

SAOBRAĆAJ UNUTRAŠNjim VODENIM PUTEVIMA: POTENCIJAL ZA RAZVOJ SRBIJE

REZIME: Ovaj rad predstavlja pokušaj da se skrene pažnja na postojanje, ali neiskorišćenost značajnih potencijala Republike Srbije kada je u pitanju saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima. S tim ciljem, nakon preciznog ukazivanja na suštinske pojmove i značaj saobraćajnog prava uopšte, detaljnije se obrazlaže koje su to prednosti saobraćaja unutrašnjim vodenim putevima i zašto on u savremenim uslovima predstavlja značajan činioc razvoja privrede. U centru interesovanja je trenutna situacija i postojeća pravna regulativa u Republici Srbiji u kojoj, godinama unazad, ili bolje reći decenijama, ne postoji ozbiljan napor da se nešto učini po pitanju iskorišćavanja rečnih plovinih puteva, kao najznačajnijeg segmenta saobraćaja unutrašnjim vodenim putevima. Svetlu tačku trenutno predstavlja Master plan za razvoj saobraćaja na Dunavu, sačinjen od strane Evropske agencije za rekonstrukciju, koji je već delimično sproveden. U drugom delu rada, naglasak je stavljen na pravno regulisanje plovidbe na Dunavu i Savi, uz kritički stav i o jednom i o drugom. Režim plovidbe Dunavom uređen je Konvencijom o režimu plovidbe na Dunavu koja je posle više od pola veka sasvim spremna za menjanje i prilagođavanje promenjenoj situaciji u savremenoj Evropi, dok je regulisanje plovidbe Savom tek u začetku, ali sa pozitivnim tendencijama. U završnoj misli, ukazuje se na još neke ideje o potencijalnim rečnim tokovima i daljem povezivanju postojećih, čija je realizacija, naročito u uslovima savremene privrede, neizbežna, nadamo se u skorijoj budućnosti.

Ključne reči: saobraćaj, unutrašnja plovidba, Dunavska komisija, reka Dunav, reka Sava

Značaj saobraćajnog prava i saobraćaja

Saobraćaj predstavlja delatnost od posebnog društvenog interesa za svaku državu ponaosob ali i za procese regionalnog i svetskog povezivanja nacionalnih privreda, i time uslovljenog napretka i razvoja u proizvodnim i uslužnim delatnostima zemalja. Značaj saobraćaja za privredu jedne zemlje doveo je do stvaranja posebne grane prava koja se izdvojila iz okvira privrednog prava i međunarodnog privrednog prava i danas egzistira kao samostalna grana prava, omogućujući da se sve značajnijim pravnim pravilima kojima se regulišu društveno-ekonomski odnosi u saobraćaju posveti prava mera pažnje. Saobraćajno pravo je mlada grana prava i nosi niz teorijskih nesuglasica i različitih shva-

* Doktor pravnih nauka, red. profesor na Ekonomskom fakultetu u Subotici i Pravnom fakultetu za obrazovanje diplomiranih pravnika za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu.

** Magistar Pravnih nauka na Pravnom fakultetu za obrazovanje diplomiranih pravnika za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu.

tanja po pitanju normi koje bi ulazile u predmet saobraćajnog prava. Međutim, društveno-ekonomska nužnost postojanja ove grane prava i praktični zahtevi u pogledu ostvarivanja doprinosa saobraćajnoj regulativi, ostavljaju po strani ove nesuglasice. Kao rezultat imamo granu prava u kojoj je, mnogo više nego u drugim, apstraktnijim granama prava, izražena jedinstvenost društveno-ekonomskih i pravnih odnosa i direktan uticaj njenih normi na realne društvene, privredne i pravne odnose.¹

Zahtevi savremene privrede, naročito onog njenog dela koji se naziva transportnom industrijom, koji se odnose na ekonomičnost, brzinu i sigurnost uticali su, u najvećoj meri na potrebe specijalizacije i stvaranja novih grana prava, čiji je rezultat saobraćajno pravo. Čak već sada možemo uočiti i korak dalje u cilju iznalaženja optimalnih rešenja za različite vidove i vrste prevoza, a to je postepeno izdvajanje novih grana prava i iz oblasti saobraćajnog prava: pomorsko pravo, železničko pravo, vazduhoplovno pravo, rečno pravo itd.

Ne bi trebalo zanemariti potrebu da se, i pored nastajanja ovog niza novih grana prava, posveti adekvatna pažnja formulisanju teorije saobraćajnog prava u okvirima opšte teorije prava kako bi se izbegla potencijalna opasnost od rascepanosti pravnih normi saobraćajnog prava i gubljenja iz perspektive prethodno spomenute jedinstvenosti društveno-ekonomskih i pravnih odnosa u saobraćaju. Zahtevima jedinstvenosti i specijalizacije bi trebalo posvetiti podjednaku pažnju i uspostaviti funkcionalnu ravnotežu među njima.

U savremenom društvu ne može se zamisliti funkcionisanje nijednog njegovog dela bez saobraćaja. Gotovo svaka privredna i društvena delatnost oslanja se na saobraćaj i njegovo efikasno i funkcionalno korišćenje i uređivanje. Iz istorijske perspektive posmatrano, potreba za prevozom ljudi i dobara potiče još iz prvobitnih oblika društvenih zajednica i čini saobraćaj jednom od najstarijih ljudskih delatnosti. Čitave civilizacije nastajale su i razvijale se upravo oslanjajući se na saobraćajnu delatnost i važne saobraćajne puteve kao osnovu za razvoj celokupne privrede, povezivanje značajnih privrednih regiona, razmenu, kako ekonomskih, tako i kulturnih dobara, pa čak i kao osnovu za širenje političkih i socijalnih uticaja. Međutim, i za razvoj saobraćaja, kao i za ostale delatnosti koje se oslanjaju na razvoj tehnike i tehnologije, presudan je bio XIX vek i tehnička revolucija koja je potrebe za saobraćajem podigla do ogromnih razmera.²

Sušтина saobraćajne delatnosti svodi se na povezivanje sirovinskih i proizvodnih centara sa mestima potrošnje proizvodnih dobara. Kao takva, saobraćajna delatnost utiče na razvoj svih drugih privrednih grana. S jedne strane, postoji direktna korist od tranzita preko jedne zemlje u vidu saobraćajnih, lučkih, špediterskih i drugih usluga dok se, s druge strane, uticaj tranzita proteže i na druge proizvodne i uslužne delatnosti.³

Saobraćaj unutrašnjim vodenim putevima: Pojam, značaj, prednosti i nedostaci

Prednosti saobraćaja u unutrašnjoj plovidbi su velike i mahom neiskorišćene. Unutrašnja plovidba obuhvata rečni, jezerski i kanalski saobraćaj, mada je još uvek rečni saobraćaj dominantan, jer još uvek ima najveći privredni značaj. U nekim zemljama, saobraćajni putevi preko jezera imaju veliki značaj, kao što je to, na primer, slučaj sa SAD, Švajcarskom, nekim zemljama Afrike i Azije.⁴ Što se kanalskog saobraćaja tiče, iskorišće-

¹ Carić, S. i sar., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.

² Carić, S. i sar., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.

³ Isto, str. 16.

⁴ Isto, str. 238.

nost ove vrste saobraćaja usko je povezana sa mrežom prirodnih plovnih puteva, jer omogućuje bolje iskorišćavanje i povezanost rečnog saobraćaja. Ako pogledamo stvari iz istorijske perspektive, građenje kanala ima prilično dug istorijat i veliki značaj u gotovo svim starim civilizacijama: Kini, Egiptu, starom Rimu...⁵ Iako je izgradnja kanala ogroman investicioni poduhvat i nosi sa sobom velike finansijske izdatke, u isto vreme do te mere unapređuje celokupni sistem rečnih plovnih puteva da korist uvek prevazilazi troškove.

Značaj rečnog saobraćaja je dominantan do te mere da se često taj naziv koristi za označavanje celokupnog saobraćaja unutrašnjim plovnim putevima. U našoj zemlji u stručnoj literaturi se često upotrebljava izraz rečna plovidba kao zamena za unutrašnju plovidbu. Čak i u nekim stranim pravima, kao što je francusko i belgijsko, imamo ovakve zamene naziva za različite pojmove. U ovim pravima se, na primer, koristi izraz „droit fluvijal“ koji bi na našem jeziku imao značenje rečno pravo.⁶

Iako se rečni saobraćaj odvija na rečnim plovim putevima, ova vrsta saobraćaja spada u kopnene vidove transporta što povlači za sobom potrebu da se ustanove prednosti i nedostaci u odnosu na druge vrste kopnenog transporta. Jedan od osnovnih zahteva savremenog saobraćaja je i zahtev ekonomičnosti. To znači da se teži ostvarivanju transporta na što jeftiniji način, uzimajući u obzir činjenicu da visina transportnih troškova direktno utiče na konkurentnu poziciju pojedinih transportera u vidu visine cene koštanja pojedinog proizvoda na konkretnom tržištu. Rečni saobraćaj udovoljava zahtevu ekonomičnosti jer su cene prevoza u rečnom saobraćaju i do 15% niže u odnosu na, npr. železnički saobraćaj. S druge strane, ekonomičnost rečnog prevoza robe dolazi do izražaja i usled mogućnosti prevoza velikih količina različite vrste robe odjednom, naročito kada je u pitanju roba male vrednosti u odnosu na količinu iste. Pa je tako prevoz rečnim putevima mnogo pogodniji za transport nafte, žita, uglja, peska, kamena itd. Treći način ispoljavanja ekonomičnosti ogleda se u relativno lakoj mogućnosti kombinovanja sa nekim drugim vrstama transporta, kao na primer, sa pomorskim transportom. U tim situacijama, ne mora dolaziti do pretovara robe iz jednog u drugo prevozno sredstvo, što smanjuje troškove oko sporednih usluga uz prevoz robe kao što su troškovi oko pretovara, međuskladištenja i tome slično.

S druge strane, mogućnost maksimalnog iskorišćavanja prednosti rečnog saobraćaja ograničena je, ili bolje reći, određena je prirodnim karakteristikama reka i klimatskim osobinama područja kroz koje ta reka protiče. To se, ujedno, ističe kao glavni nedostatak i služi kao jedno od glavnih objašnjenja neujednačenosti u pogledu iskorišćenosti ove vrste saobraćaja. Na rekama koje, usled geografskih odlika područja kroz koje prolaze, imaju velike oscilacije u vodostaju, veliki broj meandara ili su u značajnom delu zimskog perioda zaleđene, saobraćaj se mnogo teže odvija a kontinuitet i pouzdanost se dovode u pitanje, što je bitna stavka za svakog transportera kao i za sve ostale učesnike u procesu prevoza robe. Međutim, u savremenim uslovima stalnog napretka tehnologije i korišćenja kvalitetnih tehničkih i tehnoloških rešenja, mnoge od prirodnih nepogodnosti se uspešno prevazilaze, kao što su „odsecanje“ meandara, produbljivanje rečnog korita, širenje i čišćenje delti reka, proširivanje plovnog kanala i tako dalje. Doduše, takve intervencije imaju svoje granice jer se svakim oblikom intervencije značajno utiče, uglavnom negativno, na ekosistem konkretne reke.⁷

Na iskorišćenost reka, u smislu transporta, značajno utiče i privredna razvijenost područja kroz koje ta reka protiče. Kao najpoznatiji i najviše istican primer za ilustraci-

⁵ Isto, str. 233.

⁶ Carić, S. i sar., *Međunarodno privredno pravo*, Novi Sad, 2000.

⁷ „Dunav i mi“, publikacija Foruma za zaštitu životne sredine Dunava, 2006, DEF.

ju ove činjenice, uvek se spominje reka Amazon. U pitanju je najveća plovna reka na svetu sa 4.300 km plovne dužine i 44.100 km plovne mreže, zajedno sa pritokama, pa ipak, intezitet saobraćaja na ovoj reci je slab jer je u pitanju privredno izuzetno nerazvijeno područje. Sličan primer imamo i u Evropi. Rajna je reka čija je dužina plovnog puta za gotovo 2000 km kraća od plovnog puta Dunava, ali ima mnogo veći privredni značaj i godišnji promet na Rajni je i do četiri puta veći od onog na Dunavu. Uzrok tome je pro-ticanje Rajne kroz najrazvijenije privredne oblasti u Evropi.⁸

Iskorišćenost i pravno regulisanje rečnog saobraćaja u Srbiji

U Srbiji postoji ogroman neiskorišćen potencijal kada je u pitanju transport rečnim plovidbenim putevima. Na raspolaganju stoje rečni plovni putevi u dužini od 1771 km. Plovni put Dunava iznosi čak 33,5 % od te dužine. Regulisanje plovidbe Dunavom započeto je još u XVII veku, zbog značaja koji ova reka ima kao najveća međunarodna reka u Evropi. Njen značaj porastao je naročito izgradnjom kanala Rajna-Majna-Dunav, koji je završen 1981. godine. Ova mreža plovnih puteva pokriva neke od najznačajnijih privrednih područja u Evropi. Uz to, izgradnja kanala Dunav-Tisa-Dunav, predstavlja poseban značaj za našu državu jer obezbeđuje novih 700 km unutrašnje plovne mreže. Uzi-majući u obzir činjenicu da gravitaciono područje rečnog saobraćaja iznosi 200 km u prečniku, rečni saobraćaj kod nas bi mogao da opslužuje čak 2/3 teritorije zemlje, sa svim prednostima koje sa sobom nosi korišćenje najjeftinijeg oblika transporta. Međutim, i po-red jasnih podataka i nesumnjivih prednosti, rečni saobraćaj u našoj zemlji nije dovoljno razvijen. Na to jasno ukazuje podatak da je rečni saobraćaj, u ukupnom obimu prevoza 1939. godine učestvovao sa 30%, a da je danas taj procenat pao na tek 16%.⁹ Takođe, Sr-bija ima veliku mrežu plovnih puteva i to ne samo kanalima, kao što je u većini evrop-skih zemalja, već rekama koje mogu da prime do 3.000 tona brodskog prevoza (Sava) pa čak i do 5.000 tona koje može da primi reka Dunav.

Dobro geografsko zaleđe, rečni i kanalski putevi i izlaz na more pružaju velike mo-gućnosti za razvoj kontejnerskog transporta, ali, zasad, sve te pogodnosti nisu ni pribli-žno iskorišćene. Brodski rečni prevoz je najrentabilniji način transporta robe, ali stanje rečne trgovačke flote u Srbiji nije nimalo zadovoljavajuće. Prosečna starost plovila je 33 godine, a starost brodova pod zastavama Evropske unije je šest godina.

Zbog značajnih prednosti u svetu se sve više koristi prevoz automobila brodovima. Tako, na primer, ukupna nemačka produkcija automobila koja je namenjena Crnogorskom basenu i Bliskom istoku, prevozi se Dunavom, ili, prevoz robe iz pravca bugarskih destina-cija prema Zapadnoj Evropi ide kombinovano. Ovi brodovi putuju dva dana na navedenim relacijama, a ako bi putovali autoputem onda bi im trebalo minimum tri dana, sve to uveća-no taksama koje se plaćaju u zemljama kroz koje prolaze i drugim putnim troškovima koji prate ovakav vid transporta. Korišćenje rečnog prevoza ima svoje velike prednosti tako da je robna razmena između država koje se "naslanjaju" na Dunav vrlo intezivna. Mađarska, Rumunija i Ukrajina imaju najjači saldo prevezene robe. U Srbiji je flota zapostavljena, iz-ostale su kreditne linije za njenu revitalizaciju, pa se zato moraju doneti odluke da deo flo-te ide u staro gvožđe. Sve luke beleže izuzetno visoki pad izvoza. Samo luka Prahovo je za deset puta smanjila obim poslovanja. Slično je s lukama u Beogradu i Novom Sadu.¹⁰

⁸ Carić, S. i sar., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.

⁹ Isto, str. 235.

¹⁰ Kovačević, N., „Beograd na raskršću koridora 7 i 10“, *Politika* - Ekonometar, 04. 05. 2005; strana 4.

Srbija raspolaže velikom mrežom plovnih puteva, čiju okosnicu čini Dunav koji bi trebalo da postane opšte međunarodno prirodno dobro i još značajniji rečni plovni tok sa ciljem da se rastereti drumski i železnički saobraćaj. Da bi se to ostvarilo, potrebno je da država više ulaže u razvoj infrastrukture rečnog saobraćaja. U tom smislu, učinjeni su određeni koraci u poslednjih par godina u okviru opšte atmosfere uključivanja u evropske integracije. Naime, 2005. godine, održana je Peta dunavska poslovna konferencija, koja je okupila više od 400 učesnika iz podunavskih zemalja. Kao najvažniji dokument Pete konferencije, Evropska agencija za rekonstrukciju predstavila je Master plan, kao skup sistematizovanih mogućnosti i namera za razvoj saobraćaja na plovnom putu Dunava kroz našu zemlju. Prema procenama iznetim u Master planu, saobraćaj do 2025. godine trebalo bi da se učetvorostruči i da se veliki deo transporta premesti na rečne puteve. Jedan od važnih segmenata te strategije je razvoj rečnog saobraćaja koji treba da ponudi pouzdaniji, bezbedniji i efikasniji prevoz putnika i robe. Cilj je, između ostalog da se posebna pažnja usmeri na saradnju na reci, održi transport i strategiju razvoja luka i marina. Takođe, efikasnije korišćenje plovno put Dunava zahtevaće izgradnju novih mostova, modernizaciju međunarodnih luka, čišćenje rečnog dna i uređenje obala. Master plan kao generalna studija izvodljivosti za ukupnu mrežu plovnih puteva, koja je izrađena po metodologiji i pravilima projektovanja Evropske unije sastoji se iz tri dela. Prvi se odnosi na brzo uspostavljanje nesmetane plovidbe i on je praktično realizovan uklanjanjem pontonskog mosta u oktobru 2005. godine. Problem bezbednoj plovidbi kod Novog Sada još predstavlja privremeni drumsko-železnički most, koji je dosta rizičan, jer gabaritima ne zadovoljava uslove kategorije vodotoka koju Dunav treba da ima prema klasifikaciji evropske mreže plovnih puteva.

Drugi deo Master plana odnosi se na rehabilitaciju i unapređenje plovnih puteva do 2025. godine. Kao radovi koje treba završiti u kratkom roku nametnuli su se remont brodskih prevodnica na Đerdapu I i II, kao i uklanjanje svih „uskih gla”. Ovi projekti zahtevaju i najveća ulaganja na Dunavu. Treći zadatak je investiranje u izgradnju i razvoj luka na Dunavu. Zbog dugotrajne sprečenosti normalne plovidbe unutrašnjim plovnim putevima Srbije razvijeni su alternativni pravci, tako da je iskorišćenost lučkih kapaciteta u 2005. godini iznosila jedva 40 odsto. S obzirom na to da je u Evropi prisutna tendencija razvoja multimodalnog saobraćaja neophodno je izgraditi adekvatne terminale za povezivanje različitih vidova transporta.¹¹

Sliv Dunava, kao najveće plovne reke u Evropi, zahvata jednu desetinu evropskog kontinenta povezujući deset zemalja, odnosno oko 500 miliona ljudi. Dunav je saobraćajnica kojom se sever Evrope najlakše povezuje sa jugom kontinenta ali i sa zemljama Bliskog i Dalekog istoka, jedina velika međunarodna reka koja je plovna na više od 85% svog toka. Tok Dunava vodi od veoma razvijenih industrijskih regiona u Nemačkoj i srednjoj Evropi do istočnoevropskih zemalja sa privredama u tranziciji, koje se u trgovinskoj razmeni sve više vezuju za razvijeni Zapad. Budući da je za sve zemlje kroz koje protiče, Dunav izuzetno važna saobraćajnica razumljiv je njegov geostrateški značaj i razlog zašto se u dokumentima Evropske unije pojavljuje još i kao Evropski koridor 7. Koridor 7 obuhvata evropski vodni sistem Rajna - Majna - Dunav sa osnovom u Dunavu od oko 600 kilometara njegove obale, a obuhvata i plovni deo Save, povezujući obale Atlantika i Crnog mora, i predstavlja transferzalu od ogromnog značaja za evropski transport robe. Geostrateški položaj naše zemlje dobija na značaju ako uzmemo u obzir

¹¹ Korica Vukajlović, B., „Zapostavljeni neprocenjivi resursi“, *Ekonomist*, 30. 10. 2006; strana 26.

i činjenicu da se u našoj zemlji, na mostu kod Beške na Dunavu, ukrštaju dva najznačajnija evropska koridora, koridori 7 i 10 (železničko-drumski). Upravo zbog toga, mnogi autori ističu kako, usled nedovoljne iskorišćenosti kapaciteta koje Srbija ima u prirodnom bogatstvu, geografskom položaju i privrednom potencijalu, svakodnevno niz Dunav otiču milioni evra, dragocenih za našu zemlju.¹²

Zbog značaja Dunava za transport robe i umešanosti interesa velikog broja evropskih država, sa pokušajima pravnog regulisanja plovidbe Dunavom počelo se rano. Međunarodno pravno regulisanje plovidbe na Dunavu počelo je još u drugoj polovini XVII veka, u pregovorima Austrije i Turske. Kontrolu plovidbe Dunavom čak i van svoje teritorije dobila je Austro-Ugarska. Zapravo, Austrija je imala faktički monopol nad plovidbom Dunavom sve do Prvog svetskog rata. U septembru 1739. godine dozvoljena je plovidba celim tokom reke "bez obzira na državnu granicu". Pariskim ugovorom iz 1856. godine bile su formirane dve dunavske komisije: Evropska i Obalska i utvrđen je princip slobodne plovidbe na Dunavu za trgovačke brodove, kako za pribrežne tako i za nepribrežne države. Evropska komisija, koja je trebalo da bude privremena, postojala je sve do Drugog svetskog rata i njena uloga je prvobitno trebalo da bude pročišćavanje ušća Dunava da bi se olakšala plovidba, dok je Obalska komisija trebalo da bude nadležna za ostali deo Dunava. Posle Prvog svetskog rata, 1921. godine, donet je Statut Dunava, značajan jer se njime garantovala sloboda plovidbe Dunavom brodovima svih zastava od Ulma do ušća.¹³

Sledeći značajan korak je Beogradska konferencija, održana 1948. godine, kada je osnovana Dunavska komisija koja se sastojala od pribrežnih država i doneta Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu. Konvencija je podeljena u pet glava: Opšte odredbe, kojima se utvrđuje obim primene Konvencije, Organizacione odredbe, u kojima se utvrđuje sastav i nadležnost Dunavske komisije i specijalnih rečnih administracija, zatim, treća glava Režim plovidbe, četvrta Način pokrivanja rashoda za osiguranje plovidbe i, na kraju, Završne odredbe. Član 1. Dunavske konvencije glasi: "Plovidba Dunavom će biti slobodna i otvorena za pojedince, trgovačke brodove i robu svih zemalja na bazi jednakosti u pogledu lučkih i plovidbenih taksi i uslova trgovačke plovidbe". Striktno poštovanje ove odredbe ogleda se u činjenici da svake godine prosečno 5.000 brodova pod različitim zastavama prođe kroz kanal Sulina. Osim brodova podunavskih zemalja, plovila pod zastavom Poljske, Grčke, Turske, Kipra, Libana, Liberije, Albanije, Sirije, Španije, Danske, Indije, Singapura, Kine, Paname i drugih zemalja se tu često viđaju.

Dunavska Komisija je, prema slovu Konvencije, nadležna da:

- a) se brine o sprovođenju odredaba ove Konvencije;
- b) na osnovu predloga i projekata, koje podnose podunavske države i posebne rečne Administracije (čl. 20. i čl. 21.), napravi opšti plan velikih radova koji su u interesu plovidbe te da odredi opšti predračun troškova za te radove,
- c) obavlja radove u slučajevima predviđenim čl. 4.;
- d) daje savete i preporuke podunavskim državama u pogledu obavljanja radova predviđenih stavom (b) ovog člana, vodeći pri tome računa o tehničkim i državnim interesima, planovima i mogućnostima odnosnih država;
- e) daje savete i preporuke posebnim rečnim Administracijama (čl. 20. i 21.) i razmenjuje informacije s tim Administracijama;

¹² Malešević, M., „Rekama otiču milioni evra“, www.plovput.co.yu/www.plovput.co.yu

¹³ Carić, S. i sar., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.

- f) na celom plovnom putu Dunava uspostaviti ujednačen sistem održavanja plovnih puteva i utvrdi, vodeći računa o posebnim uslovima svakog pojedinog sektora, osnovne odredbe o plovidbi na Dunavu uključujući i odredbe o upravljanju plovidbom;
- g) ujednačava pravila rečne sigurnosti;
- h) koordinira rad hidrometeoroloških delatnosti na Dunavu, te izdaje jedinstveni hidrološki bilten i hidrološka predviđanja za duže i kraće razdoblje, koja se odnose na Dunav;
- i) prikuplja statističke podatke koji se odnose na plovidbu Dunavom, ukoliko se radi o pitanjima koja su u nadležnosti Komisije;
- j) objavljuje za potrebe plovidbe priručnike, prometne karte, plovidbene karte i atlase;
- k) priprema i odobrava proračun Komisije i odrediti plaćanje taksa predviđenih u čl.10.

Komisija iz svojih redova bira predsednika, podpredsednika i sekretara na period od tri godine. Trenutno, predsednik je iz naše zemlje (Milovan Božinović), izabran za period od 2005-2008.

Beogradska konvencija je veoma značajna za međunarodni režim plovidbe Dunavom. Međutim, ona je doneta u okviru političkih, društvenih i ekonomskih okolnosti od pre više od pola veka. Prilike su se do te mere promenile da danas neke od odredaba Konvencije čak sputavaju realizovanje novih planova za unapređenje plovidbe Dunavom. Takve odredbe tiču se, na primer nemogućnosti da se naplati korišćenje prevoznica, čije održavanje i remontovanje zahteva ogromna sredstva koja Srbija nema, a u pitanju je problem koji se ne tiče isključivo Srbije već svih država u Evropi. Iz razloga sličnih ovom, sve više se čuju zahtevi za izmenama i poboljšanjima koji se u skoroj budućnosti moraju preduzeti ne samo po pitanju odredaba Konvencije, već i celokupnog rada i uloge Dunavske komisije.

Pored Beogradske konvencije, od posebnog značaja za međunarodni režim plovidbe Dunavom je Bratislavski sporazum sklopljen 1955. godine. On sadrži: sporazum o opštim uslovima prevoza u robnom saobraćaju, sporazum o jedinstvenim tarifama i sporazum o remorkaži, ispomoći kod havarije i agentiranju. Članovi Sporazuma su međunarodna dunavska brodarstva. Njegov osnovni značaj ogleda se u tome da su u njemu predviđena pravila kojima se regulišu poslovni odnosi u međunarodnom saobraćaju Dunavom, tako da, u pravnom smislu, predstavlja opšte uslove poslovanja.¹⁴

Još jedan međunarodni dokumenat u ovoj oblasti je izuzetno značajan, a to je Konvencija o ugovoru o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi (CMNI). Ovom Konvencijom unifikovana je materija o prevozu robe u unutrašnjoj plovidbi. Doneta je na Diplomatskoj konferenciji u Budimpešti 2000. godine, koja je organizovana na inicijativu Centralne komisije za navigaciju Rajnom, Dunavske komisije i Ekonomske komisije UN za Evropu. Treba istaći da ne postoje značajne razlike u rešenjima između ove Konvencije i našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine.¹⁵

Iako se pretežni značaj za razvoj unutrašnje plovidbe pridaje Dunavu, ne bi trebalo izostaviti ni značaj koji za našu zemlju ima reka Sava. Regulisanje plovidbe Savom nema tako dug i buran istorijat kao što je to slučaj sa dunavskom plovidbom, ali ne tre-

¹⁴ Carić, S. i sar., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.

¹⁵ Isto, str. 237.

ba izgubiti iz vida da se i u tom pravcu rešavaju određena pitanja koja će svakako biti od značaja za našu zemlju u budućnosti.

Međunarodna komisija za sliv reke Save – Savska komisija osnovana je na osnovu Okvirnog sporazuma o slivu reke Save koji su potpisale priobrežne zemlje (Republika Slovenija, Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina i tadašnja Savezna Republika Jugoslavija, 2002. godine), nakon uspešno okončanih pregovora vođenih pod pokroviteljstvom Pakta o stabilnosti za jugoistočnu Evropu. Sporazum je stupio na snagu 29. decembra 2004. godine nakon proteka roka od 30 dana od kada je depozitar Sporazuma, Republika Slovenija, obavestila zemlje potpisnice o prispeću i poslednjeg obaveštenja o sprovedenoj ratifikaciji zemalja potpisnica. Međunarodna komisija održala je konstitutivnu sednicu 27–29. jun 2005. godine.

Međunarodna komisija se osniva sa ciljem sprovođenja Okvirnog sporazuma čime se realizuju zajednički dogovoreni ciljevi:

- uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe rekom Savom i njenim plovnim pritokama;
- uspostavljanje održivog upravljanja vodama;
- preduzimanje mera za sprečavanje ili ograničavanje opasnosti, kao i uklanjanje štetnih posledica nastalih usled poplava, leda, suša i nezgoda koje uključuju supstance opasne za vode.

Sporazumom su definisana i opšta načela postupanja stranaka koje će sarađivati na osnovu suverene jednakosti, teritorijalnog integriteta, uzajamne dobrobiti i dobre volje poštujući uzajamno nacionalne zakone, institucije i organizacije te delujući u skladu s Evropskom direktivom 2000/60/EC Parlamenta i veća EU od 23. oktobra 2000. (Okvirna direktiva EU o vodama).

Sporazumom je predviđena saradnja i razmena podataka među strankama u vezi s vodnim režimom reke Save, režimom plovidbe, propisima, organizacijskim strukturama i u administrativnoj i tehničkoj praksi. Predviđa se i neophodna je saradnja sa međunarodnim organizacijama (Međunarodnom komisijom za zaštitu reke Dunav – ICPDR, Dunavskom komisijom, Ekonomskom komisijom za Evropu ujedinjenih naroda UN/ECE, i institucijama Evropske unije). U postupanju stranaka primenjivat će se princip razumnog i pravičnog korišćenja udela vodnih resursa sliva reke Save. Sporazumno će se regulisati sva pitanja sprovođenje mera u cilju osiguranja jedinstva vodnog režima i uklanjanja ili smanjenja prekograničnih uticaja na vode drugih stranaka, čiji uzrok može biti obavljanje privredne i druge delatnosti. Plovidba rekom Savom, identično kako reguliše i Konvencija o režimu plovidbe Dunavom za reku Dunav, jeste slobodna za trgovačke brodove svih država. Trgovački brodovi imaju pravo slobodnog ulaza u luke na plovnom putu reke Save od Siska do ušća u Dunav i na svim plovnim delovima pritoka reke Save radi utovara ili istovara i drugih srodnih radnji uz uslov poštovanja nacionalnih propisa strane na čijoj se teritoriji luka nalazi. Svaka strana će preduzimati mere za održavanje plovnih puteva na svojoj teritoriji u plovnom stanju kao i preduzimati mere radi poboljšanja uslova plovidbe, i neće sprečavati ili stvarati prepreke za plovidbu.

Strane će izraditi zajedničke planove upravljanja vodenim resursima na predlog Međunarodne komisije za sliv reke Save.

Međunarodna komisija za sliv reke Save – Savska komisija je međunarodna organizacija koja ima međunarodnu pravnu sposobnost potrebnu za obavljanje svojih funkcija u svrhu realizacije Okvirnog sporazuma. Savsku komisiju čine predstavnici strana imenovani od Vlada strana i to po jedan član i zamenik člana. U skladu sa Statutom članovi Savske komisije sastaju se najmanje jednom godišnje.

Funkcije Savske komisije su:

- donošenje odluka u cilju osiguranja sigurnosti plovidbe, odluka o uslovima finansiranja izgradnje plovnih puteva i njihovom održavanju, odluka o svom radu, proračunu i postupcima;
- davanje preporuka o svim drugim pitanjima u svezi sa sprovođenjem Okvirnog sporazuma.

Savska komisija biće finansirana sredstvima redovnog godišnjeg doprinosa strana i sredstvima iz drugih izvora.

Dugoročni učinci koji će se ostvariti radom Savske komisije i primenom Okvirnog sporazuma o slivu reke Save uzimajući u obzir da je reka Sava deo Dunavskog sliva, biće uspostavljanje međunarodnog pravnog režima primenom instrumenata međunarodnog rečnog prava, međunarodnog prava o plovidbi, međunarodnog prava o zaštiti okoline, kao i propisa Evropske unije koji se primenjuju na vodne resurse reke Dunav i na odgovarajući će se način implementirati i na područje sliva reke Save.¹⁶

Zaključak

Stoji činjenica da trenutno u našoj zemlji postoji niz značajnih resursa koji nisu dovoljno iskorišćeni. Jasno je, takođe, da ulaganja u velike investicione projekte zahtevaju ogromna finansijska sredstva. Međutim, očigledno je da se nazire početak neke akcije u pravcu ostvarivanja programa i planova, ideja koje samo čekaju na svoju realizaciju. U našoj zemlji postoje potencijali, bar kad je u pitanju saobraćaj u unutrašnjoj plovidbi, koji se ne iscrpljuju samo regulisanjem i korišćenjem Dunava i Save. Ne bi trebalo izostaviti ni Tisu koja je, takođe, međunarodna reka, čijem bi slivu trebalo posvetiti pažnju. U prilog tome u poslednje vreme čuje se sve više glasova u tom pravcu. Takođe, za Srbiju, Rumuniju, Mađarsku, Bugarsku i Slovačku ogroman značaj mogao bi imati kanal Dunav-Odra-Laba, kojim bi ovaj region dobio na značaju usled skraćivanja postojećih plovnih deonica. Srbija bi mogla biti zainteresovana i za izgradnju plovnog puta Dunav-Morava-Vardar-Egejsko more, kojim bi se skratio put do Sredozemlja za više od hiljadu kilometara. Ovim kanalom bi se povezao i produžio postojeći kanal Rajna-Majna-Dunav, što je ogromna prednost. Upravo zbog svega ovoga treba očekivati veći značaj saobraćaja unutrašnje plovidbe u skoroj budućnosti, s nadom da će mogućnosti biti prepoznate i iskorišćene na pravi način.

PhD Miroslav Vitez, MSc Vuk Raičević

Inland water transport: a potential for development of Serbia

A b s t r a c t

This paper presents an attempt to draw attention on unused important resource of Serbia in inland water transport. After defining the terms and explaining the importance of transport in general, a detailed explanation of the advantages of inland water transport and its role in economy are given. Current situation and legislative regulations in the Republic of Serbia are in the center of interest. Over the past years, even decades, no serious attempts haven't been made to use inland navigable rivers, as the most important

¹⁶ „Međunarodna komisija za sliv reke Save“, www.savacommission.org

part in inland transport. An important moment is Master Plan for Development of Transport on the Danube, proposed by the European Reconstruction Agency, which has partially already been implemented. In the second part of the work, a critical review of legal regulations on shipping on the Danube and Sava is given.

Key words: transport, inland navigation, the Danube Commission, the Danube, the Sava

Literatura

1. Carić, S., Jankovec, I., Trajković, M., Đurđev, D., *Saobraćajno pravo*, Novi Sad, 2006.
2. Carić, S., Šogorov, S., Vilus, J., Đurđev, D., *Međunarodno privredno pravo*, Novi Sad, 2000.
3. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, (*Sl. list SRJ*, broj 12/98, 44/99, 74/99, 73/2000 i *Sl. glasnik RS*, br. 101/2005 i 85/2005).
4. Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu, 1948.
5. Projekat: Kapitalne investicije u oblasti vodnog saobraćaja, www.mki.sr.gov.yu
6. Sektor za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe, www.mki.sr.gov.yu
7. „Rekama otiču milioni evra“, Malešević, www.plovput.co.yuM., www.plovput.co.yu
8. Direkcija za unutrašnje plovne puteve, www.plovput.co.yu www.plovput.co.yu
9. Nautička podela Dunava za plovidbu, www.plovput.co.yu www.plovput.co.yu
10. European Danube Commission, www.danubecom-intern.orgwww.danubecom-research.com
11. History of European Danube Commission, www.danube-research.com www.danube-com-research.com
12. Kovačević, N., „Beograd na raskršću koridora 7 i 10“, *Politika - Ekonometar*, 04. 05. 2005; str. 4.
13. Cvejić, M., „Problemi rečnog saobraćaja u Srbiji“, www.blic.co.yu
14. Korica Vukajlović, B., „Zapostavljeni neprocenjivi resursi“, *Ekonomist*, 30. 10. 2006; str. 26.
15. „*Dunav i mi*“, publikacija Foruma za zaštitu životne sredine Dunava, 2006, DEF.
16. „150 godina Dunavske komisije“, <http://budapest.mfa.gov.yu>
17. „The Danube: Backbone of Europe“, <http://budapest.mfa.gov.yu>
18. „Međunarodna komisija za sliv reke Save“, www.savacommission.org