

UDK: 347.795(282.243.7)

339.92(4-672EU:497.11)

23.01.2022;

23.03.2022.

Pregledni rad

Rad je primljen/

Prihvaćen/

Received:

Accepted:

PRAVNI REŽIM PLOVIDBE DUNAVOM I DUNAVSKA STRATEGIJA U KONTEKSTU RAZVOJA EKOLOŠKI PRIHVATLJIVOG TURIZMA U REPUBLICI SRBIJI

Milan Stanković¹,

Fakultet za pravo, bezbednost i menadžment

“Konstantin Veliki“, Niš

Saša Virijević Jovanović²,

Visoka škola modernog biznisa, Beograd

Alijević Andela

JEL: G24, G32

***Apstrakt:** Savremene tendencije regionalizacije i subregionalizacije u Evropskoj uniji opterećene su političkim, pravnim i društvenim prilikama u kojima se naša država, dunavski region, pa i cela evropska zajednica nalaze. Otuda, postoji potreba za analizom najvažnijih pravnih izvora, kojima se uređuju složeni odnosi u povezivanju i saradnji dunavskih zemalja u procesu izgradnje jakog socijalnog i privrednog društva. Upravo takvi pravni izvori su, najpre, tradicionalni međunarodni sporazumi (Beogradska Konvencija, Bratislavski sporazum, Budimpeštanska konvencija i Ženevska konvencija - SVN) kojima se reguliše režim plovidbe na Dunavu, a zatim, Dunavska strategija kao pravni dokument koji je donet 2010. godine od strane Evropske unije za dunavski region što je jasno prepoznato i kroz poglavlje 14 i poglavlje 21 u pregovorima za pristupanje naše zemlje EU. Dunavska strategija reguliše oblast povezivanja zemalja dunavskog regiona, zaštite životne sredine, izgradnje prosperiteta i oblast institucionalnog jačanja ovog regiona. S obzirom da je naša država potpisnica Dunavske strategije, kao i da ova strategija uređuje vrlo važne privredne, društvene i kulturne oblasti života, postoji potreba za njenom analizom. Treba posebno istaći da će se u budućnosti u odnosima Srbije i EU primenjivati nova*

¹ milan.stankovic@konstantinveliki.edu.rs

² sasa.virijevicjovanovic@mbs.edu.rs

metodologija proširenja koja se bazira na ideji da se umesto pojedinačnih poglavlja u budućnosti otvaraju klasteri više srodnih.

Ključne reči: *Dunavski region, Dunavska strategija, Poglavlje 14, Poglavlje 21, Klasteri srodnih poglavlja*

UVOD

Predmet naše analize ali i potencijala, već prema predmetnom usmerenju, jeste fokusiran na prethodni, Prvi stub Dunavske strategije – povezivanje dunavskog regiona, koji se, između ostalog, odnosi i na unapređenje saobraćaja i turizma. Dunav je, sa svojim geografskim položajem, velikim privrednim potencijalima i političkim značajem, kroz istoriju prolazio kroz različite etape pravnog regulisanja, pri čemu su, ne samo priobalne države, već i nepriobalne velike sile, ne samo na međunarodnim mirovnim konferencijama, nastojale da ostvare svoje državne interese.

Period razmatranja i rešavanja međunarodno-pravnog položaja Dunava se može podeliti na dva dela: prvi, koji počinje od 1616. godine i traje do 1856. godine, i drugi, koji počinje od 1856. godine i traje do danas. Pitanje međunarodno-pravnog položaja Dunava u prvom periodu je rešavano dvostranim regulisanjem prava između priobalnih država, i između nekih nepriobalnih i priobalnih, a u drugom delu je ovo pitanje rešavano multilateralnim sporazumima. Nesumnjivo, o međunarodno-pravnom regulisanju Dunava u pravom smislu te reči možemo govoriti tek nakon Bečkog kongresa 1815. godine, kada su prvi put usvojena pravila koja su postala deo novog međunarodnog javnog prava. Principi Bečkog kongresa se nisu direktno odnosili na Dunav, nisu čak ni primenjivani do Pariskog kongresa 1856. godine, ali su nesumnjivo predstavljali prekretnicu ka institucionalizovanom uređenju pravnih režima međunarodnih reka.

U periodu nakon Pariskog kongresa regulisanje dunavskog režima bilo je predmet, najpre, Londonske konferencije 1871., Berlinskog kongresa 1878., Konvencije o Definitivnom statutu Dunava 1921. godine, sve do važećeg režima, tj. Beogradske konferencije 1948. godine. Konačno, za rad i analizu je poseban aktuelni moment, odnosno činjenica o novoj metodologiji proširenja i prelaska sa režima postojećih poglavlja na tzv. Klaster (eng. Cluster). Posebno mesto posvećujemo Klasteru 4 – „Zelena agenda i održiva povezanost“ izvorno sačinjenog iz četiri prethodno definisana pregovaračka

poglavlja – Transportna politika (Poglavlje 14), Energetika (Poglavlje 15), Transevropske mreže (Poglavlje 21), i Životna sredina i klimatske promene (Poglavlje 27).

Slika 1. – Obuhvat Klastera 4 – Zelena agenda i održiva povezanost



Izvor: „Pristupni pregovori Srbija – EU /
Presek stanja u svetlu nove metodologije proširenja EU“
https://preugovor.org/upload/document/pristupni_pregovori_srbija_e_u_presek_stanja_u_svet.pdf datum pristupa: 27.01.2022. god.

1. VAŽEĆI REŽIM PLOVIDBE NA DUNAVU

1.1. Dunavska konferencija

Dunavska konferencija na kojoj je usvojen i utvrđen važeći režim plovidbe na Dunavu održana je u Beogradu, od 30. jula do 18. avgusta 1948. godine. Posleratni period karakteriše promena odnosa snaga zainteresovanih država za Dunav, pa je u tom svetlu, i u takvim okolnostima usvojena Konvencija o režimu plovidbe na Dunavu. Proces donošenja Konvencije tekao je u pravcu nastojanja zapadnih sila da obezbede svoje učešće u upravljanju Dunavom, pod izgovorom neophodnosti njihovog učešća radi ostvarivanja veće bezbednosti i sigurnije i bezbednije plovidbe na Dunavu. No, odnos snaga je posle Drugog svetskog rata značajno promenjen u korist pribrežnih država, tako da su svoje namere zapadne sile mogle ostvariti isključivo predlozima na nacrt nove konvencije. U tom smislu prof. Kreća navodi da je „konferencija protekla u duhu slogana „Dunav podunavskim zemljama“ (Kreća, M. 2008:325), što

ukazuje na odsustvo bitnog uticaja zapadnih nepribrežnih država na donošenje i usvajanje Beo-gradske konvencije.

U Beogradu je dunavsko pitanje razmatrala na plenarnim sednicama, na kojima su se suprotstavljali argumenti velikih zapadnih sila i pribrežnih država. Sporovi su između njih nastajali povodom nekoliko pitanja: pitanje službenih jezika konferencije, pitanje učešća Austrije na Konferenciji, načina usvajanja odluka o suštinskim i proceduralnim pitanjima, legalnosti i legitimnosti konferencije, teorije „stečenih prava“ u međunarodnom pravu i mnogih drugih.

Ne ulazeći suštinski u sporna pitanja beogradske konferencije, važnije je ukazati i potvrditi da je međunarodno pravo često talac faktičke vojne i političke snage država, što je očigledno na primeru poređenja konferencije na kojoj je usvojena Konvencija o Definitivnom statutu Dunava 1921. i Beogradske konferencije 1948. godine. Na prvoy su zapadne sile, pre svih Nemačka, iskoristile svoju poziciju i donele režim plovidbe na Dunavu koji je njima garantovao povoljan položaj, a ugrozio interese pribrežnih država. Na Beogradskoj konferenciji su pribrežne države povratile svoj uticaj, a interesi velikih sila su stavljeni po strani.

Pravni argumenti pribrežnih dunavskih zemalja koji su bili osnova Beogradske konvencije su: same zapadne sile koje su se pozivale na važnost Dunavskog statuta, priznale su nizom svojih prethodnih radnji legalnost i legitimnost Beogradske konferencije. Tako, donošenjem odluke o sazivanju Dunavske konferencije članovi saveta ministara, ne vodeći računa o pravilima Dunavskog statuta, indirektno su priznali važnost Beogradske konferencije. Zatim, SAD i Velika Britanija su stalno naglašavale potrebu donošenja nove konvencije, što implicira na njihove neuvažavanje prethodnih pravnih akata o Dunavu. Dalje, samo učešće predstavnika SAD-a na Beogradskoj konferenciji ukazuje da nisu smatrale odredbe Dunavskog statuta neprikosnovenim, jer prema navedenim odredbama na novoy konferenciji o Dunavu su mogle učestvovati samo države potpisnice Dunavskog statuta. Možda najjači argument pribrežnih država za donošenje nove konvencije bio je taj što je Konvencija o Definitivnom statutu Dunava doneta bez uvažavanja njihovih interesa i na njihovu štetu.

Konvenciju o režimu plovidbe na Dunavu usvojile su priobalne zemlje: SSSR, Ukrajina, Bugarska, Rumunija, Jugoslavija, Čehoslovačka i Mađarska. Protiv Konvencije su glasale SAD, Velika Britanija i Francuska sa obrazloženjem da je za njih na snazi Statut od 1921. godine. Nemačka i Austrija nisu uzele učešće na Konferenciji.

Konvencija je usvojena 18. avgusta 1948. godine u Beogradu, a stupila je na snagu 11. maja 1949. godine, nakon ratifikacije svih država potpisnica i podnetih ratifikacionih sporazuma vladi Jugoslavije, kao njenom depozitaru. Konvenciju čini 47 članova, a odredbe su razvrstane u pet glava: opšte odredbe, organizacione odredbe, režim plovidbe, način pokrivanja rashoda za obezbeđenje plovidbe, zaključne odredbe.

U preambuli Konvencije se, najpre, ističu suverena prava podunavskih zemalja i potvrđuje načelo slobodne plovidbe u cilju jačanja ekonomskih i kulturnih veza pribrežnih i drugih zemalja. Načelo slobodne plovidbe na bazi ravnopravnosti je zatim potvrđeno i članom 1. Konvencije, ali je jako važno istaći da se sadržaj ovog načela bitno razlikuje u odnosu na Definitivni statut iz 1921. godine, kao i prethodna pravna akta kojim je regulisan režim plovidbe na Dunavu. Naime, Konvencija predviđa da će plovidba na Dunavu biti slobodna i otvorena državljanima, trgovačkim brodovima i robi svih država na bazi ravnopravnosti u pogledu lučkih i plovidbenih taksi, kao i u pogledu uslova trgovačke plovidbe., dok je plovidba ratnih brodova nepodunavskih zemalja izričito zabranjena članom 30. Konvencije.

U pogledu prostornog domašaja načela slobodne plovidbe, takođe, postoje bitne razlike u njegovom regulisanju odnosu na Definitivni statut i prethodna akta. Naime, sloboda plovidbe je garantovana na plovni deo reke Dunava od Ulma do Crnog mora rukavcem Sulina sa izlazom na more kroz Sulinski kanal, za razliku od Definitivnog statuta, koji je slobodu plovidbe garantovao na tzv. Internacionalizovanu mrežu koja je obuhvatala pritoke Dunava (Morava, Tara, Drava, Tisa, Maruša) i poprečne kanale. Konvencijom se ističe da režim pritoka treba regulisati dvostranim sporazumima zainteresovanih država.

Možda i najbitnija promena u regulisanju režima plovidbe na Dunavu u odnosu na prethodna rešenja jeste promena u organizacijskom delu. Konvencija po prvi put osniva jedno telo - Dunavsku

komisiju, i napušta ranija pravna rešenja kada se nadležnost na Dunavu delila između dve komisije.

Dunavsku komisiju čine predstavnici svih podunavskih zemalja potpisnica Konvencije, izuzev Ukrajine koja je izjavila će njene interese u Komisiji zastupati Sovjetski Savez. Komisija ima pred-sednika, potpredsednika i sekretara koji se biraju iz reda članova na period od tri godine.

Glavna stvarna nadležnost Dunavske komisije jeste staranje o sprovođenju odredaba Dunavske konvencije. Pored opšte, specijalne nadležnosti Komisije pobrojane su u članu 8. Konvencije: izrada generalnog plana velikih radova koji su u interesu plovidbe, davanje saveta i preporuka podunavskim državama i rečnim administracijama, ujednačavanje pravila rečne bezbednosti, koordinacija rada hidrometeoroloških službi na Dunavu, prikupljanje statističkih podataka za potrebe plovidbe, objavljivanje priručnika, saobraćajnih karata, plovidbenih karata i atlasa za potrebe plovidbe. Mesna nadležnost Komisije proteže se na plovnom delu reke Dunav od Ulma do Crnog mora, rukavcem Suline sa izlazom u more kroz Sulinski kanal. Komisija donosi odluke većinom glasova prisutnih članova sem u određenim slučajevima kada se za donošenje odluka traži većina svih članova (Etinski, R. 2009:411). Sedište Dunavske komisije je bio Galac, ali je ono premešteno u Budimpeštu 1954. godine, gde se nalazi i danas.

Podunavske države moraju da uspostave prisnu saradnju sa funkcionerima Dunavske komisije, da im pruže neophodnu pomoć u izvršavanju njihovih zadataka i da im obezbede slobodu kretanja rekom i pristaništima u skladu sa internim zakonodavstvom država na čijoj teritoriji se nalaze.

Konvencijom su obrazovane specijalne rečne administracije na sektoru Donjeg Dunava i Đerdapa. Osnovni zadatak ovih administracija usmeren je ka izvođenju hidro-tehničkih radova i regulisanju plovidbe. Specijalna rečna administracija na Donjem Dunavu osnovana je sporazumom između Rumunije i SSSR-a od 5. decembra 1953. godine, i počela je sa radom 1. juna 1954. godine. Međutim, sporazumom između ove dve države od 18. jula 1957. godine SSSR je prepustio rukovođenje administracijom Rumuniji, s obzirom da se njen rad isključivo odvijao na rumunskoj teritoriji. Đerdapska rečna uprava osnovana je sporazumom Jugoslavije i Rumunije iz 1953.

godine. Glavni organ rečne uprave na Đerdapu je Komitet, koji je sastavljen od po jednog predstavnika obe zemlje.

Dunavsku konvenciju prate i prilozi I i II, kao i dodatni protokol. U njima su sadržane odredbe kojima se reguliše mogućnost pristupanja Austrije Konvenciji nakon potpisivanja mirovnog ugovora sa njom. U tom smislu, Austrija je pristupila Konvenciji 7. januara 1960. godine, i tako postala članica Dunavske komisije. Važno je istaći da su u martu 1998. godine Nemačka, Hrvatska i Moldavija ušle u sastav Dunavske komisije nakon potpisivanja sporazuma o pristupanju i deponovanju instrumenata o pristupanju kod vlade SR Jugoslavije kao depozitara.

Završne odredbe Konvencije regulišu način rešavanja sporova među članicama Konvencije. Države članice su obavezne da sporove rešavaju direktnim pregovorima, a ako do rešenja spora ne dođe, spor se iznosi pred Komisiju za mirenje koja je sastavljena od tri člana, tzv. Tripartitnu komisiju, i to od po jednog člana svake strane u sporu i trećeg neutralnog člana koga odredi predsednik Dunavske komisije između država članica koje nisu učesnice u sporu. Odluka koju donese Komisija je konačna i obavezna za strane u sporu. Kako zaključuje prof. Kreća, Komisija za mirenje je u stvari arbitražni sud (Kreća, M. 2008:327). Vidljivo je iz prethodno rečenog da su „preko nove konvencije priobalne zemlje ustanovile novi priobalni režim na Dunavu i da je tako prestao da važi raniji pravno-politički štetni režim. Na taj način su priobalne zemlje otklonile sve one nepravilnosti vezane za plovidbu Dunavom koje je bio stvorio raniji režim nepriobalnim državama. Tako su novom dunavskom konvencijom prestali da važe svi međunarodni akti o Dunavu. Ona svoj osnov ima u opšte prihvaćenim principima međunarodnog prava koja garantuju punu zaštitu suverenih prava podunavskih zemalja i stvaraju perspektive za međunarodnu saradnju na Dunavu.“

2. DUNAVSKA STRATEGIJA

2.1. Opšti pogled na Dunavsku strategiju

Dunavska strategija predstavlja zajedničku sveobuhvatnu strategiju Evropske unije za dunavski region, koju je Evropska komisija donela 8. decembra 2010. godine, a Savet ministara usvojio 24. juna 2011. godine. Cilj donošenja Dunavske strategije sadržan je u

njenom uvodnom delu, gde se kaže da „strategija Evropske unije za razvoj dunavskog regiona može doprineti ostvarenju ciljeva Evropske unije, jačajući osnovnu politiku evropske inicijative, a naročito u kontekstu Evropske strategije do 2020. godine.” Dakle, ciljevi Dunavske strategije se jasno podudaraju sa ciljevima Evropske unije, a koji se odnose na podržavanje privrednog i društvenog razvoja u najširem kontekstu, čuvanje i dalji razvoj Unije kao prostora slobode, bezbednosti i pravde na kome je obezbeđeno slobodno kretanje lica, borba protiv organizovanog kriminala i očuvanje tekovina Zajednice. Ovako apstraktno određeni ciljevi razvoja Evropske unije konkretnizovani su strategijom Evropske unije “Evropa 2020”, čiji ciljevi i zadaci postavljaju konkretne smernice u procesu donošenja i primene Dunavske strategije. Ti ciljevi se odnose na pametan, održivi i inkluzivni rast privrede Evropske unije, i Dunavska strategija ih bliže razrađuje u kontekstu razvoja država dunavskog regiona.

Srž Dunavske strategije čine četiri stuba: povezivanje dunavskog regiona, zaštita životne sredine u dunavskom regionu, izgradnja prosperiteta u dunavskom regionu i jačanje dunavskog regiona. Svaki stub se bazira na prioritete oblasti koje se odnose na: unapređivanje mobilnosti i multimodalnosti transporta, podsticanje razvoja održivih izvora energije (Dašić i dr., 2020), promovisanje kulture i turizma (Dašić, Savić, 2020), kontakata među ljudima (prvi stub), prečišćavanje i održavanje kvaliteta voda, upravljanje rizicima životne sredine, zaštita bioloških vrsta, pejzaža i kvaliteta vazduha i zemljišta (drugi stub), razvoj društva znanja kroz naučna istraživanja, obrazovanje i informacione tehnologije, podrška konkurentnosti preduzeća (Zečević, 2020), uključujući i razvoj klastera, ulaganje u ljude i veštine (treći stub), jačanje institucionalnih kapaciteta i saradnje, zajednički rad na promovisanju bezbednosti i borbi protiv organizovanog i krupnog kriminala (četvrti stub).

Motivi donošenja Dunavske strategije sadržani su u politici Evropske unije da, na integrativan način, obezbedi održivi razvoj evropskih makro regiona. Dunavski region, sa svojim kapacitetima, kulturnim i socijalnim različitostima potpuno se uklapa u takvu politiku Evropske unije. Politika stvaranja makro regiona i njihovog održivog razvoja u Evropskoj uniji nije nastala donošenjem Dunavske strategije, već se oslanja na Strategiju za Baltički region. Međutim, interesantno je videti da li je istovetna politika Evropske unije

moguća i održiva za različite makro regione, s obzirom da svaki od njih nosi sa sobom određene specifičnosti i geografske, političke, ekonomske i druge različitosti (Duhr, S. 2011:6).

Republika Srbija je aktivno učestvovala u procesu izrade i donošenja Dunavske strategije, čime je potvrdila svoje strateško opredeljenje evropskog puta, i uspjela da ostvari nekoliko interesa od vitalnog značaja. Ti interesi su usmereni ka jačanju privrede, iskorišćavanju prirodnih resursa i učvršćivanju bilateralne i multilateralne saradnje.

2.2. Prvi stub - Povezivanje dunavskog regiona, sa aspekta unapređivanja saobraćaja i turizma

Prvi stub Dunavske strategije - povezivanje dunavskog regiona odnosi se na unapređenje saobraćaja, energetike i kulture, odnosno turizma. Planirano unapređenje prioriternih oblasti usko je povezano sa ostvarenjem temeljnih ciljeva strategije Evropske unije "Evropa 2020". Kao što je ranije ukazano, ciljevi Dunavske strategije se snažno oslanjaju na ciljeve strategije "Evropa 2020" i u funkciji su njihovih ostvarenja, ali na užem geografskom polju, na polju dunavske regije. U tom smislu, Akcionim planom za sprovođenje Dunavske strategije se ističe da je "njegov cilj da doprinese pametnom rastu. Bolja saobraćajna i energetska infrastruktura predstavljaju uslove za inovaciju (privlačenje stručnih istraživača i radnika). Inovativna rešenja mogu smanjiti troškove, poboljšati efikasnost i podstaći održiva rešenja. Savremeni, održivi turizam takođe ima snažan razvojni potencijal u regionu." (Akcionim plan za sprovođenje Dunavske strategije 2010:7). Postoji čvrsta veza strategije „Evropa 2020“ i Dunavske strategije i uticaj jedne na drugu, što je važno istaći.

Povezivanje dunavskog regiona, kao prvi stub Dunavske strategije, ne odnosi se samo na pitanja razvoja transportne, energetske i turističke infrastrukture. „Pod pojmom povezanosti se podrazumeva povezanost dunavskog regiona sa aspekta infrastrukture, energetske sistema, ali i ljudi i kultura u dunavskom regionu.“ (Stojović, J. 2012:21). Zaista, Dunav sa svojim velikim prirodnim i kulturnim resursima može značajno doprineti povezivanju građana Evrope i njihovih kultura, i u tom smislu Dunav ima mnogo toga da ponudi.

Prva prioritarna oblast u okviru prvog stuba Dunavske strategije jeste unapređenje mobilnosti i multimodalnosti transporta.

Dunavski region ima izuzetno povoljan geo-strateški položaj, povezujući Istočnu i Zapadnu Evropu, Evropu i Aziju, zemlje članice i nečlanice Evropske unije. Ova činjenica ukazuje na značaj kvaliteta saobraćajne infrastrukture, kao i na nužnost multimodalnosti u ovom regionu. Dunavska strategija u tom smislu predstavlja veliku šansu dunavskih zemalja: sa jedne strane u pogledu unapređenja plovnog, železničkog i vazdušnog saobraćaja, i sa druge strane, u pogledu uklanjanja stvarnih i administrativnih barijera između njih.

Pre nego što istaknemo značaj ove prioritetne oblasti, potrebno je definisati pojmove mobilnosti i multimodalnosti transporta, i napraviti razliku između njih i pojma intermodalnosti transporta. Mobilnost transporta se odnosi na protok, odnosno pokretljivost saobraćaja u celini. Multimodalnost transporta znači „postojanje više nezavisnih, alternativnih transportnih modova duž jednog koridora, dok intermodalnost podrazumijeva promjenu najmanje dva transportna moda u toku jednog putovanja, a u svrhu skraćivanja vremena putovanja i/ili transportnih troškova, kao i povećanja komfora i sigurnosti. (Čomić, M. 2003: 15)

Značaj unapređenja mobilnosti i multimodalnosti dunavskog regiona je pre svega u rasterećenju drumskog saobraćaja, gde bi se, osim toga, intermodalnim povezivanjem Dunava i železničkog koridora postigla i ekološki održivija saobraćajnica.

Akcionim planom za sprovođenje Dunavske strategije predviđeno je nekoliko aktivnosti i projekata u cilju unapređenja svih oblika transporta, kao i niz aktivnosti kojima se želi unaprediti multimodalnost u dunavskom regionu.

Na ovom mestu ćemo se osvrnuti na dva značajna projekta čiji je cilj unapređenje multimodalnosti saobraćaja: SoNorA (Južno-Severna osa) i EDITS (Implementacija Evropske digitalne mreže saobraćajne infrastrukture za inteligentne saobraćajne sisteme).

SoNorA (South-North axis ili Južno-Severna osa) je projekat uspostavljanja održive saobraćajne veze između Jadranskog i Baltičkog mora, unapređenjem postojećih unutrašnjih plovnih puteva u državama koje se nalaze na Južno-Severnoj osi. S obzirom da se Južno-Severna osa nalazi u srcu Evropske unije i da obuhvata velike plovne reke (Dunav je od posebnog značaja za Južno-Severnu osu) sa njihovim pritokama, poseduje veliki plovni kapacitet, i bez sumnje da takav vid transporta može biti uspešna konkurencija drumskom i

železničkom transportu. No, SoNorA projekat se ne bazira samo na unutrašnju plovidbu, već i na unapređenje multimodalnog transporta, i iskorišćavanju postojećih kapaciteta.

Stanje saobraćajne infrastrukture u zemljama Južno-Severne ose nije isto, varira od države do države, i poznato je da SR Nemačka odskoče u odnosu na druge zemlje u pogledu ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu što im se višestruko isplaćuje. „Nemačka je primer kako prirodni tokovi reka, povezani sa izgradnjom novih plovnih puteva, mogu biti iskorišćeni za transport robe, i u druge rekreativne svrhe. Plovna mreža u Nemačkoj je od vitalnog značaja za nemačku ekonomiju, gde se obrne oko 235 miliona tona robe.“

Ova činjenica je upravo važna za SoNorA projekat, kojom se želi unaprediti saobraćajna infrastruktura u ostalim zemljama Južno-Severne ose i uspostaviti konkurencija multimodalnog saobraćaja drumskom i železničkom. Ciljevi su realni, jer je ovakav vid transporta ekonomičniji, ekološki prihvatljiviji i sigurniji.

EDITS (Implementacija Evropske digitalne mreže saobraćajne infrastrukture za inteligentne saobraćajne sisteme) projekat Centralne Evrope ima za cilj stvaranje jedinstvenog sistema razmene podataka u saobraćaju Evropske unije, što će dovesti do unapređenja mobilnosti i multimodalnosti saobraćajnih kapaciteta. Ovo je jedinstven projekat u smislu povezivanja informacija, putnika i saobraćajne infrastrukture na nivou Evropske unije. Ranije je bilo sličnih pokušaja, ali su svi završavali u okviru granica nacionalne države. EDITS će omogućiti efikasnije upravljanje saobraćajem, planiranje i modeliranje saobraćaja, informisanje u vezi sa saobraćajem korišćenjem saobraćajnih geopodataka koji su usklađeni među državama, doprineće razgušenju uskih grla na velikim saobraćajnicama, omogućiće odabir alternativnog puta u slučaju velikih gužvi, i vodi ka više ekološkom saobraćaju u zemljama EU.

Kakav je odnos naše države prema ovoj prioritetnoj oblasti Dunavske strategije?

U nezvaničnom istraživanju Narodne skupštine Republike Srbije čiji je predmet Dunav, Dunavska strategija i značaj Dunava za Republiku Srbiju istaknuti su osnovni ciljevi naše zemlje u pogledu unapređenja multimodalnosti transporta, i transporta uopšte:

- Usvajanje adekvatnog strateškog i zakonskog okvira u oblasti vodnog transporta u skladu sa evropskim standardima i praksom;

- Postizanje neophodnih uslova za nesmetanu plovidbu, kroz uspostavljanje propisanih gabarita plovnog puta na kritičnim sektorima;
- Uklanjanje neeksplodiranih ubojnih sredstva i potopljenih objekata iz Drugog svetskog rata i NATO intervencije na celom toku Dunava;
- Uspostavljanje pune kontrole saobraćaja na Dunavu kroz razvoj Rečnih informacionih servisa (*River Information Services - RIS*) i Sistema za upravljanje brodskim saobraćajem (*Vessel Traffic Services - VTC*);
- Formiranje lučke uprave kao državnog regulatornog tela u oblasti lučkog poslovanja sa zadatkom izrade Strategije razvoja luka i pristaništa i podizanja efikasnosti rada luka kao potencijalnih multimodalnih čvorišta;
- Dizanje nivoa tehničke opremljenosti lučkih kapetanija i posledično kvalitetnije obavljanje inspeksijskih poslova bezbednosti plovidbe;
- Dovršetak izgradnje autoputa na Koridoru 10, kao i drugih drumskih pravaca koji obezbeđuju bolju saobraćajnu dostupnost i vezu sa terminalima;
- Rekonstrukcija, revitalizacija i modernizacija železničke mreže i terminala koji gravitiraju Dunavu;
- Formiranje agencije za promociju i razvoj vodnog saobraćaja;
- Uspostavljanje moderne infrastrukture za snabdevanje brodova pogonskim gorivom, vodom, i uslugom izuzimanja broskog otpada;
- Unapređenje nivoa tehničkih uslova kanalske plovidbe i razmatranje mogućnosti otvaranja kanala za slobodnu međunarodnu plovidbu.

Druga prioritetna oblast u okviru prvog stuba Dunavske strategije je podsticanje razvoja održivih izvora energije.

Treća prioritetna oblast u okviru prvog stuba Dunavske strategije je promovisanje kulture i turizma, odnosno kontakata između ljudi. Veza između kulturnog i istorijskog nasleđa Dunava i razvoja turizma je izuzetno naglašena u toj strategiji. Dunav, sa svojom kulturnom baštinom i prirodnim lepotama nesumnjivo može biti most saradnje između država dunavske regije, i uspešno približiti različite religije, nacije i običaje koji žive duž ove velike reke. U dunavskoj regiji, baš kao i u Evropi, kohabitiraju mnoge nacije, kulture, religije i jezici, pa je Dunav najbolji reprezent evropske multikulturalnosti.

Kulturni i turistički potencijali Dunava potiču iz njegovog geografskog položaja, prirodnih blagodati i društveno-istorijskih događaja. Ne postoji ni jedna reka koja protiče kroz toliko velikih gradova, kulturnih centara, turističkih destinacija. Dunav prolazi kroz nekoliko glavnih gradova evropskih država: Beč, Bratislavu, Budimpeštu i Beograd. Ova činjenica nam jasno pokazuje turistički potencijal Dunava, imajući u vidu da govorimo o važnim, istorijski poznatim kulturnim prestonicama Evrope, na čijim temeljima su najveće civilizacije ostavile svoje zaostavštine.

Kulturno nasleđe Dunava zauzima važna mesta na UNESCO svetskoj listi zaštićenih kulturnih spomenika, i to: u Nemačkoj Wurzburg: Residence of the Prince-Archbishops, Bamberg, Monastic Island of Reichenau, Old town of Regensburg, u Austriji Vienna: Schönbrunn palace and gardens, Wachau cultural landscape, Historic Centre of Vienna, Neusiedler Lake/ Fertöd (crossborder with Hungary), u Slovačkoj Historic Town of Banská Štiavnica and the Technical Monuments in its Vicinity, Primeval Beech Forests of the Carpathians, u Mađarskoj Budapest: banks of the Danube and Buda Castle, Andrassy Street and the surrounding historical area, Traditional village Hollókő Pannonhalma: Benedictine monastery and natural surroundings, Pécs (Sopiana): Early Christian cemetery, Neusiedler Lake/ Fertöd (crossborder with Austria), Buscho-Mohács, u Srbiji Gamzigrad-Romuliana, Palace of Galerius, Studenica Monastery, u Rumuniji Danube delta, Painted churches of Moldavia.

Deo Dunava koji protiče kroz Republiku Srbiju obiluje prirodnim i kulturnim bogatstvima, i u tom smislu možemo da uzmemo aktivno učešće u procesu promovisanja kulture i turizma, odnosno kontakata između ljudi.

Na obalama Dunava u delu koji protiče kroz našu zemlju nalaze se nacionalni park Fruška gora, Lepenski vir i Viminacijum, Gamzigrad, tri istorijske tvrđave Petrovaradinska, Beogradska i Smederevska, zatim Ram, Golubački grad, Fetislam, Trajanova tabla i ostaci Trajanovog mosta, Rajkova dolina sa pećinom, Đerdapska klisura, manastir Ravanica i manastir Manasija i drugi kulturno-istorijski spomenici.

Važno je istaći kulturni značaj Starčevačke i Vinčanske kulture, glavnih predstavnika praistorijskog doba u ovom regionu. Starčevačka kultura je dobila ime po naselju u polju "Grad" pored

sela Starčeva, na staroj dunavskoj obali. U ovom periodu ljudi su se bavili zemljoradnjom a manje ribolovom i lovom divljači. Vinčanska kultura dobila je ime po nalazištu u Vinči na Dunavu. Kulturni sloj ovog naselja je dubok preko 10m. U metalnom dobu najveći značaj imaju naselja Ilirskih i Tračkih plemena Srpski Krstur i Nose kod Subotice. Pomeranjem sa obala Rajne, Kelti su doneli u naše krajeve i na obale Dunava svoju kulturu, nakit, oruđa i grnčariju.

U novijoj istoriji, velike civilizacije su, zaista, ostavile ne samo pojedinačne spomenike kod nas, već su svoje kulture duboko urezale u Dunavski region. Rimsko carstvo, Osmansko carstvo, Austrougarska monarhija ostavili su svoju arhitekturu, verske spomenike i narodne običaje što Dunavu daje veliki turistički potencijal. Evropska unija je prepoznala taj resurs i nastoji da ga promoviše Dunavskom strategijom.

Naravno, o promovisanju turizma na Dunavu možemo govoriti i sa drugih aspekata, ne samo kulturno-istorijskog. Značajne su investicije u međunarodno-turističku plovidbu i nautički turizam. „Realizacija programa međunarodne turističke plovidbe, koji zaslužuje posebnu pažnju, ima svoju osnovu u porastu međunarodnog turističkog sadržaja u Evropi, pa i na Dunavu. Neosporno je da bi se naši kadrovi mogli uključivati i uspešno konkurisati na ovom tržištu, gde se već nalaze Ruska Federacija, Mađarska, Nemačka, Austrija pa i Bugarska. Procenjuje se da takvi brodovi mogu da ostvare čistu dobit od oko 400 miliona dolara godišnje.“ (Štetić, S. 2007:4)

Akcionim planom za sprovođenje Dunavske strategije predviđene su aktivnosti i projekti za razvoj i promociju turizma, koji potvrđuju naše viđenje. Aktivnosti i projekti kao što su: razvijanje dunavskog regiona kao evropskog brenda, određivanje dunavskog regiona za važnu evropsku turističku destinaciju, stvaranje transnacionalnih turističkih paketa kao na primer za kombinovana putovanja vozom-biciklom-brodom duž Dunava, promocija turizma zasnovanog na kratkim vikend posetama i rekreaciji, kao i dužim posetama, dalji razvoj sistema plovidbe i luka za dunavske brodove za rečno krstarenje i privatne jahte, dalji razvoj i intenzifikacija aktivnog turizma, unapređivanje planiranja i infrastrukture za turizam, podrška unapređivanju kvaliteta turističkih proizvoda, promovisanje održivog turizma, promovisanje wellness turizma u regionu, promovisanje kulturne razmene i razmene u oblasti umetnosti, prikupljanje posto-

ječih podataka o kulturnim aktivnostima i formiranje opsežne baze podataka koja daje pregled kulturnih aktivnosti u dunavskom regionu, bez sumnje promovišu turističke resurse Dunava, povezuju kulturu, religiju, običaje i interesovanja narode Evrope i utiču na porast turističkih priliva dunavskih zemalja.

3. KLASTER 4 – Zelena agenda i održiva povezanost

Uz grafički prikaz koji je već dat Slikom 1, sledi i obuhvat Klastera 4 i suštine poglavlja koji ga čine:

Prikaz 1 – Poglavlje 14 – Transport

Poglavlje 14 Transport

Pravo EU koje se odnosi na **drumski transport** pokriva različite socijalne, tehničke, fiskalne, bezbednosne zahteve i zahteve zaštite životne sredine, sa ciljem promovisanja efikasnog prevoza putnika i robe i obezbeđivanja fer tržišnih uslova između transportnih operatera. Fokus regulative u **železničkom transportu** je pre svega na liberalizaciji ovog sektora i njegovom otvaranju prema konkurenciji, unapređenju interoperabilnosti i bezbednosti transportne mreže i razvijanju železničke transportne infrastrukture. U sektoru **vazdušnog transporta** reguliše se pitanje pristupa tržištu, kao i bezbednost vazdušnog saobraćaja, uz unapređenje prava i obaveza putnika. Regulative koja se tiče **unutrašnjeg vodnog transporta** prepoznaje ogroman potencijal vodnog saobraćaja kao alternativnog vida pre svega prevoza robe i ima za cilj promociju i jačanje konkurentnosti unutrašnjeg vodnog transporta u transportnom sistemu, kao i njegovo uključivanje u multimodalne (kombinovane) logističke tokove.



U okviru **kombinovanog transporta** pregovarače se o izgradnji savremenog intermodalnog terminala.

★ Koja je korist za Srbiju?

- Povećanje bezbednosti putnika
- Povoljnije cene i veći kvalitet transporta
- Nadzor nad radnim vremenom vozača
- Naknada štete putnicima usled različitih nepredviđenih okolnosti

Članstvo u Evropskoj uniji omogućava **povećanje bezbednosti transporta i bolju zaštitu putnika** u svim vrstama saobraćaja. Rast konkurencije transportnog tržišta vodi do **povoljnijih cena i boljeg kvaliteta usluga**. U drumskom saobraćaju dobit će veća bezbednost saobraćaja na putevima i bezbednost prevoza opasnih materija, potom uvođenje **digitalnih tahografa** - uređaja za digitalno beleženje vremena vožnje i odmora vozača. Na ovaj način omogućava se lakši nadzor nad radnim vremenom vozača, pravednija tržišna konkurencija s obzirom da se eliminiše neloyalna konkurencija prevoznika čiji vozači rade više od dopuštenih 9 sati dnevno i, što je najvažnije, doprinosi se povećanju bezbednosti svih učesnika u drumskom saobraćaju. U železničkom saobraćaju, uvešće se fer pristup tržištu, vidljiv sistem naplate, pojednostavljena procedura za izdavanje licence, koji zajedno treba da ohrabre nove učesnike na tržištu i dovedu do njegovog otvaranja, uz jačanje uloge Direkcije za železnice kao regulatornog i bezbednosnog tela. Unapređenje zaštite putnika u vazdušnom saobraćaju, pored ostalog, znači da, u **slučaju kada prevoznik kasni ili otkáže putovanje** a da razlog nisu vremenske nepogode, **on mora da obezbedi smeštaj i hranu putnicima**, kao i **naknadu štete** ukoliko je putnik traži. Takođe, dodatno se štite **prava osoba sa invaliditetom** u saobraćaju, a propisuje se i **obaveza jasnog isticanja pune cene karte**. Poboľšava se i regulativa u oblasti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i upravljanja vazdušnim prostorom. U unutrašnjem vodnom saobraćaju koristi se odnosi na uspostavljanje rečnih informacionih servisa - **RIS** (koncepta usaglašeni telekomunikacionih usluga i informacionih sistema za podršku unutrašnjoj plovidbi i njene veze prema ostalim vidovima saobraćaja), u okviru koga se formiraju i podsystemi za **lociranje i praćenje brodova**, za **davanje elektronskih saopštenja brodarstvu**, kao i za **elektronsko prijavljivanje putovanja**.

Izvor: *Pregovaračka poglavlja, 35 koraka ka Evropskoj Uniji*, Drugo izmenjeno i dopunjeno izdanje, EUInfo Centar, Beograd, jul 2015, str.21

Prikaz 2 – Poglavlje 15 – Energetika

Poglavlje **15** Energetika

Evropska unija je kao strateški cilj energetske politike kreirala politiku 20-20-20, koja podrazumeva:

- poboljšanje energetske efikasnosti za 20%;
- veću upotrebu obnovljivih izvora energije za 20%;
- smanjenje emisije CO₂ za najmanje 20% u odnosu na 1990. godinu.

Sigurnost snabdevanja energijom garantuje se pravnim tekovinama EU kojima se države članice obavezuju da drže u propisanim zalihama određene kategorije naftnih proizvoda, i da o svim aktivnostima koje služe ostvarenju navedenog cilja obavestavaju Evropsku komisiju. **Unutrašnje tržište električne energije i gasa je potpuno liberalizovano** u EU 2007. godine. Propisi pozivaju na **garantovanje univerzalnih usluga u sektoru energetike kao i na adekvatnu zaštitu osetljivih korisnika u svim oblastima**. Radi što boljeg funkcionisanja energetskog tržišta, zahteva se uspostavljanje nezavisnih regulatornih tela i nezavisnih sistemskih operatera prenosa.

U promovisanju **obnovljivih izvora energije i energetske efikasnosti** pravo EU propisuje proizvodnju i poboljšanje energetske efikasnosti kao oblasti koje će se prožimati. Prevažodno se ističe energetska efikasnost kao oblast koja će obeležiti sve energetske politike. Postavljaju se zahtevi ekološkog dizajna i energetskih oznaka.

Visok nivo **nuklearne bezbednosti i zaštite od rizika** je od izuzetne važnosti. **Euratom** u skladu sa svojim nadležnostima reguliše ovu oblast i ima ekskluzivna prava na zaključivanje ugovora o snabdevanju nuklearnim materijalima.

U vezi sa unutrašnjim energetskim tržištem, posebno **tržištem električne energije i gasa**, u predstojećem periodu Srbiju očekuje usklađivanje zakonodavstva sa **Trećim paketom propisa** EU, koji se tiče sekundarnog zakonodavstva. Neki od **ciljeva** Trećeg paketa su stvaranje potpuno **liberalizovanog tržišta**, postojanje jakih mera **zaštite potrošača**, potpuno nezavisnog regulatora i dobro razvijene i uređene vlasničke mreže.

★ **Koja je korist za Srbiju?**

- Sigurno snabdevanje energijom
- Orijentacija ka obnovljivim izvorima energije
- Korišćenje evropskih fondova za održivu energetiku

Značaj oblasti energetike ogleda se u činjenici da je još 2006. godine stupio na snagu **Ugovor o osnivanju energetske zajednice** i da se od tada, preko tela **Energetske zajednice (EnZ)** stalno prati i izveštava o **stepenu usklađenosti propisa iz oblasti energetike sa pravnim tekovinama EU**. Ugovor o osnivanju Energetske zajednice potvrđen je kroz Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju. Kako je glavni zadatak Ugovora o osnivanju EnZ stvaranje stabilnog pravnog, ekonomskog i energetskog okvira, Srbija će pristupanjem EU obezbediti **sigurnost snabdevanja energijom, privući investicije u energetsku infrastrukturu**, unaprediti zaštitu životne sredine i stvoriti **jedinstven regulatorni prostor za trgovinu energijom**. S tim ciljem su uspostavljena tri nivoa obaveza:

- Implementacija relevantnih pravnih tekovina Evropske unije u energetici, zaštiti životne sredine, korišćenju obnovljivih izvora energije i zaštiti konkurencije,
- Uspostavljanje posebnog regulatornog okvira koji će omogućiti efikasno funkcionisanje tržišta unutar Energetske zajednice i povezivanje sa tržištem Evropske unije i
- Stvaranje tržišta energije koja se prenosi **mrežama bez unutrašnjih granica**, unutar koga će biti razvijena **koordinacija uzajamne pomoći u slučaju poremećaja u energetskim mrežama ili spoljnih poremećaja** i mogućnost stvaranja zajedničke politike trgovine energijom sa učesnicima na tržištima van EU i Energetske zajednice.

Izvor: *Pregovaračka poglavlja, 35 koraka ka Evropskoj Uniji*, Drugo izmenjeno i dopunjeno izdanje, EUInfo Centar, Beograd, jul 2015, str. 22

Prikaz 3 – Poglavlje 21 – Transevropske mreže

Ideja transevropskih mreža pojavila se prvi put krajem osamdesetih godina u kontekstu Jedinstvenog evropskog tržišta. Stvaranje transevropskih mreža je značajan element ekonomskog rasta i povećanja zaposlenosti u Evropskoj uniji.

Transevropske transportne mreže (TEN-T) doprinose održivom i multimodalnom razvoju transportnog sistema i otklanjaju eventualne zastoje pri odvijanju saobraćaja. Transportne mreže igraju veliku ulogu u obezbeđivanju održive mobilnosti, spajajući konkurentsku sposobnost Evropske unije i dobrobit stanovnika Evropske unije, uz istovremeno obezbeđivanje transporta robe i putnika. Imajući u vidu porast broja država članica koji se očekuje do 2020. godine, utvrđena je lista prioritarnih transnacionalnih projekata u skladu sa njihovim strateškim značajem. Nova infrastrukturna politika EU predviđa formiranje „core network“ do 2030. godine, koja će obuhvatati 9 glavnih koridora. Cilj je transformacija konekcija na liniji istok-zapad, unapređenje infrastrukture graničnih prelaza, unapređenje funkcionisanja različitih vidova saobraćaja i doprinos ciljevima Evropske unije u oblasti klimatskih promena.

Transevropske energetske mreže (TEN-E) obuhvataju prenos i skladištenje gasa, kao i prenos električne energije, i u velikoj meri doprinose postojanju integrisanog tržišta električne energije i gasa. TEN-E treba da odgovore na sve veći značaj sigurnosti i diverzifikacije snabdevanja Unije energijom, obuhvatajući energetske mreže država članica i država kandidata, i obezbeđujući usklađeni rad energetskih mreža EU i susjednih država. Glavni ciljevi politike u ovoj oblasti su sigurnost snabdevanja i funkcionalno unutrašnje tržište energije. Ovo je definisano u smernicama za transevropske energetske mreže iz 2006. godine, kojima su utvrđeni i rangirani po važnosti prioritarni projekti, projekti od zajedničkog interesa i projekti od evropskog interesa u ovoj oblasti.

Transevropske telekomunikacione mreže se uglavnom odnose na razvoj mreža i distribuciju povezanih usluga u okviru određenog programa Unije.

★ Koja je korist za Srbiju?

- Kvalitetna i moderna infrastruktura
- Finansijska podrška EU za infrastrukturni razvoj

Kada se bude definisalo koji energetske i saobraćajni pravci u Srbiji postaju deo zajedničke transevropske mreže, može se očekivati finansijska pomoć Evropske unije, deo novca iz fondova, kao i zajmovi od Evropske investicione banke. Kvalitetna i moderna infrastruktura imaće za posledicu povećanje prometa u svim oblicima saobraćaja, gde se posebno ističu železnički i rečni saobraćaj, koji su ekološki najprihvatljiviji.



Saznajte više:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tenec/tenec_portal/site/index_en.htm

Izvor: *Pregovaračka poglavlja, 35 koraka ka Evropskoj Uniji*, Drugo izmenjeno i dopunjeno izdanje, EUInfo Centar, Beograd, jul 2015, str.27

Prikaz 4 – Poglavlje 27 – Životna sredina

Poglavlje

27

Životna sredina i klimatske promene

Politika životne sredine EU ima za cilj da promoviše održivi razvoj i očuva životnu sredinu za sadašnje i buduće generacije. Direktno koristi koje donosi ova politika su opšte: bolje zdravlje stanovništva, očuvanje prirodnih resursa, konkurentna privreda, bolji kvalitet života. Važan deo politike EU je i borba protiv klimatskih promena na globalnom nivou.

Politika EU u oblasti životne sredine zasniva se na načelima preventivnog delovanja, načelu „zagađivač plaća“, borbi protiv narušavanja životne sredine na samom izvoru zagađivanja, zajedničkoj odgovornosti između EU i država članica i uključivanju zaštite životne sredine u druge politike EU. Propisi EU iz oblasti životne sredine su izuzetno obimni i čine približno jednu trećinu ukupnog broja propisa EU. Prenošnje propisa Evropske unije u nacionalni pravni sistem je samo prvi korak u procesu prilagođavanja EU standardima. EU politika zaštite životne sredine podrazumeva i adekvatnu primenu i sprovođenje propisa - na nacionalnom, ali i lokalnom nivou. Neophodne su značajne investicije, usled administrativnih troškova, ulaganja u infrastrukturu, kao i održavanja postrojenja. Značajan deo troškova dostizanja EU standarda finansiraju se kroz fondove EU.



★ Koja je korist za Srbiju?

- Održiv sistem zaštite životne sredine
- Čistiji vazduh i voda
- Zaštita flore i faune
- Upravljanje otpadom

Cilj je da se u Srbiji uspostavi održiv sistem zaštite životne sredine, kao i značajna uključenost ove politike u ostale sektore. Na ovaj način, obezbeđuju se preduslovi za **bolje zdravlje, bolji kvalitet života građana i konkurentnu privredu**. Istovremeno, kroz pregovore treba obezbediti dovoljno dug prelazni period kako bi se infrastruktura i postrojenja u Srbiji prilagodili visokim EU standardima. Srbija će nakon usklađivanja i primene odgovarajućih normi osigurati **visoke ekološke standarde**, veći kvalitet vazduha i vode, očuvanje biodiver-

ziteti i integrisani sistem upravljanja otpadom. Ulaganjem u zaštitu životne sredine, Srbija će poboljšati i svoj položaj turističke destinacije, što će doprineti razvoju turizma.

Korisni linkovi:

Evropska komisija – Životna sredina

http://ec.europa.eu/environment/index_en.htm

Evropska nedelja mobilnosti

<http://www.mobilityweek.eu/>

Evropska zelena nedelja

<http://ec.europa.eu/environment/greenweek/>

Izvor: *Pregovaračka poglavlja, 35 koraka ka Evropskoj Uniji*, Drugo izmenjeno i dopunjeno izdanje, EUInfo Centar, Beograd, jul 2015, str.33

ZAKLJUČAK

Usvajanjem Dunavske strategije 2010. godine, Evropska unija je promovisala saradnju i povezivanje dunavskih zemalja, kao novi okvir iskorišćavanja dunavskih potencijala, u brojnim oblastima koje se od velikog značaja za njihov socio-ekonomski razvoj. Republika Srbija je, najpre, učestvovala u donošenju Strategije, a zatim su i prisutna nastojanja u primeni ove strategije da planirane aktivnosti i projekte iskoristi u postupku društvenog, privrednog i kulturnog napretka, čime će napraviti veliki korak ka evropskim integracijama.

Nema sumnje da je donošenje ovakvog dokumenta za dunavske države i njene stanovnike važno, ali je njegova implementacija, razrada i primena još važnija. Naime, imajući u vidu planirane aktivnosti i projekte očekujemo da će se njihovom realizacijom znatno poboljšati saobraćajna infrastruktura u dunavskoj regiji, razviti regionalni istorijski i kulturni turizam.

Republika Srbija se nalazi u procesu pridruživanja evropskim integracijama, i njeno angažovanje na izradi, implementaciji i primeni Dunavske strategije je od velikog značaja za dalji nastavak evropskog puta. Kako je Dunavska strategija evropski plan za dunavski region po uzoru na strategiju „Evropa 2020“ koja se odnosi na ceo evropski kontinent, jasno je koliko će primena Strategije olakšati put Republike Srbije u punopravno članstvo Evropske unije. Efekti primene i posvećenosti prioritnim oblastima Strategije biće vidljivi i na polju međudržavne saradnje balkanskih zemalja, što će, nadamo se, doprineti njihovom trajnom pomirenju i uspostavljanju održivog političkog, ekonomskog i društvenog ambijenta.

U tom smislu, naša zemlja mora pokazati odlučnost u procesu implementacije i primene Dunavske strategije, podsticati saradnju između dunavskih država u cilju izgradnje boljeg i prosperitetnijeg regiona, inicirati ostvarenje aktivnosti i projekata Strategije, jer bez ozbiljnih inicijativa ona će ostati mrtvo slovo na papiru. Posebno je isto važno u svetlu koristi navedenih poglavlja sublimiranih Klasterom 4, bilo u pitanju Strategija ili bilo koji vid saobraćaja u i za Republiku Srbiju pa ćemo ih još jednom navesti:

- *Poglavlje 14*: Povećanje bezbednosti putnika, povoljnije cene i veći kvalitet transporta, nadzor nad radnim vremenom upravljača saobraćajnih sredstava, naknada štete usled različitih nepredviđenih okolnosti;
- *Poglavlje 15*: Sigurno snabdevanje energijom, orijentacija ka obnovljivim izvorima energije, korišćenje evropskih fondova za održivu energetiku;
- *Poglavlje 21*: Kvalitetna i moderna infrastruktura, finansijska podrška EU za infrastrukturni razvoj; i
- *Poglavlje 27*: Održiv sistem zaštite životne sredine, čistiji vazduh i voda, zaštita flore i faune i upravljanje otpadom

Ujedno to moraju biti ugaoni temelji razvoja saobraćajne politike, strategije razvoja, koridora i posebno Koridora 7.

LITERATURA

1. *Akcioni plan za sprovođenje Dunavske strategije*, SEC (2010) 1489/3
2. Antonović, R., Stanković, M. (2021). *Crisis Communication and Risk Management*, PaKSoM 2021 3rd Virtual International Conference Path to a Knowledge Society-Managing Risks and Innovation Proceedings Publishers Complex System Research Centre, Niš, Serbia Mathematical Institute of the Serbian Academy of Sciences and Arts Serbia, Niš, November 15-16, 2021
3. Duhr, S. (2011) *Baltic Sea, Daube and Macro-Regional Strategies: A Model for Transnational Cooperation in the EU?* Paris: Notre Europe
4. *EU Strategy for Baltic sea region*, Brussels, COM (2009) 0248 final.
5. *Strategija Evropske unije za Dunavski region*, Brisel, COM (2010) 715/4.
6. Stanković, M. Huber, M. *Geographic Potential of the Railway Network as the Focus of Migration Crises*, I International Symposium "Rail Transport in the Modern World", Proceedings, High Railway School of Vocational Studies, Belgrade, Serbia, College of Railway Transport of the USURT Faculty, Yekaterinburg, Russian Federation, Belgrade, 12th – 13th December 2019

7. Zečević, M. (2021) Key account management: customer analysis and selection-creation of additional value. *Horizonti menadžmenta*, I (1), 135-15
8. Dašić D., Savić, M. (2020) Uticaj kulturno-istorijske baštine na atraktivnost destinacije. *Baština*. br 52, str. 247-260
9. Dašić D, Živković D., Vujić T. (2020) Rural tourism in development function of rural areas in Serbia. *Economics of Agriculture*, Year 67, No. 3, 719-733
10. Kreća, M. (2008) *Međunarodno javno pravo*, Drugo dopunjeno i izmenjeno izdanje, Službeni glasnik, Beograd,
11. *Pregovaračka poglavlja, 35 koraka ka Evropskoj Uniji*, (2015) Drugo izmenjeno i dopunjeno izdanje, EU Info Centar, Beograd
12. Štetić, S. (2007) Posebni oblici turizma, Monografija, LI, Beograd

LEGAL REGIME OF DANUBE NAVIGATION AND THE DANUBE STRATEGY IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF ECOLOGICALLY ACCEPTABLE TOURISM IN THE REPUBLIC OF SERBIA

Summary: *The current tendencies of regionalization and subregionalization in the European Union are burdened by the political, legal and social circumstances in which our country, the Danube region, and even the entire European community find themselves. Hence, there is a need for an analysis of the most important legal sources, which regulate the complex relations in the connection and cooperation of the Danube countries in the process of building a strong social and economic society. Such legal sources are, first of all, traditional international agreements (Belgrade Convention, Bratislava Agreement, Budapest Convention and Geneva Convention - SVN) which regulate the navigation regime on the Danube, and then, the Danube Strategy as a legal document adopted in 2010 by European Union for the Danube region, which is clearly recognized through Chapter 14 and Chapter 21 in the negotiations for our country's accession to the EU. The Danube Strategy regulates the area of connecting the countries of the Danube region, environmental protection, building prosperity and the area of institutional strengthening of this region. Given that our country is a signatory to the Danube Strategy, as well as that this strategy regulates very important economic, social and cultural areas of life, there is a need for its analysis. It should be especially emphasized that in the future, a new enlargement methodology will be applied in the relations between Serbia and the*

EU, which is based on the idea that instead of individual chapters, more gender classes will be opened in the future.

Keywords: *Danube Region, Danube Strategy, Chapter 14, Chapter 21, Clusters of related chapters*

Kako citirati ovaj članak/how to cite this article:

Stanković M., Virijević Jovanović S., Alijević A., (2022) Pravni režim plovidbe Dunavom i dunavska strategija u kontekstu razvoja ekološki prihvatljivog turizma u Republici Srbiji. *Horizonti menadžmenta*. II (1), 143-164