska konferencija ministara prometa - ECMT
- Europska željeznička agencija – ERA
- Europska GNSS nadzorna ustanova – GSA
- Izvršna agencija za trans-europske prometne mreže - TEN-TEA

---

<sup>14</sup> <http://www.entereurope.hr/page.aspx?PageID=94> (08.09.2014.)

## **4. PRAVNA REGULATIVA UNUTARNJE PLOVIDBE EU**

Pravo unutarnje plovidbe nastalo je u novije vrijeme, te samim time nema tradiciju kao pomorsko pravo. Razvojem unutarnje plovidbe javila se potreba za pravnim uređenjem te grane prijevoza. Do tada su se toj plovidbi prilagođavali propisi pomorskog prava dok je danas autonomno uređena. „Pravo unutarnje plovidbe je dio prava općenito i kao takvo je skup djelotvornih pravnih pravila koja je donijela ili preuzela država, radi utjecaja na ponašanje ljudi kao i radi uređivanja društvenih odnosa u vezi s plovidbom po unutarnjim vodama. Pravo unutarnje plovidbe čine upravno-pravna i imovinsko-pravna pravila kojima su uređeni specifični pravni odnosi u toj prometnoj grani.“<sup>15</sup>

U daljnjem tekstu posvetila se pozornost sljedećim temama: **4.1. Glavni organi i institucije**, **4.2. Međunarodni propisi i sporazumi**, **4.3. Sigurnost plovidbe unutarnjim plovnicama i zaštita okoliša**.

### **4.1. Glavni organi i institucije**

U određivanju zakonodavstva unutarnje plovidbe u Europi, odnosno u njezinom pravnom uređenju, može se uočiti jedno od bitnijih obilježja toga uređenja a to je višestruki pravni okvir. Nekoliko različitih institucija igra važnu ulogu u određivanju zakonodavog okvira za unutarnju plovidbu u Europi kao što su Vijeće za kopneni transport UNECE (United Nations Economic Commission for Europe - Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Europu), Centralna komisija za navigaciju rijekom Rajnom (Central Commission for Navigation on the Rhine- CCRN), Dunavska komisija i nacionalni nadležni organi, te Međunarodna komisija za slijev rijeke Save odnosno Savska komisija.

#### **4.1.1. UNECE**

Gospodarska komisija UN za Europu (UNECE) osnovana je 1947. godine a glavni joj je zadatak promicanje gospodarske suradnje među svojih 56 članica, te ujednačavanje prava unutarnje plovidbe. Ona je okvir za međudržavnu kooperaciju u cilju omogućavanja

---

<sup>15</sup> Horvat, L., op.cit., p.120.

međunarodnog transporta. Njezin rad obuhvaća analizu opće politike, razvoj konvencija, propisa i standarada te tehničku pomoć. „Jednom kada se ratificiraju od strane potrebnog broja država koje su ugovorne strane, međunarodni sporazumi i konvencije inicirane od strane UNECE-a su zakonski obvezni. Primjeri UNECE sporazuma su:

- Europski sporazum o glavnim unutarnjim plovnim putovima međunarodne važnosti (AGN, 1996);
- Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN, 2000);
- Konvencija u vezi unificiranja određenih pravila vezanih za sudare u unutarnjoj plovidbi (1960);
- Konvencija o registraciji plovila unutarnje plovidbe (1965);
- Konvencija o dimenzijama plovila unutarnje plovidbe (1966);
- Konvencija u vezi ograničenja odgovornosti vlasnika plovila unutarnje plovidbe (CLN, 1973);
- Protokol konvencije vezane za ograničenja odgovornosti vlasnika plovila unutarnje plovidbe (CLN, 1978). Ova konvencija nikada nije stupila na snagu jer je ratificirana od strane samo jedne zemlje.“<sup>16</sup>

Pod organizacije Ujedinjenih Naroda spadaju još i UNCATD (United Nations Conference on Trade and Development - Konferencija Ujedinjenih Naroda o trgovini i razvitku), ICC (International Chamber of Commerce - Međunarodna gospodarska komora) te UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law - Komisija Ujedinjenih Naroda za međunarodno trgovačko pravo), koje su uključene u stvaranje specifičnih privatnih pravnih konvencija.

#### **4.1.2. Dunavska komisija**

Dunavska komisija (Beogradska konvencija) jedna je od najstarijih međunarodnih komisija u Europi a utemeljena je potpisivanjem konvencije o režimu plovidbe Dunavom, 18. kolovoza 1948. u Beogradu. Rijeka Dunav po duljini iznosi ukupno 2 857 km, što je čini drugom po veličini rijekom u Europi, dok mu je ukupna površina sliva 816 950 km<sup>2</sup>.

---

<sup>16</sup> Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, op.cit., p.105.

Sporazum su potpisale Bugarska, Mađarska, Rumunjska, Čehoslovačka, Ukrajina, Sovjetski Savez i Jugoslavija, a stupio je na snagu 11. svibnja 1949. godine. Austrija je postala članica Dunavske komisije 1960. godine, dok je Njemačka to postala tek 1998. godine, pedeset godina nakon osnivanja. Njezinim potpisivanje zemlje članice pristale su da će održavati plovnost rijeke unutar svojih granica i suzdržati se od drugih mjera koje bi spriječile navigaciju. Također, Beogradskom konvencijom ostvarena je i sloboda kretanja na Dunavu za sve zemlje, uz iznimku kabotaže.

Od 1954. godine sjedište Dunavske komisije nalazi se u Budimpešti, a rodni jezici su joj ruski, francuski i njemački. Države koje se nalaze unutar dunavskog sliva a nisu članice komisije su Švicarska, Italija, Poljska, Makedonija i Albanija, dok status država promatrača imaju Belgija, Grčka, Cipar, Nizozemska, Turska, Francuska, Crna Gora i Češka.

Dunavska komisija međudržavna je komisija koja objavljuje direktive, međutim one nemaju izravnu obvezujuću pravnu snagu, već su samo preporuke za države stranke. Preporuke se tiču sljedećih područja:<sup>17</sup>

- nautičko područje (osnovni uvjeti za plovidbu na Dunavu iz 2000., Pravila za nadzor plovidbe na Dunavu iz 1964.);
- tehničko područje- plovila (uključuju, primjerice, preporuke za tehničke zahtjeve za riječna plovila iz 1995).
- zaštita okoliša i skupljanje otpada (ADN-D o prijevozu opasne robe na Dunavu, preporuke za sprječavanje onečišćenja vode kao rezultata plovidbe Dunavom itd.).

Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu (NN 13/98 M.U.) u Članku 8. navodi da je Komisija nadležna:

- a) da se brine o provedbi odredbi ove Konvencije;
- b) da na temelju prijedloga i projekt koje podnose podunavske države i posebne riječne Administracije (čl. 20 i čl. 21), napravi opći plan velikih radova koji su u interesu plovidbe te da odredi opći predračun troškova za te radove;
- c) obavljati radove u slučajevima predviđenim čl.4;
- d) da daje savjete i preporuke podunavskim državama u pogledu obavljanja radova predviđenih stavkom „B“ ovog članka, vodeći pri tome računa o

---

<sup>17</sup> Marin, J., op.cit., p. 184.

tehničkim i gospodarskim interesima, planovima i mogućnostima odnosnih država,

- e) da daje savjete i preporuke posebnim riječnim Administracijama (čl.20 i čl.21), razmjenjivati informacije sa tim Administracijama;
- f) da na cijelom plovnom putu Dunava uspostavi ujednačen sistem održavanja plovnih puteva i utvrdit, vodeći računa o posebnim uvjetima svakog pojedinog sektora, temeljne odredbe o plovidbi na Dunavu uključujući i odredbe o upravljanju plovilom;
- g) da ujednačava pravila riječne sigurnosti
- h) da koordinira rad hidrometeoroloških djelatnosti na Dunav, da izdaje jedinstveni hidrološki bilten i hidrološka predviđanja, na duže i kraće razdoblje na Dunavu;
- i) da prikuplja statističke podatke koji se odnose na plovidbu Dunavom, ukoliko se radi o pitanjima koja pripadaju u nadležnost Komisije;
- j) pribavljati za potrebe plovidbe, priručnike, prometne karte, plovidbene karte i atlase;
- k) da priprema i odobrava proračun Komisije i odrediti plaćanje pristojbi predviđene u čl.10.

„O značenju Dunava kao važnog europskog plovidbenog puta svjedoči i potpisivanje Memoranduma o razumjevanju o razvoju sveeuropskog prometnog koridora VII (Dunav). Taj memorandum potpisali su u Rotterdamu ministri prometa Njemačke, Austrije, Slovačke, Mađarske, Hrvatske, SR Jugoslavije, Rumunjske, Bugarske, Moldavije, Ukrajine i predstavnici Komisije. Memorandum je važan jer promiče integraciju tog koridora u cjelokupni paneuropski prometni sustav te je važan za jačanje veza s Transeuropskom prometnom mrežom i paneuropskim prometnim područjem Crnog mora. Memorandumom su obrađena pitanja definicije koridora, razmjene informacija, tehnički standardi, prekogranična suradnja, carinska suradnja i implementacija sporazuma.“<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Ibidem

### **4.1.3. Rajnska komisija**

Konvencija o plovidbi Rajnom najstariji je europski međunarodni ugovor na snazi a njezine zemlje članice su: Belgija, Francuska, Njemačka, Nizozemska i Švicarska. Ona sadrži propise o slobodi plovidbe, jednakom tretmanu svih brodara, obveze o održavanju plovidbenog puta itd. Kako bi se ti propisi donosili i regulirali osnovan je CCNR odnosno Centralna komisija za plovidbu Rajnom. CCNR čine dva tijela, a to su plenarna Skupština i Tajništvo. Najbitniji propisi koje je donio CCNR jesu:<sup>19</sup>

1. Regulacija upravljanja plovidbom Rajnom;
2. Regulacija nadzora plovila Rajne (RVBR);
3. Licencija za brodara na Rajni (diploma odnosno svjedodžba);
4. Regulacija prijevoza opasnih tvari na Rajni (ADN-R sporazum).

Navedeni propisi vrlo su detaljni te nisu ograničeni samo na zemlje članice CCNR. Također, pojedine zemlje uvele su velik dio tehničkih propisa sa Rajne u svoje nacionalne znakove. S obzirom da se donedavno svi važniji propisi EU o unutarnjoj plovidbi nisu odnosili na plovidbu Rajnom, Protokolom broj 7 uz Konvenciju o plovidbi Rajnom omogućeno je da CCNR priznaje potvrde plovila i svjedodžbe zapovjednika broda izdane od država koje nisu članice CCNR.

### **4.1.4. Savska komisija**

Međunarodna komisija za sliv rijeke Save, odnosno Savska komisija osnovana je 03. prosinca 2002 godine u Kranjskoj Gori, temeljem Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save. Sporazum su potpisale pribrežne zemlje: Republika Slovenija, Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Savezna Republika Jugoslavija. Uz Okvirni sporazum potpisan je i Protokol o režimu plovidbe koji su zajedno stupili na snagu 29.12.2004. godine, a u cilju zaštite okoliša, 01.06.2009. godine u Beogradu je potpisan Protokol o sprječavanju onečišćenja voda uslijed plovidbe.

Sjedište Savske komisije nalazi se u Zagrebu a njezin glavni zadatak je provedba Okvirnog sporazuma te protokola donesenih uz Okvirni sporazum. Okvirni sporazum o slivu rijeke Save, u Članku 16. Funkcije savske komisije, navodi slijedeće:

---

<sup>19</sup> Ibidem, p. 183,

1. Radi provedbe ovog Sporazuma Savska komisija donosi:
  - a) odluke u cilju osiguranja sigurnosti plovidbe;
  - b) odluke o uvjetima financiranja izgradnje plovni putova i njihovom održavanju;
  - c) odluke o svom radu, proračunu i postupcima;
  - d) preporuke o svim drugim pitanjima u svezi s provedbom ovog Sporazuma.
2. Odluke Savske komisije iz stavka I. ovog članka obvezujuće su za sve stranke, osim ako, za odluke iz a) i b), neki od članova Savske komisije povuče svoj glas u roku od 30 dana od dana donošenja odluke ili ne izvršiti Savsku komisiju da odluka podliježe odobrenju nadležnog tijela njegove /njezine države.

Najbitniju ulogu u ostvarivanju slobode plovidbe rijekama savskog sliva imao je Protokol o režimu plovidbe. U njemu se navodi sloboda kretanja rijekama savskog sliva za plovila svih država ustanovljena na načelima jednakih prava i međusobnog priznavanja plovidbenih isprava.

Savsku komisiju čine predstavnici stranaka imenovanih od Vlada stranaka i to po jedan član i zamjenik člana. Komisija također ima i tajništvo kojim upravlja tajnik odgovoran Savskoj komisiji. Financijska sredstva dobivaju se iz redovnog godišnjeg doprinosa stranaka i sredstvima iz drugih izvora.

Jedni od bitnijih ciljeva koje Savska komisija želi realizirati su:<sup>20</sup>

- uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe Savom i njezinim pritocima;
- uspostavljanje održivog upravljanja vodama;
- poduzimanje mjera za sprječavanje ili ograničavanje opasnosti kao i uklanjanje štetnih posljedica nastalih uslijed poplava, leda, suša i nezgoda koje uključuju stvari opasne za vode.

## **4.2. Međunarodni propisi i sporazumi**

Uz prethodno navedene organe i institucije vezane uz plovidbu unutarnjim vodama, doneseni su različiti propisi i sporazumi. U daljnjem će se tekstu detaljnije pojasniti značenje nekih od njih, kao što su Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu (NN 13/98

---

<sup>20</sup> Ibidem, p.185.



M.U.), Budimpeštanska konvencija, Okvirni sporazum o slivu rijeke Save (NN 16/98), Memorandum o razumjevanju o razvoju sveeuropskog prometnog koridora VII (Dunav), Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN), Direktiva Europskog parlamenta i vijeća o harmoniziranim Riječnim informacijskim servisima (RIS) na plovnim putovima u Zajednici 2005/44/EZ , te Okvirna direktiva o vodama Europske Unije 2000/60/EC.

#### **4.2.1. Dunavska konvencija**

Kako bi se osigurala slobodna plovidba Dunavom te učvrstila gospodarska i kulturna veza između podunavskih država, kao i s drugim državama, Savez Sovjetskih Socijalističkih Republika, Narodna Republika Bugarska, Republika Mađarska, Rumunjska Narodna Republika, Sovjetska Socijalistička Republika Ukrajina, Čehoslovačka Republika i Federativna Narodna Republika Jugoslavija, sastale su se 18. kolovoza 1948. godine u Beogradu u svrhu izrade nove Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu (NN 13/98 M.U.). U prvom dijelu Konvencije navedene su *Opće odredbe*:<sup>21</sup>

##### Članak 1

Plovidba na Dunavu bit će slobodna i otvorena državljanima, trgovačkim brodovima i prijevozu stvari svih država na temelju ravnopravnosti u pogledu lučkih i plovidbenih pristojbi kao i u pogledu uvjeta trgovačke plovidbe. Gornje odredbe neće se primjenjivati na promet između luka koje pripadaju istoj državi.

##### Članak 2

Režim utvrđen ovom Konvencijom primjenjuje se na plovni sektor rijeke Dunav od Ulma do Crnog Mora rukavcem Suline sa izlazom na more kroz Sulinski kanal.

##### Članak 3

Podunavske države se obvezuju da će svoje sektore Dunava održavati u plovnom stanju za riječne i na odgovarajućim sektorima za pomorske brodove i da će obavljati potrebne radove za osiguranje i poboljšanje uvjeta plovidbe kao i da neće spriječiti niti ometati plovidbu na plovnim putevima Dunava. Po pitanjima navedenim u ovom članku podunavske države savjetovat će se sa Dunavskom komisijom (Članak 5.).

Obalne države mogu u okviru svojih važećih granica poduzimati radove za osiguranje plovidbe čija bi provedba bila uvjetovana žurnim i nepredviđenim razlozima. Države

---

<sup>21</sup> Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu (NN 13/98 M.U.)

trebaju obavjestiti Komisiju o razlozima koji su uvjetovali te radove i podnijeti joj kratak opis tih radova.

#### Članak 4

U slučaju kada jedna podunavska država nije u stanju sama poduzeti radove koji su u njenoj teritorijalnoj nadležnosti a koji su potrebni radi osiguranja normalne plovidbe ta će država biti obvezna izvedbu tih radova prepustiti Dunavskoj komisiji (čl. 5.) pod uvjetima koje će ova odrediti, a ne može ih povjeriti nekoj državi izuzimajući onaj dio riječnog puta koji čini granicu te države. U ovom posljednjem slučaju Komisija će odrediti uvjete obavljanja tih radova.

Podunavske države se obvezuju Komisiji ili državi koja obavlja radove pružiti potpunu suradnju u obavljanju tih radova.

Nadalje, prema Organizacijskim odredbama utemeljuje se Dunavska Komisija, te se određuje način funkcioniranja i nadležnosti koje Komisija ima (Detaljnije u poglavlju 4.1.2. Dunavska komisija). U dijelu *Režim plovidbe* definira se način obavljanja plovidbe, pa tako navodi sljedeće:<sup>22</sup>

#### Članak 23

Plovidba na donjem Dunavu i na sektoru Đerdapa vrši se sukladno pravilima plovidbe koja određuje Administracija naznačenih sektora. Na ostalim sektorima Dunava plovidba se obavlja sukladno pravilima utvrđenim od strane odnosnih podunavskih država čiji teritorij siječe Dunav, a u zonama gdje obale Dunava pripadaju dvjema državama, prema pravilima određenim zajedničkim sporazumom između tih država.

Utvrđenim pravilima plovidbe, podunavske države i Administracije trebaju voditi računa o osnovnim odredbama plovidbe Dunavom koje određuje Komisija.

#### Članak 24

Brodovi koji plove Dunavom imaju pravo, pod uvjetom da poštuju pravila utvrđena od strane dotičnih podunavskih država, ući u luke i u njima obavljati utovar i istovar, ukrcavati i iskrcavati osobe i opskrbljivati se gorivom, namirnicama itd.

#### Članak 25

Unutarnji promet osoba i stvari među lukama jedne te iste države dozvoljen je brodovima pod stranom zastavom samo u skladu s nacionalnim propisima podunavske države.

#### Članak 26

---

<sup>22</sup> Ibidem

Sanitarna i policijska pravila u pogledu Dunava trebaju se primjenjivati bez diskriminacije prema nacionalnoj pripadnosti brodova, prema mjestu njihova polaska i mjestu njihovog izbora ili iz bilo kakvih drugih razloga.

Carinsku, sanitarnu i službu riječne sigurnosti na Dunavu obavljaju podunavske države koje priopćavaju Komisiji utemeljene pravilnike kako bi ova mogla pomoći ujednačavanju carinskih i sanitarnih pravila i pravila sigurnosti riječne plovidbe (čl.8 „g“).

Carinska, sanitarna i policijska pravila trebaju biti takve naravi da ne ometaju plovidbu.

#### Članak 27

U slučaju kada obje obale Dunava pripadaju teritorij i jedne iste države, ova ima pravo da stvari određene za tranzit zapečati ili stavi pod nadzor carinskih nadležnih tijela. Takva država ima također pravo da od zapovjednika, od zakupca ili vlasnika broda zahtjeva pismenu izjavu (samo) o tome da li prijevozi stvari čiji uvoz zabranjuje dana država, ali nema pravo zabraniti tranzit tih stvari. Ove formalnosti ne mogu biti povod za pregled stvari niti za zadržavanje tranzita. Zapovjednik, zakupac ili vlasnik broda koji podnese netočnu izjavu bit će odgovoran (za nju) sukladno zakonu države u kojoj je izdata izjava.

U slučaju kada Dunav čini granicu između dviju država, brodovi, plovila, osobe i stvari koji su namjenjeni za tranzit oslobođeni su svih carinskih formalnosti.

#### Članak 28

Brodovi podunavskih država namjenjeni za obavljanje sigurnosti plovidbe (policije) trebaju isticati svoju nacionalnu zastavu, a pored toga imati još i jedan znak za prepoznavanje. Njihovi opisi i brojevi trebaju biti priopćeni Komisiji. Ovi brodovi kao i brodovi određeni za carinsku službu svih podunavskih država mogu ploviti Dunavom samo unutar granica države čiju zastavu brod ističe, a izvan tih granica samo sa pristankom odnosnih podunavskih država.

#### Članak 29

Brodovi koji plove Dunavom mogu se služiti kako brodskim radiostanicama tako i obalnim uređajima za vezu u plovidbene svrhe.

#### Članak 30

Plovidba Dunavom zabranjuje se ratnim brodovima svih nedunavskih država.

Ratni brodovi podunavskih država ne mogu ploviti Dunavom izvan granica države čiju zastavu brod ističe, osim u slučaju prethodnog sporazuma između zainteresiranih podunavskih država.

#### 4.2.2. Budimpeštanska konvencija

Budimpeštanska konvencija odnosno Konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima - CMNI, potpisana je 22. lipnja 2001. godine u Budimpešti. Razmatrajući preporuke završnog akta s Konferencije o sigurnosti i suradnji u Europi od 1. kolovoza 1975. godine, države članice svjesne potrebe utvrđivanja ujednačenih propisa u predmetu ugovora o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, odlučile su sklopiti Konvenciju.

„Konvencija je usvojena s ciljem ujednačavanja propisa u predmetu ugovora o prijevozu robe unutarnjim plovni putovima. Sadrži iscrpne odredbe o pravima i obvezama ugovornih strana (preuzimanje, prijevoz i isporuka robe; zamjenski prijevoznik; rok isporuke; obveze naručitelja; opasne tvari ili onečišćivači okoliša; odgovornost naručitelja; poništavanje ugovora o prijevozu od strane prijevoznika; isporuka robe;), prijevoznim ispravama (vrsta i sadržaj; upis rezervi u prijevozne isprave; teretnica), pravu raspolaganja robom (nositelj prava raspolaganja; uvjeti za ispunjavanje prava raspolaganja teretom), odgovornosti prijevoznika (odgovornost za štetu, službenici i zastupnici prijevoznika; posebna izuzeća od odgovornosti, izračun odštete; maksimalno ograničenje odgovornosti; gubitak prava da se ograniči odgovornost; primjena izuzeća i ograničenja od odgovornosti), rok reklamacije (prijava štete; zastara), granicama ugovorne slobode, mogućnostima ugovaranja posebnih klauzula kao i o nekim posebnim vrstama prijevoza (prijevoz na određenim plovnim putovima, nacionalni ili besplatni prijevoz).“<sup>23</sup>

Budimpeštanska konvencija primjenjuje se na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se luke ukrcaja/iskrcaja te preuzimanja odnosno isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je barem jedna država stranka ove Konvencije. Ukoliko ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, odlučujući će biti luka iskrcaja odnosno mjesto isporuke u kojima je roba stvarno bila isporučena. Konvencija se primjenjuje bez obzira na državnu pripadnost broda odnosno prijevoznika, krcatelja ili primatelja, te bez obzira radi li se o pomorskom brodu ili brodu unutarnje plovidbe.

Konvencija navodi da za svaki prijevoz robe na koji se ona primjenjuje, prijevoznik mora izdati prijevoznu ispravu čiji izvornik moraju potpisati prijevoznik, zapovjednik

---

<sup>23</sup> Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, op.cit., 111.

broda ili osoba koju je prijevoznik ovlastio. Osim svojega naziva, prijevozna isprava treba sadržavati sljedeće podatke:<sup>24</sup>

- a) ime, prebivalište, sjedište ili boravište prijevoznika i krcatelja;
- b) primatelja robe;
- c) ime ili broj broda, ako je roba ukrcana na brod, ili podatke kojima se utvrđuje da je prijevoznik preuzeo robu ali je još nije ukrcao na brod;
- d) luku ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luku iskrcaja ili mjesto isporuke;
- e) uobičajeni naziv vrste robe i načina pakiranja, a za opasnu robu ili robu koja može prouzročiti onečišćenje, njezin naziv prema važećim propisima, ili, ako takav ne postoji, njezin općeniti naziv;
- f) dimenzije, broj ili težinu kao i identifikacijske oznake robe ukrcane na brod ili preuzete u svrhu prijevoza;
- g) izjavu, po potrebi, da se roba mora ili može prevoziti na palubi ili na otvorenom brodu;
- h) ugovorene odredbe o vozarini;
- i) u slučaju teretnog lista naznaku radi li se o izvorniku ili prijepisu; u slučaju teretnice broj njezinih izvornika;
- j) mjesto i datum izdavanja.

Članak 33 ove Konvencije navodi da će Konvencija biti otvorena za potpisivanje svim državama godinu dana u sjedištu depozitara. Rok za potpisivanje počinje onoga dana kada depozitar ustanovi da su svi izvorni tekstovi Konvencije dostupni. Države mogu postati strankama ove Konvencije:

- a) potpisivanjem bez rezerve potvrđivanja, prihvata ili odobrenja;
- b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvata ili odobrenja koje slijedi potvrđivanje, prihvata ili odobrenje, ili
- c) pristupom nakon što je prošao rok za potpisivanje.

---

<sup>24</sup> Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, CMNI, PPP god. 42 (2003) 157.

### 4.2.3. Sporazum o slivu rijeke Save

Sliv rijeke Save je značajan sliv jugoistočne Europe, čija ukupna površina iznosi približno 97.713 km<sup>2</sup> što Savu čini trećom najdužom pritokom rijeke Dunav. Površinu sliva rijeke Save dijeli šest zemalja (Tabela 1), sa ukupnim brojem stanovnika od prilike 8,5 miliona.

Tablica 1. Osnovni podatci o slivu rijeke Save

<b>Država</b>	<b>Udio sliva po državi (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Udio sliva po državi (%)</b>
Slovenija	11.734,8	12,0
Hrvatska	25.373,5	26,0
Bosna i Hercegovina	38.349,1	39,2
Srbija	15.147,0	15,5
Crna Gora	6.929,8	7,1
Albanija	179,0	0,2
<b>Ukupno</b>	<b>97.713,2</b>	<b>100,0</b>

Izvor:[http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents\\_publications/strategies/strategy\\_on\\_implementation\\_of\\_the\\_fasrb/strategy\\_on\\_implementation\\_of\\_the\\_fasrb\\_final\\_bih\\_bosanski.pdf](http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents_publications/strategies/strategy_on_implementation_of_the_fasrb/strategy_on_implementation_of_the_fasrb_final_bih_bosanski.pdf) (15.07.2014)

Prepoznavajući važnost prekogranične suradnje usmjerene na održivi razvoj sliva rijeke Save, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Republika Slovenija i Savezna Republika Jugoslavija, potpisale su u Kranjskoj Gori, 03. prosinca 2002. godine, Okvirni sporazum o slivu rijeke Save.

Cilj Sporazuma je uspostavljanje plovidbe, održavanje i označavanje plovnih dijelova rijeke Save i njenih pritoka, radi regulacije međunarodnog režima plovidbe, promicanje održivog upravljanja vodama reguliranjem korištenja, zaštite voda i vodnog ekosustava, te zaštite od štetnih utjecaja voda u slivu rijeke Save. Nadalje, zemlje članice žele razvijati uzajamnu suradnju utemeljenu na načelima jednakih prava, državnog suvereniteta i teritorijalnog integriteta, dobroj volji i dobrosusjedskim odnosima.

Okvirni sporazum sadrži sljedeće cjeline: opće odredbe (definicije; cilj sporazuma), opća načela suradnje (opća obveza suradnje; razmjena podataka i informacija; suradnja s međunarodnim organizacijama, suradnja s nacionalnim organizacijama; načelo razumne i

pravične uporabe voda; prekogranični utjecaj; načelo o nenanošenju štete), područja suradnje (režim plovidbe; održivo upravljanje vodama; plan upravljanja slivom rijeke Save; izvanredni utjecaji na vodni režim), mehanizmi suradnje (sastanak stranaka; Međunarodna komisija za sliv rijeke Save; funkcije Savske komisije; financiranje Savske komisije; tajništvo; sjedište Savske komisije, statut; praćenje provedbe sporazuma), rješavanje sporova (opće odredbe; stručni odbor za utvrđivanje činjenica i njegova uloga); završne odredbe (aneksi; izmjene sporazuma; rezerve; trajanje i stupanje na snagu; ostali ugovori; protokoli; prestanak i povlačenje; međudržavne granice; depozitar).

Između ostalog, utvrđen je režim plovidbe slivom rijeke Save, koji prema Članku 10, Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save (NN 16/98), glasi;

1. Plovidba rijekom Savom od Siska do ušća u Dunav i na svim plovnim dijelovima pritoka Save slobodna je za trgovačka plovila svih država.
2. Ove odredbe ne odnose se na promet između luka koje se nalaze unutar teritorija jedne stranke.
3. Trgovačka plovila imati će pravo slobodnog ulaza u luke na plovnim putevima iz stavka 1. ovog članka radi utovara ili istovara, opskrbe i drugih srodnih radnji, uz uvjet poštivanja nacionalnih propisa stranke na čijem se teritoriju luka nalazi, kao i pravila koje donosi Savska komisija.
4. Stranke će poduzimati mjere za održavanje plovnih puteva na svom teritoriju u plovnom stanju kao i poduzimati mjere radi poboljšavanja uvjeta plovidbe, te neće sprječavati ili stvarati prepreke za plovidbu.
5. Plovidba ratnih brodova, brodova koji obavljaju policijsku ili upravnu funkciju ili općenito obavljaju bilo kakav drugi oblik javne službe, nije dopuštena izvan granica države čiju zastavu viju, osim ako odnose stranke nisu dogovorile drukčije.
6. Stranke su suglasne posebnim Protokolom o režimu plovidbe regulirati sva pitanja u vezi s plovidbom kao što su:
  - a) institucionalna pitanja (pravila plovidbe, tehnička pravila za plovila, obilježavanje plovnih puteva i dr.);
  - b) troškove koji se odnose na održavanje plovnih puteva i režim plovidbe.
7. Određivanje kinete plovnog puta na dijelu rijeke Save i njenim plovnim pritokama koje čine državnu granicu između Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske ostaje u isključivoj nadležnosti tih dviju država.

8. Određivanje kinete plovnog puta na dijelu rijeke Save i njenim plovnim pritokama koje čine državnu granicu između Bosne i Hercegovine i Savezne Republike Jugoslavije ostaje u isključivoj nadležnosti tih dviju država.

Države članice sporazumile su se da svaka stranka može predložiti izmjene ovog Sporazuma, čiji se tekst predložen izmjenama dostavlja u pisanom obliku tajništvu, koje ga prosljeđuje svom strankama. Izmjene stupaju na snagu u skladu s postupkom iz članka 28 ovog Sporazuma. Nadalje, ovaj Sporazum sklapa se na neodređeno vrijeme, te podliježe potvrđivanju a može prestati uz pristanak svih stranaka. Bilo koja stranka može se povući iz Sporazuma uz pisanu obavijest depozitaru.

#### **4.2.4. Memorandum o razumjevanju o razvoju sveeuropskog prometnog koridora VII (Dunav)**

Potaknuti željom za promicanjem međunarodnog transporta robe i putnika, ministri prometa Njemačke, Austrije, Slovačke, Mađarske, Hrvatske, Jugoslavije, Rumunjske, Bugarske, Moldavije, Ukrajine i Europska komisija, potpisali su u Rotterdamu Memorandumom o razumjevanju o razvoju sveeuropskog prometnog koridora VII (Dunav).

Ovaj Memorandum vrlo je važan za jačanje veza sa transeuropskom prometnom mrežom i paneuropskim prometnim područjem Crnog mora. Također, razvitak Paneuropskog prometnog koridora VII promovira dobre odnose između sudionika, te suradnju u integraciji ovog koridora u cjelokupni paneuropski prometni sustav.

Sadržaj ovog memoranduma obuhvaća sljedeće cjeline: cilj sporazuma, definicija koridora, opća pravila o studijima, razmjena informacija, tehnički standardi i međusobno djelovanje, prekogranična suradnja i suradnja carine, okvir za privatna sudjelovanja, upravni odbor, implementacija, te završne odredbe.

#### **4.2.5. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN)**

Želeći utvrditi ujednačena načela i pravila radi povećanja sigurnosti međunarodnog prijevoza opasnog tereta unutarnjim vodama te zaštite okoliša, Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Francuska, Njemačka, Mađarska, Italija, Luksemburg, Nizozemska,



Moldavija, Slovačka i Rusija, potpisale su Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari na unutarnjim plovnim putovima, ADN (NN 13/2008 M.U.). ADN je usvojen 26. svibnja 2000. godine na sjednici Diplomatske konferencije održanoj u Ženevi u organizaciji Ekonomske komisije za Europu (UNECE) i Centralne komisije za plovību Rajnom (CCNR).

Cilj ADN-a je osigurati visoku razinu sigurnosti međunarodnog prijevoza opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima, zatim pridonijeti zaštiti okoliša, putem sprječavanja bilo kakvog zagađenja koje proizlazi iz nesreća ili nezgoda tijekom prijevoza opasnih tereta, te omogućiti transportne operacije i promicanje međunarodne trgovine kemikalijama

Članak 10. *Ugovorne stranke*, ovog Sporazuma navodi sljedeće:

1. Države članice Gospodarske komisije za Europu na čijem se državnom području nalaze unutarnji vodni putovi, osim onih koji čine priobalne putove, koji čine dio mreže unutarnjih vodnih putova od međunarodnog značaja kako je određeno Europskim ugovorom o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN- om), mogu postati ugovorne stranke ovog Sporazuma:
  - a) njegovim konačnim potpisivanjem;
  - b) polaganjem isprave o ratifikaciji, prihvatu ili odobrenju nakon njegovog potpisivanja uz uvjet ratifikacije, prihvata ili odobrenja,
  - c) polaganjem isprave o pristupu.
2. Sporazum će biti otvoren za potpisivanje do 31. svibnja 2001. godine u Uredu izvršnog tajnika Gospodarske komisije za Europu u Ženevi. Nakon toga će biti otvoren za pristupanje.
3. Isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu polažu se kod Glavnog tajnika Ujedinjenih naroda.

Ovaj Sporazum stupa na snagu mjesec dana nakon što broj država koje ga potpišu ili plože svoje isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu dosegne ukupno sedam. Međutim, Pravila u dodatku, osim odredbi o priznavanju klasifikacijskih država, primjenjuju se tek nakon što prođe dvanaest mjeseci od stupanja Sporazuma na snagu. Ukoliko ugovorna stranka želi otkazati ovaj Sporazum, o tome mora u pisanom obliku obavjestiti Glavnog tajnika Ujedinjenih naroda. Otkaz stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma na koji je Glavni tajnik primio pisanu obavjest o otkazu.

Radi razmatranja predloženih izmjena i dopuna te razmatranja mjera osiguranja ujednačenog tumačenja i primjene Sporazuma, osnovan je Upravni odbor. Članice Upravnog odbora su ugovorne stranke koje na prvoj sjednici u godini izabiru predsjedavajućeg i zamjenika predsjedavajućeg, dok tajničke usluge obavlja Glavni tajnik Ujedinjenih naroda i Glavni tajnik Središnje komisije za plovidbu Rajnom. U svrhu donošenja odluka osnovan je Kvorum koji čini najmanje jedna polovica ugovornih stranaka. Prijedlozi se stavljaju na glasovanje, a svaka ugovorna stranka zastupljena na sjednici ima jedan glas. Također, Upravni odbor može osnovati radne skupine ukoliko smatra da su mu potrebne kako bi mu pomogle u obavljanju njegovih dužnosti.

Kao što je već spomenuto u predhodnom tekstu, ADN u svom dodatku sadrži Pravila koja su svrstana u devet djelova. U smislu članka 2., stavka 2.(a) i članka 4. ADN-a, Pravilima u dodatku pobliže se određuju:

- a) opasne tvari čiji je prijevoz u međunarodnom prometu zabranjen;
- b) opasne tvari čiji je prijevoz u međunarodnom prometu dopušten te uvjeti koji se na njih odnose (uključujući izuzeća), posebno s obzirom na:
  - klasifikaciju tvari, uključujući klasifikacijske kriterije i odgovarajuće načine ispitivanja;
  - uporabu pakiranja (uključujući mješovito pakiranje);
  - uporabu tankova (uključujući punjenje);
  - postupke u vezi s pošiljkama (uključujući označavanje i obilježavanje paketa i prijevoznih sredstva, označavanje brodova, kao i potrebnu dokumentaciju i podatke);
  - odredbe u vezi s konstrukcijom, ispitivanjem i odobravanjem pakiranja i tankova;
  - korištenje prijevoznih sredstava (uključujući utovar, kombinirani utovar i istovar).

U svrhu sigurnosti moraju se poduzeti mjere opreza kako bi se krađa ili zlouporaba opasnih tvari koje mogu ugroziti osobe, imovinu ili okoliš svele na minimum. Poglavlje 1.10 *Sigurnosne odredbe* ovog Sporazuma, u Općim odredbama navodi se sljedeće:

- Sve osobe uključene u prijevoz opasnih tvari trebaju zahtjeve o sigurnost navedene u ovom poglavlju uzeti u obzir razmjerno svojim odgovornostima.
- Opasne tvari smiju se ponuditi za prijevoz samo registriranim prijevoznicima.
- Čekališta u zonama prekraja za opasne tvari moraju biti osigurana, dobro osvijetljena i, prema mogućnostima i po potrebi, nedostupna za širu javnost.

- Svaki član posade broda kojim se prevoze opasne tvari, za vrijeme prijevoza mora imati kod sebe identifikacijsku ispravu s fotografijom.
- Sigurnosni nadzor, u skladu s 1.8.1, mora obuhvaćati i uvođenje odgovarajućih sigurnosnih mjera.
- Nadležna vlast mora redovito ažurirati registre sa svim važećim certifikatima za stručnjake propisanim u 8.2.1 koje je izdala navedena nadležna vlast ili bilo koja priznata organizacija.

Dok u djelu *Sigurnosno osposobljavanje* navodi sljedeće:

- Osposobljavanje i obnavljanje znanja navedeni u poglavlju 1.3 također moraju uključivati elemente svijesti o sigurnosti. Osposobljavanje za obnavljanje sigurnosnih znanja ne mora biti vezano samo uz izmjenu propisa.
- Osposobljavanje u pogledu svijesti o sigurnosti mora biti usredotočeno na vrstu rizika sigurnosti, prepoznajući opasnosti u svezi sigurnosti, način kako postupati i smanjiti rizike i aktivnosti koji se moraju poduzeti u slučaju sigurnosnih prekršaja.
- Mora biti uključena svijest o sigurnosnim planovima (ako je potrebno), razmjerna odgovornostima i obvezama pojedinaca i njihovim ulogama u provedbi sigurnosnih planova.
- Takvo osposobljavanje se pruža ili provjerava prilikom zapošljavanja na radno mjesto koje uključuje prijevoz opasnih tvari te se redovito nadopunjuje obnovom sigurnosnih znanja.
- Poslodavac je obavezan voditi zapisnik o provedenom sigurnosnom osposobljavanju i dužan ga je, na zahtjev, predati djelatniku ili nadležnoj vlasti. Poslodavac je obavezan voditi zapisnik tijekom vremenskog razdoblja koje odredi nadležna vlast.

Prijevoznici, pošiljatelji i ostali sudionici uključeni u prijevoz opasnih tvari ili visokorizičnih tvari, usvajaju, uvode i pridržavaju se sigurnosnog plana. U djelu *Sigurnosni plan* ovog Sporazuma, navedeni su sljedeći elementi koji moraju biti uključeni:

- a) posebna raspodjela odgovornosti vezanih uz sigurnost kompetentnim i kvalificiranim osobama, uz odgovarajuće ovlasti za izvršavanje obaveza;
- b) registar opasnih tvari ili vrste navedenih opasnih tvari;
- c) pregled aktualnih aktivnosti i procjena rizika sigurnosti, uključujući moguće zastoje nužne za prijevoznu aktivnost, držanje opasnih tvari na brodu, cisterni ili

- kontejneru prije, tijekom i nakon prijevoza i privremeno međuskladištenje opasnih tvari tijekom intermodalnog prijevoza ili pretovara;
- d) jasna izjava o poduzetim mjerama za smanjenje sigurnosnih rizika u skladu s odgovornostima i obvezama sudionika, uključujući:
- osposobljavanje;
  - sigurnosna načela (npr. reakciju na uvjete veće prijetnje, verifikaciju novih zaposlenika/zaposlenja itd.);
  - radnu praksu (npr. odabir/korištenje poznatih ruta, pristup opasnim tvarima tijekom privremenoga međuskladištenja (navedeno pod (c), blizina osjetljive infrastrukture, itd.);
  - opremu i resurse koji se moraju koristiti kako bi se smanjili sigurnosni rizici;
- e) učinkoviti i najsuvremeniji postupci za izvješćivanje i djelovanje u slučaju sigurnosnih prijetnji, sigurnosnih prekršaja ili sigurnosnih incidenata;
- f) postupci za ocjenu i ispitivanje sigurnosnih planova i postupci redovitih pregleda i ažuriranja planova;
- g) mjere kojima se osigurava fizička sigurnost prometnih podataka sadržanih u sigurnosnome planu; i
- h) mjere kojima se osigurava da je prosljeđivanje obavijesti koje se odnose na postupak prijevoza uključen u sigurnosni plan ograničeno samo na one koji moraju dobiti te obavijesti. U mjere ne smije biti uključena odredba o podacima koji se zahtjevaju drugdje u ADN-u.

#### **4.2.6. Direktiva Europskog parlamenta i vijeća o harmoniziranim Riječnim informacijskim servisima (RIS) na plovnim putovima unutarnjih voda u Europskoj zajednici**

Direktiva Europskog parlamenta i vijeća o harmoniziranim Riječnim informacijskim servisima (RIS) na plovnim putovima u Zajednici 2005/44/EZ donesena je od strane Europskog parlamenta. Njezina svrha je uspostavljanje okvira za harmonizirani i interoperativan razvoj i implementaciju Riječnih informacijskih servisa na svim unutarnjim putevima Zajednice, klase IV ili više, kako bi se poboljšali sigurnost, zaštita i učinkovitost prometa i transportnih operacija. Ova Direktiva odnosi se na zemlje članice EU, međutim one zemlje koje nemaju unutarnje plovne putove nisu obvezne primjeniti njezine odredbe.

„Točka 4 utvrđuje obvezu zemalja članica da poduzmu neophodne mjere za implementiranje Riječnih informacijskih servisa i postave principe za njihov razvoj. Identificira različite tipove potencijalnih Riječnih informacijskih servisa (kao što su informacije o plovnom putu za poboljšanje planiranja putovanja, informacije vezane za promet kao podrška plovidbenim odlukama i/ili sprječavanju nesreća, informacije za omogućavanje upravljanja transportom, itd.) te definira posebne obveze zemalja članica obzirom na pružanje podataka neophodnih za izvođenje putovanja, izradu elektroničkih navigacijskih karata i obavijesti brodarstvu kao i sposobnost nadležnih službi da primaju elektroničke brodske izvještaje o plovilu i teretu. Te obveze su dublje specificirane u tehničkom dodatku. U principu, ova Direktiva ne obvezuje privatne korisnike, vlasnike brodova i operatere brodova instalirati opremu potrebnu za sudjelovanje u RIS-u. Međutim, zemlje članice moraju poduzeti odgovarajuće mjere kako bi potaknuli korisnike (vlasnike brodova, operatere, agente plovila, brodare, vlasnike tereta) i plovila pridržavati se procedura izvještavanja i zahtjeva u vezi opreme koje podrazumijeva ova Direktiva.“<sup>25</sup>

#### **4.2.7. Okvirna direktiva o vodama Europske Unije**

Okvirna direktiva o vodama Europske unije 2000/60/EC, usvojena je 23. listopada 2000. godine. Ona je ključni dokument u upravljanju vodama u Europskoj uniji, čiji je cilj uspostaviti pravni okvir zaštite i poboljšati status svih vodenih ekosustava, te osigurati dugoročno održivo upravljanje vodnim resursima. Vodeni ekosustavi pružaju mnoge dobrobiti čovječanstvu, kao što je pitka voda, proizvodnja električne energije, ključni su u razvoju poljoprivrede i stočarstva itd. Međutim, ovi resursi najviše su promjenjeni i ugroženi ljudskom djelatnošću pa je tako smanjena kvaliteta vode, biološka raznolikost, te dolazi do gubitka i degradacije staništa što predstavlja opasnost za buduće generacije. Upravo zbog tih rastućih prijetnji Europska unija razvila je Okvirnu direktivu o vodama Europske unije 2000/60/EC (ODV).

Glavne obaveze zemalja članica i zemalja kandidata za EU prema ODV jesu spriječiti daljnje uništavanje vodenih cjelina, te povećati i obnoviti stanje ekosustava. Zatim uspostaviti održivo korištenje voda bazirano na dugoročnijoj zaštiti vodnih resursa i

---

<sup>25</sup> Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, op.cit., p. 114.

osigurati smanjenje onečišćenja podzemnih voda, te doprinijeti ublažavanju posljedica poplava i suša.

„Primjena ODV je složen i dugotrajan proces koji zahtijeva prekograničnu suradnju i suradnju različitih administrativnih sektora. Kako bi se olakšala provedba ODV razvijena je Zajednička strategija provedbe ODV (Water Framework Directive Common Implementation Strategy) čiji je cilj postići jednako razumijevanje ODV i njenih smjernica u svim zemljama, izmjenu iskustava i znanjameđu zemljama članicama o provedbi nekih od zadataka ODV, te razvoj dokumenata o raznim tehničkim pitanjima koji će prikazati najbolju praksu (dati smjernice) za njihovo rješavanje. U ovom je procesu razvijeno ukupno 26 dokumenata smjernica o raznim tehničkim pitanjima (primjerice: o monitoringu podzemnih voda, provedbi identifikacije tijela vodnih cjelina, planiranje upravljanja, itd).“<sup>26</sup>

ODV predstavlja cjelovit pristup upravljanju, te je orjentirano na prirodne hidrološke cjeline umjesto na administrativne granice. Zemlje članice dužne su indetificirati nacionalne i prekogranične slivove unutar svog teritorija, a za svaki sliv imenuju se tjela nadležna za provedbu ODV. Svako slivno područje ima plan upravljanja koji uključuje analizu karakteristika sliva, analizu utjecaja ljudskih aktivnosti na stanje vode u slivu, procjenu utjecaja postojećeg zakonodavstva i ekonomsku analizu korištenja vode.

Važna novost Okvirne direktive o vodama Europske unije 2000/60/EC jest sagledavanje vode ne samo kao socijalno, već i kao ekonomsko dobro. Pod to se podrazumjeva implementacija mjera naplate, odnosno povrat troškova za vodne usluge. Ovom direktivom se po prvi put u zakonodavstvu o okolišu EU, u pravnom dokumentu predlažu ekonomski principi i mjere za postizanje specifičnih okolišnih ciljeva.

### **4.3. Sigurnost plovidbe unutarjim plovnim putovima i zaštita okoliša**

Kada se govori o propisima vezanim za sigurnost plovidbe, treba razlikovati propise koji se odnose na stručnu osposobljenost zapovjednika plovila od propisa kojima se uređuju tehnički uvjeti plovila. Smatra se da je plovilo koje ima odgovarajuću osposobljenost zapovjedika i posade, te udovoljava tehničkim propisima, sposobno za

---

<sup>26</sup> Priručnik o okvirnoj direktivi o vodama Europske unije, online: [http://s3-eu-west1.amazonaws.com/zelenakcija.production/zelenakcija/document\\_translations/832/doc\\_files/original/Direktiva\\_o\\_vodama\\_web.pdf?1334603838](http://s3-eu-west1.amazonaws.com/zelenakcija.production/zelenakcija/document_translations/832/doc_files/original/Direktiva_o_vodama_web.pdf?1334603838) (25.07.2014.)

sigurnu plovidbu. U daljnjem tekstu detaljnije će se razjasniti što podrazumjeva osposobljenost zapovjednika plovila, kao i zaštita okoliša odnosno prijevoz opasnih tvari, te upravljanje otpadom sa plovila u unutarnjoj plovidbi.

#### **4.3.1. Osposobljenost zapovjednika plovila**

Kako bi postala zapovjednikom plovila, osoba mora zadovoljiti uvjete propisane Regulativom koja se zasniva na tzv. „pristupu u dva koraka“ (two-step approach). Prvi korak sastoji se u Direktivi 91/672/EEZ o uzajamnom priznavanju nacionalnih svjedodžbi za zapovjednika za robe i putnika unutarnjim vodnim putovima u Zajednici. „Direktivom su svjedodžbe zapovjednika plovila klasificirane na:

- a) svjedodžbe važeće na svim vodnim putovima kao i putovima koji služe pomorskoj plovidbi na području čitave Unije;
- b) svjedodžbe važeće na ostalim unutarnjim plovnim putovima Europske unije, osim na rijekama Rajni, Leku i Waalu.<sup>27</sup>

Drugi korak bio je donošenje Direktive 96/50/EZ o usklađivanju uvjeta za dobivanje nacionalnih svjedodžbi za zapovjednika za prijevoz robe i putnika unutarnjim vodnim putovima u Zajednici. Osim toga, Direktiva ima cilj uvođenja modela svjedodžbe za zapovjednike plovila, unapređenje tržišnog natjecanja između prijevoznika i poboljšanje sigurnosti plovidbe. Države članice u svoje zakonodavstvo moraju uvrstiti propise o minimalnim uvjetima te propise o međusobnom priznavanju svjedodžbe EU.

#### **4.3.2. Zaštita okoliša i prijevoz opasnih tvari**

Unutarnji plovni putovi vrlo su kompleksan ekosustav s velikom raznolikošću a prijevoz njima ekološki je najprihvatljiviji. Pravni okvir upravljanja vodama i riječnim sljevovima u Europi čini nekoliko politika. Najvažnija je Okvirna direktiva o vodama 2000/60/EC (EU WFD), dok je na regionalnoj razini važna Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav (Konvencija o zaštiti Dunava). Konvencija o zaštiti

---

<sup>27</sup> Marin, J., op.cit., p.194.

Dunava potpisana je u Sofiji 1994. godine od svih Dunavskih zemalja i EU, te je njome uspostavljena Međunarodna komisija za zaštitu rijeke Dunav (ICPDR).

Svakako najveću opasnost za okoliš predstavlja prijevoz opasnih tvari, pa je sukladno s tim sklopljen Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN). ADN sadržava odredbe koje se tiču opasnih tvari, odredbe u vezi s prijevozom u ambalaži ili u rasutom stanju na palubi te odredbe u vezi s konstrukcijom i upravljanjem takvim plovilima (detaljnije u poglavlju 4.2.5. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN)). Od 2008. godine prijevoz opasnih i štetnih tvari uređen je na jedinstven način Direktivom 2008/68.

### **4.3.3. Upravljanje otpadom sa plovila na unutarnjim plovnim putovima**

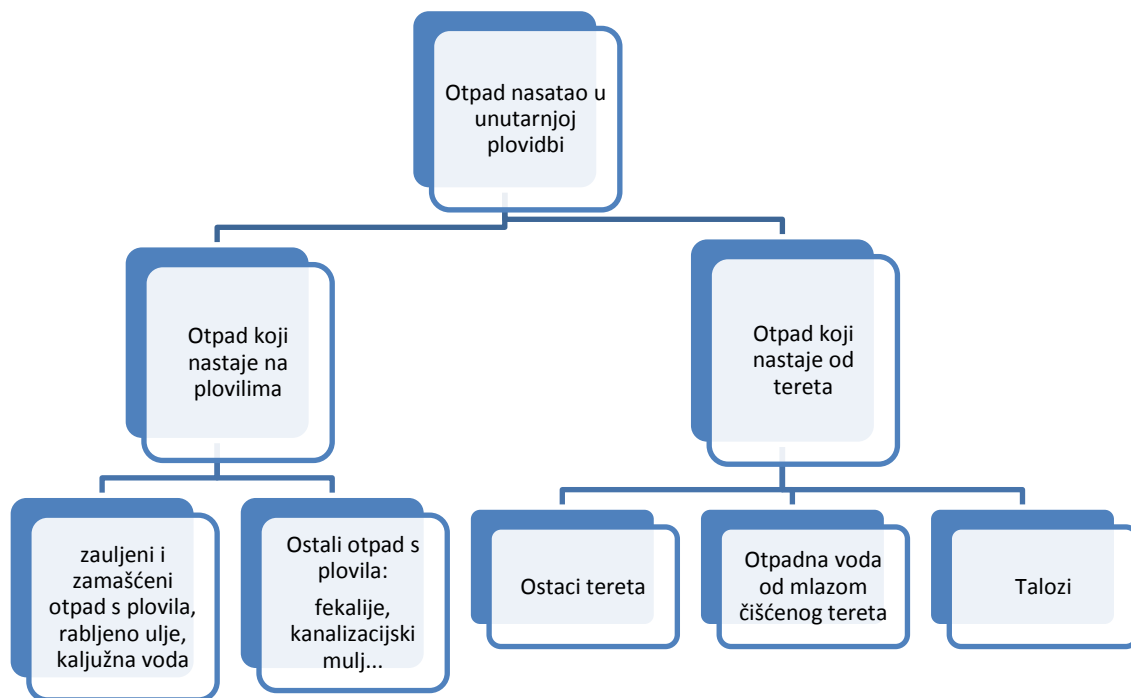
Održanje okoliša i njegova zaštita su važni sami po sebi, stoga je važno pravodobno i kvalitetno propisati i uspostaviti mehanizme prikupljanja i zbrinjavanja otpada što nastaje prilikom plovidbe unutarnjim vodnim putovima. Problematika zbrinjavanja otpada koji nastaje na plovilima u unutarnjoj plovidbi sve se više aktualizira razvojem ove grane prometa. Ta pitanja reguliraju se EU regulativom, nacionalnim normama te međunarodnim ugovorima.

Kod međunarodnih akata razlikuju se dokumenti koji djeluju na europskoj, odnosno međunarodnoj razini, zatim dokumenti koji su dio zakona EU, te međunarodni dokumenti koji su specifični samo za rijeku Dunav odnosno podunavske zemlje. U Europskoj uniji na snazi je Direktiva Europskog parlamenta poznata pod skraćenim nazivom EU Okvirna direktiva o vodama (detaljnije u poglavlju 4.2.7. Okvirna direktiva o vodama Europske Unije). Europskim katalogom otpada definirane su pojedine vrste otpada i u sklopu njih i vrste otpada koji nastaju na plovilima. Od međunarodnih konvencija značajna je Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu iz 1948. godine poznata i kao Beogradska konvencija, temeljem koje su donesene Uredba o objavi dodatnog protokola, od 26. ožujka 1998. godine i Odluka o objavi protokola o potpisivanju dodatnog protokola, od 26. ožujka 1998. godine. Konvencija o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav je potpisana u Sofiji, Bugarska 1994. godine. Značajno je spomenuti i Konvenciju o prikupljanju, odlaganju i prihvatu otpada nastalog tijekom plovidbe na Rajni i unutarnjim plovnim putovima, kojom je uspostavljen specifičan način plaćanja zbrinjavanja otpada s plovila, po



načelu „zagađivač plaća“. Sljedeće shema prikazuje vrste otpada koji nastaje u unutarnjoj plovidbi.

Shema 1: Vrste otpada koji nastaje u unutarnjoj plovidbi



Izvor; I. Horvat; upravljanje otpadom koji nastaje na plovilima u unutarnjoj plovidbi, Pomorski zbornik 47-48 (2013), p.194.

## **5. STRATEGIJA RAZVITKA PROMETA NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Hrvatska je mediteranska zemlja, ali i srednje europska zemlja smještena na vrlo važnom prometnom koridoru - Dunavskom koridoru. Njezina velika prednost je njen geografski položaj, odnosno duga i razvedena morska obala. Hrvatska je i podunavska zemlja s dobro razvijenom mrežom unutarnjih plovnih putova, koja nažalost još uvijek nije dobro iskorištena. Prema Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima (AGN), tri najveće rijeke u Hrvatskoj, Sava (dužine 562 km), Drava (305 km) i Dunav (188 km) su međunarodne rijeke i dio Europske mreže plovnih putova. Istim se ugovorom Republika Hrvatska obvezala da će plovne putove otvorene za međunarodnu plovidbu graditi i uređivati u skladu s propisanim standardima prema kategorijama plovnosti od IV. do V. b. kategorije. Također, prihvatila je inicijativu Europske komisije kojom se riječnom prometu u Europi daje prednost nad svim ostalim vrstama prometa, kako stoji u Bijeloj knjizi (Europskoj prometnoj politici iz 2001. godine). Obzirom da je Republika Hrvatska postala članica Europske unije, realno je za očekivati da će se u budućnosti posvetiti veća pažnja i osigurati veća financijska sredstva za održavanje i rehabilitaciju naših rijeka kako bi razvili održiv prometni sustav unutarnjih plovnih putova koji bi se uspješno integrirao u trans-europsku prometnu mrežu.

Tablica 2. Hrvatski vodni putovi uvršteni u mrežu europskih vodnih putova po AGN

<b>Oznaka v. puta</b>	<b>Vodni put - dionica</b>	<b>Potrebna klasa prema AGN-u</b>	<b>Duljina km</b>
-----------------------	----------------------------	-----------------------------------	-------------------

E 80	rijeka Dunav od Batine do Iloka	VI c	137,5
E 80-08	rijeka Drava do Osijeka	IV	22,0
E 80-10	budući višenamjenski kanal Duanav-Sava od Vukovara do Šamca	V b	61,5
E 80-12	rijeka Sava od Račinovaca do Siska	IV	380,2
<b>Ukupna duljina međunarodni po AGN:</b>			<b>601,2</b>

Izvor; Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009-2016 godine.), online: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/srednjorocni%20%20plan.pdf> (08.08.14.)

U Hrvatskoj od riječnih plovnih putova, Dunav ima najbolje uvjete za plovidbu i klasificiran je kao plovni put AGN klase VIc na čitavoj svojoj dionici. Drava nema tako povoljne uvjete za plovidbu zbog sezonskog pada vodostaja te se sastoji od tri dionice različite AGN klase (II, III i IV). Kao posljedica ratne situacije, rijeka Sava je u najlošijem stanju, iako je najdulja rijeka u Hrvatskoj. Ona je na svom većem dijelu klasificirana kao plovni put AGN klase III, a trgovačka plovidba se odvija od Rušćice kod Slavenskog Broda do Siska (prijevoz sirove nafte).

U republici Hrvatskoj najveća riječna luka je luka Vukovar koja je smještena na rijeci Dunav. Ostale riječne luke su Osijek koji se nalazi na Dravi, te Sisak i Slavonski Brod na Savi. Najčešći teret koji se prevozi hrvatskim rijekama je šećer, žitarice, umjetno gnojivo, željezna ruda, te sirova nafta.

Institucionalni okvir unutarnje plovidbe u Hrvatskoj čini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, a unutar njega djeluje Uprava unutarnje plovidbe. U sklopu ministarstva djeluje i Uprava za sigurnost plovidbe, zaštitu mora i unutarnjih voda. Također važnu ulogu imaju i Hrvatski registar brodova, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnog gospodarstva, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, te Hrvatske vode.

Zakonsku regulativu unutarnje plovidbe u RH provodi Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, međutim Hrvatska je i potpisnica većeg broja međunarodnih ugovora iz područja unutarnje plovidbe, kao što su Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, Okvirni sporazum o slivu rijeke Save, Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od

među narodnog značaja (AGN), Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI), te Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta na unutarnjim plovnim putovima (ADN).

Razvoj unutarnje plovidbe na razini Hrvatske definiran je *Strategijom prometnog razvitka*, donesenom 1999. godine, u kojoj je analizirano postojeće stanje i zacrtani daljnji smjerovi razvoja svih prometnih grana. *Strategijom razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.)*, koju je na temelju članka 3. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda («Narodne novine», br. 109/07. i 132/07.), donio Hrvatski sabor na sjednici 16. svibnja 2008., sadržani su detaljniji planovi.

Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj sastoji se od devet cjelina, a to su Uvod, Polazište za strategiju, indentifikacija problema, zatim sigurnost plovidbe i zaštita okoliša, tržište, infrastruktura, brodarstvo, zapošljavanje i edukacija, promidžba, administrativna sposobnost, te zaključak.

Prvi dio strategije govori o procesu političke i gospodarske integracije zemalja jugoistočne Europe u EU, te kako taj proces znači povećanje ekonomske razmjene roba, što dovodi do povećanja transportne potražnje i premještanje robnih tokova prema jugoistoku Europe. Nadalje, navode se načela na kojima se temelji Europska prometna politika:<sup>28</sup>

- uspostavljanje ravnoteže u razvitku različitih načina prometa,
- ravnomjerno iskorištavanje svih prometnih resursa,
- sloboda tržišta,
- ujednačavanje propisa i standarda,
- koordinirani i održivi razvitak.

Polazište za strtegiju, indentifikacija problema, je drugi dio gdje se navodi da Hrvatska u definiranju strategije riječnog prometa treba uvažiti vlastite specifičnosti i posebnosti kako bi proces prilagodbe bio što uspješniji. Također se navodi i Europski akcijski plan koji je integriran u šest područja:<sup>29</sup>

1. Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša,
2. Tržište,

---

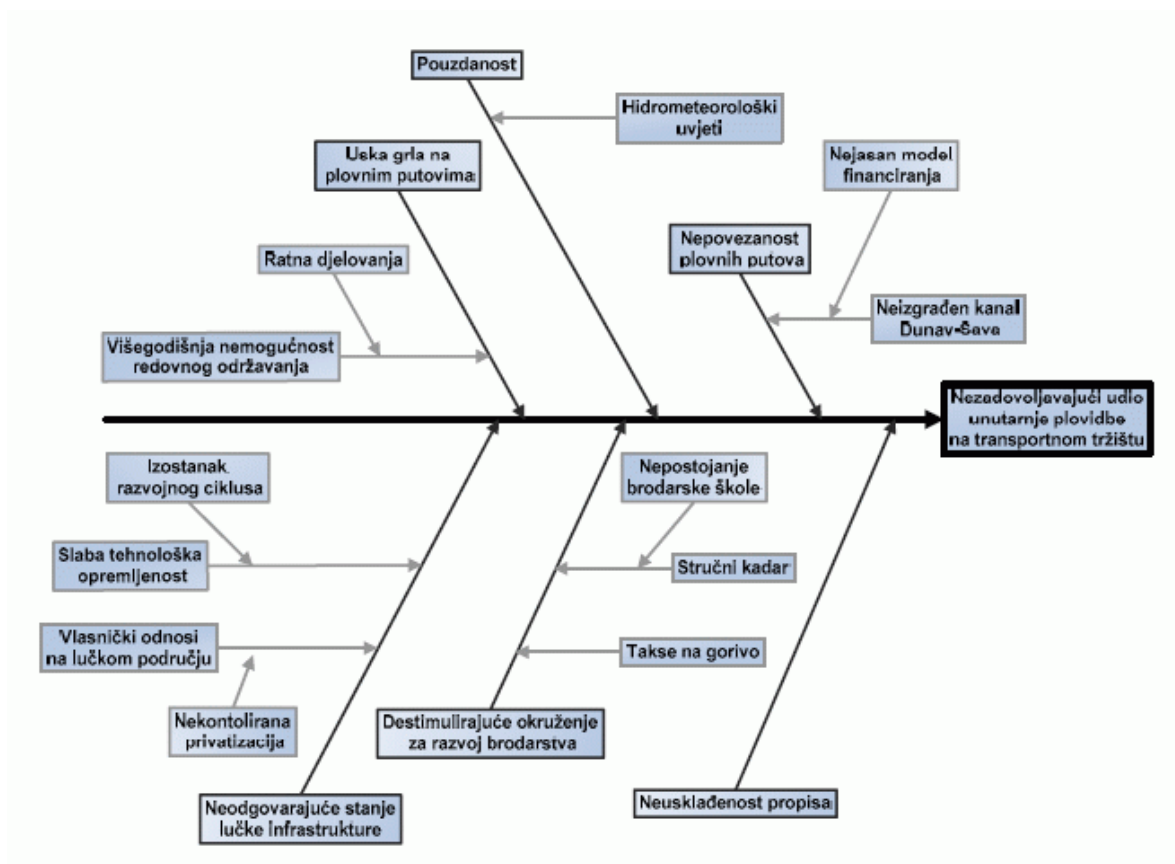
<sup>28</sup> Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.), Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 65/08.

<sup>29</sup> Ibidem

3. Infrastruktura,
4. Brodarstvo, zapošljavanje i edukacija,
5. Promidžba,
6. Administrativna sposobnost.

Navedena je uzročno posljedična analiza ograničavajućih čimbenika razvitka riječnog prometa koja je prikazana na sljedećoj shemi.

Shema 2; Problemsko stablo



Izvor; Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.) „Narodne novine, br 65/08“

Treći dio, Sigurnost plovidbe i zaštita okoliša, posvećen je sigurnosti plovidbe te njezinom unapređenju. Navodi se važnost Riječnih informacijskih servisa i neizbježnom uvođenju istih na hrvatske plovne putove. Spomenuta je i važnost zaštite okoliša kod prijevoza opasnih tvari, te ciljevi kojih se RH mora pridržavati u području sigurnosti:<sup>30</sup>

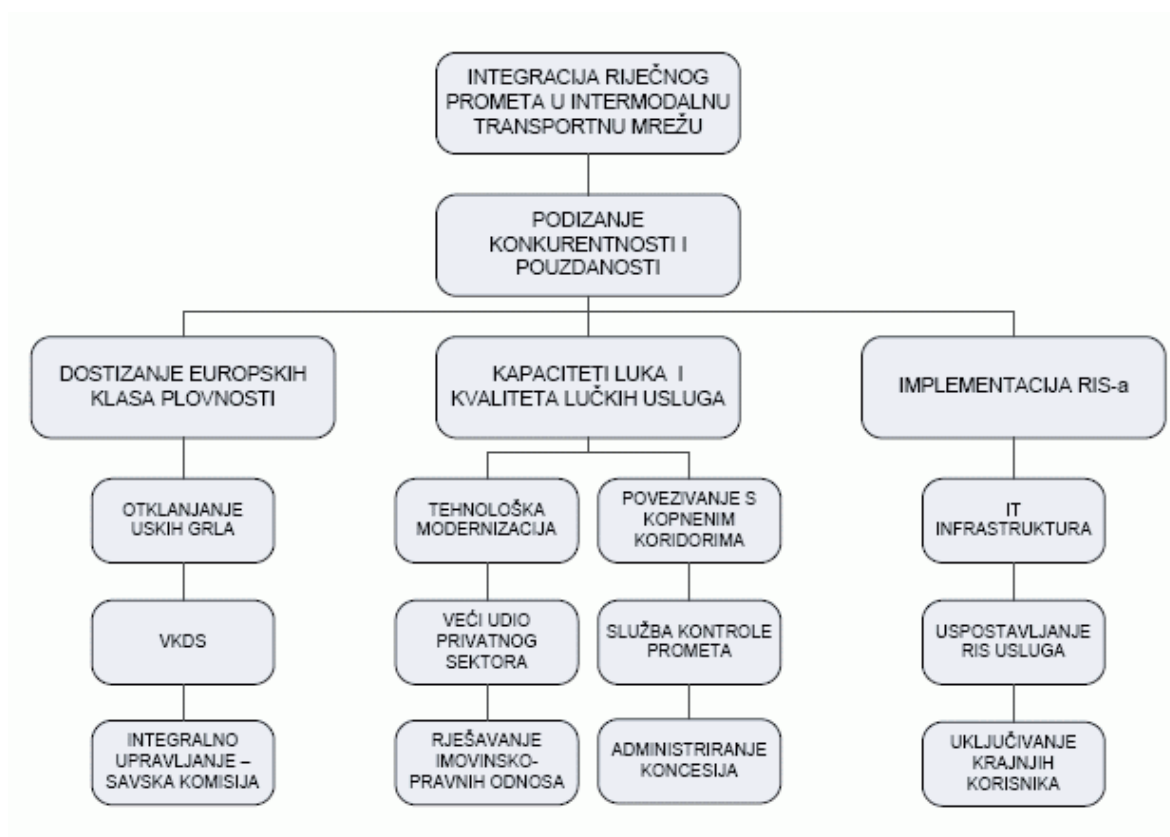
- Puni nadzor u području sigurnosti plovidbe,

<sup>30</sup> Ibidem

- Osigurati pouzdanu, točnu i kompletnu informaciju o vodnom putu, opasnostima ili ograničenjima za plovidbu,
- Minimizirati moguće štetne posljedice u slučaju incidenta.

Dio Tržište, navodi bitnost tržišne isplativosti, te činjenicu da se porast riječnog prometa može ostvariti ukoliko se ovaj sektor integrira u intermodalnu transportnu mrežu za što je preduvjet podizanje razine pouzdanosti vodnih putova te izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava. Na sljedećoj slici prikazani su razvojni ciljevi za intermodalnost riječnog prometa.

Shema 3; Ciljevi i aktivnosti za intermodalnost riječnog prometa



Izvor; Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.) „Narodne novine, br 65/08“

U petom dijelu Infrastruktura, opisana je riječna infrastruktura te elementi koji je čine. Razvojna koncepcija u dijelu infrastrukture vodnih putova ima za cilj povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe. Uređenje plovnog puta mora biti u funkciji korisnika, a to znači osigurati nesmetanu i sigurnu plovidbu broda pod maksimalnim gazom u skladu s kategorizacijom vodnog puta. Za međunarodnu klasu to u praksi znači minimalno 2,5 m dubine 300 dana u godini. Navedene su luke unutarnjih voda te potreba

za njihovom modernizacijom. Luke se moraju prometno povezati s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se ostvarila bolja integracija s gospodarskim zaleđem i stvorili preduvjeti za razvitak intermodalnog prometa. Zatim su navedeni ciljevi u području infrastrukture, te mjere za implementaciju:<sup>31</sup>

- Povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutarnje plovidbe,
- Integracija mreže vodnih putova Republike Hrvatske,
- Tehničko-tehnološka modernizacija luka,
- Integracija luka u logističko-distribucijske lance.

Mjere za implementaciju u području infrastrukture:

- Urediti vodne putove prema zahtjevima međunarodne klasifikacije,
- Otkloniti uska grla na prilazima lukama,
- Realizirati projekt izgradnje kanala Dunav-Sava,
- Riješiti vlasničke odnose na lučkom području kombinacijom otkupa zemljišta, zamjene zemljišta, dugoročnim ugovorima o zakupu zemljišta,
- Uskladiti potrebe investicijskih ulaganja u lučku infrastrukturu i financijske mogućnosti države te sukladno tome investirati u projekte koji imaju prioritet i koji pokazuju bolje ekonomske rezultate iz »cost-benefit« analize,
- Povezati luke s gospodarsko-poduzetničkim zonama,
- Povezati luke s glavnim cestovnim koridorima,
- Integrirati luke u sustav riječnih informacijskih servisa,
- Primjenjivati ekološke standarde prilikom uređenja infrastrukture,
- Definirati program potpore županijama za razvitak riječnog prometa

Brodarstvo, zapošljavanje i edukacija je dio gdje se govori o trgovačkoj floti čiji je kapacitet od 44.000 tona nedovoljan da oposlужuje trenutnu potražnju za prijevozom u i iz hrvatskih riječnih luka. Da bi brodari osigurali konkurentsku poziciju na jedinstvenom europskom tržištu veću pozornost treba posvetiti modernizaciji flote, uvođenjem inovacija u tehnologiju prijevoza te udovoljavanju novim tehničkim standardima. Također je važno uspostaviti instrumente potpore koji će olakšati brodarima integraciju u europsko transportno tržište. Naveden je problem smanjenog interesa za zanimanja u brodarstvu, te nepostojanja specijaliziranih škola za stjecanje osnovnih znanja u unutarnjoj plovidbi. Stvaranje kvalitetnog kadra je dugotrajan proces koji podrazumjeva edukacije i

---

<sup>31</sup> Ibidem

stipendiranje školovanja učenika i osiguravanje stručne prakse na brodovima unutarnje plovidbe.

Sedmi dio Promidžba, napominje važnost stvaranja pozitivnog imidža kao pouzdanog, sigurnog i ekološki prihvatljivog načina prijevoza. Važno je pritom prepoznati hrvatske lučke i broderske tvrtke kao izvozno orijentirane gospodarske subjekte i važnost tranzitne uloge hrvatskih riječnih luka.

Nadalje, u dijelu Administrativna sposobnost navedena je važnost institucija i njihove organizacije za provedbu ovog dokumenta i Europskog akcijskog plana. Lučke kapetanije u Sisku, Slavonskom Brodu, Osijeku i Vukovar imaju ulogu kontrole i nadzora propisa u dijelu sigurnosti plovidbe. Implementacija novih propisa kojima se uređuje nadzor plovidbe i tehnički zahtjevi te certifikacija plovila zahtjevaju uvođenje novih službi. Također je potrebno ojačati inspekcijску službu i integrirati je u okviru lučkih kapetanija.

U Zaključku je navedeno kako je Strategija riječnog prometa prilog Europskog akcijskog plana za riječni promet (NAIADES). Konvencijalni sustav sigurnosti plovidbe ustupa mjesto paneuropskom sustavu kontrole plovidbe i upravljanja prometom koji se temelji na uvođenju RIS-u. Zatim se napominje važnost integracije riječnog prometa u intermodalnu transportnu mrežu kako bi se ojačala njegova uloga na tržištu. Nadalje, provedba ove strategije zahtijeva jačanje administrativnih kapaciteta u državnim tijelima i ustanovama, međutim stvaranje stručnog kadra, posebno brodaraca, dugotrajan je i kontinuirani proces za kojeg je potrebno stvoriti održivi sustav školovanja i specijalističke naobrazbe.



## 6. ZAKLJUČAK

U Europi postoji više od 30 000 kilometara kanala i rijeka kojima se godišnje prevozi oko 500 milijuna tereta. Najčešći teret koji se prevozi jesu metali, industrijska roba, građevinski materijali, rasuti tereti, kontejneri, tereti velikih dimenzija te otpad. Najveći dio prijevoza unutarnjim plovnim putovima koncentriran je na rijeke Rajnu i Dunav, koje sa mnogim manjim rijekama i kanalima čine Europsku mrežu plovnih putova. Njihova međusobna povezanost omogućava vezu i sa drugim vrstama transporta, odnosno pruža mogućnost intermodalnih veza sa željeznicom, cestom te morskim linijama.

Unatoč ekonomskoj i ekološkoj isplativosti, te gustoj i fleksibilnoj mreži, prijevoz unutarnjim plovnim putovima jedan je od najmanje korištenih oblika prijevoza u svijetu. Iako pridonosi razvitku prometnog sustava EU, desetljećima je bio podcijenjen u odnosu prema ostalim granama prijevoza. Posljednjih nekoliko godina počinje se vidjeti pozitivan napredak u ovoj grani prijevoza, što je potaknula liberalizacija tržišta u Europskoj uniji. Veliku ulogu odigrao je i ulazak Mađarske i Slovačke te Rumunjske i Bugarske u Europsku uniju. Ove države imaju vrlo raširenu mrežu plovnih putova te su svojim ulaskom proširile postojeću mrežu EU. Uspjeh unutarnje plovidbe u zadnjih par godina vidljiv je u rastu kontejnerskog prijevoza, a riječne luke iz godine u godinu nude sve bolja logistička rješenja, te sve više preuzimaju ulogu svojevrsnih čvorišta za korisničke nabavne lance. Također, uvođenjem Riječnih informacijskih servisa na unutarnje plovne putove omogućena je pravovremena razmjenjena informacija koja će utjecati na još veću efikasnost i sigurnost riječnog prometa.

Kada se govori o pravnom uređenju prijevoza unutarnjim plovnim putovima EU, uočava se problem višestrukog pravnog okvira, odnosno postojanje više različitih institucija u određivanju zakonodavstva. Europska unija sadrži mnoge konvencije, organizacije i institucije koje određuju zakone o unutarnjoj plovidbi, a najbitnije od njih spomenute su u ovom radu. U njima je istaknuta potreba za uspješnijim razvitkom unutarnje plovidbe na području Europe, te sami pridonose uspostavi ravnoteže ove vrste prijevoza. Navedeni dokumenti doneseni su radi stvaranja uspješnijeg pravnog okvira za ravitak prijevoza unutarnjim plovnim putovima.

Europska komisija najavila je nove mjere čiji je cilj omogućiti bolje iskorištavanje europskih rijeka i kanala za prijevoz tereta. U svojim planovima najavljuje uklanjanje uskih grla te ulaganja u razvoj vještina radne snage. Prednost će se dati unaprjeđenju veza između unutarnjih plovnih putova i cestovnog i željezničkog prometa, a posebna će se

pažnja posvetiti povezivanju morskih i riječnih luka. Također će predložiti načine poboljšanja objekta za utovar i istovar, smanjiti papirologiju, te pružiti potporu za poboljšanje postojeće i izgradnju nove infrastrukture unutarnjih plovni putova.

Ovaj način rada dovest će do boljeg iskorištavanja unutarnjih voda a prijevoznici sektora raspolagat će jasnijim pravnim okvirom, poboljšanim uvjetima poslovanja, te većim mogućnostima korištenja sredstava iz rezervnog fonda sektora. Unutarnji plovni putovi definitivno su veliki potencijal kako za gospodarski razvitak Europske unije tako i za njezine članice individualano. Usklađivanje zakona između zemalja članica, te ulaganja u infrastrukturu jedne su od bitnijih područja kojima se treba posvetiti kada je u pitanju unutarnja plovidba.

# LITERATURA

## Knjige

1. Dadić, I., Smoljić, L.J., Đaković, N.: Organizacija i eksploatacija riječnog prometa, Dio 1, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1994.
2. Čuklić, L., Horvat, L.: Osnove prometnog prava s osnovama prava, 3. prerađeno i dopunjeno izdanje, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1995.
3. Kaštela, S., Horvat, L.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008.
4. Grabovac, I.: Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Slobodna Dalmacija, Split, 2003.
5. Horvat, L.: Pravo unutarnje plovidbe, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003.
6. Marin, J., et al.: Europsko prometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011.

## Članci

1. Horvat, I.; upravljanje otpadom koji nastaje na plovilima u unutarnjoj plovidbi, Pomorski zbornik 47-48, Lučka uprava Vukovar, Vukovar, 47-48, travanj 2014, 191-204.
2. Matković, B., et al.: Značenje prometa na unutarnjim plovnim putovima za integraciju Hrvatske u europske prometne tokove, Suvremeni promet, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, 24, 1-2, 2004, 106-109.
3. Ostojić, M.: Mreža plovnih rijeka Europe i transkontinentski plovni put Rajna-Majna- Dunav, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 47, 1-2, 2000, 35-42.

## Ostali izvori

1. Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, CMNI, PPP god. 42 (2003) 157.
2. Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja, Narodne Novine, 16/98
3. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari na unutarnjim plovnim putovima (ADN), Narodne Novine, dodatak Međunarodni ugovori 13/2008

4. Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, Narodne novine, dodatak Međunarodni ugovori 13/98
5. Okvirni sporazum o slivu rijeke Save, Narodne novine, 14/03
6. Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.) „Narodne novine, br 65/08“
7. Ugovor o funkcioniranju Europske unije, čl 90-100, UFEU

#### **Internet izvori**

1. Priručnik za unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj, Zagreb, prosinac 2006., online: <http://www.crup.hr/crup.hr/files/Prirucnik.pdf> (20.06.2014.)
2. <http://1.bp.blogspot.com/--kclu1AffsU/UaT8xzL2HRI/AAAAAAAAACGo/RR-Wte8PdFY/s1600/MapWaterwaysEurope-1.jpg> (21.06.2014)
3. <http://www.gradimo.hr/blobs/1ace7260-9c71-4d07-b84d-dbe216e49778.jpg> (21.06.2014)
4. Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009-2016 godine.), online: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/srednjorocni%20%20plan.pdf> (23.06.2014.)
5. [http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents\\_publications/strategies/strategy\\_on\\_implementation\\_of\\_the\\_fasrb/strategy\\_on\\_implementation\\_of\\_the\\_fasrb\\_final\\_bih\\_bosanski.pdf](http://www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents_publications/strategies/strategy_on_implementation_of_the_fasrb/strategy_on_implementation_of_the_fasrb_final_bih_bosanski.pdf) (15.07.2014)
6. Priručnik o okvirnoj direktivi o vodama Europske unije, online: [http://s3-eu-west1.amazonaws.com/zelenaakcija.production/zelena\\_akcija/document\\_translations/832/doc\\_files/original/Direktiva\\_o\\_vodama\\_web.pdf?1334603838](http://s3-eu-west1.amazonaws.com/zelenaakcija.production/zelena_akcija/document_translations/832/doc_files/original/Direktiva_o_vodama_web.pdf?1334603838) (25.07.2014.)
7. <http://www.entereurope.hr/page.aspx?PageID=94> (08.09.2014.)

# POPIS ILUSTRACIJA

## Popis tablica

Tablica 1. Osnovni podatci o slivu rijeke Save

Tablica 2. Hrvatski vodni putovi uvršteni u mrežu europskih vodnih putova po AGN

## Popis slika

Slika 1: Unutrašnji plovni putovi Europe

Slika 2: Glavni koridori europskih plovni putova

Slika 3: Klasifikacija plovni putova u regiji rijeke Rajne gdje europska unutarnja plovidba uključuje oko 90 % cjelokupnog obujma prometa.

Slika 4: Kontejnersko plovilo klase Jowi

## Popis shema

Shema 1: Vrste otpada koji nastaje u unutarnjoj plovidbi

Shema 2: Problemsko stablo

Shema 3: Ciljevi i aktivnosti za intermodalnost riječnog prometa