

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT

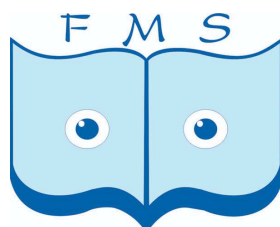
Nikola Vidaković

Neki aspekti analize korelacije između sistema zaštite životne sredine u
marinama i nautičko turističke ponude u Crnoj Gori

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, januar 2020.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**



**Neki aspekti analize korelacije između sistema zaštite životne
sredine u marinama i nautičko turističke ponude u Crnoj Gori**

SPECIJALISTIČKI RAD

Mentor: Prof. dr Deda Đelović
Predmet: Ekološki menadžment

Student: Nikola Vidaković
Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama
Broj indeksa: S22/17

Tivat, januar 2020.

SADRŽAJ:

UVOD	4
1. ODRŽIVI RAZVOJ CRNE GORE	8
2. NAUTIČKI TURIZAM - OPSTE	10
3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U CRNOJ GORI	13
4. UTICAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA ŽIVOTNU SREDINU	21
4.1 Uticaj na životnu sredinu u toku izgradnje marine	21
4.2 Uticaj na životnu sredinu u toku eksploatacije marine	22
4.3 Mjere zaštite životne sredine tokom eksploatacije marine	23
4.4 Zakon o lukama	26
4.5 Zakon o moru	26
4.6 Zakon o upravljanju otpadom	27
4.7 Zakon o zaštiti životne sredine	28
4.8 Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu	29
4.9 Servisi za zaštitu životne sredine u marinama – primjeri	29
4.9.1 Marina Dalmacija	30
4.9.2 Marina Vodice	32
4.9.3 Marina Bar	33
5. KORELACIJA KRUZING TURIZAM – ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE	35
5.1 Luke u funkciji razvoja kruzing turizma	37
ZAKLJUČAK	41
LITERATURA	42

UVOD

Značaj turizma kao privredne djelatnosti za Crnu Goru se ne može procijeniti. Turizam se odnosi na svaki aspekt našeg društva, utiče na razvoj privrede, životnog standarda i načina života građana. Takođe, on podstiče otvaranje novih radnih mjesta i djeluje na opšti prosperitet. Turistički imidž Crne Gore je uglavnom zasnovan na raznolikostima njene prirode i prirodnih vrijednosti. Kako bi se ostvarilo stvaranje Crne Gore kao jedinstvene prodajne turističke ponude one moraju biti zaštićene u svim djelovima zemlje i da se shodno tome na pravi način i koriste. Ukoliko bi se radilo u suprotnosti s tim negativne posljedice takvog djelovanja bile bi primjetne na cjelokupnom privrednom potencijalu naše zemlje.

Za ovu, jednu od najznačajnijih oblasti u našoj državi, nadležno je Ministarstvo održivog razvoja i turizma. Posljednjih godina turizam kao grana privrede doživljava novu afirmaciju, realizovan je cijeli niz infrastrukturnih projekata što doprinosi ostvarenju cilja da Crna Gora bude elitna turistička destinacija. U prilog tome govore i podaci o godišnjem nivou posjeta turista čiji se rast bilježi iz godine u godinu.

Kada se sagledaju već ostvareni, ali i planirani infrastrukturni projekti, može se konstatovati da Crna Gora postaje sve raskošnija destinacija, s boljom turističkom ponudom, sve primamljivija za turiste.

Iako po površini mala država (13.800 km²) Crna Gora je prepoznatljiva po karakterističnim pejzažima istinske ljepote i raznolikosti: krasi je visoke planine i duboki kanjoni, široke ravnice, brze rijeke, Skadarsko jezero i slikovita morska obala. Vegetacija zavisi od nadmorske visine a karakteriše je mnoštvo vrsta. Dakle, raspolaže se izuzetno bogatim prirodnim resursima koji se shodno tome moraju i zaštititi.

Kao glavna prednost Crne Gore u turističkoj ponudi na tržištu svakako može da se izdvoji blizina mora i planina, što našu državu čini izrazito konkurentnom ali i privlačnom destinacijom.

Mora da se naglasi činjenica da se nivo kvaliteta turističkih usluga stalno unapređuje, te da Crna Gora kao država ulaze velike napore u domenu vrednovanja i očuvanju prirodnih resursa kao i održivog razvoja. Kada je riječ o nautičkom turizmu, pod održivim razvojem, primarno, se podrazumijeva očuvanje količine i kvaliteta obalnih resursa u cilju zadovoljenja ne samo sadašnje potražnje za nautičkoturističkim uslugama, već i osiguranja zdrave okoline za buduće generacije.

U poglavlju **1. Održivi razvoj Crne Gore** su analizirani osnovni elementi Nacionalne strategije održivog razvoja Crne Gore, sa posebnim akcentom na segmente koji se, direktno ili indirektno, mogu staviti u kontekst analize korelacije zaštita životne sredine – nautički turizam.

U poglavlju **2. Nautički turizam – opšte** su sadržani rezultati razmatranja koji mogu poslužiti kao osnova za sagledavanje uticaja nautičkog turizma, prvenstveno luka nautičkog turizma (marina) na životnu sredinu.

Nakon opstih uvodnih napomena, poglavlje **3. Uticaj nautičkog turizma na životnu sredinu** je fokusirano na neke aspekte uticaja luka nautičkog turizma (marina) na životnu sredinu, dok je poglavlju **4. Korelacija kruzing turizam – zaštita životne sredine** posvećeno osnovama analize uloge luka u procesu razvoja kruzing turizma i zahtjevima vezanim za sistem zaštite životne sredine. U poglavlju **5. Zaključak** su izvedeni osnovni zaključci iz rada.

PROBLEM ISTRAŽIVANJA

Iako su marine i luke neophodne za razvoj nautičkog turizma, same nisu dovoljne za njegovo odvijanje. Jedan od najvažnijih oblika jeste ekoturizam. Ekoturisti su ti koji biraju destinacije u kojima će svoje slobodno vrijeme provesti bezbrižno i sa posebnom pažnjom uživati u istoj. Uticaj nautičkog turizma na životnu sredinu je fokusiran na neke aspekte uticaja luka nautičkog turizma (marina) koji samim tim utiču na životnu sredinu.

Polazeći od vizija održivog razvoja Crne Gore i identifikacije problema i izazova u oblastima zaštite životne sredine i upravljanja prirodnim resursima, ekonomskog i društvenog razvoja, u radu su definisani opšti ciljevi Nacionalne strategije održivog razvoja Crne Gore.

PREDMET ISTRAŽIVANJA

Predmet rada je analiza nekih aspekata korelacije između sistema zaštite životne sredine u marinama i nautičko turističke ponude u Crnoj Gori. Posebno su sagledani neki od ključnih “ekoloških” faktora razvoja nautičkog održivog turizma u Crnoj Gori, osnovni elementi uticaja nautičkog turizma na životnu sredinu, kao i osnove veze između kruzing turizma i zaštite životne sredine.

CILJ ISTRAŽIVANJA

Postavljeni cilj istraživanja specijalističkog rada predstavlja ravnomjerno korišćenje potencijala za unapređenje turističke ponude i razvoja održivog turizma, koji se zasniva na ekonomskom razvoju i progresiji, očuvanju i zaštiti ekoloških činilaca i sadržaja, kao i zaštiti životne sredine i okruženja. Uravnoteženost razvoja turističke destinacije dovela bi do centralizacije i koncentracije turista na cjelokupnom području Crne Gore, što bi unaprijedilo turističku ponudu i dovelo do razvoja održivog turizma. Time bi se sačuvali prirodni potencijali, a ekonomski uticaji od turizma bili bi ravnomjernije raspoređeni.

HIPOTEZE ISTRAŽIVANJA

Hg: S obzirom da je Crna Gora proglašena ekološkom državom, jedno od prioriteta ciljeva je očuvanje njeje ekološke ravnoteže, naročito u zaštićenim i veoma osjetljivim prostorima.

H1: Crna Gora može poboljšati prepoznatljivost širom svijeta, raditi na povećanju interesovanja na udaljenim tržištima, ne zapostavljajući Evropu, što će doprinijeti većem turističkom prometu i boljim ekonomskim efektima od te vrste turizma.

H2: Kroz koncept održivog razvoja dolazi se do potrebne simbioze ključnih kategorija i kriterijuma i ekonomije i ekologije, jer su obje okrenute ka razvojnim ciljevima sve većeg i većeg broja ljudi.

H3: Crna Gora preduzima određene mjere a sve u cilju unapređenja turističkih proizvoda i izlaska na nova tržišta i stvarajući time bolju međunarodnu saradnju.

METODE ISTRAŽIVANJA

Metode koje će biti korišćene pri izradi Specijalističkog radu su: metoda indukcije, metoda dedukcije, metoda deskripcije, metoda analize i sinteze i statistička metoda. U specijalističkom radu su, kao izvori podataka, korišteni domaća i strana naučna literatura, stručni časopisi i internet izvori.

ZNAČAJ ISTRAŽIVANJA

Teorijski značaj istraživanja: Značaj turizma za Crnu Goru ne može se precijeniti. Turizam se odnosi na svaki aspekt našeg društva. Utiče na razvoj privrede, životni standard i način života građana, podstiče otvaranje novih radnih mjesta i opšti prosperitet. Imidž Crne Gore je uglavnom zasnovan na raznolikosti njene prirode i prirodnim vrijednostima. Da bi se ostvarilo stvaranje Crne Gore kao jedinstvene prodajne turističke ponude, prirodna raznolikost i prirodne vrijednosti moraju biti zaštićene u svim djelovima zemlje i da se shodno tome koriste.

Praktični značaj istraživanja: Iako je Crna Gora po površini mala karakterišu je pejzaži istinske ljepote i raznolikosti koje se teško mogu nadmašiti: visoke planine i duboki kanjoni, široke ravnice, brze rijeke, Skadarsko jezero i slikovita obala smjenjuju jedni druge. Vegetacija je bogata vrstama, zavisno od nadmorske visine. Dakle, raspolaze se sa prirodnim resursima koji se moraju zaštititi. Održivi razvoj podrazumijeva ravnotežu između potrošnje resursa i sposobnosti naših prirodnih sistema da zadovoljavaju potrebe budućih generacija.

1. ODRŽIVI RAZVOJ CRNE GORE

Održivi razvoj (i održivost razvoja) otkriva se kao najurgentniji globalni problemi i već skoro četiri decenije, otkako su 1972. godine uvedene u *United Nations Environmental Programme* (UNEP), ostaje važna oblast istraživanja mnogih nauka (ekonomije, ekologije, tehnologije, biologije, geografije, sociologije, pravnih i političkih nauka, kao i mnogih drugih), i područje nacionalnih državnih politika, kao i brojnih međunarodnih inicijativa i poduhvata.

Održivi razvoj istinski predstavlja balans između razvoja životne sredine i politike razvoja, kao i politike zaštite životne sredine, uz vrednovanje zakona ekološkog sistema. Ovakva strategija primarno stavlja akcenat na očuvanje životne sredine, prirodnih eko sistema, a takođe potencira efikasnu eksploataciju prirodnih resursa.

U razvijenim zemljama svijeta se mnogo ulaže u očuvanje životne sredine, energetske efikasnost, kao i sve veći razvoj tehnologija koje doprinose zaštiti životne sredine. Upravo se u tim područjima otvaraju nova radna mjesta i stvara dobar poslovni ambijent, koji doprinosi razvoju životne sredine i privrednom razvoju. Na taj način i ostale, manje razvijene i nerazvijene zemlje trebaju da funkcionišu i da prate takve poslovne korake.

Kroz koncept održivog razvoja dolazi se do potrebne simbioze ključnih kategorija i kriterijuma i ekonomije i ekologije, jer su obje okrenute ka razvojnim ciljevima sve većeg i većeg broja ljudi (2050. god. biće oko 9,5 milijardi ljudi – podaci Organizacije za prehranu i poljoprivredu iz 2009. godine) u uslovima realno sve ograničenijih prirodnih resursa.

U tom smislu razvoja, odnosno održavanje uslova za razvoj, nije samo materijalna pretpostavka opstanka sadašnjih generacija, nego je i etičko pitanje odbrane civilizacijske časti pred budućim generacijama. U stvari, održivi razvoj podrazumijeva ravnotežu između potrošnje resursa i sposobnosti naših prirodnih sistema da zadovoljavaju potrebe budućih generacija.

Drugim riječima, održivi razvoj znači održavanje kapaciteta Zemlje da omogući život svakom njenom sadašnjem kao i još nerođenom stanovniku.

Razumije se da odgovornost za to nosi svaka tekuća generacija koja mora pronaći najbolji način upravljanja ne samo raspoloživim resursima nego i načinima otkrivanja i korišćenja još uvijek nepoznatih resursa.¹

Održivi razvoj ne predstavlja samo ekološko pitanje. Utvrđena su tri aspekta, odnosno tri dimenzije održivog razvoja, odnosno²:

- ekonomska održivost;
- ekološka održivost i
- socijalna održivost.

Teorija održivog razvoja, koja obezbjeđuje uravnoteženo zadovoljenje potreba sadašnjih i budućih generacija, ključ je reprodukcije i trajanja ljudske vrste. Ovakva strategija uvažava socio-kulturnu i prirodnu okolinu, kao i aspekt budućnosti. Takav koncept teži optimalnom ekonomskom efektu uz minimalno degradiranje ekološke sredine, pa u skladu sa tim, načela održivog razvoja su³:

- životna sredina
- budućnost
- kvalitet života
- pravednost
- načelo predostrožnosti
- holističko (sveobuhvatno) razmišljanje

Polazeći od vizija održivog razvoja Crne Gore i identifikacije problema i izazova u oblastima zaštite životne sredine i upravljanja prirodnim resursima, ekonomskog i društvenog razvoja, definisani su slijedeći opšti ciljevi Nacionalne strategije održivog razvoja Crne Gore (NSOR CG)⁴:

- Ubrzati ekonomski rast i razvoj i smanjiti regionalne razvojne nejednakosti;

¹ Pokrajac, S. (2009). Održivi razvoj i ekologija. Beograd: Mašinski fakultet, str. 24.

² Štrbac, N. Et. ali. , str. 8.

³ Koncept održivog razvoja i lokalna agenda 21 - Terra's, str. 1.

<http://www.terras.org.rs/index.php%3Fsadrzaj%3Dterras/projekti/nesortirano/vesti%25202005/m>

⁴ Ibid. str. 14.

- Smanjiti siromaštvo i obezbijediti jednakost u pristupu uslugama i resursima;
- Osigurati efikasnu kontrolu i smanjenje zagađenja, i održivo upravljanje prirodnim resursima;
- Poboljšati sistem upravljanja i učešća javnosti i mobilisati sve aktere, uz izgradnju kapaciteta na svim nivoima i
- Očuvati kulturnu raznolikost i identitete.

Prioritetni makroekonomski zadatak NSOR CG je podsticanje razvoja uslužne ekonomije (turizam, pomorstvo i drugo).⁵

2. NAUTIČKI TURIZAM - OPSTE

Luksuzne jahte sada dominiraju svijetom bogatih i poznatih i predstavljaju plovne objekte namjenjene za razonodu, sport, rekreaciju, uživanje i opuštanje. Sam termin luksuzna jahta prvi put se pojavio 1600. godine. U 17. vijeku jahting industrija dobila je više pristalica širom Evrope. Kreirani su brodovi različitih vrsta, a mnogi bogati ljudi koji su bili dio elitnih socijalnih grupa, pravili su svoje privatne jahte. U godinama između 1990.-ih i 2000.-ih, masovni porast dogodio se u ovoj industriji. Tako je broj luksuznih jahti kao i njihova veličina i popularnost rastao, sve brže iz dana u dan.⁶

Početak razvoja ljudske civilizacije vezan je za more. More se koristi u različite svrhe i na različite načine, a prvenstveno u funkciji saobraćaja, kao prirodna saobraćajnica. Približno 70% zemljine kugle pokriveno je morem. Uz vazdušno prostranstvo, more je najveći besplatni infrastrukturni potencijal. Pored aktivnosti iz opsega njihovih osnovnih funkcija, danas luke, lučice i pristaništa dobijaju još jednu ulogu - prihvatanje nautičkih turista. Nautički turizam je danas dostigao masovne razmjere u svim razvijenim krajevima svijeta, posebno u Evropi i SAD-u. Trenutno u raznim pomorskim zemljama svijeta razmješteno je i plovi oko 150 miliona plovila nautičkog turizma (jahte, jedrilice, motorni čamci, čamci i ostala plovila).⁷

⁵ Ibid. str. 15.

⁶ Izvor: <http://www.luxlife.rs/jahte/luksuzne-jahte-moc-novog-doba>

⁷ Brčić, I., Orlandić, R., *Nautički turizam faktori i elementi*, Pospam, Bar, 2010., str. 83.

U isto vrijeme, u nautički turizam aktivno je uključeno radi rekreacije blizu 500 miliona ljudi u njegovoj opštoj rekreaciji, psihosomatskom uravnoteženju i zdravoj razonodi. Iskustva u svim razvijenim turističkim zemljama u svijetu pokazuju da ni u jednoj regiji uz toplu moru ne može biti intenzivnog i uspješnog turističkog prometa bez učešća i razvoja nautičkog turizma. Turistički promet na moru prati odgovarajuća savremena nautička ponuda i infrastruktura.⁸

Luka nautičkog turizma je turistički objekat koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i neophodne uslove za potrebe nautičkog turizma. Luke za nautički turizam se dijele na: sidrišta, privezišta, suve marine i marine.⁹

Savremene marine mogu se podijeliti, po nekoliko kriterijuma, na sledeće vrste:¹⁰

- obzirom na položaj vodenog dijela u odnosu na kopno može biti: otvoreni, poluuvučeni, uvučeni i potpuno uvučeni tip marine;
- prema tipu izgradnje, razlikuje se: američki, evropski i mediteranski tip marine;
- prema nivou opremljenosti na: standardni tip (s osnovnom udobnošću); luksuzni tip (visok nivo udobnosti); rekreacijski tip (sa mogućnošću korišćenja sportsko-rekreativnih i zabavnih sadržaja);
prema odnosu vlasništva: privatne, komunalne i javne;
- u odnosu na lokaciju: morske, jezerske i riječne.

U marini se odvija nekoliko djelatnosti:¹¹

- lučke djelatnosti (prihvatanje, čuvanje i otpremanje plovila te carinska, zdravstvena, radio i meteorološka služba);
- trgovačko-servisne (opskrba gorivom, hranom, rezervnim djelovima, veće i manje popravke i prodaja plovila, pružanje ličnih usluga, prodaja sportske robe);
- mjenjačka, agencijska i ptt služba;

⁸Ibidem.

⁹Ibid., str. 85.

¹⁰Ibidem.

¹¹Ibidem.

- ugostiteljsko-zabavne usluge;
- sportsko-rekreativne i društvene djelatnosti;
- promocijske aktivnosti za turizam i nautiku.

Obim pojedinih djelatnosti u marini zavisi od njene lokacije, prirodnih i radom stvorenih uslova, saobraćajnih veza, planiranih ciljeva i ekonomskih mogućnosti. Iz djelatnosti koje se odvijaju u marini slijede njene osnovne funkcije:¹²

- boravak plovila;
- održavanje plovila;
- opsluživanje plovila koja dolaze morem;
- opsluživanje plovila koja dolaze kopnom;
- čuvanje plovila;
- boravak nautičkih turista;
- opsluživanje nautičkih turista.

U svojoj socijalnoj strukturi, nautički turizam je još uvijek turizam društvene elite, bez obzira što sve više dobija oblike masovne pojave. Prema definiciji A. Turine, nautički turizam podrazumjeva putovanje morem sledećim plovnim sredstvima:¹³

- jahtama, jedrilicama, skuterima i sportskim čamcima,
- putovanja brodovima koje organizuju obalne linijske službe ili kružna putovanja,
- teretnim brodovima koji primaju određeni broj putnika,
- posebnim plovilima za krstarenje, jedrenje, ribolov i ostale turističke razonode na vodi, od izleta do šetnji kao i priredbi specifičnog karaktera, s raznovrsnim programima koji se izvode na moru.

Nautički turizam¹⁴, u odnosu na kupališni i druge vrste turizma, uglavnom se, razlikuje po specifičnim uslugama, koje se turistima-nautičarima pružaju u lukama nautičkog turizma i plovnim objektima.

¹²Radojičić, B., **Geografija Crne Gore – prirodna osnova**, Unireks, Nikšić, 1996., str. 7.

¹³Ibid., str. 9.

¹⁴Luković, T., “**Nautical tourism Definitions and dilemma**”, Split, 2007., str.56.

3. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA U CRNOJ GORI

Kada je riječ o tome šta najviše privlači nautičke turiste akcenat se stavlja na prirodna bogatstva poput karakterističnih reljefnih oblika, obala ili uvala. Kao jedan od najpovoljnijih faktora koji utiče na nautički turizam izdvaja se sama razuđenost obale, što u sklopu sa bogatim prirodnim i kulturnim bogatstvima itekako pozitivno utiče na porast broja turista. Od izuzetnog je značaja konstantan rad na unaprijeđenju postojeće turističke ponude kao i na razvoju novih proizvoda, takođe neizostavan je rad na stvaranju lokalnih ponuda kako bi se privukli novi posjetoci . Kao jedan od presudnih faktora za za nautički turizam jeste promocija Crne Gore kao atraktivne destinacije a da bi se to ostvarilo neophodno je učešće Nacionalne turističke organizacije na internacionalnim turističkim sajmovima. Bilježe se sve bolji rezultati u napretku ovog segmenta tako da je danas Crna Gora jedna od najatraktivnijih destinacija za ovu oblast turizma. Nautički turizam podrazumijeva specifične usluge koje se turistima pružaju u lukama na samim plovilima. Podrazumijeva plovidbu na vodama – jezerima, morima, rijekama a obuhvata i boravak u lukama, marinama. Turističke usluge u lukama nautičkog turizma – marinama su: ¹⁵

1. Iznajmljivanje veza u lukama nautičkog turizma za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima;
2. Iznajmljivanje plovnih objekata sa posadom ili bez posade, sa pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja, radi odmora, rekreacije i krstarenja turista nautičara;
3. Prihvat, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suvom vezu;
4. Usluge snadbijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim djelovima, opremom i sl.);
5. Usluge upravljanja plovnim objektima turista nautičara;
6. Uređenje (opremanje) i priprema plovnih objekata;

¹⁵ Dulčić, A., Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Ekokom, Split, 2002., str.38.

7. Davanje različitih informacija turistima nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.);
8. Druge usluge za potrebe nautičkog turizma u skladu sa zakonom.

Osim morskog, u Crnoj Gori postoji tradicija nautičkog turizma vezana i za Skadarsko jezero.



Slika 1: Skadarsko jezero

www.google.com

Berlinskim ugovorom o miru 1878. godine, Crna Gora je dobila pravo nesmetane plovidbe Skadarskim jezerom i rijekom Bojanom, a od 1880. godine izlaz na more i slobodno zavladała crnogorskom obalom. Prvu redovnu putničko-teretnu liniju na Jezeru započeo je parobrod “Žabljak”, kupljen u Veneciji 1885. godine. Prevozio je poštu dva puta sedmično na relaciji Rijeka Crnojevića-Virpazar-Plavnica-Skadar i obratno i jedanput na liniji Rijeka Crnojevića-Virpazar-Plavnica i natrag.

Već naredne 1886. godine, u Engleskoj je kupljen parobrod “Danica” i odmah uključen u redovan saobraćaj po Skadarskom jezeru do 1918. godine, kada ga je austrougarska vojska potopila ispred Virpazara. Od njegovih ostataka 1937. godine napravljena je maona za ugalj.¹⁶

Pored ratne, trgovačke i ribarske flote, Jezerom je krajem 19. vijeka počela da plovi i flota za razonodu - crnogorske jahte i parobrodi knjaževske porodice Petrović. Knjaz Nikola je imao deset većih i manjih jahti koje je dobijao na poklon od stranih vladara, a neke je i sam kupovao.

¹⁶Ibidem.

Duže jahte sa dubljim gazom korišćene su na moru i za putovanja u inostranstvo, a po Jezeru manje, za šetnju i lov i povremeno uključivanje u redovan saobraćaj.¹⁷

Prema Franetovićevim istraživanjima, prva jahta “Silistrija” doplovila je 1866. godine iz Istanbula u Rijeku Crnojevića, kao poklon turskog sultana Abdul-Aziza knjazu Nikoli. To je bio parobrod duge plovidbe, nepodesan za navigavanje po Jezeru.

“Silistrija” je bila prvi pomorski brod koji je vijao crnogorsku zastavu po Jadranskom moru, u vrijeme kada Crna Gora nije imala morsku obalu. Jahtu “Slavljanin” knjaz Nikola je dobio na poklon od ruskog cara Aleksandra II 1875. godine. Desetak godina prevozila je diplomatsku poštu, diplomate i članove crnogorske i međunarodne komisije od Skadra do Rijeke Crnojevića. Usljed dotrajalosti rastavljena je 1896. godine.¹⁸

Ugovorom između kompanije “Barsko društvo” i Crnogorske vlade iz 1906. godine, Društvo se obavezalo da u roku od tri godine izgradi barsko pristanište, da ga poveže željezničkom prugom sa Skadarskim jezerom i izgradi pristaništa u Virpazaru, Rijeci Crnojevića i Plavnici sa prokopavanjem kanala kod Virpazara i Plavnice, da bi parobrodi u svako doba godine slobodno pristajali uz pristaništa.

Izgradnjom pristaništa 1905. godine Virpazar je postao najvažnija luka na Skadarskom jezeru. Italijanski brodovi “Principe di Piemonte”, “Mafalda” i “Jolanda” iznajmljeni su uoči formiranja Barskog društva 1905. godine. Italijanska firma “Compagnia di Antivari” – (“Barsko društvo”) u Baru, stalnu plovidbu na Skadarskom jezeru preuzima od 1905. do 1916. godine.

Društvo je 1908. godine izgradilo na Lipoviku, blizu Rijeke Crnojevića, manji škver sa radionicom za popravku svojih manjih brodova, koji su vršili redovne linije po Skadarskom jezeru. Za prevoz putnika i robe Društvo je raspolagalo većim brojem brodova: “Antivari”, “Nettuno”, “Danica”, “Drin”, “Obod”, “Vranjina”, “Vir”, “Oka” i dvanaest maona za prevoz tereta. Po Franetoviću, pored ovih

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

plovila, Društvo je 1914.godine u Veneciji izgradilo motorni brod “Zeta”, a 1915. motorni brod “Lovćen”, koji zbog rata nisu stigli na Skadarsko jezero.¹⁹

Crna Gora ima veliki prirodni potencijal za razvoj nautičkog turizma. Od 2005.godine u Crnoj Gori je u oblasti nautičkog turizma napravljen značajan pomak. Proteklih godina formirani su novi servisi za plovila, škole za jedrenje, ažurirane nautičke karte, a i dalje se kontinuirano radi na poboljšanju poslovnog ambijenta za razvoj nautičkog turizma.

Obzirom da Luka Kotor bilježi brojnu posjećenost turista, jer je poznata kao pristanište gdje dolaze najveći svjetski kruzeri, očekuje se da će i Luka Bar biti dobro pozicionirana kao kruzing destinacija, Treba imati u vidu da nautički turizam obuhvata i luke kao mjesta za prihvat, dolazak i vez kruzera, ali i marine koje opslužuju megajahte i jahte.



Slika 2: Luka Kotor

Izvor: <https://www.google.com/search?q=luka+kotor>

Ne samo u Crnoj Gori, već i na cijelom Jadranu, postoji potreba za sprovođenjem odgovarajuće ekološke politike, poboljšanjem lučkog servisa i kvaliteta proizvoda, unaprijeđenjem infrastrukture, te povećanjem konkurentnosti na tržištu nautičkog turizma.

Prijedlog sistema marina²⁰ u Crnoj Gori nastojao je maksimalno da vodi računa o potrebama Crne Gore u cjelini i pojedinih lokalnih sredina.

¹⁹Izvor: <http://www.scribd.com/doc/59222487/Plovidba-Po-Skadarskom-Jezeru#scribd>.

²⁰ Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore, tematska sveska „Transportni sistem“, str. 27.

Uz uvažavanje tih činjenica izdvojena su tri ključna kriterijuma koja bi trebala da izdvoje prioritetne dijelove tog sistema: obezbjeđenje održivog razvoja i očuvanja ekološke ravnoteže; izbjegavanje korišćenja plaža i drugih važnih turističkih resursa; procijenjena ekonomska opravdanost;

Kao ključni podsticajni faktori razvoja sistema marina izdvajaju se²¹: obala Crne Gore je veoma atraktivna za plovidbu, ima očuvanu i uglavnom nezagađenu obalu i predstavlja u evropskim okvirima nedovoljno otkrivenu destinaciju; susjedna Hrvatska već osjeća zagušenost plovilima i razmatra uvođenje nekih dodatnih restriktivnih mjera, što bi mnoge nautičare moglo da podstakne na dolazak u Crnu Goru; aktuelni trendovi u svijetu ukazuju na stalni i veliki rast potražnje u nautičkom turizmu, osobito većih jahti, motornih brodova itd.

U skladu sa rezultatima analize svih relevantnih faktora, predložena je osnovna mreža marina u Crnoj Gori sa oko 2000 vezova²², koju bi trebalo da čine dvije velike servisne marine kapaciteta 400-800 vezova, četiri standardne marine kapaciteta 100-300 vezova i četiri specijalne marine s nešto manjim brojem vezova. Uz njih se podrazumijeva obezbjeđenje komercijalnih vezova u postojećim lukama, naročito na lokacijama koje bi mogli da pobude veće interesovanje nautičara kao što su Budva, Kotor, Herceg Novi, Risan ili Prčanj.

Prije kretanja u intenzivniju izgradnju nautičkih kapaciteta potrebno je na državnom nivou preduzeti i određene sistemske mjere, posebno po pitanju saobraćajne i komunalne infrastrukture, osiguranja brodova i distribucije meteoroloških podataka. Tipologija **marina** kako je predložena u nastavku primarno se odnosi na njenu orijentaciju prema tržištu i potrebu udovoljavanja posebnim uslovima lokacija.

Predložene "VIP" i "eko" marine bi trebale biti podvrgnute istim zakonskim uslovima kao i "obične" marine, odnosno nema potrebe da se one definišu posebnim zakonima ili da se prema

²¹ Institut za turizam Zagreb, **Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj** (Sažetak) ; Zagreb, Svibanj 2007., Str. 3.

²² Studija nautičkog turizma u Crnoj Gori, GTZ, 2005.,str.5.

uslovima poslovanja odvajaju od ostalih marina. Za "VIP" marine očekuje se viši kvalitet sadržaja i orijentacija prema zahtijevnijoj klijenteli, dok se za "eko" marine očekuje udovoljavanje dodatnim specijalnim uslovima koje zahtijevaju konkretne lokacije u skladu sa režimom zaštite. To posebno vrijedi za ušće Bojane kao najosjetljiviju lokaciju i potencijalno zaštićeno područje visokog ranga.

Dvije *velike servisne marine*, uz dovoljno veliki kapacitet (400-850 vezova) bi trebalo nautičarima da pruže, pored mogućnosti korišćenja vezova i sve potrebne sadržaje (a posedno usluge remonta i popravki jahti, usluge tankovanja goriva i druge usluge), zbog čega moraju imati dovoljno prostora na kopnu i moru. Jedna takva lokacija je postojeća marina u Baru, koja već planira proširenje i adekvatno opremanje. Druga takva marina je Porto Montenegro, koja se razvija na lokaciji bivšeg Remontnog zavoda – Arsenal u Tivtu.

Četiri *standardne marine* trebale bi da zadovolje potrebe nautičara na ostalim ključnim lokacijama za koje postoji pretpostavljeni najveći interes za vezovima i ima mogućnosti za uređenje marina. U tom se kontekstu ponajprije izdvaja lokacija na rtu Kobila kao najsjevernija (do 150 vezova), najbliža Hrvatskoj i idealno položena s aspekta plovidbe.

Na sličan način se izdvaja i Ulcinj kao najjužnija lokacija najbliža albanskoj obali i Otrantskim vratima, važna i stoga što je Ulcinj jedini primorski grad Crne Gore koji nema mogućnost smještaja većih plovila. Predložena lokacija je Liman, u blizini Starog grada (do 300 vezova).

Bigova (do 150 vezova) prevashodno je važna iz saobraćajnih i bezbjednosnih razloga kao jedino sigurno sidrište između Boke Kotorske i Budve, odnosno Bara, gdje bi se očekivao boravak nautičara i da nema marine.

Kumbor (do 250 vezova) je važan zbog veoma dobrih uslova za uređenje marine i potrebe obezbjeđenja dodatnog kapaciteta vezova za područje Herceg Novog koji nema prostora za prihvatanje jahti.

Četiri *specijalne marine* odnose se na lokacije za koje se pretpostavlja da postoji razmjerno veliki interes nautičara, ali je zbog određenih ekoloških ograničenja potreban krajnji oprez pri

planiranju izgradnje. To se naročito odnosi na najjužniju i zbog jedinstvenosti okruženja veoma atraktivnu lokaciju Ada Bojana (do 50 vezova), jer bi tu potencijalna marina mogla ugroziti bogatu ptičju faunu i tok rijeke Bojane.



Slika 3: Ada Bojana

Izvor: www.google.com

Iz sličnih je razloga veoma osjetljiv i lokalitet Buljarica (do 100 vezova), važan zbog nedostatka pogodnih lokacija za prihvata nautičara između Bara i Bigova, kao i u samoj Budvi.



Slika 4: Plaža Buljarica

Izvor: www.google.com

Iako manje, zbog zatvorenosti zaliva i statusa Svjetske baštine UNESCO-a veoma je osjetljiva i lokacija Kotor.

No, ta se činjenica može iskoristiti i kao prednost, jer bi marina (do 150 vezova) uz stari historijski grad Kotor mogla biti jedna od rijetkih u Crnoj Gori koja ima uslove za orijentaciju u većoj mjeri na ekskluzivnu ("VIP") nautičku potražnju. To onda može značiti i potencijalno veće prihode nego što bi mogla da ostvari veća "masovna" marina koja bi mogla da bude prepoznata kao zagađivač životne sredine. U funkciji razvoja grada planira se i marina u Risnu (do 150 vezova), koja nautičare treba da približi Kotoru.

4. UTICAJ NAUTIČKOG TURIZMA NA ŽIVOTNU SREDINU

Luke nautičkog turizma postaju mjesta realizacije tog segmenta turizma. Radi toga je neophodno obratiti pažnju na njihovo pozicioniranje. Lokacija za izgradnju marine mora se pažljivo odabrati kako bi zadovoljila sadržaje koji će joj omogućiti kvalitetan razvoj sa jedne strane i ispunjenje zahtjeva zaštite životne sredine sa druge strane.-

Pod lokacijom za izgradnju marine podrazumijeva se cjelokupno zemljište i akvatorijalni prostor na kojem se planira izgradnja marine. Izbor određene lokacije za izgradnju marine je adekvatan ako ispunjava sljedeće zahtjeve: ne generiše negativne uticaje na životnu sredinu (ili uticaje na životnu sredinu svodi na minimalan nivo), ...

Intenzitet uticaja marine na životnu sredinu zavisi od njene lokacije, karakteristika izgrađene infrastrukture u marini, asortimana usluga koje marina pruža korisnicima, stepena iskorišćenosti kapaciteta marine, nivoa razvoja sistema zaštite životne sredine u marinama... Praktično je nemoguće pronaći idealnu lokaciju, koja bi zadovoljila sve relevantne kriterijume, pa je potrebno, primjenjujući adekvatnu metodologiju, izabrati optimalnu lokaciju, vrednovanjem više varijanti.-

4.1 Uticaj na životnu sredinu u toku izgradnje marine

U toku izgradnje marine, naći će se na relativno uskom i ograničenom prostoru veći broj građevinskih mašina koje svojim funkcionisanjem mogu privremeno prouzrokovati nepoželjne emisije (buku, prašinu, vibracije), te biti izvor onečišćenja kopnene površine i mora uljima, raznim vrstama naftnih derivata, na šta treba obratiti posebnu pažnju.

Preuređenjem postojećih objekata, odnosno izgradnjom novih, proizvodi se neopasni građevinski, i u manjim količinama metalni otpad, koji je potrebno propisno zbrinjavati uz izbjegavanje nekontrolisanog nasipanja u more. Kod izgradnje gatova i lukobrana (valobrana), kao i plutajućih objekata (pontona) koji će se sidriti, odnosno fiksirati za obalu, dolazi do određenih onečišćenja mora, manjeg inteziteta, dok se sva moguća veća onečišćenja i zagađenja mora spriječavaju pažljivim planiranjem radova i zaštitnih predradnji.²³

4.2 Uticaj na životnu sredinu u toku eksploatacije marine

Nakon postavljanja pontonskih lukobrana i završetka građevinskih radova dolazi do naseljavanja morskih organizama na nosače, plutače pontona, betonske djelove rive, te na sve ostale izgrađene djelove marine koji su potopljeni u more. Na sedimentnom i kamenitom dnu, populacije organizama koje su tu prije živjele će se djelimično ili čak potpuno obnoviti.

Zagađenje akvatorijalnog i kopnenog dijela marine može biti prouzrokovano:

- Otpadnim vodama koje nastaju tokom pranja brodova;
- Bojama tokom bojadisanja brodova;
- Otpadnim vodama koje nastaju tokom pranja motora, za vrijeme popravke, te otpadnim vodama od pranja podvodnih površina;
- Zauljenim padavinskim vodama s asfaltiranih manipulativnih površina, površina za odlaganje plovila i vozila, te internih saobraćajnica;
- Otpadnim vodama s brodova (fekalne, sanitarne, kaljužne i balastne);
- Sanitarnim otpadnim vodama;
- Mineralnim uljima s brodova;
- Sitnim česticama poliesterskih smola prilikom rada na plastičnim djelovima plovila;

²³ Brčić, I. Orlandić, R. (2010), Nautički turizam faktori i elementi. Bar: Pospam-Bar, str. 95.

- Biocidima koji su sastavni djelovi antifauling boja, tokom boravka plovila u marini.

Potrebno je spriječiti svako i najmanje odbacivanje otpada u more, te obezbjediti uklanjanje svih otpadaka i ulja, kako sa morske površine tako i sa obale.

Posljedice mogućeg usporavanja izmjene mora unutar marine, treba kompenzovati zabranom unošenja bilo kakvih otpadnih materija, naročito organskih (nitrata i fosfata), koji bi mogli nastati kao posljedica pranja posuđa, tuširanja ili pripreme hrane na brodovima. Takođe treba strogo zabraniti odbacivanje bilo kakvog krutog otpada u more, kao i ispuštanje kaljužnih voda iz brodova.²⁴

4.3 Mjere zaštite životne sredine tokom eksploatacije marine

Problem sa najvišim rangom kritičnosti u zaštiti životne sredine tokom eksploatacije marine je sprječavanje zagađenja sa plovila (razne vrste otpada, kaljužne i sanitarne vode). U tom smislu, neophodno je postupanje u skladu sa crnogorskim Zakonom o zaštiti mora od zagađivanja s plovnih objekata

Ovim zakonom uređuje se zaštita mora od zagađivanja sa plovnih objekata koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, prihvatanje i rukovanje otpadom u lukama, kao i odgovornost i naknada štete u slučaju zagađivanja.

Prema članu 4 ovoga zakona, zabranjeno je sa plovnog objekta u vode Crne Gore:

- Ispuštanje ulja, zauljanih mješavina, kaljužnih voda i zauljanog otpada;
- Ispuštanje štetnih materija koje su privremeno utvrđene kao takve, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve materije;
- Ispuštanje i odlaganje na morsko dno štetnih materija u upakovanoj formi;
- Ispuštanje komunalnog otpada;
- Ispuštanje štetnih materija u vazduh;
- Ispuštanje balastnih voda i taloga iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste;

²⁴ Ibid., str.96.

- Primjena antivegetativnih sistema protiv obrastanja broda ako sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja;
- Namjerno potapanje, spaljivanje i zakopavanje na morskom dnu otpada ili drugih materija.

U slučaju zagađivanja mora sa plovnog objekta izvršiće se uzimanje i analiza uzoraka, radi utvrđivanja vrste zagađivanja ili preduzimanja mjera za otklanjanje zagađivanja i otkrivanje počinioca.

Prema Članu 30 ovoga zakona brod nosivosti do 400 tona koji prevozi više od 15 putnika i članova posade i brod nosivosti najmanje 400 tona mora da ima međunarodno svjedočanstvo o spriječavanju zagađivanja mora fekalnim otpadom. Brodovi iz Člana 30 ovog zakona moraju da imaju ugrađen i u funkcionalnom stanju jedan od sistema uređaja za fekalni otpad, i to:

1. Sistem za obradu fekalnog otpada;
2. Sistem za usitnjavanje i dezinfekciju fekalnog otpada sa odgovarajućim skladišnim prostorom za privremeno odlaganje fekalnog otpada, kada se brod nalazi unutar 3 nautičke milje od najbližeg kopna;
3. Skladišni tank, kapaciteta dovoljnog za skladištenje cjelokupnog fekalnog otpada do predaje u uređaje za prihvatanje i rukovanje otpadom u luci, a čiji se sadržaj mora ispustiti preko standardne spojnice za pražnjenje koja se nalazi na otvorenoj palubi.

Prema članu 32 ovog zakona, zabranjeno je ispuštanje fekalnog otpada sa broda u more, osim u sledećim slučajevima:

1. ispuštanje usitnjenog i dezinfikovanog fekalnog otpada na udaljenosti većoj od 3 nautičke milje od najbližeg kopna ili ispuštanja postepenog fekalnog otpada koji nije usitnjen i dezinfikovan, a koji je uskladišten u skladišnim tankovima dok brod plovi brzinom ne manjom od 4 čvora, na udaljenosti većoj od 12 nautičkih milja od najbližeg kopna;
2. kada brod ima sistem za obradu fekalnog otpada;
3. kada je ispuštanje fekalnog otpada izvršeno radi spašavanja života ljudi ili obezbjeđenja sigurnosti broda;

4. kada je ispuštanje fekalnog otpada nastalo kao posljedica oštećenja broda ili opreme ili drugih razloga koji se nisu mogli izbjeći, a preduzete su sve mjere za sprječavanje ispuštanja fekalnog otpada.

Što se tiče komunalnog otpada, prema Članu 33 ovog zakona, otpaci od hrane sa broda mogu se ispustiti u more na udaljenosti većoj od 3 nautičke milje od kopna, ako su usitnjeni uređajima za usitnjavanje sa otvorima manjim od 25 mm.

Prema Članu 34 ovog zakona, na brodu dužine najmanje 12 metara mora biti na vidnom mjestu istaknuto uputstvo o rukovanju komunalnim otpadom. Brod nosivosti najmanje 400 tona, kao i brod koji prevozi najmanje 15 putnika i članova posade mora da:

- ima vidno označene skladišne prostore za različite vrste komunalnog otpada;
- ima plan upravljanja komunalnim otpadom;
- vodi knjigu upravljanja komunalnim otpadom;

Plan upravljanja komunalnim otpadom sadrži opis postupaka za sakupljanje, skladištenje, tretiranje i odlaganje komunalnog otpada.

Što se tiče ispuštanja štetnih materija u vazduh, prema Članu 35 ovog zakona, zabranjeno je sa plovnog objekta ispuštanje štetnih materija u vazduh, osim u slučajevima istraživanja ili iskorišćavanja morskog dna i polaganja podmorskih kablova, kao i u slučajevima neposredne opasnosti po život i zdravlje ljudi i životnu sredinu, a na osnovu odobrenja organa državne uprave nadležnog za poslove zaštite životne sredine, pri čemu se mora voditi računa da se zagađivanje svede na najmanju moguću mjeru.

Odobrenje za ispuštanje štetnih materija u vazduh izdaje se na zahtjev pravnog ili fizičkog lica koje obavlja djelatnost iz stava 1 ovog člana. Bliže uslove pod kojima se može vršiti ispuštanje štetnih materija propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zaštite životne sredine, uz prethodnu saglasnost Ministarstva i organa državne uprave nadležnog za poslove ugljovodonika.

Prema Članu 36 ovoga zakona, zabranjena je na brodovima ugradnja instalacija ili sistema koji koriste, odnosno sadrže materije koje oštećuju ozonski omotač. Na brodu koji već ima ugrađene instalacije i sisteme koji koriste, odnosno sadrže materije koje oštećuju ozonski omotač mora biti na vidnom mjestu istaknuto uputstvo o rukovanju i održavanju tih instalacija i sistema.

4.4 Zakon o lukama

Zakon o lukama je osnovni dokument kojim se uređuju pravni status, podjela luka, upravljanje, naknade, koncesije, red, inspekcijski nadzor kao i druga pitanja koja su od značaja, uključujući osnovne odredbe o upravljanju životnom sredinom.

Prema članu 26, Organ uprave, odnosno Pravno lice i koncesionar moraju obezbijediti ispunjavanje uslova utvrđenih međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše: sprječavanje zagađivanja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađenjem.

U lukama je zabranjeno ispuštati i odlagati u more i na obali čvrsti i tečni otpad, ulje i zauljane vode i ostatke tereta sa broda, kao i sve druge materije koje zagađuju životnu sredinu, osim na mjestima gdje postoje postrojenja, oprema i uređaji za prihvatanje i rukovanje ovim materijama.

Pravno ili fizičko lice koje koristi postrojenja, opremu i uređaje iz stava 2 ovog člana dužno je preduzeti mjere za sprječavanje ispuštanja ili isticanja ulja i zauljanih voda, odnosno spriječiti širenje tih materija u more i na obalu.

Inspekcija nadležna za bezbjednost plovidbe će naložiti pravnom ili fizičkom licu koje zagađuje more da odmah prekine zagađenje i otkloni štetne posljedice.

Ako pravno ili fizičko lice ne postupi po naredbi iz stava 4 ovog člana, Inspekcija će naložiti čišćenje luke o trošku lica koje zagađuje more.²⁵

Članovima 28-31 se reguliše nadzor (inspekcijski organi) i kaznene odredbe.

²⁵ <https://www.uckauprava.me/sajt/biblioteka/zakoni/zakon-o-lukama.pdf> .

4.5 Zakon o moru

Ovim zakonom uređuje se morski i podmorski prostor Crne Gore, i to: unutrašnje morske vode, teritorijalno more, isključiva ekonomska zona, epikontinentalni pojas, zabrana uplovljenja, zaustavljanje i progon broda.

Prema članu 2 ovog zakona Crna Gora ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorišćavanja, zaštite, očuvanja i unapređenja prirodnih morskih bogatstava, uključujući bogatstva na morskom dnu i u morskom podmorju i radi obavljanja drugih privrednih djelatnosti. Crna Gora štiti, čuva i unaprijeđuje morsku sredinu. Crna Gora sarađuje sa državama u regionu i učestvuje u radu regionalnih i svjetskih međunarodnih organizacija radi utvrđivanja opštih i regionalnih pravila, mjera preporučene prakse i postupaka u cilju sprječavanja i smanjenja zagađenja mora i morske sredine zagađivačima iz izvora na kopnu, s brodova, potapanjem, iz vazduha ili vazduhom i zagađenja prouzrokovanih aktivnostima na morskom dnu i u morskom podmorju. Crna Gora podstiče regionalnu saradnju, posebno sa susjednim državama radi donošenja zajedničkih planova hitnog djelovanja u slučaju nezgode koja prouzrokuje zagađenje morske sredine.

Prema članu 8 ovog zakona strane jahte i strani čamci namijenjeni razonodi, sportu ili rekreaciji mogu ploviti i boraviti u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, pod uslovom da odmah, nakon uplovljenja u unutrašnje morske vode, uplove uobičajnim najkraćim putem u odredišnu luku otvorenu za međunarodni saobraćaj,

radi obavljanja granične i druge kontrole. Prema članu 20 ovog zakona u cilju sigurnosti plovidbe, zaštite mora od zagađenja, sprječavanja ugroženosti bioloških vrsta, kao i radi smanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, Ministarstvo može zabraniti plovidbu pojedinim djelovima unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine brodova.²⁶

4.6 Zakon o upravljanju otpadom

²⁶ [www.arhus/centri.me/.../Zakon o moru.pdf](http://www.arhus/centri.me/.../Zakon%20o%20moru.pdf). .

Zakon definiše vrste i klasifikaciju otpada, kao i planiranje upravljanja otpadom, obezbjeđivanje uslova i način upravljanja otpadom i druga pitanja od značaja za upravljanje otpadom.²⁷

Potrebno je naglasiti da se iz primjene ovog zakona izuzimaju, između ostalog: gasovite materije koje se emituju u vazduh; zemljište, uključujući neiskopano kontaminirano zemljište i građevinske objekte trajno povezane sa zemljom; nekontaminirano zemljište i druge materijale iskopane izvođenjem građevinskih radova, ako se taj materijal koristi za građevinske svrhe, u svom prirodnom obliku na gradilištu na kojem je iskopan; radioaktivni otpad; sedimente koji se premještaju unutar površinskih voda, radi upravljanja vodama i vodotocima, spriječavanja poplava ili ublažavanja posljedica poplava, suša ili regeneracije zemljišta, ako se dokaže da su ti sedimenti bezopasni; otpadne vode, otpad iz rudarstva, otpad koji nastaje na plovnim objektima, itd.

U poglavlju II ovog Zakona definisana je klasifikacija i karakterizacija otpada, kao i obaveze i odgovornosti proizvođača otpada, obaveze imaoaca otpada. U istom poglavlju se definiše i sakupljanje i prerada otpada kao i njegova reciklaža. Upravljanje otpadom vrši se u skladu sa državnim planom upravljanja otpadom i lokalnim planovima upravljanja komunalnim otpadom i svi relevantni podaci prikazani su u članovima 19. do 30.

Ovim zakonom se utvrđuju postupci dobijanja dozvola i registracija kao i posebne vrste otpada, te suspaljivanje i spaljivanje otpada i njegovo deponovanje i skladištenje. Poglavlje X utvrđuje nadzor nad sprovođenjem ovoga zakona, dok poglavlje XI definiše kaznene odredbe koje proističu iz nepoštovanja odredbi Zakona o upravljanju otpadom.

4.7 Zakon o zaštiti životne sredine

Principi zaštite životne sredine i održivog razvoja, subjekti i instrumenti zaštite životne sredine, učešće javnosti o pitanjima životne sredine i druga pitanja od značaja za životnu sredinu uređuju se ovim Zakonom.

²⁷ Službeni list Crne Gore, br. 64/11.

Zakonom o zaštiti životne sredine definišu se polazne osnove za uvođenje integrisanog spriječavanja i kontrole zagađivanja kroz sistem izdavanja integrisane dozvole za rad novih i postojećih postrojenja koja mogu imati negativne uticaje na zdravlje ljudi i životnu sredinu.

Članom 21 Zakona o zaštiti životne sredine propisani su instrumenti za zaštitu životne sredine. Jedan od instrumenata je i spriječavanje i kontrola udesa koji uključuju opasne materije. Zakonom je definisano da se spriječavanje udesa odnosi na postrojenja u kojima ili putem kojih se obavljanjem djelatnosti postrojenja opasne materije: proizvode; prerađuju; skladište; nastaju kao nusprodukt u procesu proizvodnje; koriste kao sirovine u proizvodnji, odnosno tehnološkom procesu; transportuju unutar postrojenja i/ili odlažu u svrhu proizvodnog procesa, odnosno mogu nastati prilikom velikog udesa.²⁸

4.8 Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu

Ovim Zakonom se uređuje postupak procjene za projekte koji mogu imati značajan uticaj na životnu sredinu, sadržaj elaborata o procjeni uticaja, učešće zainteresovanih organa i organizacija i javnosti, postupak ocjene i izdavanja saglasnosti, obavješćavanje o projektima koji mogu imati značajan uticaj na životnu sredinu druge države, nadzor i druga pitanja od značaja za procjenu uticaja na životnu sredinu.

Procjenom uticaja na životnu sredinu utvrđuju se, opisuju i vrednuju mogući direktni i indirektni uticaji planiranog projekta na: život i zdravlje ljudi, floru i faunu; zemljište, vode, vazduh, klimu i pejzaž; materijalna dobra i kulturno nasljeđe i uzajamne odnose ovih elemenata.²⁹

Zakonom je određeno da će se propisom Vlade Crne Gore utvrditi projekti za koje je obavezna procjena uticaja i oni za koje se može zahtijevati procjena uticaja prema sljedećim fazama: odlučivanje o *potrebi* procjene uticaja na životnu sredinu; određivanje obima i sadržaja elaborata o procjeni uticaja na životnu sredinu; odlučivanje o davanju saglasnosti na elaborat.

4.9 Servisi za zaštitu životne sredine u marinama – primjeri³⁰

²⁸ Službeni list Crne Gore, br. 48/08.

²⁹ Službeni list Crne Gore, br. 80/05.

U svakoj marini trebali bi postojati servisi koji se odnose na zaštitu životne sredine, odnosno na zaštitu mora od zagađenja čvrstim, tečnim otpadom, zauljanim vodama, fekalijama kao i hemikalijama, koje negativno utiču na biljne i životinjske vrste u moru kao i na ljudsko zdravlje.

U ovom poglavlju biće analizirani servisi koji se mogu povezati sa zaštitom mora na primjeru tri marine: Marina Dalmacija, Marina Vodice i Marina Bar.

4.9.1 Marina Dalmacija

Smještena je 7 km južno od Zadra, a zahvaljujući njenoj središnjoj poziciji na Jadranu okruženoj razudjenim arhipelagom, marina Dalmacija je omiljena baza mnogim nautičarima. Ponekad je nazivaju i marina Sukošan. Od obližnjih ostrva Ugljana i Pašmana odvaja je tek 2 km širok zadarski tjesnac, a samo dva sata vožnje dijeli je od nacionalnog parka Kornati.



Slika 5: Marina Dalmacija

Izvor: www.google.com

³⁰ Bećagol. I., Seminarski rad iz predmeta Održivi razvoj i yachting sektor, Fakultet za mediteranske poslovne studije., 2015., str.10.

Prostire se na površini od 35 ha i sa svojih 1200 vezova u moru i 500 vezova na kopnu predstavlja najveći nautički centar u Hrvatskoj. Marina Dalmacija zahvaljujući svojoj opremljenosti prema međunarodnim standardima, prostranim vezovima i odgovarajućoj dubini mora, omogućuje smještaj plovilima do 25 metara, a u tranzitu jahtama čak do 80 metara dužine.

U marini se može naći širok raspon usluga kao što su servisi brodova i brodskih motora, usluge popravki, pranja i održavanja plovila, a tu je i benzinska pumpa, praonica, moderni sanitarni čvorovi, prodavnice prehrambenih proizvoda i restorani.

Pri izgradnji marine vođena je posebna briga za očuvanje okoline i zaštitu prirodne uvale u kojoj se nalazi, tako da posjeduje vlastiti sistem za pročišćavanje otpadnih voda i poseban sistem za prinudnu izmjenu mora u marini.³¹

Dakle što se tiče ekologije u marini, već pri gradnji, vodila se briga o zaštiti okoline, prije svega podmorja, koje je često ugroženo velikom koncentracijom plovila na jednom mjestu.

Ova marina ima izgrađen vlastiti sistem za prečišćavanje fekalnih voda. Sistem prikuplja sve otpadne vode unutar marine koje prepumpne stanice prebacuju do samog prečišćivača gdje se vrši mehanička obrada voda. Pokretna pumpa za pražnjenje spremnika otpadnih voda sa brodova kapaciteta 200 litara stoji na raspolaganju nautičkim turistima. Cijena usluge je prema cjenovniku.

Jedinstvenost Marine Dalmacija je i u postojanju sistema za *izmjenu mora*, koji može u roku od 8 sati *promjeniti cjelokupno more u marini*. Sistem je osmišljen na način da pumpe *ubacuju more* iz zadarskog kanala u marini, a raspršivači smješteni ispod svakog gata to more raspoređuju po marini. Prinudna izmjena istovremeno “staro” more izbacuje iz marine. Mnogobrojni prirodni izvori vode, čine more u marini još čistijim i podstiču prirodnu cirkulaciju mora.

Uz ove specifičnosti, Marina Dalmacija je pripremila, u slučaju mogućeg ekološkog incidenta, plutajuće brane, te razne vrste apsorbera. U slučaju takvog eko incidenta onečišćenje se odlaže u posebne spremnike i zavisno o vrsti onečišćenja dalje kvalitetno zbrinjava.

³¹ <https://www.asta-yachting.hr/hr/o-nama/marina-dalmacija.html> .

Marina Dalmacija je djelimično izgrađena i na nasutom tlu, koje je oplemjenjeno s autohtonim dalmatinskim biljem. Već niz godina, marina je nagrađivana prestižnom plavom zastavom, koja se dodjeljuje kao dokaz vrhunske turističke usluge, temeljene na čistom moru i očuvanom priobalju.³²

4.9.2 Marina Vodice

U marini Vodice uspješno se primjenjuju uređaji za pročišćavanje otpadnih voda. Na pralištima brodica u marinama nastaju otpadne vode koje karakterišu visoke vrijednosti teških i toksičnih metala kao što su bakar, cink itd. Inovativno rješenje koje se koristi u ovoj marini, bazira se na fizicko hemijskim reakcijama koagulacije i flokulacije. Automatizovanim postupkom pročišćavanja otpadnih voda dobija se pročišćena bistra voda koja zadovoljava zakonske uslove za ispušt te otpadni mulj koji se na licu mjesta dehidrira u filterskom modulu.

Jednostavnim automatizovanim postupkom obrade, niskim operativnim troškovima rada, minimiziranjem sporednog produkta otpadnog mulja koji se zbrinjava, čini ovu jedinstvenu tehnologiju obrade konkurentnom po cijeni i kvalitetu u odnosu na neke druge tehnologije. Različiti tipovi tehnoloških voda nastaju kao posljedica raznih procesnih operacija. Da bi se projektovao uređaj za taj specifičan tip otpadnih voda nije dovoljno samo hidraulički dimenzionirati uređaj već je potrebno i izvesti niz predradnji kako bi se odabrala optimalna tehnologija, efikasni koagulanti i optimalne koncentracije.

³² www.marinadalmacija.hr/hr/ekologija.htm.



Slika 6. Postrojenja za prečišćavanje vode u marini Vodice

Izvor: www.marinadalmacija.hr/hr/ekologija.htm

U skladu sa tim izvodi se:

1. Reprezentativno uzorkovanje vode i laboratorijsko i pilotno testiranje,
2. Odabir tehnologije pročišćavanja i kontrole i analize rezultata,
3. Izrada projektne dokumentacije i dimenzioniranje obrade,
4. Izvođenje uređaja.

Za pročišćavanje otpadnih sanitarnih voda aeracijskim postupkom sa aktivnim muljem potrebno je osigurati optimalne uslove za razvoj mikroorganizama.

Dovod dodatne količine vazduha u volumenu dimenzionisanom prema hidrauličnom opterećenju moguće je osigurati optimalni razvoj aktivnog mulja i optimalnu morfologiju mikroorganizma, a time i visoku efikasnost pročišćavanja.

Biohemijskim i bioinženjerskim principima bez dodataka skupih supstanci mikroorganizma i enzima, postiže se pročišćavanje otpadnih voda sa niskim operativnim troškovima.

Postojeći uređaji vrlo često ne rade u optimalnom režimu i ne postižu zahtijevane efekte pročišćavanja otpadnih voda. Uzrok tome može biti u nepravilnom radu uređaja ili u neodgovarajućem dimenzionisanju uređaja.

Provjerom procesnih parametara, laboratorijskim probama i optimizacijom na licu mjesta mogu je postići adekvatni režim rada i usklađenost sa zakonskim normativama.³³

Ovo su razlozi zbog čega se ovaj sistem uspješno primjenjuje osim u marini Vodice, i u hrvatskim marinama Veruda 1 i 2, ACI Cres, Vrsar, Funtana, Punat, ACI Milna i ACI Vrboska.

4.9.3 Marina Bar

Upravljanje čvrstim i tečnim otpadom u marini Bar (čvrsti otpad, zauljene vode i fekalne vode) se obavlja odlaganjem otpada u za to predviđene plastične kontejnere, odnosno spremnike. Za sada se čvrsti otpad u marini odlaže u plastične kontejnere/spremnike i to u posebni spremnik za električni čvrsti otpad (stare, odnosno istrošene akumulatorske baterije i sličan električni otpad), a ostali čvrsti otpad se takođe odlaže u za to predviđene kontejnere.



Slika 7: Marina Bar

Izvor: www.google.com

Čvrsti otpad se odlaže u kontejnere.

³³ www.ekoprojekt.hr/projekti.html.

Za odlaganje zauljenih voda i sličnih materija unutar marine Bar je predviđen plastični rezervoar od oko 1.000 litara kapaciteta u koji se redovno odlažu zauljene vode i slične materije po potrebi, kako sa plovniha objekata u marini tako i sa uređaja na kopnenom dijelu marine.

Uprava marine Bar je potpisala ugovor sa specijalizovanom firmom „Hemosan“ iz Bara, za preuzimanje i daljnje tretiranje svih vrsta otpada sa područja marine Bar, te ova firma redovno vrši preuzimanje, odnosno pražnjenje ovih rezervoara kada se isti napune.

Na području Marine Bar, otpad se sakuplja i odvozi kamionima za čvrsti otpad na deponiju „Mozura“, kod tunela na granici opštine Bar i opštine Ulcinj. Na istu deponiju se odlaže i građevinski otpad odnosno otpad nastao rušenjem i rekonstrukcijom postojećih građevinskih objekata.³⁴

5. KORELACIJA KRUZING TURIZAM – ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Opasnost da će razvoj turizma, praćen prilagođavanjem potrebama i željama posjetilaca, dovesti do uništavanja onog dijela turističke ponude koji je činio atraktivnom i unikatnom, uticala je na pojavu alternativnog turizma, koji se u novije vrijeme obuhvata pod terminom „održivog razvoja“.³⁵

Ukupna održivost turizma u neposrednoj je vezi sa pitanjem ostvarivanja ravnoteže između, s jedne strane, tipa i obima turističkih aktivnosti i, s druge strane, kapaciteta prirodnih i stvorenih resursa.³⁶

Već je ustanovljeno da se pod odgovornim i održivim razvojem turizma podrazumijeva razvoj turizma koji zadovoljava potrebe sadašnjih turista, turističkih destinacija i svih učesnika u

³⁴ www.fms-tivat.me/download/spec-radovi/Mirko%20Fustic.pdf.

³⁵ Vučetić, A., „Menadžment održivog razvoja turizma“, Marketing, 30 (4), 1999., str. 161.

³⁶ Popesku, *op.cit.*, str. 11.

turizmu, uz istovremeno očuvanje i uvećavanje potencijala za korišćenje turističkih resursa u budućnosti, bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da zadovolje sopstvene potrebe.³⁷

Dakle, podrazumijeva se unapređenje kvaliteta života ljudi u okviru mogućnosti ekosistema koji nas okružuje jer održivi razvoj turizma podrazumijeva pravo na turizam i na slobodu turističkih kretanja, zadovoljenje ekonomskih, društvenih i estetskih potreba, uz održavanje karakteristika prirodnog i društvenog okruženja i kulturno - istorijskog nasljeđa.³⁸

Održivi razvoj je proces koji dozvoljava da se razvoj ostvaruje bez degradiranja ili iscrpljavanja onih resursa na kojima se i zasniva. To je moguće ostvariti upravljanjem resursima na način da se oni mogu samoobnavljati u mjeri u kojoj se i koriste. Takvim pristupom resursi mogu da služe budućim, u istoj mjeri, kao i sadašnjim generacijama.³⁹

Agenda 21, plan akcija u cilju promocije održivog razvoja usvojen sa Samitu u Rio de Ženeiru 1992. Godine na svojih 700 stranica vrlo detaljno objašnjava sva područja održivog razvoja:⁴⁰

1. Društveni i privredni okvir (međunarodna saradnja, promjena obrazaca potrošnje i proizvodnje, stanovništvo, ljudsko zdravlje, održiva naselja itd.);
2. Zaštita i upravljanje prirodnim resursima (zemlja, vazduh, vode, šume, eko - poljoprivreda, zbrinjavanje otpada itd.);
3. Osnježivanje osnovnih društvenih grupa (žene, djeca, autohtono stanovništvo, nevladine organizacije, lokalne vlasti, radnici i sindikati, poslovni svijet i industrija, istraživači i tehnolozi, kao i poljoprivrednici);
4. Sredstva i načini implementacije (finansiranje, tehnologije, uloga nauke, obrazovanja, učešće društva itd.)

³⁷Gocić, M. Lj., Stanković, P., Trajković, S., Branković, S., Stanković, M., „Integrirani monitoring životne sredine osnova razvoja održivog turizma - naučni skup Prirodni resursi -osnova turizma“, *Ecologica*, 13 (12)., 2006., str. 147 –152.

³⁸Paunović, S., Paunović, S. „Međunarodni dokumenti u funkciji održivog razvoja turizma“. *Poslovna politika*, 34(5), 2005., str. 23-25.

³⁹Jovićić, D., „Turizam i životna sredina - koncepcija održivog razvoja“, Zadužbina Andrejević, Beograd, 2000., str. 22.

⁴⁰Magaš, D., **Turistička destinacija**. Hotelijerski fakultet., Opatija, 1997., str. 20.

Razvoj održivog turizma i preporučene prakse upravljanja važe za sve oblike turizma u svim vrstama destinacija, uključujući masovni turizam i različite tržišne niše. Principi održivosti se odnose na životnu sredinu, ekonomske i socio-kulturne aspekte razvoja turizma, i samo balans između ove tri dimenzije garantuje dugoročnu održivost. Dakle, održivi turizam treba da:⁴¹

1. Obezbjedi optimalno korišćenje prirodnih resursa koji predstavljaju ključni element u razvoju turizma, održavanjem osnovnih ekoloških procesa i pomaganjem u očuvanju prirodne baštine i biodiverziteta;
2. Poštuje socio-kulturne autentičnosti lokalnih zajednica, promoviše očuvanje njihovog kulturnog nasljeđa i tradicionalnih vrijednosti i doprinosi interkulturalnom razumijevanju i toleranciji;
3. Obezbjedi održive i dugoročne ekonomske operacije, pružajući društveno-ekonomske koristi za sve zainteresovane strane uz pravednu distribuciju, uključujući stabilno zapošljavanje i mogućnosti sticanja prihoda u lokalnim zajednicama u cilju smanjenja siromaštva.

Pored toga, tu su i luke i drugi infrastrukturni kapaciteti pomorske privrede, a umanjenoj mjeri i ribarstvo, marikultura, industrija i poljoprivreda.

S druge strane, postojeći sistem upravljanja obalnim područjem karakteriše rascjepkanost i preklapanje nadležnosti, pomanjkanje koordinacije, loše sprovođenje propisa, kao i nedovoljni kapaciteti nadležnih institucija. Zbog svega toga izostaju efikasni odgovori na pritiske čiji je intenzitet naročito narastao tokom posljednje decenije, niti na one koji traju već duži period vremena.⁴²

Sve lokalne zajednice trebaju da imaju menadžment koncept održivog razvoja sa praktičnim savjetima. Radi se o menadžment sistemu čije uspostavljanje obuhvata sljedeće korake:⁴³

⁴¹UNEP & UNWTO Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers.2005., str.11-12.

⁴²Ministarstvo zaštite životne sredine i uređenja prostora Vlade RCG, Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore, Podgorica, 2006., str. 37-38.

⁴³EXPEDITIO, Centar za održivi prostorni razvoj Evropske konvencije i preporuke u oblasti kulturnog nasljeđa, Kotor, 2005.

- izvještaje koliko se organizacija pridržava kriterijuma održivosti, procjene uticaja poslovanja na okruženje i lokalni razvoj;
- angažovanje kolektiva i određivanje pojedinaca odgovornih za ekološke aktivnosti, razvoj i publikovanje ekološke politike;
- identifikovanje sveobuhvatnih ciljeva ekoloških programa;
- definisanje prioritetnih oblasti za akcije;
- informisanje o postignutim rezultatima unutar organizacije;
- informisanje poslovnih partnera o postignutim rezultatima.

5.1 Luke u funkciji razvoja kruzing turizma

Skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično, najčešće su povezana sa pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka⁴⁴. Luka Kotor se specijalizovala, za prihvata i otpremu kruzing brodova.

Ostvarena i planirana investiciona ulaganja Luke Kotor, posebno u izgradnju objekta lučkog terminala, te u kvalitetna i savremena rješenja za vez brodova nove generacije (sistem plutače na lokalitu Plagenti te samostalnog odbojnika uz operativnu obalu Luke) stvorioće adekvatne uslove i za prihvata kruzing brodova nove generacije. U Crnoj Gori se kruzing luke ne obrađuju u Zakonu o lukama kao posebne luke, već kruzing brodove mogu prihvatiti na vez uz obalu luke otvorene za međunarodni i unutrašnji saobraćaj (Luke Kotor i Luka Bar).

Unapređenje i restrukturiranje kruzing turizma i omogućavanje uspostavljanja trajektnog servisa, moguće je ostvariti smještajem sadržaja luke Kotor (alociranje ukupnog lučkog prometa) na lokalitetu naselja Lipci – lučki terminal (izdvojeni putnički terminal). Ovo iz dva dominantna razloga⁴⁵:

⁴⁴ Institut za turizam Zagreb, **Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj** (Sažetak) ; Zagreb, svibanj 2007. Str. 3.

⁴⁵ Prostorni plan posebne namjene za područje morskog dobra, Podgorica, 2018., str.15.

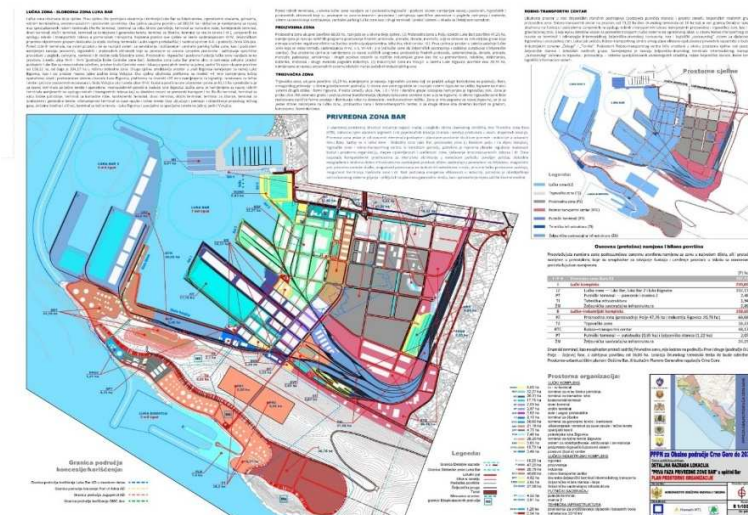
- Izgradnjom magistralnog puta M4 (Grahovo - Lipci), ovo naselje dobilo je novu, značajniju funkciju, u saobraćajnom sistemu Crne Gore.
- „Luka“ Kotor je upravljala lukom Lipci do proglašenja morskog dobra državnim vlasništvom. U tom periodu Luka Lipci, služila je za iskrcaj tekućih tereta, sa obalom dužine 74,60 m i površinom platoa od 373 m² i vodenim prostorom širine 100 m od obale.

Lipci imaju prednost u njihovom istorijskom okruženju, koja je od višestrukog značenja. Povoljnost se ogleda: lokacijskim prednostima za izgradnju objekata lučke infrastrukture; kroz razvoj nove funkcije naselja; podsticanjem razvoja okruženja; širenjem ekonomske zone iskoristivosti priobalja; unapređenjem ulaganja u razvoj novih inicijativa preduzetništva; uključivanjem stanovništva u pružanje brojnih usluga koje će generisati nova namjena prostora; otvorenjem radnih mjesta; uspostavljanjem saobraćajnih veza (međunarodnih pomorskih; regionalnih i lokalnih drumskih); doprinos uređenju i prostorno arhitektonskom dizajniranju; sanaciji devastiranih prirodnih i izgađenih kapaciteta; aktiviranju dovoljno neiskorištenih i napuštenih objekata...

Ovaj, relativno jednostavan, pristup uključivanja novog lokaliteta na području Opštine Kotor u kruzing tokove, može znatno doprinjeti njegovom razvoju na mikro i makro nivou. Mikro nivo se odnosi na naselje Lipci, a makro na logističko osmišljavanje unaprijeđenja luke i Kotora kao kruzing i stacionarne turističke destinacije.

Slična rješenja su već poznata u organizaciji prihvata kruzera i turista u lukama Mediterana, destinacije u koju, po svom geografskom položaju spada i Kotor, odnosno Crna Gora.

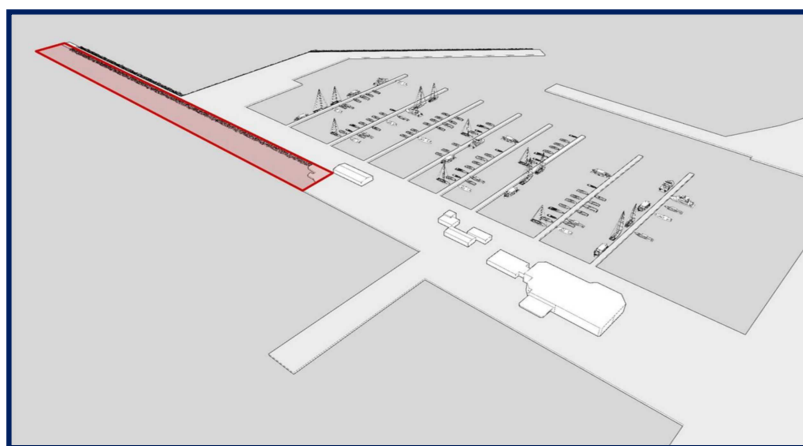
Prihvat kruzing brodova planira se i u Luci Bar. Prema odredbama prostorno-planske dokumentacije za područje luke Bar (Slika 8.), predviđeno je razvoj Putnikog terminala: produženje operativne obale za 432 m, u cilju omogućavanja prihvata srednjih i velikih kruzera.



Slika 8: Postorni plan za područje luke Bar
(Izvor: „Luka Bar“ AD)

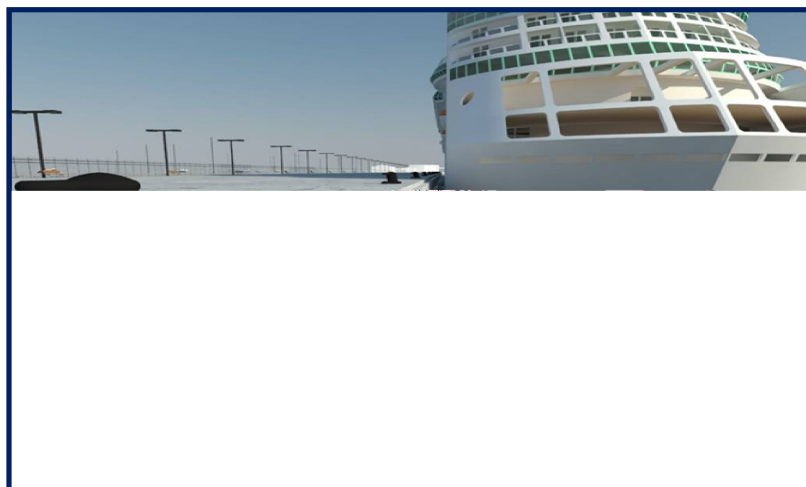
Pripremljena je projektna dokumentacije (Glavni projekat) za realizaciju projekta izgradnje produžetka operativne obale na Putničkom terminalu u „Luka Bar“ AD⁴⁶ za 432 m u širini od 30 m.

Na narednim slikama (Slika 9. i Slika 10.), je dat prikaz lokacije za produženje operativne obale na Putničkom terminalu u „Luka Bar“ AD, kao i animacija – izvod iz projektne dokumentacije – izgled buduće operativne obale.



Slika 9: Lokacija za izgradnju produžetka operativne obale na Putničkom terminalu
(izvor: „Luka Bar“ AD)

⁴⁶ Dokumentacija Sektora za razvoj, “Luka Bar” AD.



Slika 10: Produzetak operativne obale na Putnickom terminalu – izvod iz projektne dokumentacije
(izvor: „Luka Bar“ AD)

ZAKLJUČAK

Crna Gora sve više postaje privlačna i prepoznatljiva u domenu nautičkog turizma zahvaljujući, prije svega, izgradnji novih i proširenju postojećih marina.

U cilju optimalnog ispunjenja zahtjeva zaštite životne sredine, u procesu izgradnje novih i razvoja postojećih marina se moraju uvažiti principi održivog razvoja.

Osnove za eliminaciju ili minimizaciju do apsolutnog minimuma negativnog uticaja marina na životnu sredinu treba uspostaviti već u fazi izbora lokacije za marinu i na komplementaran način nastaviti tokom faza projektovanja, izgradnje i eksploatacije.

Posebno kritična sa stanovišta potencijala negativnog dejstva na životnu sredinu su zagađenja sa plovila koja koriste marine: čvrsti i tecni otpad, akcidenti...

Pri projektovanju sistema zaštite životne sredine u marinama treba uvažiti zahtjeve nacionalne i međunarodne regulative koja tretira problematiku zaštite životne sredine posebno dio regulative koja se odnosi na žastitu mora od zagađenja sa plovila.

Adekvatan sistem zaštite životne sredine u marinama podrazumijeva raspolaganje sa kvalifikovanim osobljem i opremom u cilju optimalne realizacije neophodnih preventivnih i korektivnih aktivnosti.

LITERATURA

1. Brčić, I., Orlandić, R., Nautički turizam faktori i elementi. Bar: Pospam, 2010.
2. Dokumentacija Sektora za razvoj, "Luka Bar" AD, 2020.
3. EXPEDITIO, Centar za održivi prostorni razvoj Evropske konvencije i preporuke u oblasti kulturnog nasljeđa, Kotor. 2005.
4. Gocić, M. Lj., Stanković, P., Trajković, S., Branković, S., Stanković, M. „Integrisani monitoring životne sredine osnova razvoja održivog turizma - naučni skup Prirodni resursi -osnova turizma“. Ecologica, 13 (12). 2006.

5. Goodall, B. 'Environmental auditing for tourism', in C. Cooper and A. Lockwood (eds) Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management, Vol. 4, London: Belhaven. 2002.
6. Jenner, P. and C. Smith, 'The tourism industry and the environment', London: Economic intelligence Unit. 2002.
7. Jovičić, D. Turizam i životna sredina - koncepcija održivog razvoja, Beograd: Zadužbina Andrejević. 2000.
8. Klein, R., Getting a grip on cruise ship pollution, Friends of the Earth, 2009.
9. Luković, T. "Nautical tourism Definitions and dilemma", Split. 2007.
10. Magaš, D. Turistička destinacija. Opatija: Hotelijerski fakultet. 1997.
11. Milutinović, S. Urbanizacija i održivi razvoj. Niš: Fakultet zaštite na radu Univerziteta u Nišu. 2004.
12. Ministarstvo zaštite životne sredine i uređenja prostora Vlade RCG, Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore, Podgorica. 2006.
13. Paunović, S., Paunović, S. „Međunarodni dokumenti u funkciji održivog razvoja turizma“. Poslovna politika, 34(5). 2005.
14. Pearce D. Tourist Development, II edn. Harlow: Longman. 1998.
15. Popesku, J. (2013a). Menadžment turističke destinacije. Beograd: Univerzitet Singidunum
16. Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore, Podgorica, 2018.
17. Radojičić, B., (1996). **Geografija Crne Gore – prirodna osnova**. Nikšić: Unireks.
18. Romeril, M. 'Tourism and the environment: accord or discord', Tourism Management, 12, 1:76-77. 2008.
19. Stabler M. and B. Goodall 'Environment awareness, action and performance in the tourism industry', Tourism Management, 18, 1: 19-33. 2007.
20. Službeni list Crne Gore, br. 48/08
21. Službeni list Crne Gore, br. 80/05
22. UNEP & UNWTO (2005). Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers
23. Vučetić, A. (1999). „Menadžment održivog razvoja turizma“. Marketing, 30 (4).

Internet izvor:

1. <http://www.scribd.com/doc/59222487/Plovidba-Po-Skadarskom-Jezeru#scribd>
2. <http://www.luxlife.rs/jahte/luksuzne-jahte-moc-novog-doba>
3. <http://www.bankar.me/tag/hotel-regent-porto-montenegro/>
4. <http://www.cruisejunkie.com/FOE.pdf>
5. <https://www.uckauprava.me/sajt/biblioteka/zakoni/zakon-o-lukama.pdf>
6. [www.arhus/centri.me/.../Zakon o moru.pdf](http://www.arhus/centri.me/.../Zakon%20o%20moru.pdf).