

**REPUBLIKA HRVATSKA**

**ISTARSKA ŽUPANIJA**

**Upravni odjel za poljoprivredu, šumarstvo,  
lovstvo, ribarstvo i vodoprivredu**

Tel: 052/ 452-473, Fax: 052/452-474

E-mail: poljoprivreda@istra-istria.hr

PAZIN, Šetalište pazinske gimnazije 1

Klasa: 324-01/10-01/07

Urbroj: 2163/1-03/1-10-02

Pazin, 26. studeni 2010.

**ISTARSKA ŽUPANIJA**  
**ŽUPAN**  
g. Ivan Jakovčić

**PREDMET: Nacrt Odluke o usvajanju:**  
**"Programa izgradnje ribarske infrastrukture**  
**u Istarskoj županiji"**

Poštovani,

U prilogu dopisa dostavljamo Vam navedeni Predmet s molbom da uvrstite Nacrt "Odluke" na dnevni red Kolegija i istu uputite na raspravu i usvajanje Skupštini Istarske županije.

S poštovanjem,

Pročelnik Upravnog odjela

Milan Antolović

**REPUBLIKA HRVATSKA  
ISTARSKA ŽUPANIJA  
ŽUPAN**

Klasa: 324-01/10-01/01  
Urbroj: 2163/1-01/8-10-2  
Pula, 29. studenoga 2010.

**SKUPŠTINA ISTARSKE ŽUPANIJE  
N/r.predsjednika Dino Kozlevac  
Dršćevka 3  
52000 PAZIN**

**PREDMET: Odluka o usvajanju: "Programa izgradnje ribarske  
infrastrukture u Istarskoj županiji"**

Na temelju članka 65. Statuta Istarske županije („Službene novine Istarske županije“, broj 10/09) Župan Istarske županije dana 29. studenoga 2010. godine donosi

**Z A K L J U Č A K**

1. Prihvaća se Nacrt i utvrđuje prijedlog Odluke o usvajanju "Programa izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji" izrađenog od Agronomskog fakulteta Sveučilištu u Zagrebu, studeni 2010. godine.
2. Akt iz točke 1. ovog Zaključka upućuje se Županijskoj skupštini Istarske županije na razmatranje i usvajanje.
3. Akt iz točke 1. Ovog Zaključka sastavni je dio istog.
4. Za izvjestitelja po točki 1., a vezano za točku 2. ovog Zaključka zadužuje se Milan Antolović - pročelnik Upravnog odjela za poljoprivredu, šumarstvo, lovstvo, ribarstvo i vodoprivredu Istarske županije i prof.dr.sc. Vjekoslav Par, Voditelj Projekta.

**ŽUPAN  
IVAN JAKOVČIĆ, v.r.**

(NACRT ODLUKE)

Na temelju članka 36. Statuta Istarske županije ("Službene novine Istarske županije" br. 10/09.), Županijska skupština Istarske županije na sjednici održanoj \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 2010. godine, donosi

## **O D L U K U**

### **o prihvaćanju "Programa izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji"**

#### Članak 1.

Usvaja se "Program izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji" izrađenog od Agronomskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, studeni 2010. godine, koji je sastavni dio ove Odluke i osnova za izradu smjernica Strategije razvoja Istarske županije.

#### Članak 2.

Obvezuje se Zavod za prostorno planiranje Istarske županije da Program iz članka 1. ove Odluke uvrsti u Prostorni plan Istarske županije te da u suradnji sa nadležnim tijelima Jedinica lokalne samouprave u Istarskoj županiji koordinira uvrštenje infrastrukturnih objekata iz Programa u prostorno plansku dokumentaciju priobalnih općina i gradova.

#### Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu osmog dana od objave u Službenim novinama Istarske županije.

Klasa:  
Urbroj:  
Pazin,

ŽUPANIJSKA SKUPŠTINA ISTARSKE ŽUPANIJE  
Predsjednik Županijske skupštine Istarske županije  
Dino Kozlevac

## OBRAZLOŽENJE

### I. PRAVNI TEMELJ

Pravni temelj za donošenje ovog akta sadržan je u članku 48. Zakona o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (NN 33/01, 60/01, 129/05, 109/07 i 125/08) i članku 36. Statuta Istarske županije (Službene novine Istarske županije 10/09).

### II. OSNOVNA PITANJA KOJA SE RJEŠAVAJU OVIM AKTOM I POSLJEDICE KOJE ĆE NASTUPITI NJEGOVI DONOŠENJEM

Ribarstvo i marikultura od posebnog je značaja za razvoj ukupnog gospodarstva Istarske županije, poglavito za razvoj turističkog sektora.

Tradicija u izlovu i preradi ribe i morskih plodova, posebno plave ribe, daje garanciju našim ribarima za stabilan i uspješan razvoj sektora. Zadnjih desetak godina Istarska županija je u suradnji sa Ministarstvom poljoprivrede, ribarstva i ruralnog razvoja pokrenula razvojni proces u ovoj gospodarskoj grani te je slijedom provedbe međunarodnih projekata ADRI.FISH, FISH.LOG i CONNECT uspjela animirati aktivne ribare da se uključe u osnivanje ribarskih zadruga i izgradnju nedostajuće infrastrukture u sektoru ribarstva.

Posebno je značajna izgradnja Veletržnice ribe u Poreču koja je financirana međunarodnim sredstvima iz projekta FISH LOG i CONNECT, sredstava Ministarstva poljoprivrede i iz Proračuna Istarske županije.

Osposobljavanje ribara i ribarskih zadruga za skladištenje, preradu i trženje ribom (na domaćem i stranom tržištu) od posebnog je značaja za pozicioniranje ribarskog sektora u jadranskom okruženju.

Valja istaknuti da postoji izraziti nedostatak otkupnih i sabirnih centara za izlovljenu ribu, hladnjača i preradbenih kapaciteta, te se je radi toga, u suradnji sa Upravnim odjelom za održivi razvoj, Zavodom za prostorno planiranje Istarske županije, Hrvatskom obrtničkom komorom, Obrtničkom komorom Istarske županije-Ceh ribara, HGK - Županijskom komorom Pula, predstavnicima JLS-a koje razvijaju gospodarske djelatnosti u ribarstvu te sa ribarskim asocijacijama, pokrenula izrada: "Programa izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji".

Cilj Programa je analiza postojećeg stanja u sektoru ribarstva i ribarskoj infrastrukturi, definiranje nedostajućih kapaciteta i definiranje prioriteta za izgradnju ribarske infrastrukture koja će omogućiti ubrzani razvoj sektora.

Program je posebno važan za uvrštenje infrastrukture (ribarskih luka i ostalo) u Prostorno plansku dokumentaciju Istarske županije i JLS-a u kojima je ista predviđena.

Na predloženi način stvaraju se pretpostavke da se za svaki predviđeni infrastrukturni objekt izradi projektna dokumentacija do ishođenja građevne dozvole, te ostala projektna dokumentacija, temeljem koje je potencijalno moguće izgradnju infrastrukture i objekata sufinancirati iz EU fondova namijenjenih ribarstvu.

Slijedom navedenog predlaže se Skupštini Istarske županije usvajanje "Programa izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji" kojeg je izradio Agronomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu u suradnji sa Upravnim odjelom za poljoprivredu, šumarstvo, lovstvo, ribarstvo i vodoprivredu, te obveže nadležna tijela Istarske županije uvrštenje Programa u Prostorni plan Istarske županije čime isti postaje **strateški dokument** za razvoj sektora ribarstva.

### III. FINANCIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA PROVEDBU OVOG AKTA

Financijska sredstva za realizaciju Programa biti će osigurana iz pristupnih i EU fondova, Proračuna RH, Istarske županije, JLS-a u Istarskoj županiji te ribarskog sektora.

### IV. TEKST NACRTA AKTA

Prijedlog Zaključka i Nacrt Odluke s obrazloženjem te "Program izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji" - Agronomski fakultet Zagreb, studeni 2010., sastavni su dio ovog Akta.

Pročelnik Upravnog odjela

Milan Antolović

## Program izgradnje ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji



---

Naručitelj projekta

**Republika Hrvatska**

**Istarska županija**

Ugovor: Klasa 406-01/09-01/26

Ur. broj: 2163/1-09/5-09-14

---

Izvršitelj

**Sveučilište u Zagrebu :: Agronomski fakultet**

**Zavod za upravu poljoprivrednog gospodarstva**

Svetošimunska c. 25, 10000 Zagreb

Dekan Agronomskog fakulteta

**prof. dr. sc. Davor Romić**

---

Voditelj projekta

**prof. dr. sc. Vjekoslav Par**

Koordinator projekta

**mr.sc. Mario Lovrinov**

---

**Suradničke institucije i autori:**

*Sveučilište u Zagrebu Agronomski fakultet*

*Zavod za upravu poljoprivrednoga gospodarstva*

prof. dr. sc. Vjekoslav Par

mr.sc. Lari Hadelan

*Hrvatski zavod za poljoprivrednu savjetodavnu službu*

mr.sc. Mario Lovrinov

*Lučka uprava Novigrad-Umag*

Sergio Stojnić, ravnatelj

---

*Suradnik i stručni konzultanti*

*Istarska županija*

*Upravni odjel za poljoprivredu, šumarstvo, lovstvo i vodoprivredu*

Milan Antolović, dipl. ing. agr

---

*Ministarstvo poljoprivrede ribarstva i ruralnog razvoja-Uprava ribarstva*

Josip Furčić, dipl.ing.

---

**Zabranjeno kopiranje, čak i djelomično, bez jasnog navoda izvora i autora.**

## Kazalo

|   |            |
|---|------------|
| Uvod .....  | 5          |
| <b>I. Analiza ribarskog sektora Istarske županije .....</b>   | <b>7</b>   |
| I.1. Ribolovne zone .....   | 7          |
| I.1.1. Granice ribolovnih zona u RH .....   | 7          |
| I.1.2. Ribolovne zone u području Istarske županije .....  | 8          |
| I.2. Opseg ribarskog sektora Istarske županije .....  | 11         |
| I.2.1. Ribolovna flota Istarske županije .....  | 11         |
| I.2.2. Iskrcaj ribe i drugih morskih organizama u RH i Istarskoj županiji .....   | 16         |
| I.2.3. Iskrcaj ribarskih plovila iz drugih županija po iskrcajnim mjestima u IŽ .....   | 20         |
| I.2.4. Zastupljenost morskih organizama na iskrcajnim mjestima u RH i IŽ .....  | 22         |
| I.2.5. Registrirani ulov na iskrcajnim mjestima u Istarskoj županiji .....  | 24         |
| I.2.6. Ulovne vrste riba i drugih morskih organizama .....  | 28         |
| I.2.7. Marikultura u Istarskoj županiji .....   | 29         |
| I.2.8. Ulov i iskrcaj školjaka u Istarskim iskrcajnim mjestima .....  | 30         |
| I.3. Tržište ribom u istarskoj županiji .....   | 34         |
| I.3.1. Značajne vrste u trženju i putovi plasmana .....   | 34         |
| I.3.2. Izvor ribe i zone karakterističnih lovišta u RH .....  | 35         |
| I.3.3. Glavna tržišta proizvoda ribarstva iz Istre .....  | 37         |
| I.3.4. Mogući modeli organizacije tržišta .....   | 39         |
| <b>II. Zahtjevi EU u okvirima procesa prilagodbe ribarstva .....</b>  | <b>42</b>  |
| II.1. Ključne različitosti između RH i EU pozicije ribarstva te potrebe usklađivanja .....  | 44         |
| II.2. Trenutni zakonski propisi u prikupljanju podataka, kontrole i nadzora .....   | 46         |
| II.3. Sljedivost .....  | 47         |
| II.4. Sigurnost hrane .....   | 48         |
| II.5. Transport .....   | 50         |
| II.6. Iskrcaj i trženje ribom .....   | 50         |
| II.7. Ograničavajući činitelji prilagodbe obalnih sadržaja .....  | 51         |
| <b>III. Analiza problema u sektoru ribarstva Istarske županije .....</b>  | <b>54</b>  |
| III.1. Trenutno stanje ribarske logistike i infrastrukture .....  | 54         |
| III.2. Logistički problemi u oblasti ribarske infrastrukture .....  | 56         |
| III.3. Pozitivni pomaci u sređivanju ribarske infrastrukture .....  | 61         |
| <b>IV. Snage, slabosti, mogućnosti i opasnosti za razvoj ribarstva - SWOT analiza .....</b>   | <b>63</b>  |
| <b>V. Potrebe izgradnje i modernizacije ribarske infrastrukture .....</b>   | <b>65</b>  |
| V.1. Polazišta vezana za definiranje i upravljanje ribarskom infrastrukturom .....  | 66         |
| V.2. Općeniti kriteriji za utvrđivanje lokacija za ribarsku infrastrukturnu .....   | 68         |
| V.3. Minimalni sadržaji luke i iskrcajnog mjesta .....  | 73         |
| V.4. Specifičnosti obalne infrastrukture za marikulturu .....   | 78         |
| V.5. Upravljanje u lukama posebne namjene - ribarskim lukama .....  | 80         |
| V.6. Upravljanje sadržajima na obali .....  | 81         |
| <b>VI. Projekti ribarske infrastrukture .....</b>   | <b>82</b>  |
| VI.1. Priprema dokumentacije za sanaciju i izgradnju ribarske infrastrukture .....  | 82         |
| VI.2. Stanje ribarske infrastrukture i njeno korištenje u lukama otvorenim za javni promet, mogućnosti i usklađenost s prostornim planovima Istarske županije ..... | 84         |
| VI.3. Mogućnosti financiranja ribarske infrastrukture .....   | 97         |
| <b>VII. Zaključci .....</b>   | <b>99</b>  |
| VII.1. Veličina ribarskog sektora Istarske županije .....   | 99         |
| VII.2. Usklađivanje formalno pravnih okvira s zahtjevima EU .....   | 99         |
| VII.3. Lučka infrastruktura i tržišna nadogradnja .....   | 100        |
| VII.4. Mjesto prve prodaje .....  | 100        |
| VII.5. Zahtjevi za iskrcajna mjesta .....   | 101        |
| <b>VIII. Grafički dio .....</b>   | <b>106</b> |
| VIII.1. Popis iskrcajnih mjesta s prijedlozima kategorizacije i mogućih rješenja .....  | 106        |





## Uvod

Ribarstvo s marikulturom ima dugu tradiciju na području Istarske Županije, a postojeći resursi jedne strane te s druge strane prostorno planski uvjeti omogućuju i daljnji uspješni razvoj ribarstva, te njihovih pratećih djelatnosti kao važnih elementa razvoja.

Unatrag nekoliko godina intenzivnije je započela rasprava o pozicioniranju ribarske infrastrukture u RH. Velikim djelom tu inicijativu pokrenuli su započeti integracijski procesi. Ribarstvo je važna gospodarska grana u EU, ali i činitelj koji svojom aktivnošću značajno utječe na stanje ribljih resursa te mora imati vlastitu infrastrukturu iz cijelog niza razloga. Infrastruktura omogućuje gospodarski uzlet i razvoj, ali ujedno pruža i osnovu za provedbu mehanizama nadzora, kontrole i upravljanja ribljim resursima, omogućuje primjenu tržišnih standarda kao što i omogućava primjenu higijensko-sanitarnih normi vezanih uz zdravstvenu ispravnost proizvoda ribarstva.

U situaciji sukoba interesa mnogih djelatnosti za obalnu crtu od njenog korištenja pa sve do zaštite potrebno je jasno definirati veličinu obale namijenjene za ribarstvo, kako bi se svi planovi vezani za tu gospodarsku granu mogli ostvariti.

U Istarskoj županiji nazočna je neusklađenost dimenzija trenutnog kapaciteta flote s kapacitetom namjenski uređene obale kao i sa razinom organiziranja proizvođača za nastup hrvatskog ribolova na europsko tržište. U Istarskoj županiji do sada je definirano 28 iskrcajnih mjesta uvažavajući trenutnu situaciju i tradicionalna iskrcajna mjesta.

Rastući sektor turizma danas je jedna od kategorija koja se „agresivnije“ natječe za obalni prostor s ribarstvom tako da je potrebno voditi računa o očuvanju dostatne ribarske uzobalne infrastrukture. Smanjenje prirodne i uporabne vrijednosti resursa u obalnom području koje uključuje ograničeni fizički prostor dovodi do sve učestalijih sukoba između korisnika (npr. marikulture i turizma). Sukob marikulture ili ribolova i turizma izražen samo u onim područjima koja nisu pretpostavila načelo jednakog razvoja cijele županije već pojedinačne interese. Unatoč pojedinim isključivim pristupima sve češće nailazimo na modele suživota različitih interesa što pretpostavlja porast odgovornog obavljanja tih djelatnosti i uspostavi suradnje na tragu mogućeg suživota što je u većoj mjeri i nazočno u Istarskoj županiji..

Kvaliteta okoliša je temeljni uvjet kvalitetnog turizma i ribarstva. Obzirom da su obje djelatnosti "samo-zagađujuće" povećani intenzitet svake od tih djelatnosti smanjuje njihovu efikasnost. Razina neprihvatljivog odnosno prihvatljivog utjecaja se određuje intenzitetom djelatnosti, lociranjem i načinom gospodarenja svake od navedenih djelatnosti.

S obzirom na zemljopisna obilježja priobalja Istarske županije, napose dužinu obalne crte, s brojnim zaštićenim uvalama, zaljevima i kanalima, morsko ribarstvo s potencijalom unutrašnjeg i teritorijalnog mora u Istarskoj županiji trebalo bi predstavljati izuzetno važnu gospodarsku granu. Međutim, nasuprot tim i takvim prirodnim datostima, njegova trenutna uloga u smislu doprinosa istarskoj ekonomiji je razmjerno mala u odnosu na stvarne potencijale.

Ribarstvo uglavnom ima lokalno značenje, kao izvor posla i primanja za značajan broj ribarskih obitelji, no isto tako usko je vezano uz turističku sezonu gdje predstavlja značajnu gospodarsku djelatnost za promicanje gastronomske ponude Istre.

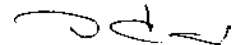
Izgradnja lučke infrastrukture, uređenje tržišta ribom i uspostava organizacija proizvođača tri su ključna prioriteta koja Hrvatska mora riješiti s obzirom na obveze prilagodbe pravnom redu Europske unije u segmentu tržišta ribom.

Obnova, modernizacija i izgradnja ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji pretpostavka je trajnog definiranja opsega ribarskog sektora na ovom području, potrebnim infrastrukturnim zahtjevima i prilagodbom zakonodavstvu EU što omogućuje i primjenu standarda, primjenu higijensko sanitarnih uvjeta iskrcaja, kontrole te nadzora. Takav pristup omogućiti će razvoj ribarskog sektora te smanjiti današnji strah ribara vezano uz njihovu opstojnost i boljitak. Sigurno utočište ribarskoj floti uz istovremeno očuvanje resursa odnosno održivo i odgovorno gospodarenje jedna je od važnih pretpostavki razvoja ribarstva u Istarskoj županiji.

Cilj ove studije je temeljem analize stanje te prostorno planskih dokumenata odrediti potrebe izgradnje i adaptacije postojećih ribarskih luka i iskrcajnih mjesta uz prostornu definiciju lokacija na području Istarske županije, kao pretpostavke za prostorno pozicioniranje sektora ribarstva u Istarskoj županiji te usklađivanje s okvirima zajedničke ribarske politike i zajedničke organizacije tržišta EU.

Ovaj program usklađen je s odnosnim strateškim dokumentima vlade RH te strateškim i razvojnim programom Istarske županije.

Voditelj projekta



Prof. dr. sc. Vjekoslav Par

Zagreb, studeni 2010.

## I. Analiza ribarskog sektora Istarske županije

Zemljopisna konfiguracija istarskog poluotoka, prostran i bogat akvatorij razlogom su što je ribarstvo od davnina važna gospodarska aktivnost u Istarskoj županiji. Ona sad ne čini značajni bruto efekt domaćeg proizvoda, ali upravo stoga jer nije postavljena u sustavno gospodarenje. No ona je značajan poslodavac i može biti još veći ukoliko se uspoređi s ribolovnom strukturom u susjednoj Italiji. Unatoč njenim ogromnim vodenim resursima ipak postoji značajna razlika u ribolovnom rezultatu jednim velikim dijelom zbog nepostojanja primarne infrastrukture –iskrcajna mjesta, prerada i skladišni prostori te utjecaja neregistrirane zone ribarske ekonomije. Sve je to uvjetovalo ozbiljno ograničenje za sve bolju učinkovitost. Zbog poboljšanja vrijednosti ribarstva u ukupnom nacionalnom gospodarskom razvoju, nazočan je značajan pomak i naponi u ispunjavanju zahtjeva sektora, a koji se poglavito treba odnositi na infrastrukturu.

Ukoliko se uspostavi nužna mreža postrojenja doći će do poticaja više učinkovite proizvodnje u Istarskoj županiji u kontroliranim okvirima, ali da bi se došlo do cilja potrebno je poznavati i pravilno pozicionirati kapacitete ribarske flote u okviru gravitacijskih područja.

### I.1. Ribolovne zone

#### *I.1.1. Granice ribolovnih zona u RH*

Granice između vanjskoga i unutarnjega ribolovnog mora, granice između ribolovnih zona i granice ribolovnog mora u rijekama koje utječu u more određene su Pravilnikom o granicama u ribolovnom moru Republike Hrvatske (NN 144/2005).

Ribolovno more Republike Hrvatske obuhvaća vanjsko ribolovno more i unutarnje ribolovno more koje dijeli polazna crta.

Polaznu crtu za koja se proteže i za akvatorij istarske županije čini ravna crta koja spaja po definiciji sljedeće točke na obali kopna i obali otoka:

-rt Veli rat (Dugi otok) – hrid Masarine – rt Margarina (otok Susak) – pličina Albanež – otok Grunj – hrid Sv. Ivan na pučini – pličina Mramori – otok Altijež – rt Kostanjija.

Vanjsko ribolovno more obuhvaća teritorijalno more Republike Hrvatske i Zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.

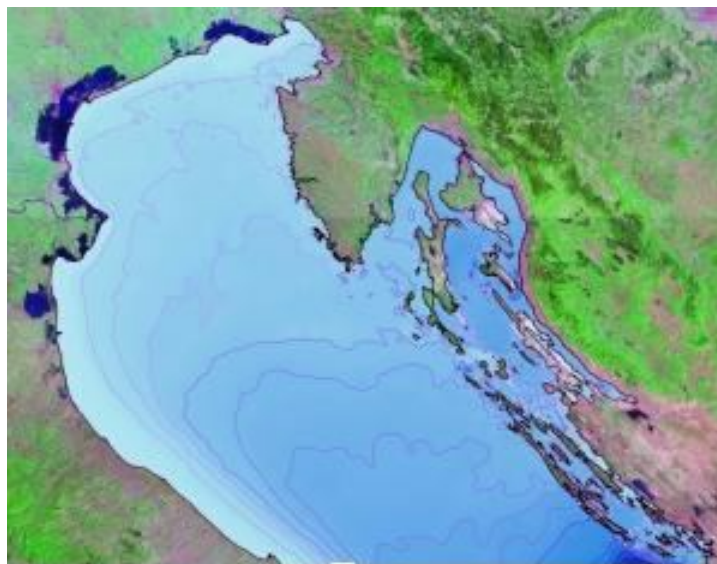
Unutarnje ribolovno more je morski pojas koji se nalazi unutar polazne crte, u smjeru prema obali kopna.

Ribolovno more Republike Hrvatske dijeli se na jedanaest (11) ribolovnih zona, a ribolovne zone vezane za istarsko ribolovno područje protežu se na pet ribolovnih zona većeg ili manjeg značaja.

### ***1.1.2. Ribolovne zone u području Istarske županije***

Ribolovne zone kojima gravitiraju ribari Istre su Zone "A", "E", "B", "H" i "I". Kod zona unutarnjeg mora specifičnost istarskog arhipelaga očituje se u pomanjkanju zakloništa odnosno malenog broja otoka koji mogu pružiti odgovarajuću zaštitu od vremenskih nepogoda. Istarski akvatorij dijeli se na zapadnu istarsku obalu koja je niska i stjenovita te istočnu koja je strmija i dublja. Duljina zapadne obale iznosi oko 400 km uključujući otoke, dok je istočna obala duljine oko 100 km s strmijom obalom i dubljim vodama.

U nacionalnim okvirima površine ribolovnih voda uz obale Istarske županije prostiru se na oko 3.000 km<sup>2</sup>, dok se još 3.300 km<sup>2</sup> odnosi na Zaštićeni ekološki ribolovni pojas (ZERP). Konfiguracija obale kao i brojna naselja pogotovo na zapadnoj obali istarskog arhipelaga uvjetovale su postojanje više ribolovnih središta smještenih u manjim ili većim lukama .



Slika 1. Digitalni model arhipelaga s prikazom dubina morskog dna

Najveća koncentracija ribarske lokalne flote nalazi se na zapadnoj obali istarskog poluotoka dok migratorna flota u smislu iskrcaja pored Pule, Vrsara, i Rovinja na zapadnoj obali gravitira velikim dijelom prema Plominu i manjim dijelom prema Ližnjanu. Najznačajnija ribolovna zona je zona A koja se i najviše iskorištava.



Slika 2. Ribolovne zone vezane uz Istarski poluotok

**Ribolovna zona A** se nalazi u unutarnjem ribolovnom moru i vanjskom ribolovnom moru Republike Hrvatske, a obuhvaća teritorijalno more Republike Hrvatske koje u sjevernom dijelu privremeno, dok se konačno ne utvrdi granična crta između Republike Hrvatske i Republike Slovenije, polazi od ušća rijeke Dragonje te se nastavlja u Savudrijskoj vali do polovišta crte koja spaja rt Madona i rt Savudrija, a zatim slijedi okomicu na polovište crte koja spaja rt Madona i rt Savudrija i dotiče granicu određenu Osimskim sporazumom. Od te točke južno slijedi državnu granicu Republike Hrvatske određenu Osimskim sporazumom do točke 1, te potom slijedi državnu granicu Republike Hrvatske do točke X2.

U istočnom dijelu granica se nastavlja od sredine ušća rijeke Dragonje crtom niske vode uzduž obale kopna sjevernog i zapadnog dijela poluotoka Istre do točke na rtu Kamenjak (jug poluotoka Istre) iz koje je povučena crta azimutom  $221^\circ$  i presijeca polaznu crtu u točki X1 (koja odvaja unutarnje ribolovno more od vanjskoga ribolovnog mora) i nastavlja se do granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske u točki X2 koja je ujedno i krajnja južna točka Ribolovne zone A.

**Ribolovna zona E** se nalazi u unutarnjem ribolovnom moru Republike Hrvatske koje je omeđeno na zapadu južnom granicom Ribolovne zone A tj. ravnom crtom koja spaja točku X1 s rtom Kamenjak, nastavlja se crtom niske vode uzduž obale kopna i sjevernog dijela otoka Vira do rta Vrulja, te ravnom crtom koja spaja točke: rt Vrulja (otok Vir) – sjeverni rt otoka Tun Veli – rt Borje (Dugi otok), te nastavlja crtom niske vode uzduž sjeverozapadne obale Dugog otoka do rta Veli rat (Dugi otok) i dalje prema sjeveru polaznom crtom koja spaja sljedeće točke: rt Veli rat (Dugi otok) – hrid Masarine – rt Margarina (otok Susak) – pličina Albanež i X1 (to je ujedno i sjeveroistočna granica Ribolovne zone B).

**Ribolovna zona B** se nalazi u vanjskom ribolovnom moru RH, odnosno u teritorijalnom moru RH koje je na sjeverozapadu omeđeno južnom granicom Ribolovne zone A tj. ravnom crtom koja spaja točke X1 i X2. Na sjeveroistoku omeđena je ravnom polaznom crtom koje spajaju sljedeće točke: X1 – pličina Albanež – rt Margarina (otok Susak) – hrid Masarine – rt Veli rat (Dugi otok), zatim ide crtom niske vode uzduž jugozapadne obale Dugog otoka do točke s koordinatama 43°53'12" sjeverne geografske širine i 15°10'00" istočne geografske dužine (Besselov elipsoid 1841) te se nastavlja polaznom crtom: od spomenute točke s koordinatama na obali Dugog otoka – otok Garmenjaka – otok Mrtovac – otok Balun – otok Purara. Prema jugu se nastavlja ravnom crtom koja se od otoka Purara proteže do granice teritorijalnog mora RH azimutom 216° koju dotiče u točki X4, te se nastavlja prema sjeverozapadu granicom teritorijalnog mora RH do točke X2;

**Ribolovna zona H** se nalazi u vanjskom ribolovnom moru RH i obuhvaća dio ZERP-a RH koji je na istoku omeđen dijelom granice teritorijalnog mora RH tj. zapadnom granicom Ribolovne zone A, a na jugoistoku crtom koja se nastavlja na južnu granicu Ribolovne zone A azimutom 221° iz točke X2 i dotiče epikontinentalnu granicu između Republike Hrvatske i Republike Italije u točki X3. Na jugozapadu i zapadu Ribolovna zona H je omeđena dijelom epikontinentalne granice (ravnom crtom koja spaja točke 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 i X3) između Republike Hrvatske i Republike Italije;

**Ribolovna zona I** se nalazi u vanjskom ribolovnom moru RH i obuhvaća dio ZERP-a RH koji je na sjeverozapadu omeđen jugoistočnom granicom Ribolovne zone H (ravnom crtom između točaka X2 i X3), nastavlja se na sjeveroistok dijelom granice teritorijalnog mora RH tj. jugozapadnom granicom Ribolovne zone B od točke X2 do točke X4, te prema jugoistoku ravnom crtom koja se nastavlja na jugoistočnu granicu Ribolovne zone B azimutom 216° iz točke X4 i dotiče epikontinentalnu granicu između R. Hrvatske i R. Italije u točki X5, a na jugozapadu je omeđena dijelom epikontinentalne granice (ravnom crtom koja spaja točke: X3, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 i X5);

Granice ribolovnog mora u rijekama koje utječu u more su sljedeće:

- na rijeci Raši, do izvora vodovoda Rakovnik, sabirni kanal Sv. Foške do Rakovnika, sabirni kanal Donišnica-Fonte Gaju i sabirni kanal Vlaška Raša;
- na rijeci Mirni, 1 kilometar korita rijeke od mosta Antenala kao i cijela površina močvare na lijevoj i desnoj strani korita rijeke;
- na rijeci Dragonji, ušće rijeke u more.

## I.2. Opseg ribarskog sektora Istarske Županije

### I.2.1. Ribolovna flota Istarske županije

S obzirom na geomorfološku strukturu i biocenološke karakteristike ribolovno more Republike Hrvatske možemo podijeliti u tri osnovne cjeline, odnosno na pelagijska, demerzalna (pridnena) i priobalna naselja. Iz navedene tri osnovne cjeline odredila su tri oblika ribolova: plivaričarenje, kočarenje i priobalni ribolov.

Prema propisima Republike Hrvatske o kategorizaciji plovila ribarska flota podijeljena je na brodove i brodice. Ribarski brod je definiran u Pomorskom zakoniku (članak 5. Stavak 1. točka 18.) kao ... „brod s mehaničkim porivom namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih bića iz mora ili na morskom dnu, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15 tona“. Ribarska brodice nije definirana Pomorskim zakonikom, ali se u kategoriji „brodica“ za gospodarske namjene ističe da je između ostalih namjena brodice za gospodarske svrhe i za obavljanje ribolova.

Ribolovna flota Republike Hrvatske registrirana je prema područnim jedinicama Uprave ribarstva koje izdaju povlastice za obavljanje gospodarskog ribolova na moru, a smještena su u primorskim županijama.

Flotu po opsegu kretanja možemo podijeliti na stacionarnu i migratornu. Stacionarna flota usko je ograničena za matične odnosno operativne luke dok je migratorna ona koja u potrazi za ribom mijenja lovišta i iskrcajne luke tijekom godine. Migratornom flotom nazivamo brodove/brodice koji obavljaju ribolov na području udaljenom od matične luke i iskrcajavu ulov na najbliže dostupnom iskrcajnom mjestu.

Nakon iskrcaja ulova na istom području brodovi se opskrbljuju s ledom, gorivom i drugim potrebštinama, te pripremaju plovila za odlazak u ponovni ribolov. Plovila koja obavljaju ovaj oblik ribolova su ona plovila čije tehničke karakteristike dozvoljavaju obavljanje ribolova na udaljenijim područjima vanjskog ribolovnog mora i koja imaju dozvoljenu kategoriju plovidbe za ta područja. U tu skupinu uglavnom ulaze plovila duljine preko 15 metara koja obavljaju plivaričarski i kočarski ribolov te višenamjenska plovila koja uz navedena dva oblika ribolova imaju upisane i ostale ribolovne alate.

U Hrvatskoj je trenutno registrirano više od 15.000 plovila od čega je 3.786 plovila (04.11.2009.) registrirano za gospodarski ribolov na moru. Ostali dio flote čine plovila koja se koriste u malom ribolovu<sup>1</sup> i koriste mreže stajačice i udičarske alate i nisu u obvezi dostavljanja podatka o ulovu, iskrcaju ribe i drugih morskih organizama putem očevidnika i izvješća o ulovu u gospodarskom ribolovu.

Mali ribolov je specifičnost našeg ribarstva te se u Zakonu o morskom ribarstvu doživljava i kao socijalna kategorija. Naime, zbog određenih odredbi Zakona o otocima (NN 34/99, 32/02,

<sup>1</sup> Mali ribolov je po definiciji lov riba i drugih morskih organizama samo za osobne potrebe, a smije ga obavljati fizička osoba uz uporabu ograničenih vrsta i količinu ribolovnih alata i opreme u najviše tri ribolovne zone. Ulov se koristi isključivo za osobne potrebe i ne smije se stavljati u promet.



33/06), članak 14., prema kojem fizička osoba s prebivalištem na otoku koja ima odobrenje za obavljanje malog ribolova smije obavljati mali ribolov bez obveze plaćanja naknade. Uz korištenje velikog broja alata za mali ribolov, oslobođenje od naknade, jedan je od razloga ekspanzije malog ribolova. Nedovoljna kontrola malog ribarstva uzrokom je da višak ulovljene ribe odlazi kupcima na crnom tržištu, čime se ugrožava položaj profesionalnih ribara, to jest ribara koji su u režimu gospodarskog ribolova.

U tijeku je izrada Nacrta zakona o morskom ribarstvu, kojim se nastoji urediti ta za Hrvatsku važna gospodarska grana. Budući da Europska unija ne poznaje kategoriju malog ribolova zatraženo je da se Hrvatskoj dopusti prijelazno razdoblje od pet godina nakon njezina ulaska u EU, a nakon toga predlaže se da se osobama starijima od 65 godina i onim slabijeg imovinskog statusa omogući takva vrsta ribolova, ali pod kategorijom tradicijskog ribolova.

U ovom trenutku razmišlja se o mogućnosti da se veći broj plovila koji se koristi u malom ribolovu prevede u plovila u gospodarskom ribolovu sa svim pravima i obvezama (dostavljanje podatka o ulovu, iskrcaju ribe i drugih morskih organizama putem očevidnika i izvješća o ulovu u gospodarskom ribolovu).

Tablica 1. Distribucija ribarskih plovila po županijama u 2009.

| Županija               | Broj plovila | Udio (%) |
|------------------------|--------------|----------|
| Istarska               | 942          | 24,88    |
| Splitsko-dalmatinska   | 772          | 20,39    |
| Primorsko-goranska     | 683          | 18,04    |
| Zadarska               | 585          | 15,45    |
| Šibensko-kninska       | 353          | 9,32     |
| Dubrovačko-neretvanska | 352          | 9,3      |
| Ličko-senjska          | 99           | 2,61     |
| Ukupno RH              | 3.786        | 100,00   |
| Županija               | Broj plovila | Udio (%) |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Tablica 2. Registriran broj ribarskih brodova i brodice u gospodarskom ribolovu RH i IŽ, 2009.

| Dužina plovila    | < 12 m | 12m – 18m | 18m – 24m | > 24m | Ukupno |
|-------------------|--------|-----------|-----------|-------|--------|
| RH (broj plovila) | 3154   | 387       | 124       | 121   | 3786   |
| IŽ (broj plovila) | 799    | 122       | 10        | 11    | 942    |
| Udio (%) IŽ u RH  | 25,33  | 31,52     | 8,06      | 9,09  | 24,88  |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Od ukupnog broja registriranih za gospodarski ribolov najviše je višenamjenskih plovila i plovila za lov mrežama stajačicama te kočara. Razlog ovakve distribucije plovila činjenica je da je ribolovna flota u RH većinom tradicionalna, a dijelom zastarjela te je u najvećem dijelu čine plovila dužine ispod 12 metara, kojima se obavlja i ribolov sezonskog tipa.

Ribolovna flota u Istarskoj županiji broji 942 plovila, što je najveći broj plovila u odnosu na ostale županije. U Istarskoj županiji nalazi se 24,88 % plovila koja obavljaju gospodarski

ribolov, a većinom su to mala plovila manja od 12 metara i ona predstavljaju 15,52 % od ukupnog GT-a svih plovila u RH.

S obzirom na tip plovila u Istarskoj županiji ima najviše plovila za lov mrežama stajačicama (48,62%) dok je ukupni kapacitet flote u 2009. godini iznosio oko 6.435,70 GT .

U Istri je i nešto više od 300 plovila koja se koriste u malom ribolovu te koriste mreže stajačice i udičarske alate što će mogućim promjenama i ulaskom u plovila u gospodarskom ribolovu značiti veći broj plovila.

Tablica 3. Broja ribarskih plovila u RH i Istarskoj županiji po vrstama alata u 2009. godini

| Vrsta ribarskog plovila                   | Republika Hrvatska | Istarska županija | Udio (%) IŽ u RH |
|---|--------------------|-------------------|------------------|
| Dredže                                    | 7                  | 6                 | 85,71            |
| Kočari                                    | 547                | 144               | 26,33            |
| Plivaričari                               | 214                | 22                | 10,28            |
| Plovila za lov mrežama potegačama         | 32                 | 2                 | 6,25             |
| Plovila za lov mrežama stajačicama        | 893                | 458               | 51,29            |
| Plovila za lov udičarskim alatima         | 128                | 52                | 40,63            |
| Plovila za lov udičarskim parangalima     | 43                 | 3                 | 6,98             |
| Plovila za lov vršama                     | 66                 | 7                 | 10,61            |
| Plovila za sakupljanje morskih organizama | 128                | 32                | 25,00            |
| Višenamjenska plovila                     | 1728               | 216               | 12,50            |
| <b>Ukupno</b>                             | <b>3786</b>        | <b>942</b>        | <b>24,88</b>     |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Tablica 4. Kategorizacija plovila po GT-u i vrsti plovila u Istarskoj županiji u 2009. godini

| Vrsta plovila                         |              | do 11,9  | 12 - 17,9 | 18 - 23,9 | 24 - 29,9 | 30 - 35,9 |
|---------------------------------------|--------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dredže                                | broj plovila | 3        | 3         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 9,89     | 38,83     |           |           |           |
| Kočari                                | broj plovila | 70       | 65        | 5         | 4         | 0         |
|                                       | GT           | 581,88   | 944,35    | 232,74    | 286,89    |           |
| Plivaričari                           | broj plovila | 3        | 9         | 5         | 2         | 3         |
|                                       | GT           | 21,85    | 222,16    | 371,84    | 304       | 593       |
| Plovila za lov mrežama potegačama     | broj plovila | 2        | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 4,91     |           |           |           |           |
| Plovila za lov mrežama stajačicama    | broj plovila | 440      | 18        | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 1.109,21 | 270,74    |           |           |           |
| Plovila za lov udičarskim alatima     | broj plovila | 52       | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 72,92    |           |           |           |           |
| Plovila za lov udičarskim parangalima | broj plovila | 3        | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 6,41     |           |           |           |           |
| Plovila za lov vršama                 | broj plovila | 7        | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 12,02    |           |           |           |           |
| Plovila za sakupljanje morskih org.   | broj plovila | 32       | 0         | 0         | 0         | 0         |
|                                       | GT           | 39,1     |           |           |           |           |
| Višenamjenska plovila                 | broj plovila | 187      | 27        | 0         | 2         | 0         |
|                                       | GT           | 589,29   | 424,67    |           | 298       |           |
| Ukupno                                | broj plovila | 799      | 122       | 10        | 8         | 3         |
|                                       | GT           | 2.447,48 | 1900,75   | 604,58    | 888,89    | 593       |
| Sveukupno                             | broj plovila | 942      |           |           |           |           |
|                                       | GT           | 6.434,70 |           |           |           |           |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Tablica 5. Ribarska plovila u Istarskoj županiji registrirana, 2009. godina (registar i anketa)

| Gradovi i općine | Luka upisa | <12 m      | 12m–18m    | 18m–24m  | >24m     | Matična luka | <12 m      | 12m–18m    | 18m–24m   | >24m      |
|------------------|------------|------------|------------|----------|----------|--------------|------------|------------|-----------|-----------|
| Banjole          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 12           | 10         | 1          | 1         | 0         |
| Fažana           | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 20           | 17         | 3          | 0         | 0         |
| Funtana          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 13           | 11         | 2          | 0         | 0         |
| Karigador        | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 3            | 1          | 2          | 0         | 0         |
| Krnica           | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 29           | 24         | 3          | 1         | 1         |
| Ližnjan          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 1            | 1          | 0          | 0         | 0         |
| Medulin          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 85           | 79         | 6          | 0         | 0         |
| Novigrad         | 57         | 47         | 10         | 0        | 0        | 57           | 44         | 13         | 0         | 0         |
| Peroj            | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 2            | 2          | 0          | 0         | 0         |
| Plomin*          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 26           | 18         | 4          | 4         | 0         |
| Plomin Luka*     | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 4            | 4          | 0          | 0         | 0         |
| Poreč            | 133        | 118        | 17         | 0        | 0        | 73           | 61         | 10         | 1         | 1         |
| Pula             | 390        | 307        | 68         | 6        | 9        | 204          | 168        | 27         | 3         | 6         |
| Rabac            | 69         | 67         | 2          | 0        | 0        | 37           | 36         | 1          | 0         | 0         |
| Rovinj           | 92         | 87         | 5          | 0        | 0        | 104          | 90         | 12         | 0         | 2         |
| Santa Marina     | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 17           | 14         | 3          | 0         | 0         |
| Savudrija        | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 34           | 30         | 4          | 0         | 0         |
| Tar              | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 12           | 11         | 1          | 0         | 0         |
| Trget            | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 5            | 5          | 0          | 0         | 0         |
| Umag             | 171        | 154        | 17         | 0        | 0        | 135          | 119        | 16         | 0         | 0         |
| **Vodnjan        | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 2            | 2          | 0          | 0         | 0         |
| Vrsar            | 0          | 0          | 0          | 0        | 0        | 43           | 30         | 12         | 0         | 1         |
| <b>Ukupno</b>    | <b>912</b> | <b>780</b> | <b>119</b> | <b>6</b> | <b>9</b> | <b>918</b>   | <b>777</b> | <b>120</b> | <b>10</b> | <b>11</b> |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo (registar i anketa)

Napomena: \* Plomin i Plomin luka identično/ \*\* Greška upisa

Tablica 6. Ribarska plovila u Istarskoj županiji

| Gradovi       | Operativna luka | <12 m      | 12m–18m    | >18m       | Matična luka | <12 m      | 12m–18m    | 18m–24m   | >24m      |
|---------------|-----------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|-----------|-----------|
| Banjole       | 47              | 21         | 20         | 6          | 12           | 10         | 1          | 1         | 0         |
| Fažana        | 14              | 12         | 2          | 0          | 20           | 17         | 3          | 0         | 0         |
| Funtana       | 9               | 7          | 2          | 0          | 13           | 11         | 2          | 0         | 0         |
| Karigador     | 3               | 1          | 2          | 0          | 3            | 1          | 2          | 0         | 0         |
| Krnica        | 27              | 18         | 9          | 0          | 29           | 24         | 3          | 1         | 1         |
| Ližnjan       | 10              | 8          | 2          | 0          | 1            | 1          | 0          | 0         | 0         |
| Medulin       | 78              | 55         | 13         | 10         | 85           | 79         | 6          | 0         | 0         |
| Novigrad      | 50              | 28         | 22         | 0          | 57           | 44         | 13         | 0         | 0         |
| Peroj         | 3               | 2          | 1          | 0          | 2            | 2          | 0          | 0         | 0         |
| Plomin*       | 28              | 4          | 6          | 18         | 26           | 18         | 4          | 4         | 0         |
| Plomin Luka*  | 23              | 6          | 8          | 9          | 4            | 4          | 0          | 0         | 0         |
| Poreč         | 41              | 29         | 10         | 2          | 73           | 61         | 10         | 1         | 1         |
| Pula          | 175             | 97         | 33         | 45         | 204          | 168        | 27         | 3         | 6         |
| Rabac         | 18              | 9          | 3          | 6          | 37           | 36         | 1          | 0         | 0         |
| Rovinj        | 65              | 37         | 13         | 15         | 104          | 90         | 12         | 0         | 2         |
| Santa Marina  | 11              | 7          | 4          | 0          | 17           | 14         | 3          | 0         | 0         |
| Savudrija     | 5               | 4          | 1          | 0          | 34           | 30         | 4          | 0         | 0         |
| Tar           | 5               | 3          | 2          | 0          | 12           | 11         | 1          | 0         | 0         |
| Trget         | 4               | 4          | 0          | 0          | 5            | 5          | 0          | 0         | 0         |
| Umag          | 56              | 41         | 15         | 0          | 135          | 119        | 16         | 0         | 0         |
| **Vodnjan     | 1               | 1          | 0          | 0          | 2            | 2          | 0          | 0         | 0         |
| Vrsar         | 47              | 22         | 15         | 19         | 43           | 30         | 12         | 0         | 1         |
| <b>Ukupno</b> | <b>720</b>      | <b>416</b> | <b>183</b> | <b>130</b> | <b>918</b>   | <b>777</b> | <b>120</b> | <b>10</b> | <b>11</b> |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena: \* Plomin i Plomin luka identično/ \*\* Greška upisa

Matična luka predstavlja luku kojoj gravitiraju ribarska plovila, a ribari su je naveli u upitniku o ribolovnoj floti kojeg su bili dužni popuniti prije nego su dobili povlasticu za gospodarski ribolov na moru.

Mali ribari predstavljaju plovila za obavljanje malog ribolova uz uporabu mreža stajačica (negospodarski ribari).

Ukupni kapacitet flote malih ribara u RH u 2009. godini iznosi oko 17481,44 GT, a u Istarskoj županiji je oko 373,47 GT. Mali ribari Istarske županije predstavljaju oko 2% ukupnih malih ribara RH.

Usporedbom podataka o plovilima koji gravitiraju pojedinim lukama temeljem upitnika o ribolovnoj floti u odnosu na podatke dobivene iz očevidnika i izvješća o ulovu u gospodarskom ribolovu dolazi se do zaključka da jedan dio ribara trenutno ne vrši aktivnosti ribolova kao i da postoji migracija plovila unutar županije. Migracija je ponajviše uvjetovana sezonom ulova, vrstom ribolova kao i dijelom prisutnošću otkupa.

***1.2.2. Iskrcaj ribe i drugih morskih organizama u RH i Istarskoj županiji***

Ulov morskog ribarstva u 2008. godine bio je 46.741 tona, a u 2009. godini 43.917 tona. U 2008. godini na iskrcajnim mjestima u RH je iskrcavalo 2.116 plovila, a u 2009. godini iskrcalo je 2.115 plovila.

Tablica 7. Iskrcaj ribe na glavnim iskrcajnim mjestima u RH, 2008. i 2009. godini

| Iskrcajno mjesto u RH | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Zadar                 | 5.974.965,30          | 5.142.161,60          |
| Kali                  | 3.834.903,80          | 5.371.928,50          |
| <b>Rovinj</b>         | 3.521.491,77          | 2.145.797,88          |
| <b>Pula</b>           | 2.472.346,92          | 4.379.379,54          |
| <b>Plomin***</b>      | 2.367.361,10          | 1.156.282,65          |
| Biograd na moru       | 2.286.619,83          | 4.825.590,00          |
| Tribunj               | 1.782.773,64          | 2.126.530,75          |
| Vela Luka             | 1.677.502,80          | 1.774.231,95          |
| Milna                 | 1.632.382,70          | 2.770.885,50          |
| Mali Lošinj           | 1.309.525,56          | 1.849.491,38          |
| Lamjana               | -                     | 1.665.301,30          |
| <b>Vrsar</b>          | 1.295.322,66          | 904.548,07            |
| <b>Medulin**</b>      | 590.625,18            | 132.197,00            |
| <b>Novigrad</b>       | 242.131,13            | 226.095,96            |
| <b>Plomin luka***</b> | 237.178,10            | 253.861,14            |
| <b>Umag</b>           | 154.663,55            | 170.112,19            |
| <b>Poreč</b>          | 126.864,00            | 157.236,66            |
| <b>Rabac</b>          | 123.749,60            | 43.828,80             |
| <b>Banjole</b>        | 81.210,66             | 306.994,79            |
| <b>Krnica</b>         | 71.717,05             | 65.494,73             |
| <b>Santa marina</b>   | 71.205,65             | 72.458,75             |
| <b>Funtana</b>        | 61.527,23             | 57.700,99             |
| <b>Fažana</b>         | 58.217,25             | 83.202,40             |
| <b>Savudrija</b>      | 21.831,50             | 38.568,01             |
| <b>Peroj-portić</b>   | 21.828,80             | 29.583,18             |
| <b>Karigador</b>      | 16.292,45             | 47.783,28             |
| <b>Tar</b>            | 12.310,55             | 11.241,10             |
| <b>Buje*</b>          | 4.328,60              | -                     |
| <b>Trget</b>          | 2.661,70              | 1.991,90              |
| <b>Vodnjan*</b>       | 984                   | 774,7                 |
| <b>Labin*</b>         | 586,1                 | 16.918,20             |
| <b>Runke</b>          | 507,5                 |                       |
| <b>Raša</b>           | 152,9                 | 1.840,30              |
| <b>Pazin*</b>         | 109                   | -                     |
| <b>Bale*</b>          | 38                    | -                     |
| <b>Premantura</b>     | -                     | 2.088,20              |
| <b>Ližnjan</b>        | -                     | 405.432,35            |
| <b>Ukupno RH</b>      | <b>46.740.549,39</b>  | <b>54.632.230,01</b>  |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena; \* Greška upisa- Buje= Kanegra, ostali pod Peroj,Pula, Rabac /\*\* dio iskrcaja u 2008. Ližnjana pripisan Medulinu/\*\* Plomin i Plomin luka identično

Tablica 8. Iskrcaj ribe u lukama u Istarske županije za 2008. i 2009. godinu

| Iskrcajno mjesto | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bale *           | 38                    | -                     |
| Banjole          | 81.210,66             | 306.994,79            |
| Buje*            | 4.328,60              | -                     |
| Fažana           | 58.217,25             | 83.202,40             |
| Funtana          | 61.527,23             | 57.700,99             |
| Karigador        | 16.292,45             | 47.783,28             |
| Krnica           | 71.717,05             | 65.494,73             |
| Labin*           | 586,1                 | 16.918,20             |
| Ližnjan          | -                     | 405.432,35            |
| Medulin***       | 590.625,18            | 132.197,00            |
| Novigrad         | 242.131,13            | 226.095,96            |
| Pazin*           | 109                   | -                     |
| Peroj Portić     | 21.828,80             | 29.583,18             |
| Plomin Luka**    | 237.178,10            | 253.861,14            |
| Plomin**         | 2.367.361,10          | 1.156.282,65          |
| Poreč            | 126.864,00            | 157.236,66            |
| Premantura       | -                     | 2.088,20              |
| Pula             | 2.472.346,92          | 4.379.379,54          |
| Rabac            | 123.749,60            | 43.828,80             |
| Raša             | 152,9                 | 1.840,30              |
| Rovinj           | 3.521.491,77          | 2.145.797,88          |
| Runke            | 507,5                 | -                     |
| Santa Marina     | 71.205,65             | 72.458,75             |
| Savudrija        | 21.831,50             | 38.568,01             |
| Tar              | 12.310,55             | 11.241,10             |
| Trget            | 2.661,70              | 1.991,90              |
| Umag             | 154.663,55            | 170.112,19            |
| Vodnjan *        | 984                   | 774,7                 |
| Vrsar            | 1.295.322,66          | 904.548,07            |
| <b>UKUPNO</b>    | <b>11.599.390,15</b>  | <b>10.711.412,77</b>  |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena: \* Greška upisa- Buje= Kanegra, ostali pod Peroj,Pula, Rabac/\*\* Plomin i Plomin luka identično /\*\*\* dio iskrcaja u 2008. Ližnjana pripisan Medulinu

Iskrcaj u Istri iznosio je 11.599 tona odnosno 24,82% ukupnog iskrcaja u RH u 2008. godini, dok je u 2009. godini iznosio 17,41%. U 2009. godini zabilježen je osjetni pad iskrcaja ribe i drugih morskih organizama u istarskim lukama.

Istarski ribari za iskrcaj koristili su sedamdesetak luka diljem Hrvatske što ukazuje i na njihov migratorni karakter.

Tablica 9. Iskrcaj ribe istarskih ribarskih plovila po mjestima u RH u 2008. i 2009. godini

| Iskrcajno mjesto u RH | Iskrcaj (kg), 2008. | Iskrcaj (kg), 2009. |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Mali Lošinj           | 320.140,60          | 362.114,69          |
| Rijeka                | 96.961,00           | 38.513,00           |
| Senj                  | 85.893,00           | 48.446,00           |
| Stinica               | 59.083,00           | 8.205,00            |
| Krk                   | 31.029,00           | 17.911,00           |
| Lovran                | 30.632,00           | 4.630,00            |
| Tribunj               | 17.795,80           | 57.610,90           |
| Zadar                 | 10.268,00           | 55.992,10           |
| Cres                  | 9.899,80            | 1.439,00            |
| Sv.Fuska              | 8.035,00            | -                   |
| Vir                   | 6.715,00            | 1.925,15            |
| Seget Vranjic         | 6.325,45            | 206,00              |
| Murter                | 4.553,00            | -                   |
| Dubrovnik             | 4.255,50            | 3.033,35            |
| Biograd na moru       | 3.656,00            | 104.041             |
| Sukošan               | 2.126,00            | 431,30              |
| Osor                  | 1.938,00            | 4372,00             |
| Trogir                | 1.848,00            | -                   |
| Sali                  | 1.803,00            | -                   |
| Slano                 | 1.335,00            | 2.353,50            |
| Nova Vas              | 1.313,00            | 1.618,50            |
| Rab                   | 1.241,00            | 7463,00             |
| Seget Donji           | 1.010,50            | 6.202,50            |
| Šibenik               | 973,00              | 526,40              |
| Rogoznica             | 741,00              | -                   |
| Jablanac              | 710,00              | 78.230,00           |
| Olib                  | 700,00              | 70,00               |
| Vis                   | 586,00              | 345,50              |
| Mokošica              | 420,00              | -                   |
| Novalja               | 410,00              | 614,00              |
| Primošten             | 389,50              | 3.218,20            |
| Vela Luka             | 246,00              | 4.008,00            |
| Veli Rat              | 219,30              | 449,90              |
| Mošćenička Draga      | 218,00              | 217,00              |
| Lovrečica             | 171,00              | -                   |
| Veli Lošinj           | 166,00              | -                   |
| Pag                   | 79,00               | -                   |
| Ilovik                | 71,00               | 56,00               |
| Privlaka              | 67,00               | -                   |
| Unije                 | 58,00               | 24,00               |
| Premuda               | 4,00                | 3.212,00            |
| Crikvenica            | 3,00                | -                   |
| Milna                 | -                   | 31.223,00           |
| Komiža                | -                   | 4.944,00            |
| Molat                 | -                   | 4.149,10            |
| Split                 | -                   | 4.011,20            |
| Trstenik              | -                   | 2.279,40            |
| Kaštel Sućurac        | -                   | 200,00              |
| Nedešćina             | -                   | 128,00              |
| Porozina              | -                   | 23,00               |
| Velika kopanica       | -                   | 54,00               |
| Trsteno               | -                   | 21,00               |
| <b>Ukupno</b>         | <b>714.088,45</b>   | <b>864.511,69</b>   |

Tablica 10. Iskrcaj Istarskih ribarskih plovila u Istarskim lukama u 2008. i 2009. godini

| Rang 2008. | Iskrcajno mjesto - Istra -       | Iskrcaj (kg) 2008.  | Iskrcaj (kg) 2009.  |
|------------|----------------------------------|---------------------|---------------------|
| 1          | Rovinj                           | 1.902.301,77        | 1.927.042,38        |
| 2          | Pula                             | 1.136.677,42        | 1.569.064,04        |
| 3          | Vrsar                            | 984.060,06          | 646.365,87          |
| 4          | Medulin***                       | 539.127,18          | 122.837,00          |
| 6          | Plomin**                         | 248.653,00          | 56.382,15           |
| 7          | Novigrad                         | 242.131,13          | 226.095,96          |
| 8          | Umag                             | 154.663,55          | 169.614,19          |
| 9          | Poreč                            | 126.864,00          | 157.236,66          |
| 12         | Banjole                          | 79.658,66           | 213.021,79          |
| 13         | Rabac                            | 79.132,60           | 31.523,80           |
| 14         | Krnica                           | 71.717,05           | 65.494,73           |
| 15         | Santa Marina                     | 71.205,65           | 72.458,75           |
| 16         | Funtana                          | 61.527,23           | 57.327,99           |
| 17         | Plomin Luka**                    | 60.122,10           | 153.185,14          |
| 19         | Fažana                           | 58.217,25           | 83.202,40           |
| 22         | Savudrija                        | 21.831,50           | 38.568,01           |
| 23         | Peroj Portić                     | 21.828,80           | 29.583,18           |
| 25         | Karigador                        | 16.292,45           | 47.783,28           |
| 26         | Tar                              | 12.310,55           | 11.241,10           |
| 33         | Buje *                           | 4.328,60            | -                   |
| 39         | Trget                            | 1.881,70            | 1.431,90            |
| 46         | Vodnjan *                        | 984                 | 774,70              |
| 52         | Labin*                           | 586,1               | 5,20                |
| 54         | Runke                            | 507,5               | -                   |
| 63         | Raša                             | 152,9               | 1.840,30            |
| 68         | Bale *                           | 38                  | -                   |
| 69         | Ližnjan                          | -                   | 359.223,35          |
| 70         | Premantura                       | -                   | 2.088,20            |
|            | <b>Ukupno u istarskim lukama</b> | <b>5.904.835,75</b> | <b>5.397.026,20</b> |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena: \* Greška upisa- Buje= Kanegra, ostali pod Peroj,Pula, Rabac/\*\* Plomin i Plomin luka identično /\*\*\* dio iskrcaja u 2008. Ližnjana pripisan Medulinu

Iskrcaj istarskih plovila u istarskim iskrcajnim mjestima u 2008. godini iznosio 5.905 tona odnosno 89,26% od ukupnog iskrcaja, dok je u 2009. godini iskrcaj u istarskim lukama iznosio 4.609 tona odnosno 84,20% od ukupnog iskrcaja.

Od 942 plovila u 2008. godini 485, a u 2009. godini 467 istarskih plovila je lovilo i iskrcavalo ribu i druge morske organizme, što znači da trenutno 50% istarskih ribarskih plovila aktivno obavlja ribolov.



**1.2.3. Iskrcaj ribarskih plovila iz drugih županija po iskrcajnim mjestima u IŽ**

Iz Dubrovačko-neretvanske i Ličko-senjske županije niti jedno plovilo nije iskrcavalo u istarskim lukama u 2008. i u 2009. godini.

Plovila iz Šibensko-kninske županije u istarskim lukama u 2009. godini nisu iskrcavala, dok je u 2008. godini zabilježen iskrcaj 22.150,00 kg (od 1.894.794,89 kg ukupno ulovljenih morskih organizama) i to sve u iskrcajnom mjestu Pula.

Plovila iz Splitsko-dalmatinske županije su također iskrcavala u istarskim lukama. U 2008. godini zabilježen je iskrcaj od 67.356,00 kg (od 9.173.002,08 kg ukupno ulovljenih morskih organizama) i to sve u iskrcajnom mjestu Pula. U 2009. godini splitska plovila su iskrcavala u više iskrcajnih mjesta u Istri i to kako je navedeno u sljedećoj tablici:

Tablica 11. Iskrcaj plovila iz Splitsko-dalmatinske županije u Istarskim lukama

| Iskrcajna mjesta                         | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|
| Pula                                     | 227.043,00            |
| Plomin                                   | 15.376,00             |
| Ližnjan                                  | 3.260,00              |
| Trget                                    | 560,00                |
| <b>Ukupan iskrcaj u istarskim lukama</b> | <b>246.239,00</b>     |
| Ukupno sva iskrcajna mjesta              | 9.926.686,89          |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Od ukupnog iskrcaja splitskih plovila u RH na istarsku županiju otpada svega 3,01% u 2009. godini. Iskrcaj plovila iz Zadarske županije u istarskim iskrcajnim lukama u 2008. i 2009. godini bio je nešto veći.

Tablica 12. Iskrcaj plovila iz Zadarske županije u Istarskim lukama

| Iskrcajna mjesta                         | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Pula                                     | 798.929,00            | 1.149.840,50          |
| Rovinj                                   | 147.389,00            | 17.240,00             |
| Plomin Luka**                            | 44.500,00             | 86.284,00             |
| Plomin**                                 | 11.300,00             | 0,00                  |
| Medulin                                  | 11.000,00             | 8.880,00              |
| Vrsar                                    | 471,00                | 0,00                  |
| Banjole                                  | 400,00                | 4.812,00              |
| Labin*                                   | 0,00                  | 350,00                |
| Ližnjan                                  | 0,00                  | 2.630,00              |
| <b>Ukupan iskrcaj u istarskim lukama</b> | <b>1.013.989,00</b>   | <b>1.270.036,50</b>   |
| Ukupno sva iskrcajna mjesta              | 18.567.063,93         | 25.381.802,16         |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena; \* Greška upisa/\*\* Plomin i Plomin luka identično

Od ukupnog iskrcaja zadarskih plovila u lukama diljem RH 5,46% otpada na istarske luke u 2008. godini, dok je u 2009. godini iskrcaj zadarskih plovila u Istri iznosio 5,2% od ukupnog iskrcaja u Hrvatskoj.

Tablica 13. Iskrcaj plovila iz Primorsko-goranske županije u Istarskim lukama

| Iskrcajna mjesta                         | Iskrcaj u 2008. godini | Iskrcaj u 2009. godini |
|--|------------------------|------------------------|
| Plomin                                   | 2.107.408,10           | 1.084.524,50           |
| Rovinj                                   | 1.471.801,00           | 201.515,50             |
| Pula                                     | 447.234,50             | 1.432.029,00           |
| Vrsar                                    | 310.791,60             | 256.947,20             |
| Plomin Luka                              | 132.556,00             | 14.392,00              |
| Rabac                                    | 44.617,00              | 12.305,00              |
| Medulin**                                | 40.498,00              | 480                    |
| Funtana                                  | 0                      | 373,00                 |
| Banjole                                  | 1.152,00               | 89.161,00              |
| Trget                                    | 780                    | 0                      |
| Pazin                                    | 109                    | 11.072,00              |
| Labin*                                   | 0                      | 16.563,00              |
| Ližnjan**                                | 0                      | 40.319,00              |
| Umag                                     | 0                      | 498,00                 |
| Tunarica                                 | 0                      | 48,10                  |
| Valun                                    | 0                      | 255,40                 |
| <b>Ukupan iskrcaj u istarskim lukama</b> | <b>4.591.059,40</b>    | <b>3.160.482,70</b>    |
| Ukupno sva iskrcajna mjesta              | 8.939.154,80           | 8.533.610,62           |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena: Greška upisa, dio iskrcaja U 2008 Ližnjana pripisan Medulinu \*\*

Tablica 14. Iskrcaj plovila iz ostalih županija u Istarskim lukama

| Iskrcajna mjesta | Iskrcaj (kg)        | Iskrcaj (kg)        |
|------------------|---------------------|---------------------|
|                  | 2008.               | 2009.               |
| Plomin**         | 2.118.708,10        | 1.099.900,50        |
| Pula             | 1.335.669,50        | 2.808.912,50        |
| Rovinj           | 1.619.190,00        | 218.755,50          |
| Vrsar            | 311.262,60          | 256.947,20          |
| Plomin Luka**    | 177.056,00          | 100.676,00          |
| Medulin****      | 51.498,00           | 9.360,00            |
| Rabac            | 44.617,00           | 12.305,00           |
| Labin*           | 0                   | 16.913,00           |
| Banjole          | 1.552,00            | 93.973,00           |
| Umag             | 0                   | 498,00              |
| Funtana          | 0                   | 373,00              |
| Tunarica         | 0                   | 48,10               |
| Ližnjan          | 0                   | 42.949,00           |
| Valun            | 0                   | 255,24              |
| Pazin            | 0                   | 11.072,00           |
| Trget            | 780                 | 560                 |
| <b>Ukupno</b>    | <b>5.694.445,40</b> | <b>4.673.498,04</b> |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Napomena: \* Greška upisa/\*\* Plomin i Plomin luka identično/\*\* Ne spada u županiju/\*\*\*\* dio iskrcaja u 2008. Ližnjana pripisan Medulinu

Ukupan iskrcaj u istarskim lukama 2008. godine iznosio je 11.599 tona, a 2009. godine 7.644 tona. Ukupan iskrcaj plovila iz ostalih županija 2008. godine iznosio je 5.695 tona, a 2009. godine 3.342 tona.

Od iskrcaja riječkih plovila u lukama diljem RH čak 51,36% otpada na istarske luke za 2008. godinu, dok je u 2009. godini iskrcaj riječkih plovila iznosio 29,56% od ukupnog iskrcaja u RH, što je značajan pritisak iskrcaja na Istarske luke.

U 2008. godini plovila iz ostalih županija iskrcala su 49,09% od ukupnog iskrcaja u istarskim lukama, dok je u 2009. godini iskrcaj plovila iz drugih županija iznosio 43,72%.

#### ***1.2.4. Zastupljenost morskih organizama na iskrcajnim mjestima u RH i IŽ***

Evidentno je da su realni potencijali ulova sitne plave ribe neiskorišteni te se ribarski napor treba koncentrirati u što boljem iskorištavanju ovog prirodnog resursa.

Plava riba, osobito srdela podliježe brojnim i velikim fluktuacijama brojnosti odnosno biomase što se naravno odražava i na njen ulov. Za te fluktuacije je odgovoran niz čimbenika jer sitna plava riba vrlo brzo reagira na promijene u okolišu. Najveći ulovi srdele ostvaruju se na zapadnoj obali Istre te u srednjodalmatinskom otočnom području. Znanstvenim je istraživanjima utvrđeno da se u godinama koje su siromašne srdelom, one više zadržavaju na otvorenom moru jer u proljeću izostaju izrazite migracije nakon mriještenja od otvorenog mora prema kopnu, te u jesen kada srdela seli prema otvorenom moru gdje se i mrijesti. Najveći ulovi zabilježeni su upravo u ta dva ciklusa tj. u vrijeme proljetnih odnosno jesenskih migracija.

Tablica 15. Ukupan iskrcaj važnijih vrsta riba i ostalih morskih organizama u 2008 godini

| <b>Vrsta morskog organizma</b> | <b>Iskrcaj u RH (kg)</b> | <b>Iskrcaj istarskih plovila (kg)</b> | <b>Istarska plovila/RH (%)</b> |
|--------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Srdela                         | 20.319.137,63            | 4.356.360,33                          | 21,44                          |
| Inčun                          | 12.785.659,80            | 746.590,50                            | 5,84                           |
| Miješana sitna plava riba      | 6.040.165,40             | 28.711,30                             | 0,48                           |
| Ostala bijela riba             | 2.328.879,78             | 502.050,71                            | 21,56                          |
| Plavica                        | 841.257,48               | 13.551,60                             | 1,61                           |
| Trlja blatarica                | 792.893,57               | 107.485,04                            | 13,56                          |
| Oslić                          | 623.312,43               | 26.478,20                             | 4,25                           |
| Muzgavac                       | 501.537,13               | 426.897,93                            | 85,12                          |
| Škamp                          | 354.548,85               | 9.741,20                              | 2,75                           |
| Šarun                          | 343.349,40               | 55.757,30                             | 16,24                          |
| Listovi                        | 133.038,20               | 98.658,10                             | 74,16                          |
| <b>Ukupno</b>                  | <b>45.063.779,67</b>     | <b>6.372.282,21</b>                   | <b>14,14</b>                   |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Najzastupljenije vrste u ulovu i iskrcaju su srdela, inčun, muzgavac, trlja blatarica i list, pri čemu se vidi da se muzgavac i list love u velikim količinama u odnosu na ostala područja. Iskrcaj muzgavca u Istri u 2008. godini je iznosio čak 85% od ukupnog iskrcaja muzgavca u Hrvatskoj.

Kod istarskih plovila najveće ulove i iskrcaj ostvaruju plivaričari iako je primjetan značajan pad iskrcaja male plave ribe u 2009. godini u odnosu na 2008. godinu.

Tablica 16. Ukupan iskrcaj važnijih vrsta riba i ostalih morskih organizama u 2009. godini

| Vrsta morskog organizma   | Iskrcaj (kg)<br>u RH | Iskrcaj (kg)<br>istarskih plovila | Istarska<br>plovila/RH<br>(%) |
|---------------------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Srdela                    | 28.695.420,00        | 4.323.287,00                      | 15,07                         |
| Inćun                     | 13.777.030,00        | 839.663,00                        | 6,09                          |
| Miješana sitna plava riba | 5.018.534,00         | 16.508,35                         | 0,33                          |
| Ostali mor.organizmi      | 3.173.257,86         | 584.279,24                        | 18,41                         |
| Oslić                     | 838.011,80           | 61.834,60                         | 7,38                          |
| Trlja blatarica           | 842.856,40           | 171.094,10                        | 20,30                         |
| Muzgavac                  | 705.904,00           | 541.795,30                        | 76,75                         |
| Plavica                   | 491.995,00           | 22.481,00                         | 4,57                          |
| Škamp                     | 370.754,50           | 15.328,57                         | 4,13                          |
| Šarun                     | 291.762,40           | 42.468,65                         | 14,56                         |
| Listovi                   | 300.233,60           | 235.013,20                        | 78,28                         |
| Sipa                      | 67.919,86            | 45.727,46                         | 67,33                         |
| Cipli                     | 58.550,59            | 38.274,49                         | 65,37                         |
| <b>Ukupno</b>             | <b>54.632.230,01</b> | <b>6.937.754,96</b>               | <b>12,70</b>                  |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Tablica 17. Iskrcaj istarskih ribara po tipu plovila

| Tip plovila                               | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Plivaričari                               | 4.247.285,75          | 3.788.694,90          |
| Višenamjenska plovila                     | 1.278.934,25          | 1.362.486,11          |
| Kočari                                    | 844.060,07            | 1.461.385,12          |
| Plovila za lov mrežama stajaćicama        | 167.064,80            | 248.735,07            |
| Plovila za sakupljanje morskih organizama | 27.977,90             | 22.325,30             |
| Dredže                                    | 27.468,93             | 26.662,46             |
| Plovila za lov udičarskim alatima         | 17.199,90             | 19.705,70             |
| Plovila za lov mrežama potegačama         | 2.970,60              | 2.670,30              |
| Plovila za lov udičarskim parangalima     | 1.350,00              | 4.542,00              |
| Plovila za lov vršama                     | 965,30                | 548,00                |
| <b>Ukupno</b>                             | <b>6.615.277,50</b>   | <b>6.937.754,96</b>   |

Izvor: MPRRR, Uprava za ribarstvo

Sektor ribarstva u Istarskoj županiji karakterizira raspršenost mjesta za iskrcaj duž cijele obale (u većini slučajeva manje lučice i pristaništa u kojima ribari iskrcajavaju manje ili srednje količine ulova). U Istri je dobro razvijen izlov sitne plave ribe okružujućim mrežama plivaricama i pelagijskim povlačnim mrežama. Brojne su i pridnene povlačne mreže koje

obavljaju ribolov tijekom cijele godine, a love pretežno bijelu ribu. Uporaba rampona ili dredže karakteristična je isključivo za Istru s obzirom da je ovaj alat zabranjen u drugim dijelovima hrvatskog priobalja. Najčešće se koristi u umaškom akvatoriju za izlov Jakovljevih kapica. Mreže stajačice jednako se često koriste, naročito u jesenskim mjesecima kada počinje izlov lista (lat. *Solea vulgaris*). U tih nekoliko mjeseci (od 15. Listopada do 15. Siječnja) ovaj oblik ribolova je toliko prevladavajući da se brodovi opremljeni povlačnim mrežama prilagođavaju i opremaju za ribolov s mrežama stajačicama. Razlog tome je i u činjenici da je list riba visoke komercijalne vrijednosti te predstavlja najveći izvor prihoda velikom djelu istarskih ribara. Treba naglasiti i to da u istarske vode pristižu i brodice iz ostalih dijelova Hrvatske kako bi ribarile na tom području. Također u Istri je prisutna velika raznolikost ribolovnih alata ne samo između istočne i zapadne strane već i između pojedinih lučica. Tako primjerice rampon koji se koristi u Umagu u Puli se ne koristi.

### ***1.2.5. Registrirani ulov na iskrcajnim mjestima u Istarskoj županiji***

Sva iskrcajna mjesta klasificirana su po registriranom ulovu radi te opisana po podacima dobivenim iz očevidnika i izvješća koja su dostavljali profesionalni ribari iz cijele RH Upravi ribarstva odnose se na iskrcajna mjesta u Istarskim lukama. Iskrcajna mjesta poredana su abecednim redom.

#### **Na iskrcajnom mjestu – Banjole**

U 2008. godini 31 plovilo iskrcalo je 81 tonu morskih organizama od čega je 27,02 % ostala bijela riba, 26,97 % trlja blatarica, 16,21% muzgavac i 11,15 % srdela.

U 2009. godini 52 plovila iskrcalo je 307 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 55,72% srdela, 11,81% trlja blatarica, 11,84% muzgavac.

U 2009. godini Zabilježen je značajan porast iskrcanog ulova, kao i veći broj plovila koja iskrcaju u 2009. u odnosu na 2008. godinu. To je vjerojatno iz razloga što je u 2009. godini porastao iskrcaj srdele (a samim tim i povećan broj plovila koja love s plivaricom) koja je sada najzastupljenija vrsta na iskrcajnom mjestu.

#### **Iskrcajno mjesto – Fažana**

U 2008. godini 16 plovila iskrcalo je 58 tona morskih organizama od čega je 45,34% srdela, 12,24% ostala bijela riba, 12,94% list, 15,94% muzgavac i 1,21% inćun.

U 2009. godini 15 plovila iskrcalo je 83,2 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 52,77% srdela, 12,82% muzgavac, 4,88% inćun, 10% list.

#### **Iskrcajno mjesto – Funtana**

U 2008. godini 9 plovila iskrcalo je 62 tone morskih organizama od čega je 54,22% muzgavac, 17,46% ostala bijela riba, 13,62% srdela, i 9,57% list.

U 2009. godini 14 plovila iskrcalo je 57,7 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 53,56% muzgavac, 0,29% srdela, i 28,69% list.

**Iskrcajno mjesto – Karigador**

U 2008. godini 3 plovila iskrcalo je 16 tona morskih organizama od čega je 66,01% muzgavac, 26,97% ostala bijela riba.

U 2009. godini 4 plovila iskrcalo je 47,7 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 36,95% muzgavac i 33,61% srdela.

**Iskrcajno mjesto – Krnica**

U 2008. godini 26 plovila iskrcalo je 72 tone morskih organizama od čega je 51,45% ostala bijela riba, 22,82% srdela, 4,93% oslić i 2,00% muzgavac.

U 2009. godini 28 plovila iskrcalo je 65,5 tonu morskih organizama od čega je najzastupljenije 25,24% oslić i 21,93% muzgavac.

**Iskrcajno mjesto – Ližnjan**

U 2009. godini 25 plovila iskrcalo je 405,4 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 81,95% srdela, 10,91% inćun, 1,62% muzgavac i 0,80% gof.

S obzirom da Ližnjan nije imao poštanski broj iskrcaj je upisivan pod Medulin i Pulu. S obzirom na grešku kod upisa i neevidentiranja iskrcaj brodova i iz ostalih županija iskrkana količina ribe barem dvostruko premašuje navedeni iznos. Precizniji podaci o iskrcaju bit će za 2010. godinu.

**Iskrcajno mjesto – Medulin**

U 2008. godini 72 plovila iskrcalo je 591 tonu morskih organizama od čega je 57,14% srdela, 27,67% inćun, 3,83% ostala bijela riba i 0,18% oslić.

U 2009. godini 76 plovilo iskrcalo je 132,2 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 46,65% srdela, 9,30% inćun i 4,07% oslić.

Dio iskrcaja iz Ližnjana pripisivao se iskrcaju u Medulinu što objašnjava i razliku iskrcaja između 2008 i 2009 godine.

**Iskrcajno mjesto – Novigrad**

U 2008. godini 41 plovilo iskrcalo je 242 tone morskih organizama od čega je 43,87% muzgavac, 31,20% ostala bijela riba, 10,70% srdela i 4,32% list.

U 2009. godini 52 plovila iskrcalo je 226,1 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 47,25% muzgavac i 14,76% list.

**Iskrcajno mjesto – Peroj**

U 2008. godini 1 plovilo iskrcalo je 21 tone morskih organizama od čega je 45,92% muzgavac, 33,55% ostala bijela riba i 20,53% trlja blatarica.

U 2009. godini 4 plovila iskrcalo je 29,5 tona morskih organizama od čega je 51,56% muzgavac i 16,79% trlja blatarica.

**Iskrcajno mjesto – Plomin + Plomin luka**

U 2008. godini 60 plovila iskrcalo je 2.516 tona morskih organizama od čega je 55,55% srdela, 39,61% inćun, 3,01% miješana sitna plava riba, 1,67% šarun i 0,16% ostala bijela riba.

U 2009. godini 51 plovilo iskrcalo je 1410,1 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 54,33% srdela i 35,04% inćun.

**Iskrcajno mjesto – Poreč**

U 2008. godini 43 plovila iskrcalo je 127 tona morskih organizama od čega je 46,59% muzgavac, 23,38% ostala bijela riba, 9,88% kamenica, 5,39% list i 0,47% cipli.

U 2009. godini 49 plovilo iskrcalo je 157,2 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 46,05% muzgavac, 8,66% list i 6,62% cipli.

**Iskrcajno mjesto – Premantura**

U 2009. godini 3 plovilo iskrcalo je 2,1 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 48,83% muzgavac i 31,14% trlja blatarica.

**Iskrcajno mjesto – Pula**

U 2008. godini 183 plovila iskrcalo je 2.472 tona morskih organizama od čega je 76% srdela, 4,64% inćun, 8,44% miješana sitna plava riba i 1,68% ostala bijela riba.

U 2009. godini 212 plovila iskrcalo je 4 380 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 85,66% srdela, 3,99% inćun i 2,57% miješana sitna plava riba.

**Iskrcajno mjesto – Rabac**

U 2008. godini 27 plovila iskrcalo je 124 tona morskih organizama od čega je 53,68% srdela, 31,29% inćun, 6,53% miješana sitna plava riba i 2,67% ostala bijela riba.

U 2009. godini 24 plovila iskrcalo je 43,8 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 52,68% srdela i 36,03% inćun.

**Iskrcajno mjesto – Raša**

U 2008. godini 1 plovilo iskrcalo je 152 kilograma ostale bijele ribe.

U 2009. godini 2 plovila iskrcalo je 1,7 tona morskih organizama od čega je 67,04% srdela, a 32,96% ostala bijela riba.

**Iskrcajno mjesto – Rovinj**

U 2008. godini 86 plovila iskrcalo je 3.521 tona morskih organizama od čega je 92,23% srdela, 3,06% inćun, 1,76% miješana sitna plava riba i 0,65% spužve.

U 2009. godini 83 plovila iskrcalo je 2.145 tona morskih organizama od čega je 91,60% srdela i 3,43% inćun.

**Iskrcajno mjesto – Runke**

U 2008. godini jedno plovilo iskrcalo je 507,50 kilograma morskih organizama od čega je 367 kg sipa i 133,50 kg lista.

**Iskrcajno mjesto – Santa Marina**

U 2008. godini 17 plovila iskrcalo je 71 tonu morskih organizama od čega je 46,59% muzgavac, 23,38% ostala bijela riba, 9,88% kamenica, 5,39% list i 0,47% cipli.

U 2009. godini 17 plovila iskrcalo je 72,4 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 46,41% muzgavac, 9,83% srdela i 11,31% list.

**Iskrcajno mjesto – Savudrija**

U 2008. godini 12 plovila iskrcalo je 22 tone morskih organizama od čega je 44,49% ostala bijela riba, 32,73% muzgavac, 13,34% trlja blatarica i 5,45% list.

U 2009. godini 16 plovila iskrcalo je 38,5 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 34,51% muzgavac, 5,01% trlja blatarica i 39,09% list.

**Iskrcajno mjesto – Tar**

U 2008. godini 10 plovila iskrcalo je 12 tona morskih organizama od čega je 65,21% muzgavac, 27,58% ostala bijela riba i 2,22% trlja blatarica.

U 2009. godini 6 plovila iskrcalo je 11,2 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 60,02% muzgavac i 8,01% trlja blatarica.

**Iskrcajno mjesto – Trget**

U 2008. godini 4 plovila iskrcalo je 2,7 tona morskih organizama od čega je 20,29% inćun i 16,24% list.

U 2009. godini 6 plovila iskrcalo je 2 tone morskih organizama od čega je najzastupljenije 12,83% rakovica, 28,11% gof i 13,11% list.

**Iskrcajno mjesto – Umag**

U 2008. godini 62 plovila iskrcalo je 155 tona morskih organizama od čega je 27,53% muzgavac, 54,03% ostala bijela riba i 7,23% list.

U 2009. godini 75 plovila iskrcalo je 170 tona morskih organizama od čega je najzastupljenije 47,25% muzgavac i 14,76% list.

**Iskrcajno mjesto – Vrsar**

U 2008. godini 50 plovila iskrcalo je 1.295 tone morskih organizama od čega je 89,92% srdela, 3,98% inćun, 2,53% muzgavac i 1,45% ostala bijela riba.

U 2009. godini 59 plovila iskrcalo je 904,5 tona morskih organizama od čega je 83,09% srdela, 4,77% inćun i 4,20% muzgavac.



### 1.2.6. Ulovne vrste riba i drugih morskih organizama

Područje zapadne obale Istre karakterizira biocenoza pjeskovito-detritičnog, uglavnom zamuljenog dna, s malom prozirnošću. Uz obalu Istre se pojavljuju neke gospodarski značajne vrste riba i drugih morskih organizama, koje su rjeđe ili se uopće ne susreću u ostalim dijelovima hrvatskog ribolovnog mora.

U tom dijelu Jadrana nalazimo borealne vrste iverak, *Platichthys flesus* i molet ili pišmolj, *Meralangius merlangus*, te dvije druge vrste borealnog karaktera: sredelu, *Sardina pilchardus* i papalinu, *Sprattus sprattus f.*, koje upravo u tom dijelu Jadrana stvaraju najgušće koncentracije, premda ih nalazimo i u drugim dijelovima Jadrana. U tom dijelu Jadrana neke vrste roda *Solea*, listovi (*S. solea*, *S. kleini*, *S. lascaris*) su također češće nego u ostalim dijelovima Jadrana, što ih čini osobito značajnim sa komercijalnog gledišta. Područje detritičnih, više ili manje zamuljenih dna u sjevernom Jadranu bogato je loviše i drugih vrsta, kao što su ribe trlja blatarica, *Mullus barbatus*, arbun, *Pagellus erythinus* i mol ili oslić, *Merluccius merluccius*. Ovo područje je također poznato po značajnim količinama glavonožaca kao što su sipa, *Sepia officinalis* i muzgavac, *Ozaena moschata*. Od rakova je izuzetno značajna vrsta rakovica, *Maja squinado*. Nadalje, uz već spomenutu rakovicu, od rakova je gospodarski značajna vrsta hlap, *Homarus gammarus*, za kojeg su uz zapadnu obalu Istre (Rovinj) oduvijek bila, između ostalih, najbolja lovišta te vabić, *Squilla mantis*.

Od školjkaša je zasigurno komercijalno najznačajnija vrsta jakovljeva kapica, *Pecten jacobaeus*, koja se jedino na tom području Jadrana izlovljava u velikim količinama i posebnom vrstom ribolovnog alata – ramponom.

Morski pojas istočne obale Istre karakteriziraju sitnozrnati terigeni muljevi, dok uz obalne rubove morskog dna nalazimo čvrste stijene ili grubozrnate sedimente. Bioproizvodnja u ovom području, tj. Riječkom zaljevu i Kvarneru je manje nego što je to slučaj na zapadnoj obali Istre. Obzirom na to, i lista gospodarski značajnih vrsta riba i drugih morskih organizama se donekle razlikuje od liste sa zapadne obale Istre. Tako su na istočnim obalama Istarskog poluotoka, tj. morskom pojasu koji pripada ribolovnoj zoni E, gospodarski najznačajnije vrste pridnenih riba oslić, trlja blatarica i ugotica, *Trisopterus minutus capelanus*. Na ovom području zabilježene su i velike količine srdele koja se upravo u Kvarneru okuplja u velikim plovama radi mriješčenja. Također, od male plave ribe značajan je i brgljun, *Engraulis encrasicolus*, koji se na ovom području lovi u većim količinama, koje uglavnom čine nedorasli primjerci. Od glavonožaca najvažniji su muzgavac, lignja, *Loligo vulgaris* i lignjun, *Illex condetti*. Rakovi, također, imaju značajan udio u ukupnom ulovu, pri čemu je škamp, *Nephrops norvegicus*, zasigurno najvažnija vrsta.

U dijelu ribolovne zone B koji pripada području Istarske županije, najzastupljenije, a time i gospodarski najznačajnije vrste riba su trlja blatarica, oslić i arbun, a često se love i trlja kamenjarka, *Mullus surmuletus* te grdobina, *Iophius budegassa*. Kao i u prethodno navedenim područjima i na ovom su zabilježene značajne količine male plave ribe, posebice srdele, inčuna i papaline. Nakon skupine riba koštunjača, druga najzastupljenija skupina su

glavonošci i to hobotnica, *Octopus vulgaris* i muzgavac. Od rakova tu su najznačajnije vrste rakovica i škamp.

U Republici Hrvatskoj se tek unatrag nekoliko godina uvodi ribarska statistika po svakom ribaru – provođenjem sustava očevidnika koja preciznije određuje ulov pojedinih vrsta na nekom području, ali to još uvijek ne odražava stvarno stanje. No uspostavom informacijskog sustava i evidencije prve prodaje te poboljšanja u programu dobivat će se sve jasnija slika. Prikupljeni podaci o ukupnom ulovu dobiveni kroz sustav očevidnika, govore nam o znatnom povećanju izlova male plave ribe, te se ukupan ulov ponovno približava stanju s početka devedesetih godina prošloga stoljeća. Ulov male plave ribe u usporedbi s prosječnim ulovom tijekom proteklog desetljeća, dokazuje tvrdnju da RH raspolaže obilnim i nedostatno iskorištenim resursom male plave ribe, isto tako se može zaključiti da je poboljšana statistika utvrdila da nema oscilacija u ulovu ostale ribe, u nekim slučajevima zamjećuje se i porast evidentiranog ulova. Ovakvi ulovni trendovi očekuju se i u budućnosti te je strateški cilj RH orijentacija na izlov male plave ribe koja bi zadovoljavala domaće potrebe za svježom ribom, snabdijevala riboprerađivačku industriju i potrebe uzgoja, a u posljednje vrijeme interesantna su i nova tržišta za srdelu i incuna kao što je Španjolska.

### ***1.2.7. Marikultura u Istarskoj županiji***

Uzgoj morske ribe i školjki u Istarskoj županiji može predstavljati vrlo značajnu djelatnost s učinkom na privredu županije i potrebno ju je razvijati prvenstveno u potencijalu uzgoja školjaka. Trenutno u istarskoj županiji postoje dva uzgajališta bijele ribe (do nedavno ukupnog uzgoja oko 300 t s mogućnošću širenja) i 12 registriranih uzgajališta školjaka (procijenjene količine uzgoja dagnje oko 400 t i zanemarive količine kamenica). Uzgoj bijele ribe lociran je u Limskom kanalu i zaljevu Budava dok je uzgoj školjaka vezan uz Savudrijsku valu, područje Vabriga, Limski kanal, Pomerski zaljev i dijelove Raškog zaljeva. Pored uzgajališta definirano je i jedno mjesto za ponovno polaganje školjaka u Valunu. U pojedinim prostornim planovima iščitavamo mogućnost uzgoja školjaka na otvorenom moru kao i ekstenzivnog uzgoja na ušću rijeke Mirne.

Zbog privremene nemogućnosti izvoza školjki na EU-tržište, cjelokupna količina podmiruje zahtjeve domaćeg tržišta kroz ugostiteljske objekte i maloprodajna mjesta. Ustrojem sustava kontroliranog monitoringa i proizvodnih područja koje je već napravljeno očekuje se od europske komisije otvaranje EU tržišta i s tim posljedično očekuje se povećanje proizvodnje.

U tom kontekstu vrlo je bitno za spomenuti da je marikultura djelatnost proizvodnje zdrave hrane, koja može biti potpuno oštećena od neodgovornog pristupa ostalih djelatnosti i intenzivno trpi od samo onečišćenja, Onečišćenja prouzročena otpadnim vodama gradova, nekontroliranom turističkom aktivnošću, industrijom, utjecajem intenzivne i nekontrolirane poljoprivrede u obalnom pojasu, moguća su opasnost za kvalitetu svih morskih proizvoda pa tako i proizvoda iz marikulture.

Najbolji način za očuvanje visoke kvalitete morskih proizvoda može se riješiti podjelom na zone obalnog pojasa i u kontekstu tog treba odrediti zone za marikulturu. Definiranje zone sa

aspekta kvalitete akvatorija određujući nulto stanje, definicija pristupa obali radi postavljanja obalne infrastrukture i određivanje takvih akvatorija prostornim planovima može dovesti do izbjegavanja konflikata u iskorištavanju istih resursa ubuduće. Prihvatanjem lokacija prilazi se kontroli izvođenja marikulture, putem programa praćenja, prepoznavanjem graničnih mjera zahvata, te definicijom mogućih korektivnih mjera što je djelomično, ali ne i potpuno obuhvaćeno pod zakonskim aktima.

Školjkarstvo predstavlja jedan od mogućih bitnih i strateških pravaca marikulture u Istarskoj županiji. Prateći ovu granu kroz povijest na našim prostorima zamjećujemo stalnu fluktuaciju vezanu uz veličinu proizvodnje.

Ratna zbivanja na širem području obale početkom devedesetih, kao i donesena zabrana izvoza u zemlje EU regulativom (91/492/EEC) iz 1991., dodatno su zaustavila i smanjila proizvodnju školjkaša. Povratak turizma kao i približavanje Europskim integracijama dovodi ovu granu u poziciju jačanja tako da je donošenje pravilnika o veterinarsko sanitarnim uvjetima za izlov, uzgoj, pročišćavanje i stavljanje u promet živih školjkaša na osnovi odredbe savjeta EZ krajem 1999 godine početak ponovnog otvaranja tržišta EU prema Hrvatskoj. Novim "Higijenskim paketom" (NN 99/07) detaljno su uređeni uvjeti uzgoja i stavljanja na tržište školjkaša. Isto tako klasificirana su proizvodna područja za uzgoj školjkaša.

Tablica 18. Mikrobiološka klasifikacija proizvodnih područja za uzgoj školjkaša

| Proizvodno područje | Razred |
|---------------------|--------|
| Savudrijska vala    | B      |
| Vabriga Čivran      | B      |
| Vabriga Solaris     | B      |
| Limski zaljev       | B      |
| Raški zaljev        | A      |
| Uvala Budava        | A      |
| Medulinski zaljev   | A      |

Napomena: Datum zadnje promjene, 10. studeni 2009

### ***1.2.8. Ulov i iskrcaj školjaka u Istarskim iskrcajnim mjestima***

U Istarskoj županiji registrirano 190 plovila (od 332 koliko ih ima registriranih u RH) koja imaju mogućnost sakupljanja školjaka uz uporabu alata za sakupljanje drugih morskih organizama, rampona, dredža, ali i koća.

Tablica 19. Broj i veličina plovila koji sudjeluje u izlovu školjkaša u 2009

| Dužina plovila | < 12 m | 12m – 18m | 18m – 24m | > 24m | ukupno |
|----------------|--------|-----------|-----------|-------|--------|
| Broj plovila   | 170    | 20        | 0         | 0     | 190    |

Tablica 20. Iskrcaj školjaka sakupljenih od istarskih ribara

| Vrsta morskog organizma | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Kamenica-Oštriga        | 15.054,20 (92,88%)    | 3.748,70 (63,66%)     |
| Jakovljeva kapica       | 7.041,10 (92,54%)     | 17.237,30 (95,30%)    |
| Prnjavica-Dondola       | 5.097,70 (22,03%)     | 7.258,20 (39,02)      |
| Kunjka-Mušula           | 4.829,30 (46,68%)     | 4.631,50 (59,02)      |
| Dagnja                  | 4.757,00 (24,98%)     | 3.923,90 (18,69%)     |
| Kokoš                   | 700,00 (89,93%)       | 4,45 (35,74%)         |
| Kućica                  | 126,50 (19,32%)       | 54,00 (7,07%)         |
| Školjke ostale          | -                     | 2.518,50 (93,54%)     |
| Kapice                  | -                     | 313,10 (98,12)        |
| <b>Ukupno:</b>          | <b>37.605,80</b>      | <b>39.689,65</b>      |

Osim alatima za sakupljanje drugih morskih organizama, školjke se mogu sakupljati i sa drugim alatima. Plovila koja imaju pravo obavljati sakupljanje školjaka sa dredžom kunjkarom postoji 68 (od mogućih 77 koliko ih postoji u RH), dok sa dredžom ramponom postoji 119 plovila kojima se mogu sakupljati školjke (od mogućih 128 koliko ih postoji u RH). Od četiri hidraulične mreže – vongolare tri su registrirane u Istri.

#### Dagnja

U 2008. godini dagnju je iskrcavalo 6 plovila, a u 2009. godini 7 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Dredža rampon                                  |                       | 183,40                |
| Ostali ribolovni alati                         | 69,00                 | 33,50                 |
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | 4.688,00              | 3.707,00              |
| <b>Ukupno:</b>                                 | <b>4.757,00</b>       | <b>3.923,90</b>       |

#### Jakovljeva kapica

U 2008. godini jakovljevu kapicu je iskrcavalo 34 plovila, a u 2009. godini 45 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Dredža rampon                                  | 5.051,20              | 15.747,80             |
| Sjekirica za rezanje koralja                   | 882                   | -                     |
| Pridnena povlačna mreža – koća                 | 449,4                 | 521,9                 |
| Ostali ribolovni alati                         | 658,5                 | 543                   |
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | -                     | 424,6                 |
| <b>Ukupno</b>                                  | <b>7.041,10</b>       | <b>17.237,30</b>      |

**Kamenica-Oštriga**

U 2008. godini kamenicu je iskrcavalo 15 plovila, a u 2009. godini 22 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | 12.855,80             | 3.244,40              |
| Sjekirica za rezanje koralja                   | 2.124,00              | 217,50                |
| Ostali ribolovni alati                         | 74,4                  | 28                    |
| Dredža rampon                                  | -                     | 258,8                 |
| <b>Ukupno</b>                                  | <b>15.054,20</b>      | <b>3.748,70</b>       |

**Kapice**

U 2008. godini kapice nije iskrcavalo ni jedno plovilo, a u 2009. godini je iskrcalo pet plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|
| Dredža rampon                                  | 307,00                |
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | 5,00                  |
| Pridnena povlačna mreža – koća                 | 1,10                  |
| <b>Ukupno</b>                                  | <b>313,10</b>         |

**Kokoš**

U 2008. godini kokoš je iskrcavalo dva plovila, a u 2009. godini jedno plovilo, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                  | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Sjekirica za rezanje koralja                    | 653                   |                       |
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama. | 47                    |                       |
| Pridnena povlačna mreža – koća                  |                       | 4,45                  |
| <b>Ukupno</b>                                   | <b>700</b>            | <b>4,45</b>           |

**Kućica**

U 2008. godini kućicu je iskrcavalo tri plovila kao i u 2009. godini, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                  | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama. | 96,5                  | 54                    |
| Pridnena povlačna mreža – koća                  | 30                    | -                     |
| <b>Ukupno</b>                                   | <b>126,5</b>          | <b>54</b>             |

**Kunjka - Mušula**

U 2008. godini kunjku je iskrcavalo 22 plovila, a u 2009. godini 32 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                        | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Alati za sakupljanje drugih mor. org. | 3.686,80              | 3.044,50              |
| Sjekirica za rezanje koralja          | 903                   | 1.020,00              |
| Ostali ribolovni alati                | 239,5                 | 76                    |
| Dredža rampon                         |                       | 496                   |
| <b>Ukupno</b>                         | <b>4.829,30</b>       | <b>4.631,50</b>       |

**Prnjavica - Dondola**

U 2008. godini prnjavicu je iskrcavalo 18 plovila, a u 2009. godini 30 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2008. | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | 4.174,20              | 5.229,80              |
| Sjekirica za rezanje koralja                   | 776                   | 12.230                |
| Ostali ribolovni alati                         | 147,5                 | 130,5                 |
| Dredža rampon                                  |                       | 679,9                 |
| <b>Ukupno</b>                                  | <b>5.097,70</b>       | <b>7.258,20</b>       |

**Ostale školjke**

U 2008. godini ostale školjkaše nije iskrcavalo ni jedno plovilo, a u 2009. godini 18 plovila, a ulov je ostvaren sa sljedećim ribolovnim alatima:

| Ribolovni alat                                 | Iskrcaj (kg)<br>2009. |
|--|-----------------------|
| Dredža rampon                                  | 1.699,30              |
| Alati za sakupljanje drugih morskih organizama | 774,20                |
| Ostali ribolovni alati                         | 45,00                 |
| <b>Ukupno</b>                                  | <b>2.518,50</b>       |

Napomena: podaci o sakupljenim ostalim školjkama vode se od 2009. godine

Mikrobiološka klasifikacija izlovnih područja za žive školjkaše

| Izlovna područja    | Zona     | Razred |
|---------------------|----------|--------|
| Zapadna obala Istre | Zona I   | A      |
| Zapadna obala Istre | Zona II  | A      |
| Zapadna obala Istre | Zona III | A      |

Izlovna područja školjke u Istarskom arhipelagu donedavno su obuhvaćala u okviru monitoringa samo jedno izlovno područje i to rt Zubac, iako izlovnih područja uz obalu postoji podosta više i postoji opravdan zahtjev za uključivanje takvih područja u okvire državnog monitoringa. Kako su sva uzgojna područja pod monitoringom prvi korak u tom pravcu bi bilo i proširenje postojećih zona pod monitoringom i definicija takvih kao i izlovnih područja. Zapadna obala Istre van jedne Nm od obale je klasificirana i u slučaju otvaranja izvoza ostavlja mogućnost korištenja i ostalih vrlo vrijednih školjki koje danas nemaju neku značajnu komercijalnu vrijednost (kanaštrele).

### 1.3. Tržište ribom u istarskoj županiji

Iako područje trženja započinje sa iskrcajem ribe, objekti tržne nadogradnje spadaju u nadogradnju ili ribarsku suprastrukturu što nije predmet ove studije, ali radi njene važnosti ukratko ćemo se na nju i osvrnuti.

Određivanje razine tržne nadogradnje i funkcioniranja tržišta nije posebno regulirano EU propisima osim dijela koji se odnosi na registraciju mjesta prve prodaje i prodajnu notu. Ustroj tržišta ribom u smislu klasifikacije objekata prepušten je na odluku svake zemlje članice. Svakako da sami objekti moraju odgovarati zahtjevima koji su sukladni propisima vezanim uz proizvode ribarstva. No kao bitna kategorija koja se javlja u Zajedničkoj organizaciji tržišta je preuzimanje regulative vezane uz organizacije proizvođača gdje se sve interventne mjere provlače kroz organizirane oblike ribara prepoznatih da udovoljavaju kriterijima organizacija proizvođača.

#### 1.3.1. Značajne vrste u trženju i putovi plasmana

Obala Istre je vrlo razvedena s brojnim malim lukama što predstavlja problem sa logističkog stanovišta sabiranja proizvoda, kao i za procjenu proizvodnje. Područje Istarske županije ima vrlo povoljan geoprometni položaj i raskrižje je važnih europskih kopnenih i morskih puteva. Ribarstvo kao gospodarska grana na ovim je područjima prisutno od davnina i ima snažnu tradiciju. S obzirom na bogata lovišta ribe i drugih morskih organizama, te njihovu raznovrsnost, u Istarskoj se županiji koristi velik broj ribolovnih alata što generira širok asortiman ponude svježih morskih riba kroz cijelu godinu. Među najvažnijim proizvodima istarskih ribara ubrajamo sljedeće vrste:

**Muzgavac** (*Eledone moschata*) – lovi se kroz cijelu godinu, a najveći ulovi kreću se u rujnu i listopadu. Lovi se pridnenom povlačnom mrežom (kočom) i svakako predstavlja najznačajniju komercijalnu vrstu za istarske kočare.

**List** (*Solea vulgaris*) – sezona ulova lista kreće se uglavnom od 15. Listopada do 15. Siječnja. Lovi se trostrukim mrežama stajačicama – listaricama; zbog visoke otkupne cijene većina ulova plasira se na talijansko tržište.

**Trlja** (*Mullus barbatus*) – lovi se tijekom cijele godine, pridnenom povlačnom mrežom kočom. Cijenjena je vrsta i na domaćem i na inozemnom tržištu.

**Oslić** (*Merluccius merluccius*) – lovi se tijekom cijele godine, kako pridnenom povlačnom mrežom kočom tako i mrežama stajačicama.

**Škamp** (*Nephrops norvegicus*) – lovi se tijekom cijele godine, a najviše se ulovi u travnju i svibnju. Lovi se povlačnim pridnenim mrežama kočama i vršama. Nažalost zbog velike komercijalne vrijednosti i nekontroliranog izlova biomasa škampa se posljednjih godina znatno smanjila.

**Srdela** (*Sardina pilchardus*) – predstavlja najvažniju komercijalnu vrstu sitne plave ribe ne samo istarskog već i cjelokupnog hrvatskog ribarstva. Najveće količine se izlove tijekom

jeseni. Lovi se okružujućim mrežama – plivaricama. Zbog relativno niske cijene, bogate nutricionističke vrijednosti, važnosti u preradi, potražnja je vrlo visoka.

**Inćun** (*Engraulis encrasicolus*) – lovi se u proljetnim i ljetnim mjesecima okružujućim mrežama – plivaricama. Potražnja za ovom vrstom u stalnom je porastu i na domaćem i na inozemnom tržištu zbog potražnje prerađivačke industrije.

### ***1.3.2. Izvor ribe i zone karakterističnih lovišta u RH***

Plivaličarenje je ribolov okružujućim mrežama plivaricama sa kojima se lovi uglavnom plava riba odnosno: srdela, inćun, tuna, šnjur, papalina, skuša, palamida, lokarda i ostale ribe.

Od ukupno registriranih 214 registriranih plivarica u RH u Istarskoj županiji registrirano ih je tek 22. Navedena flota od 173 aktivne plivarice prosječno godišnje ulovi preko 80% ukupnog ulova ribe od kojeg su inćun i srdela najznačajniji. Sezona ulova navedene ribe počinje nakon završetka lovostaja (koji traje od 15. prosinca – 15. siječnja) i što se tiče većih plivarica možemo je podijeliti na tri razdoblja:

- zima-proljeće (1., 2., 3., 4. i 5. mj.) – dio sjevernog i srednji Jadran,
- ljeto (6., 7. i 8. mj.) – srednji i južni Jadran,
- jesen (9., 10. i 11. mj.) – sjeverni i dio južnog Jadrana

Glavni kupci plave ribe tijekom cijele godine su:

- solionice ribe iz Benkovca, Gračaca, Labina, Zadra, Sali, Krka, Hvara...;
- uzgajivači tuna sa zadarskog i splitskog područja,
- industrija konzervi (Rovinj, Zadar, Postire)
- veletrgovci koji izvoze svježu ribu (izvozni objekti u vlasništvu trgovaca i ribarskih zadruga)
- trgovački lanci
- veći broj malih trgovaca koji snabdijevaju ribarnice duž obale i u unutrašnjosti zemlje

Početak rujna plivaričarska flota s juga dijeli se na: dio flote koji lovi srdelu na sjevernom Jadranu i to na: lovišta u blizini Rovinja, Pule i Kvarnerski zaljev. Ova mjesta u jesen postaju centri za iskrcaj i prihvat velikih količina srdele i miješane plave ribe. Drugi (manji) dio plivaričarske flote ostaje na lovištima južnog Jadrana u potrazi za inćunima.

Kada se na sjevernom Jadranu zaredaju dobra vremena i dolazi do gužve oko prihvata i distribucije ribe s napomenom da navedeni centri s naglaskom na šire područje luke Pula (unatoč činjenici da nisu osposobljeni za prihvat i distribuciju ribe) ipak iz godine u godinu sve uspješnije obavljaju veliki i odgovoran posao uz dosta improvizacije i snalažljivosti. Probleme vezane uz prijem ribe rješavaju spretni predstavnici solionica ribe, uzgajivača tune i tvornica konzervi. Uz njih se nađu redovito i vješti trgovci koji direktno izvoze svježu ribu (uglavnom u Italiju), dok manje količine ribe ostaju i za male trgovce koji snabdijevaju i domaće tržište.

Oko stotinu manjih plivarica lovi uglavnom u unutrašnjem ribolovnom moru tokom cijele godine. Broj zapasa po brodu zavisi od vremenskih prilika i dosta je manji od broja koji postižu velike plivarice. Ovisi od godine na godinu, a broj zapasa može iznositi od 50 do 100 godišnje. Ovi plivaličari snabdijevaju uglavnom trgovce na domaćem tržištu. Nešto ribe



prodaju i sami ribari na brodu, a ukoliko imaju viškova ribe nude je zavisno o strukturi, kvaliteti i pecaturi solionicama, uzgajivačima tune, tvornicama konzervi i malim obiteljskim pogonima za preradu ribe.

Kočarenje je ribolov povlačnim mrežama - kočama koje se povlače iz plovila u vožnji pomoću dva čelična užeta na kojima su širilice koje mrežu otvaraju vodoravno. Kod nas su u upotrebi uglavnom dubinske kočice namijenjene za ribolov pridnenih vrsta riba i drugih morskih organizama. Osim navedenih kočica u unutrašnjem ribolovnom moru dosta se koriste i obalne povlačne mreže kočice (tartane) namijenjene za ribolov gire oblice. Uz navedene kočice još se koriste (posebno na talijanskom dijelu Jadrana i lebdeće kočice za lov plave ribe). Ne tako davno u Istri (Zona A) uspješno su sa dva plovila u paru lovili veće količine plave ribe.

Prema daljinskim razredima navedena plovila – kočice (518) razvrstane su u tri grupe i to: do 12 m dužine (60), od 12 do 18 m (247) i preko 18 m dužine (218).

Prema registriranom ulovu u ukupnom ribolovu RH navedena flota sudjeluje sa oko 14 % (dominantne vrste oslić, trlja blatarica, arbun, škamp, crni i bijeli muzgavci).

Veći kočari ovisno o opremljenosti i vremenskim uvjeta kočare tokom cijele godine uglavnom na tri područja, i to: Zona A, Zona B, C, D i Zona J. Glavna lovišta su uglavnom oko otoka Jabuke, Palagruže, Lastova i Mljeta. Iskrcajna mjesta za ribu su: Primošten, Rogoznica, Tribunj, a vrijeme dolaska od lovišta do mjesta iskrcaja ribe je 4-5 sati. Ova malobrojna kočarska flota uskoro će biti povećana za 6 novih velikih kočara koji pokazuju interes za lovom u istom području.

Manji kočari dužine ispod 18 m podijeljeni su u dvije skupine. Veću skupinu čine kočari na području od Lastova do Premude ( ZONE D, C i B), a u ribolovu su 1-2 dana. Ostali manji kočari (12-18m) idu u ribolov isključivo na jedan dan i kočare uglavnom u kanalima u unutrašnjem ribolovnom moru (ZONE E, F, G, A). Ova flota od oko 200 kočara godišnje po plovilu ostvari oko 80-120 radnih dana na sljedećim kočarskim lovištima: zapadna obala Istre, Riječki zaljev, Kvarner, Kvarnerić, Velebitski kanal, kanal Zadar-Žirje, vanjska strana Kornata, Blitvenica–Mali Drvenik, Brački kanal, Hvarski kanal, Korčulanski k., Neretljanski, Lastovski, Mljetski i Koločepski.

Iskrcajna mjesta za ove kočare su uglavnom u njihovim matičnim lukama gdje se vrši i otkup i/ili direktna prodaja ribe koja se dijelom izvozi u Italiju, a dijelom prodaje domaćem tržištu.

Obalni ribolov je ribolov obalnim mrežama potegačama (migavice, ludar, šabakun), obalnim povlačnim mrežama, ribolov mrežama stajaćicama, ribolov vršama, ribolov udičarskim alatima i sakupljanje morskih organizama. Obalni ribolov s tisućljetnom tradicijom za stanovništvo na obali i otocima, odvija se duž cijele obale i ima veliko značenje kao sastavni dio života obalnog i otočkog stanovništva.

U okviru navedenog ribolova temeljem zakona o morskom ribarstvu obavlja se: gospodarski ribolov, mali ribolov za osobne potrebe, športski i rekreacijski ribolov s preko 50 vrsta ribolovnih alata.

Ulov ribe ostvaren kroz navedene tri vrste ribolova znatno je veći od ulova koji bilježi službena statistika. Od 20 % registriranog ukupnog ulova koji se odnosi na bijelu ribu i ostale morske organizme, više od polovine ostvari se u obalnom ribolovu, dok se ostali dio odnosi na ulov u kočarskom ribolovu.

Za obavljanje ribolova s više ribolovnih alata po plovidu u RH registrirano je 2.941 višenamjenskih plovila koja tijekom cijele godine obavljaju ribolov u unutrašnjem ribolovnom moru odnosno zonama E, F, G i dijelu vanjskog ribolovnog mora (teritorijalno more) zone A; B; C i D. Određen broj plovila (40-50) love parangalima i mrežama stajaćicama i u dijelu ZERP-a odnosno u zonama H, I i J.

Navedena višenamjenska plovila imaju osiguran vez u svojim matičnim lukama duž obale u svih 7 županija, gdje se uglavnom vrši iskrcaj i distribucija ribe. Veći dio kvalitetne ribe (oko 50-60 vrsta) prodaje se preko otkupnih stanica koje su raspoređene duž obale i ima ih aktivnih oko 70. Ostali dio ribe iz obalnog ribolova prodaje se preko javnih i privatnih ribarnica i ugostiteljskih objekata.

### ***1.3.3. Glavna tržišta proizvoda ribarstva iz Istre***

Na dan 25.11.2009 pri upravi veterinarstva Ministarstva poljoprivrede ribarstva i ruralnog razvoja u upisniku subjekata koji se odnose na proizvode ribarstva ukupno je registrirano 33 objekta u istarskoj županiji od 122 registriranih u RH. U tom broju nalaze se dva jača prerađivačka pogona i dva koja se odnose na uzgoj bijele ribe, a ostalo predstavljaju otkupne stanice s mogućnošću izvoza ili za potrebe samo domaćeg tržišta i manji pogoni za preradu.

Kao i u ostatku Hrvatske najveći dio ulova istarskih ribara namijenjen je plasmanu na inozemna tržišta Italije i Slovenije. Potražnja za svježom morskom ribom u Istri se povećava tijekom ljetnih mjeseci zbog turizma. Međutim, to se uglavnom odnosi na kvalitetnu bijelu ribu.

Najveći nedostatak istarskog tržišta ribom u smislu nadodavanja vrijednosti primarnom proizvodu do nedavno je bila neorganiziranost ribara i niska cijena otkupa. U pojedinim slučajevima zbog niske cijene ulova ribolov se zaustavljao ili bi uhvatio takve razmjere da bi se kretalo u lov bez obzira na forsiranje resursa. Takve situacije u potpunosti su neprihvatljive u uvjetima kada ribari ovise o vremenskim prilikama i moraju iskoristiti svaki radni dan kako bi mogli unaprijediti vlastito poslovanje ili ga barem održati na isplativoj razini.

Situacija se znatno popravila formiranjem dviju jakih ribarskih zadruga na području Pule i Poreča koje se uspjele donekle organizirati dio istarskih ribara, osiguravši im kontinuirani plasman na domaćim i inozemnim tržištima, te u početku bolje otkupne cijene nego što su tada bile cijene na tržištu. Napredak je napravljen i u pogledu osnivanja veletržnice ribom u Poreču što bi dodatno trebalo ojačati poziciju istarskih ribara u smislu definicije realne cijene.

Osnivanju veletržnica, međutim, treba pristupiti s dozom opreza prvenstveno vezano uz financijsku isplativost te metodologijom upravljanja istima. Treba uzeti u obzir velike fluktuacije u ponudi koje su uzrokovane vremenskim prilikama te nestandardiziranost u

pecaturama pojedinih vrsta ribe koje mogu dovesti do poteškoća na tržištu. Pretpostavka uspjeha veletržnice je zainteresiranost ribara za plasman ribe na veletržnici čime se osigurava dostatna količina ribe za njezin rad.

Za Hrvatsku, a posebice za Istru, tržište sjeverne i srednje Italije predstavlja najvažnije tržište za plasman ribe i morskih organizama (izuzev tune koja se u cijelosti plasira u Japan) u svježem ili prerađenom obliku. Tržišta južne Italije nisu zanimljiva za plasman svježih ribe isključivo zbog udaljenosti i vremena potrebnog da se stigne do određene destinacije što može uzrokovati da je isporučena riba ili sanitarno neispravna ili da u startu postiže nižu cijenu zbog povećanih troškova transporta i niže kategorije svježine.

Potrošnja ribe u Italiji po glavi stanovnika iznosi 24 kilograma godišnje, oko 3 puta više nego u Hrvatskoj pa je i logično da je ova mediteranska zemlja, koja danas broji oko 58 milijuna ljudi, tradicionalni potrošač hrvatske ribe.

Za istarske ribare, najvažnije talijanske regije jesu Emilia – Romagna, Veneto te Friuli Venezia Giulia upravo zbog svoje relativne blizine, a s druge strane i zbog koncentracije distribucijsko-otpremih centara, razvijene ribarske logistike i infrastrukture.

Posljednjih godina u Italiji dešavaju se značajne promjene u potražnji i potrošnji ribarskih proizvoda. Prvenstveno su vezane za promijene u načinu proizvodnje, obrade i distribucije svježih i prerađene ribe. Promijene se dešavaju i zbog socio-ekonomskih razloga ali i zbog povećane svijesti o zaštiti okoliša. Iako je taj trend povećanja potrošnje ribljih proizvoda i proširenje asortimana potražnje uočen već duže vrijeme, sektor ribarstva još uvijek nije u stanju odgovoriti na sve zahtjeve koje mu talijansko tržište postavlja. Bilo koji ekonomsko-prognostički model mora interpretirati ponašanje kupaca/potrošača kako to ne bi došlo do negativnih posljedica u količini proizvodnje, broju zaposlenih i/ili investicija u cjelokupnom ribarskom sektoru Italije. Sukladno tome, nužno je konstantno promatrati i analizirati razine potrošnje ribljih proizvoda na određenom prostoru. Na potrošnju morskih proizvoda utječu i navike i tradicije lokalnog stanovništva.

Većina distribucije vrši se preko distribucijskih kanala velikih trgovačkih lanaca (oko 68% od ukupnog prometa), dok se ostalo plasira putem „klasičnih“ kanala kao što su ribarnice, ambulanta prodaja i lokalne tržnice (oko 25%) i putem diskontne prodaje (oko 5-6%).

Naravno uz povećanu potrošnju, dolazi i do intenzivnijeg ribolova što je dovelo do osiromašenja ribljih resursa i povećanja uvoza ribe i ribljih proizvoda.

Tržišno orijentirane ribarske zadruge u Istri pored Italije pokušavaju razvijati i nova tržišta u potrazi za boljim cijenama pojedinih svojih proizvoda, a ta tržišta se odnose na Španjolsku, i zemlje istočne Europe. Ta tržišta se mogu najprije dosegnuti stvaranjem proizvoda s nadodanom vrijednošću u kojem pravcu su i krenule dvije najveće zadruge u Istri.

Na kraju je svakako potrebno spomenuti da između trgovaca i ribarskih zadruga u Istarskoj županiji treba stvoriti pozitivnu sinergiju odnosno na neki način strateške saveze u kojima bi i istarski trgovci razvijali nova tržišta za specijalizirane proizvode istarskih ribara za boljitak

cjelokupnog ribarskog sektora istarske županije. Svakako da anagonizme i suprotnosti koji se javljaju u trženju treba izbjegavati pogotovo jer će u budućnosti svi intervencijski mehanizmi (nadoknade za stabilizaciju tržišta) koje propisuje Europa biti usmjereni za stabilizaciju cijena isključivo putem organiziranih ribara.

#### ***1.3.4. Mogući modeli organizacije tržišta***

##### **Sadržaji i upravljanje prometom riba**

Temeljem poglavlja sadržaja i upravljanja u prometu ribom velikim dijelom ovo poglavlje će se referirati na Studiju izvodivosti izgradnje dijela ribarske infrastrukture sukladno EU gdje su pojmovi vezani uz zahtjeve tržišta detaljno obrađeni .

Glavni oblici modernog marketinga ribe pretpostavljaju:

- dostupnost infrastrukture i logistike od pristajanja do maloprodaje /potrošnje
- osiguranje kvalitete proizvoda
- praćenje porijekla proizvoda putem različitih kanala sektora za prihvata i distribuciju ribe
- tržišne standarde (koji definiraju kriterije za kvalitetu, veličinu, težinu, pakiranje prezentaciju i etiketiranje)
- informacije i komunikacije, uključujući efikasne sustave prodaje i informiranja potrošača
- organiziranje djelatnika i razine proizvodnje i prodaje
- jednostavan pristup statističkim podacima za informiranje i analize

Organizacijska struktura prodaje ribe u RH i promet ribom iako manjkavo u brojnim sadržajima ipak se odvija funkcionalno, ali nedostaje formalna kategorija definiranog mjesta prve prodaje i popisa takvih mjesta.

Registracijom više od 70 izvoznih objekata za uskladištenje ribe i drugih akvatičkih organizama ,učinjeni su određeni pomaci u trgovini ribom, kao i registracijom obrtničkih objekata za skladištenje i obradu koji zadovoljavaju higijensko sanitarne norme. Svi ti objekti registrirani kod uprave veterinarstva mogu biti i registrirani kao mjesta prve prodaje. Na taj način se omogućuje normalno prometovanje ribom u nedostatku ostalih sadržaja i uvodi tzv. „cros checking,, dokumentacija i nadzor nad prometom ribe stavljene prvi puta u prodaju. Ostalo podrazumijeva tržišnu nadogradnju, no bitno je za napomenuti da se poštivanje standarda mora provoditi u cijelom lancu prodaje.

Iz studije izvodivosti izgradnje i adaptacije dijela ribarske infrastrukture sukladno pravnoj stečevini proizlazi da promet ribom treba unaprijediti kroz:

Veleprodaju ribe, odnosno kupoprodaju ribe na: ribarskim brodovima; iskrcajnim mjestima; stanicama za ribu (mjesto prve prodaje);registrirani objekti kod UV i veletržnicama za prodaju

svježe ribe, smrznute ribe i prerađevina od ribe putem dražbe (aukcije) ili prodaje direktnom pogodbom.

Distribuciju ribe preko sabirno-distributivnih centara odnosno objekata za prihvata, sortiranje, pakiranje, skladištenje i distribuciju na domaće i inozemno tržište.

Maloprodaju ribe preko javnih i privatnih ribarnica, više vrsta prodavaonica, opskrbnih centara i supermarketa.

Isto tako izrađen je teoretski model sustava organizirane prodaje ribe u RH (mogući scenarij) koji je podijeljen je na tri temeljne razine i to:

*Razina 1.* Ribarske luke i iskrcajna mjesta – u naravi se radi o objektima komunalne infrastrukture koji se u pravilu financiraju proračunskim novcem, a njima upravlja odgovarajuće javno društvo, komunalno poduzeće ili lučke uprave. Iznimno, pod uvjetima propisanim Zakonom o komunalnom gospodarstvu, upravljanje tim objektima, temeljem koncesije, može se prepustiti i nekom drugom pravnom subjektu.

Budući da na ovom razini može doći do prve prodaje, potrebno je Zakonom o trgovini i odgovarajućim pravilnicima propisati pod kojim se to uvjetima može dogoditi.

*Razina 2.* Otkupne stanice – tržište ribom u Hrvatskoj funkcionira i danas iako nema specijaliziranih veletržnica ribom. Tržište je organizirano tako da može ponuditi ribu i za izvoz na zahtjevno tržište EU. To je moguće zahvaljujući dobro organiziranoj i opremljenoj mreži otkupnih stanica koje se nalaze u privatnom vlasništvu ribara, njihovih udruženja ili zadruga ili pak trgovačkih društava koja imaju interes organizirati otkup ribe.

Na ovoj razini nalazimo se u sferi privatnog vlasništva, a otkupnim stanicama upravljaju privatni poduzetnici. Ovaj vitalni segment tržišta i nadalje mora ostati u sferi privatnog vlasništva/upravljanja.

Javni sektor (Država, županije, gradovi i općine) bi eventualno mogao proračunskim sredstvima poticati izgradnju i opremanje takvih objekata bilo kroz bespovratne donacije bilo kroz porezne olakšice, a takve bi beneficije mogao uvjetovati obvezom da se u otkupnim stanicama vrše neki poslovi od javnog interesa, ili ekvivalentom društvene koristi što je potrebno propisati Zakonom o trgovini i odgovarajućim pravilnicima (poglavito Pravilnikom o minimalnim tehničkim uvjetima za obavljanje djelatnosti).

Jedan od razloga zašto se zalažemo da navedeni objekti ostanu u sferi privatnog vlasništva jest i dostupnost pred pristupnih fondova EU (IPARD), što je uvjetovano privatnim vlasništvom.

*Razina 3.* Veletržnice –Uslijed nedovoljno razrađenog modela tržišta te nejasnog definiranja pojedinih infrastrukturnih objekata razrada tržišta zahtijeva više inicijativa nego što je to bilo do sada. U Hrvatskoj je završila izgradnja/adaptacija veletržnice u Poreču i Rijeci, a studijom izvodljivosti koju je izradila Istarska županija planira se i izgradnja veletržnice u Puli. Planiranje drugih veletržnica uz utvrđivanje inicijative i jasnih kriterija ekonomske

opravdanosti takvog poduhvata može se očekivati u sredinama gdje lokalna uprava i ribari pokažu interes.

Pored navedenih organizacijskih oblika trženja koji mogu biti registrirana kao mjesta prve prodaje vrlo je bitna i standardizacija iskrcajnih uvjeta za stavljanje ribe u promet

Standardizacija iskrcajnih uvjeta pri stavljanju proizvedene ribe u promet ima prvenstveno higijensku i sanitarnu komponentu, a onda i komponentu administrativne efikasnosti u evidentiranju iskrcaje ribe. U standarde za obavljanje iskrcaja ulaze i elementi zaštite i sigurnosti na radu kao i standardi zaštite okoliša.

Polazeći od činjenice da danas u Hrvatskoj osim Poreča i Rijeke nema veletržnica i aukcijske prodaje (sljedeća planirana u Tribunju), uzimajući u obzir sadašnje stanje ribarske flote, tržišta riba i postojeće infrastrukture i dostupnih podataka o aktivnostima Županija, jedinica lokalne samouprave, ribarskih udruga i ribarskih zadruga mogu se u ovom prijedlogu definirati sljedeća posebna mjesta prikupljanja i prodaje ribe u Istarskoj županiji. U ovom prijedlogu su to: mjesta za prikupljanje ribe; otkupne stanice za prodaju na veliko i veletržnice s uređenim aukcijskim sadržajem (pored Poreča predviđena i Pula).

Mjesta za prikupljanje ribe jesu posebno određeni prostori u naseljima, lukama/pristaništima na kojima ribari i/ili uzgajivači prikupljaju ribu za daljnju gospodarsku uporabu ujedno s tim udovoljavaju svim zahtjevima EU.

Otkupne Stanice za prodaju na veliko jesu posebno uređeni objekti u kojima se obavlja organizirana prodaja ribe neposrednom pogodbom-postojeći objekti.

Veletržnice s uređenim aukcijskim sadržajem su veći centri u kojima se riba prodaje putem javne dražbe (aukcijska prodaja) ili putem izravne pogodbe velikim potrošačima ili osobama s registriranom djelatnošću koji kupuju ribu u gospodarske svrhe (Poreč –Pula). Bitno je napomenuti da ukoliko veletržnica niti ne profunkcionira u smislu aukcije, ukoliko je ona u upravljačkoj zoni udruženih ribara odnosno ribarskih zadruga njena uloga je pozitivna jer koristi udruživanju ribara i osigurava logističke sadržaje trženju od samih ribara. Osim toga stvaraju se i administrativna područja koja omogućuju bolju kontrolu u smislu razvoja organizacija proizvođača.

Pod pojmom mjesta za prikupljanje riba ili prihvatni centri podrazumijeva se manji sadržaji ili kategorije stanica koje olakšavaju ukupnu manipulaciju ribom, osiguravaju led i ambalažu i vezani su uz koncentraciju ribarskih plovila. Potrebno je napomenuti da svi sadržaji ukoliko je moguće u cilju što bolje organizacije budu vezani uz obalnu crtu kroz definicije smještaja ribarskih plovila u okvirima luka otvorenih za javni promet ili luka posebne namjene- ribarskih luka. No i u okvirima zakonodavca koji je propisao iskrcajna mjesta potrebno je uzeti u obzir i manje plovne jedinice i koncentracije plovila smještene dalje od definiranih mjesta spomenutih u ovom prijedlogu i tradicionalno vezanih uz male lučice da im se kroz okvire zakona omogući iskrcaj na lokalitetima gdje se nalaze, a gdje nisu potrebni manipulativni sadržaji ili nisu mogući.

## II. Zahtjevi EU u okvirima procesa prilagodbe ribarstva

Premda je politika ribarstva RH u svojim temeljnim odrednicama sukladna Zajedničkoj ribarstvenoj politici EU, njezin sadržaj nije definiran na isti način te postoje značajnije razlike prije svega u segmentu organizacije tržišta i strukturnih mjera. Dodatno, postoje razlike u sustavu državnih i ostalih potpora, za koje se ocjenjuje da je potrebno što žurnije pristupiti usklađivanju s praksom Europske Unije.

Djelatnost ribarstva u Republici Hrvatskoj danas je definirana Zakonom o morskom ribarstvu (NN br. 74/94, 57/96, 46/97 – pročišćeni tekst i 24/05) i Zakonom o slatkovodnom ribarstvu („Narodne novine”, br. 106/01, 7/03, 174/04, 10/05-ispravak i 49/05- pročišćeni tekst). Navedeni propisi uređuju pitanja ulova i uzgoja vodenih organizama, te donose osnovne odredbe o zaštiti živih bogatstava mora i slatkih voda. Premda gospodarenje resursima čini okosnicu svake ribarstvene politike, pa tako i propisa kojima se gospodarenje uređuje, zakoni ne obuhvaćaju ostale bitne segmente ribarstvene politike - uređenje tržišta i mjere strukturne politike u ribarstvu. Ribarska politika Republike Hrvatske danas obuhvaća prije svega tehničke mjere upravljanja resursima kroz definiranje uvjeta i načina obavljanja različitih gospodarskih i negospodarskih oblika ribolova, mjere regulacije uzgojnih aktivnosti te mjere nadzora i kontrole. Tržišno-cjenovna politika nije definirana, a sustav potpora u ribarstvu provodi se kroz izravne potpore proizvodnji, definirane temeljem drugih posebnih propisa, te kroz sustave kapitalnih ulaganja, osiguranja proizvodnje od mogućih šteta i provedbu ciljanih natječaja i programa. Proizvodni poticaji danom ulaska RH u EU neće se moći isplaćivati po kilogramu proizvedene količine, te je stoga posebno važno pravovremeno uspostaviti odgovarajuće sustave koji će osigurati adekvatnu potporu djelatnosti ribarstva. Odrednice strukturne politike u ribarstvu potrebno je uskladiti s odrednicama Zajedničke ribarske politike EU, te je kroz njihovu provedbu nužno omogućiti odgovarajuću prilagodbu sektora.

Prelazak s mjere poticanja proizvodnje na mjere potpore koji je sličniji kapitalnim ulaganjima iziskuje ustroj odgovarajućih administrativnih struktura i donošenje niza provedbenih propisa. Kako sadašnji sustav potpore proizvodnji u ribarstvu nužno stupanjem RH u članstvo EU mora doživjeti izmjene, to će prilagodbe ostvarene u pred pristupnom razdoblju olakšati situaciju u gospodarstvu i omogućiti pozicioniranje hrvatskih ribara i proizvođača proizvoda od ribe na jedinstvenom tržištu EU. Ovo je zahtjevan proces, a pravovremeno ustrojavanje potrebnih mehanizama može osigurati prijelazno razdoblje potrebno za prilagodbu gospodarstva.

Zajednička ribarska politika EU kao osnovni mehanizam provođenja tržišne politike u ribarstvu definira organizacije proizvođača, koje nisu identične ni svojim ustrojem ni svojim načinom rada trenutno postojećim ribarskim zadrugama. Organizacije proizvođača kao osnovni zadatak imaju izravno upravljanje resursima s ciljem stabiliziranja ponude i potražnje na tržištu, te svojim planovima rada one samostalno (sukladno zakonodavnom okviru) donose pravila o načinu i količini ulova svojih članova. Ovim se postiže stabilizacija cijena i osigurava bolji položaj članova organizacije na tržištu. Za potrebe regulacije tržišta ZRP

propisuje i cjenovnu politiku, koja se provodi isključivo kroz organizacije proizvođača. Većina od ovih mjera nije danas sadržana u zakonodavstvu RH, no vrlo brzo se očekuje potpuna implementacija EU legislative.

Zakonom o strukturnoj potpori i uređenju tržišta u ribarstvu se uređuju ciljevi, mjere i način ostvarivanja mjera strukturne potpore i potpore u posebnom statusu, način i mjere uređenja tržišta proizvoda ribarstva. Zakon uspostavlja osnovne mehanizme potrebne za provedbu mehanizma strukturne potpore u sklopu politike ribarstva, sukladno Uredbi Vijeća (EC) br. 1198 od 27. srpnja 2006. o europskom fondu za ribarstvo:

- definiraju se strateški elementi potrebni za provedbu mjera strukturne potpore u ribarstvu (Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva i Operativni program);
- uspostavlja se administrativna struktura potrebna za provedbu mjera strukturne potpore, uspostavom upravne direkcije, tijela za ovjeravanje i tijela za reviziju;
- definiraju se četiri područja prioriteta (Prilagodba ribarske flote, Razvoj akvakulture, gospodarskog ribolova na slatkim vodama, prerade i marketinga proizvoda ribarstva, Projekti od zajedničkog interesa i Održivi razvitak tradicionalnih ribarskih zajednica i područja koja ovise o ribarstvu) i mjere koje se mogu financirati sukladno odredbama pravne stečevine Europske Unije;
- određuju se prava i obveze korisnika mjera strukturne potpore te određuje institucionalna podrška neophodna za učinkovito dostizanje ciljeva strukturne potpore u ribarstvenoj politici Republike Hrvatske.

Zakonom se također definira i uređuje tržište proizvodima ribarstva u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EC) od 17. prosinca 1999. o zajedničkoj organizaciji tržišta proizvoda ribarstva i akvakulture te se omogućava provedba potrebnih mehanizama predviđenih Uredbom Vijeća (EC) od 29. rujna 2008. koja uspostavlja sustav Zajednice za sprečavanje, suzbijanje i eliminiranje nezakonitog, neprijavljenog i nereguliranog ribolova i mijenja Uredbe (EEC) br. 2847/93, (EC) br. 1963/2001 i (EC) br. 601/2004 i ukida Uredbe (EC) br.1093/94 i (EC) br 1447/1999:

- propisuju se tržišni standardi za određene proizvode ribarstva i akvakulture, za koje se u okviru jedinstvenog tržišta Europske Unije može aktivirati mehanizam intervencije;
- omogućava se uspostava i priznavanje organizacija proizvođača, te definira njihova uloga u provedbi odredbi Zakona;
- zbog specifičnosti sektora ribarstva u Republici Hrvatskoj, na poseban način prepoznaju se ribarske zadruge kao dionici u provedbi politike ribarstva i organizaciji tržišta;
- uspostavlja se okvir za cjenovnu politiku, koja se može primjenjivati i provoditi samo kroz organizacije proizvođača i vrijedi samo za određene proizvode ribarstva;
- uvodi se obveza ishođenja odgovarajućih potvrda o sukladnosti pri uvozu proizvoda ribarstva iz drugih zemalja kojima se potvrđuje da ulovi dolaze iz zakonitih, reguliranih i prijavljenih ribolovnih aktivnosti.



Zakonom se također uređuju pitanja potpora u posebnom statusu, koje nemaju karakter strukturnih potpora a dozvoljene su sukladno općim propisima o državnoj potpori Europske Unije, smjernicama Komisije (Smjernice Europske Komisije o davanju državne potpore za restrukturiranje tvrtki u poteškoćama, Smjernice Europske Komisije za davanje državne potpore u ribarstvu i akvakulturi) te specifičnim propisima o potporama u ribarstvu (Uredba Komisije (EC) br. 875/2007 od 24. srpnja 2007. o primjeni članaka 87 i 88 Povelje EU na potpore male vrijednosti (de minimis) u sektoru ribarstva koja mijenja Uredbu (EC) br. 1860/2004 te Uredba Komisije (EC) br. 736 od 22. srpnja 2008. o primjeni članaka 87 i 88 Povelje EU na državnu potporu malim i srednjim poduzećima aktivnim u proizvodnji, preradi i trženju proizvoda ribarstva):

- određuju se mjere koje se smiju financirati u okviru ovih potpora, kao i njihova provedba, te se kao nadležno tijelo u ocjeni usklađenosti potpora s propisima EU i odredbama ovog Zakona u slučaju da potpore daju drugi davatelji određuje Ministarstvo.

### **II.1. Ključne različitosti između RH i EU pozicije ribarstva te potrebe usklađivanja**

Hrvatska ima značajnu ribolovnu tradiciju i u prošlosti je dobar dio obale bio građen za potrebe ribarstva. Danas smo u vremenu kada je korištenje obale postalo ograničavajući faktor za razvoj svih zainteresiranih djelatnosti čiji broj stalno raste. Tako je tijekom posljednjih dvadesetak godina došlo do istiskivanja ribara s obalne crte temeljem općeg prava raspolaganja pomorskim dobrom. Ovakav pristup ne uvažava povijesno pravo ribara na izgrađenu obalu što u zemljama EU predstavlja jedno od temeljnih prava u korištenju javnih dobara („history right“), ali i kontrole i stvaranja uvjeta za razvoj djelatnosti. U takvim okolnostima potrebno je analizirati sadašnje mogućnosti s obzirom na nova stečena prava raznih korisnika obalnog područja što svakako uključuje i potrebu gradnje i namjene obalne infrastrukture za ribarstvo.

Trenutno stanje hrvatskog sektora ribarstva „odlikuje“ slabija organiziranost ribara, nedovoljna uređenost tržišta ribom i nedovoljna te neadekvatna lučka infrastruktura namijenjena ribarstvu.

Da bi prometovanje i trgovina ribom bila sukladna onoj u Europskoj uniji potrebno je pratiti proizvod od trenutka ulova (proizvodnje), iskrcaja, otkupa, ponovnog plasmana do krajnjeg potrošača. Radi toga potrebno je osigurati sigurna iskrcajna pristaništa za brodove kao i prateću logistiku i infrastrukturu na kopnu, a ništa manje važno nije ni uspostavljanje organiziranog sustava evidentiranja prometovanja i trgovanja ribom.

Prostorni plan Istarske županije ukazuje na posebnosti Istarskog arhipelaga s obzirom na disperziranost ribolovnih napora i koncentraciju ribarskih subjekata. Zato je za pravilno pozicioniranje ove djelatnosti u prostoru kako vezano uz očekivanja u financijskom smislu tako i s obzirom na ribarsku opstojnost na ovim prostorima, a ponajviše sigurnost u pogledu omogućavanja najbliže luke iskrcaja i utočišta u budućnosti od presudne važnosti. Nacrt vijeća za Mediteran (od 09.10.2003 EC u članku 20) navodi termin "designates ports", što bi jednim dijelom značilo određene luke. Kroz ovaj prijedlog provlači se naglasak na praćenje

podataka o ulovu i djelomične organizacije tržišta, no tehničke karakteristike nisu opisane. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br.158/03) te uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i uvjeti za razvrstaj luka posebne namjene (NN br.110/04), određuju da se lukom posebne namjene- ribarskom lukom smatra luka koja služi za prihvat i smještaj ribarskih plovila, te je opremljena uređajima i opremom za ukrcaj/iskrcaj ribarskih plovila, prostorom za manipulaciju ulovom i opskrbu ribarskih plovila. Okviri prijedloga Nacrta vijeća za Mediteran i praćenje kretanja u Europskom zakonodavstvu stavlja nas u poziciju definiranja ovakvih sadržaja na vrijeme, a svakako uređenje ovakvih sadržaja pitanje je osim države i lokalne samouprave.

Za napomenuti je da su pitanja uređenja tržišta definirana u odredbi 104/2000 EC, a ribarska politika uređena je uredbom 2371/2002 EC.

Kvalitetno organizirano tržište koje će ovu granu odvesti iz zone u kojoj dijelom vlada i siva ekonomija kao i nedostatak podataka za planiranje na temelju svih relevantnih pokazatelja iščitanih iz PPIŽ tako i potreba ribara kao i relevantnih statističkih pokazatelja ukazuju se potrebe na konačno definiranje sadržaja. Svakako da je potreban jedan početni period prilagodbe organiziranom tržištu koji bi ukazao na stvarne potrebe izgradnje sustava organiziranog tržišta. Stoga su u ovoj studiji spomenuta mjesta za iskrcaj koja će morati biti stalno definirana, a ostavljaju mogućnost rezervacije prostora ukoliko se pokaže potreba za istim odnosno u slučaju rasta sektora. Kako se vide naznake ostvarivanja prvih kontura u prostornim dokumentima i odlukama županije i gradova za ovakve sadržaje, a velikim dijelom je vezano i uz proces organizacije ribara (tri velike zadruge prostorno raspoređene i nekolicina manjih) koji se nominiraju na upravljačka prava u ovim sadržajima, ova studija će predložiti više kategorija iskrcajnih mjesta i ribarskih luka uvažavajući sve posebnosti trenutnog rasporeda ribara, količine iskrcaja i trenutnih prostornih mogućnosti.

Obzirom na bogata lovišta ribe i drugih morskih organizama, te njihovu raznovrsnost, u Istarskoj županiji se koristi veliki broj ribolovnih alata. U odnosu na ostale županije na Jadranu, broj ribara u Istarskoj županiji premašuje sve ostale.

Iako su sve dosadašnje analize ulova rađene na osnovu podataka iz očevidnika, i statističkih izvješća mogućnosti su zasigurno veće, što se jasno vidi iz potpuno novog pristupa informacijskog sustava. U prvom redu to se odnosi na izlov male plave ribe, čije tržište stalno raste i zahtjeva sve veće količine, a trenutni otkupni kapaciteti i hladni lanci su nedostadni za zbrinjavanje. Posljednja istraživanja i procjene količine male prave ribe u cijelom Jadranu pokazuju da se sa naše strane Jadrana, pa tako i na području Istarske županije, nalaze znatne količine ovih vrsta, te da trenutni ulov može biti značajno veći.

## II.2. Trenutni zakonski propisi u prikupljanju podataka, kontrole i nadzora

Uprava ribarstva je sukladno zahtjevima EU legislative pokrenula i registar prvih kupaca koji jedini imaju pravo obavljati prvu kupnju ribe i drugih morskih organizama. Svaki je registrirani kupac dužan u roku od 48 sati izvijestiti MPRR elektronskim putem na obrascu prodajnog lista o podacima o prvoj kupnji. Ovaj sustav omogućuje da svaki registrirani kupac može preko WEB aplikacije ispuniti prodajni list i izjavu o skladištenju ribe i tako ispuniti svoju obvezu dostavljanja podataka.

Informatizacija tog dijela registra treba smanjiti vrijeme od trenutka unosa podataka o prvoj prodaji od strane samog kupca te povećati točnost unesenih podataka i omogućiti trenutni nadzor iskracane i prodane ribe te sljedivost. Podaci iz navedenih dokumenata ulaze u informacijski sustav Uprave ribarstva te se uspoređivanjem dokumenta (očevidnik, iskrcajna deklaracija, popratnica i prodajni list) omogućuje usporedna provjera iskazanih podataka (cross checking) sukladno zahtjevima koje propisuje legislativa EU. Iskrcajno mjesto u tom smislu, služi kao jedna od karika u lancu sljedivosti ribe od ulova do prve prodaje i zbog toga je nužno prostorno definiranje iskrcajnih mjesta kako bi administrativno povezali navedene dokumente.

Informacijski sustav prikuplja, analizira, pohranjuje i distribuira podatke krajnjim korisnicima (podaci o floti, ribolovnom naporu, ulovu, iskrcaju, prvoj prodaji, podatke o kretanju plovila i dr.), omogućuje dobivanje kvalitetnih i pravovremenih podataka o gospodarskom ribolovu na moru čime se omogućuje kvalitetnije donošenje mjera za racionalno gospodarenje bioresursima mora, te planiranje kvalitetne ribarske politike u sektoru ribarstva. Ribarski informacijski sustav omogućiti će daljnjom evaluacijom prikupljanje svih informacija i podataka vezanih za ribarstvo te osigurati jednostavan pristup informacijama. Glavne odrednice ustroja ribarskog informacijskog sustava jesu:

1. Definirati sve sudionike u ribarstvu, te njihovu ulogu u procesu prikupljanja podataka i informacija za potrebe informacijskog sustava,
2. Uspostaviti brz protok informacija između lokalnih jedinica i centralne jedinice
3. Definirati načine prikupljanja podataka, informacija i zakonom propisanih evidencija,
4. Uspostaviti dodatne evidencije i izvješća važnih za bolju i kvalitetniju analizu ribarstva i provedbenih mjera ribarske politike,
5. Definirati standarde izvješća i dokumenata
6. Odrediti način pohranjivanja svih prikupljenih podataka po unaprijed zadanim kriterijima,
7. Priprema podataka za objavu – izvješća Ministarstva, Zavod za statistiku, Internet portal, tiskani materijal i sl.)
8. Omogućiti korisnicima pretraživanje baze prema zadanim kriterijima,

9. Osigurati zaštitu i sigurnost podataka – definirati razinu pristupa pojedinim podacima koji nisu za objavu.

10. Osigurati osnovu za efikasno planiranje i upravljanje u ribarstvu

Ustrojen je tako registar ribarske flote koji je u potpunosti usklađen s zahtjevima EU i spreman za razmjenu podataka kako to rade i zemlje članice. Uspostavljen je sustav prikupljanja podataka kroz očevidnike i izvješća o ulovu, a što je također u potpunosti usklađeno s zahtjevima EU legislative. Metoda anonimnog uzorkovanja i procjena realne količine ulova interpolacijom svih izvora podataka u Hrvatskoj se još ne primjenjuje.

### ***11.3. Sljedivost***

Naglasak na sljedivost je komponenta koja se vezuje ponajviše na pružanje kompletne informacije o proizvodu kao i posljedične zaštite potrošača. Uredba Europske komisije o obveznom etiketiranju ribe 2065/2001 kao i uredba 104/2000 o zajedničkoj organizaciji tržišta u ribarstvu imaju za cilj osigurati potrošačima primanje pune informacije o vrsti, načinu proizvodnje i području ulova. Praćenje sljedivosti mora biti moguće u svim dijelovima opskrbnog lanca do krajnjeg potrošača, i odnosi se kako za izlovnu tako i za uzgojnu ribu.

Kompleksnost pristupa u sljedivosti odvija se na više razina tako da nacionalna legislativa uređuje ovo pitanje sa više zakona koji su međusobno kompatibilni. U posljednje vrijeme razvijaju se elektronički sustavi prijenosa podataka tako da se olakša praćenje informacija u oba smjera od proizvođača do krajnjeg potrošača i obratno.

Vezujući se uz primjenu standardizacije postupka jedna od važnijih komponenti sustava je standardizacija iskrcajnih uvjeta. Iz “studije izvodljivosti izgradnje i adaptacije dijela ribarske infrastrukture sukladno EU” “Standardizacija iskrcajnih uvjeta pri stavljanju proizvedene ribe u promet ima prvenstveno higijensku i sanitarnu komponentu, a onda i komponentu administrativne efikasnosti u evidentiranju iskrcajne ribe. U standarde za obavljanje iskrcaja ulaze i elementi zaštite i sigurnosti na radu kao i standardi zaštite okoliša. Kvaliteta proizvoda i sigurnost hrane imaju sve veće značenje u razvijenom društvu pa porast standarda slijedi i rast mjera sigurnosti u humanoj i animalnoj prehrani. Riba predstavlja proizvod niskog rizika za zdravlje ljudi, ali unatoč tome postoji potreba izgrađivanja povjerenja potrošača prema hrani koja značajno doprinosi ukupnom zdravlju populacije. U cijelom opskrbnom sustavu tržišta ribom iskrcaj predstavlja najvidljiviju fazu čime to postaje i stvar javnosti. Sustav informiranja potrošača o kvaliteti proizvoda se temelji na sljedivosti i deklariranju.

U RH je u okviru GS1 izdana publikacija “Smjernice za sljedivost ribe” odnosno primjena GS1 standarda u provedbi EU zakonodavstva i poslovnih zahtjeva s obzirom na obavijest potrošaču i sljedivost. ( GS1 Croatia - Hrvatsko udruženje za automatsku identifikaciju, elektroničku razmjenu podataka i unapređenje poslovnih procesa).

## II.4. Sigurnost hrane

Obzirom na osjetljivost iskrcaja u higijenskom smislu postoji obveza uvođenja iskrcaja u higijenski protokol. Uredbe za iskrcaj samostalno još nisu u potpunosti donesene na razini EU no postoje brojne preporuke koje se mogu izvući iz "higijenskog paketa" EU, i novog paketa donesenog od RH. Isto tako mogu se naći brojni primjeri kategorizacije iskrcajnih mjesta koji predstavljaju realnost s obzirom na zatečena stanja u prostoru. Potrebno je da uprava veterinarstva i uprava ribarstva standardiziraju sanitarno higijenske uvjete iskrcaja vodeći strogo računa o mogućnosti primjene minimalnih uvjeta s obzirom na kategoriju iskrcajnog mjesta.

Pravilnikom o higijeni hrane životinjskog porijekla (NN 99/07) određeni su djelomični zahtjevi koji se moraju ispuniti tijekom i nakon pristajanja.

Prema Pravilniku subjekti u poslovanju s hranom koji su odgovorni za istovar proizvoda ribarstva s plovila na kopno moraju:

1. osigurati da oprema za istovar koja dolazi u dodir s proizvodima ribarstva bude izrađena od materijala koji se lako čisti i dezinficira te da se održava u ispravnom i čistom stanju; i
2. izbjegavati kontaminaciju proizvoda ribarstva tijekom istovara, posebice osiguravajući:
  - da se istovar obavlja brzo;
  - da se proizvodi ribarstva bez odgađanja pohrane u odgovarajući prostor na propisanoj temperaturi
  - da se ne upotrebljava oprema niti primjenjuju postupci koji uzrokuju nepotrebno oštećenje jestivih dijelova proizvoda ribarstva.

Prema preporukama britanskog Seafish (2002 ISBN 0 903041-11-2): izbor mjesta za opskrbu ribolovne flote, veličina i plan infrastrukture gdje se servisira flota, obalni ribarski sektor mora osigurati efikasnost radnih operacija. Efikasnost je potrebna u smislu minimiziranja svakog kašnjenja iskrcaja, rukovanja i distribucije ribe kao i opskrbu ledom, vodom, gorivom kao i obavljanja servisnih poslova. Oprema mora osigurati minimalni rizik zagađenja proizvoda i gubitak kvalitete proizvoda.

Iskrcajna mjesta moraju biti smještena gdje nema kontaminacije zraka (dim, prašina), poplava, kao ni eventualnog zagađenja patogenim organizmima. Preporuča se planirati i organizirati područja za iskrcaj i manipulaciju ribe na način da im je to isključiva namjena te da je pristup javnosti ograničen ili upravljan.

Prostorni dizajn takvih mjesta treba osigurati nesmetan tijek kretanja proizvoda bez križanja putova kako bi se spriječila unutarnja kontaminacija i gubitak kvalitete. U lukama koje daju potpunu podršku ribarskoj floti treba odvojiti područje iskrcaja od područja opskrbe i održavanja plovila na vezu.

*Marikultura*

Temeljem Pravilnika o higijeni hrane životinjskog porijekla, Pravilnika o službenim kontrolama hrane životinjskog porijekla i Pravilnika o higijeni hrane (NN 99/07), u RH legislativu prenosi se "higijenski paket" EU, odnosno EU regulative 882/2004, 852/2004, 853/2004 i 854/2004., svi uzgajivači morskih riba i školjkaša morati će se prilagoditi novim zahtjevima u svrhu stavljanja higijenski ispravnih proizvoda na tržište.

Pravilnik o higijeni hrane životinjskog porijekla propisuje uvjete za stavljanje u promet živih školjkaša, a što podrazumijeva stavljanje na tržište isključivo putem otpremnog centra. Pravilnik propisuje konstrukcijske zahtjeve za otpremne centre i centre za pročišćavanje, o čemu treba voditi računa prilikom određivanja lokacija za njihovo smještanje u prostor. Nadalje, pravilnik propisuje uvjete koji se moraju ispuniti tijekom i nakon pristajanja plovila koji iskrcavaju proizvode ribarstva, što uključuje i proizvode iz uzgoja. Također se propisuju uvjeti za sve prostore u kojima se obavlja manipulacija ovim proizvodima.

U tijeku je izrada pravilnika kojim se prenose odredbe EU regulative 88/2006, a koja se odnosi na kontrolu bolesti proizvoda životinjskog porijekla. Donošenjem ovog pravilnika biti će zadovoljeni svi uvjeti koje EU propisuje za stavljanje u promet ribarskih proizvoda, kako iz ulova tako i iz uzgoja.

Početak siječnja 2000 godine započelo se sa sustavnim monitoringom na lokacijama određenim od Uprave za veterinarstvo, i to u Istarskoj županiji za uzgojne zone; Limski kanal, Vabriga-pličina Čivran, te jedno izlovno područje Vabriga- Novigradski dio, no te zone nisu bile obuhvatile glavne izlovne i neke uzgojne zone već usko ograničene zone većeg uzgoja školjkaša.

Za potrebe sustavnog praćenja proizvodnje uz definiranje proizvodnih zona potrebno je na području Istarske županije s obzirom na veličinu uzgoja i izlovna područja ići prema akreditaciji laboratorija s kojim će se osigurati efikasno praćenje stanja i normativa proizvodnje. Na taj način osiguralo bi se pravilno i brzo te sustavno praćenje kvalitete vode i mesa školjkaša i u slučajevima povećanja proizvodnje. To se prije svega odnosi na jednostavnije uzimanja periodičnih uzoraka školjke i vode te kontrolu toksičnih vrsta fitoplanktona. Ukoliko to ne bi bili u mogućnosti, vrlo lako se RH može opet desiti da nakon probijanja barijere i izlaza na tržište EZ opet jednog dana padne pod stroži režim. Kao koordinator ovih aktivnosti trebala bi ostati jedna institucija (uprava veterinarstva) koja bi ujedno i bila određena za komunikaciju sa savjetom EZ. U ovom trenutku sustavno praćenje lokacija pod monitoringom vrši se od strane Veterinarskog Instituta-Zagreb i Instituta za Oceanografiju i Ribarstvo- Split. Dijelom je u monitoringu prisutan i Veterinarski institut Rijeka, no potrebno je raditi na akreditaciji referentnog laboratorija i u Istarskoj županiji jer je zahtjev za više referentnih laboratorija i stav koji se da iščitati iz više dokumenata europske komisije. U tom smjeru je Pulski zavod za javno zdravstvo je institucija koja bi vrlo brzo mogla provesti akreditaciju te se kandidirati za provođenje državnog monitoringa za područje Istarske županije.

U županijskom prostornom planu potrebno je predvidjeti izgradnju depuracijskih centara dostatnih kapaciteta u zonama izlova i uzgoja ukoliko se za njih u budućnosti pokaže potreba. Trenutna izvršena kategorizacija većine uzgojnih zona koja su potpala pod B kategoriju govori tomu u prilog.

## **II.5. Transport**

Transport je sljedeća kategorija, a vezano uz uvjete iskrcaja i dopreme na mjesto prve prodaje.

Prva odrednica se odnosi na ispunjavanje osnovnih sanitarno higijenskih uvjeta utovara, pretovara i istovara. Uz ostale uvjete vozila u kojima se obavlja transport proizvoda moraju biti posebno prilagođena, opremljena uređajem koji osigurava održavanje propisane temperature tijekom transporta, sa stranicama koje se mogu lako čistiti, prati i dezinficirati. Unutrašnja površina transportnog kontejnera mora biti takva da ne može štetno djelovati na riblje proizvode. Ukoliko se koristi led za rashlađivanje proizvoda važno je osigurati odvod vode nastao topljenjem leda ugradnjom posebnog ispusta s donje strane i spremnikom za skupljanje otpadnih voda, da bi se izbjegla moguća kontaminacija.

Druga odrednica je planiranje transporta. U planiranju ribarske podgradnje ili nadgradnje važno je voditi računa o dostupnosti prilaza većih kamiona hladnjača iskrcajnom ili opskrbnom mjestu na obali bez ograničenja koja se danas javljaju.

Minimalna veličina iskrcajnog mjesta je određena veličinom teretnog vozila koje može pristupiti obali na tom mjestu. Za dostavna vozila to bi bilo približno 5 m, za kamione do 2500 kg nosivosti približno 20 m i za velike kamione i šlepere iskrcajno mjesto treba barem 40 metara obale. Kod minimalnih dimenzija iskrcajnog mjesta treba predvidjeti mogućnost za okretište vozila u blizini ili protočnost prometnice na koju se iskrcajno mjesto oslanja. Obzirom da je u većini luka broj brodova i brodica prelazi kapacitet minimalnog iskrcajnog mjesta, potrebno je urediti svaku luku tako da istovremeno može iskrcevati barem 20% predviđenih brodova i brodica. Optimalno iskorištavanje lučkih sadržaja u situacijama grupiranja flote na pojedinom području se može postići koordinacijom i usmjeravanjem brodova na iskrcajno mjesto. Koordinacija se može kvalitetno obaviti samo uz dobar informacijski sustav koji obuhvaća VMS i izvješća o količini ribe po brodu, što predstavlja nužne informacije o organizaciji prostorne i vremenske određenosti za iskrcaj ulova na obalu.

## **II.6. Iskrcaj i trženje ribom**

Povezanost iskrcaja i prvog trženja uključuje elemente sanitarno higijenske ispravnosti, sljedivosti, primjene standarda te kontrolu. Osim toga uključuje logistiku transporta i transportnu efikasnost što u konačnici rezultira boljom funkcionalnom povezanošću i posljedičnim povećanjem vrijednosti proizvoda. Iskrcaj ribe kao vrlo osjetljivog proizvoda podložnog kvarenju mora biti brz, obavljen u higijenskim uvjetima i neometan od drugih aktivnosti.

Prvo trženje ribe je određeno s registriranim mjestom prve prodaje. Kao obvezatne kategorije javljaju se: registar kupaca, obavezu mjesta prve prodaje i prodajnu notu. Pri tome ribar može prodati ribu samo registriranom kupcu, a kupac je obavezan u određenom vremenskom roku prosljediti informaciju o prvoj kupnji nadležnom tijelu. Osnovi uvjeti mjesta prve prodaje ogledaju se u zadovoljavanju osnovnih sanitarno higijenskih uvjeta kao i uvjeta za standardizaciju ribe. Ovisno o kanalu prodaje ovi uvjeti imaju različit pristup. Današnji registrirani objekti u Upravi Veterinarstva MPRR s izvoznim brojem kao i ostali objekti registrirani za obavljanje prodaje ribe po našem zakonodavstvu moraju zadovoljavati minimalne tehničke i sanitarno higijenske uvjete tako da se u formalnom smislu svi ti objekti mogu prevesti u registrirana mjesta prve prodaje naravno ukoliko pokažu interes za prvo kupnju. Slična situacija je s ugostiteljskim objektima i ribarnicama koji zadovoljavaju opće uvjete o sigurnosti hrane i postupanju s hranom.

Važna karika u povezivanju iskrcaja i prvog trženja su tržišno usmjerene ribarske zadruge koje vrše opskrbljivanje svojih brodova s ledom, ambalažom i ostalim materijalom kao i preuzimaju brigu od preuzimanja ribe pri iskrcaju i osiguravaju funkcionalnost prve prodaje ukoliko su opskrbljeni odgovarajućim objektom koje je registrirano kao mjesto prve prodaje. Tu ulogu isto tako vrše i dosadašnji trgovci koji posjeduju vlastite objekte. U slučaju izgradnje veletržnica, sabirno distributivnih centara ili prihvatnih stanica na uzobalnom dijelu luke gdje se odvija iskrcaj ukoliko gospodarstvo pokaže interes i ta mjesta se mogu registrirati kao mjesta prve prodaje, ali njihova izgradnja ovisi o interesu ribara i lokalne samouprave. Svakako vezujući se za uredbe vijeća za Mediteran u većim lukama gdje je veća koncentracija flote preporuča se rezerviranje uzobalnog područja za potrebe izgradnje tržne nadogradnje i logistike u smislu moguće izgradnje prvog prodajnog mjesta.

Osim toga, prerađivačke tvornice te lučki/brodski/tržišni objekti trebaju usvojiti nove, naprednije i učinkovitije mjere rješavanja problema kvalitete proizvoda, uključujući sustave ISO i HACCP koje bi trebale doprinijeti povećanju stabilnosti i isplativosti tržišta.

## **II.7. Ograničavajući činitelji prilagodbe obalnih sadržaja**

Cjelovito prostorno planiranje obalnih sadržaja za ribarstvo je jedan od temeljnih uvjeta za jedinstveno upravljanje ribarstvom kako se to određuje zajedničkom ribarskom politikom EU. Tradicija korištenja prostora za ribarstvo u europskim zemljama olakšava daljnja postupanja u tim zemljama. Unatoč takvoj tradiciji izrađuju se brojna istraživanja o međuovisnosti prostornog rasporeda ribarskih luka i utjecaja tog rasporeda na odgovorno iskorištavanje bioloških resursa.

Istarska županija ima značajnu ribolovnu tradiciju i u prošlosti je dobar dio obale bio građen za potrebe ribarstva. Danas smo u vremenu kada je korištenje obale postalo ograničavajući faktor za razvoj svih zainteresiranih djelatnosti čiji broj stalno raste.

„Gradnja obalnih i drugih sadržaja za ribarstvo se primarno utvrđuje dokumentima prostornog uređenja. Prema najnovijem Zakonu o prostornom uređenju i gradnji koji je napravljen uvažavajući pravnu stečevinu EU, prostornim planovima županija osobito se određuju



smjernice za utvrđivanje izdvojenih građevinskih područja za područja za marikulturu i ribarsku infrastrukturu (čl. 71).

Obzirom da davanje smjernica ne određuju jednoznačno utvrđivanje namjene površina, ono se prenosi na prostorne planove gradova i općina što ostaje nedorečeno i neprecizno gledajući s pozicije da je najniža razina razgraničenja na pomorskom dobru županijska razina. Ovim se relativizira «Načelo vertikalne integracije i usuglašavanja interesa» jer se realizacija državne strategije svodi na uspjeh suradnje države, jedinica lokalne i jedinica područne (regionalne) samouprave, bez preuzimanja odgovornosti i prenošenja obaveza s područja općeg interesa prema pojedinačnom interesu, što je od posebne važnosti za ukupno upravljanje ribarstvom.

Ribarstvo je državnom strategijom «Poljoprivreda i ribarstvo» (N.N. 89/2002.) uvršteno u strateške gospodarske djelatnosti RH s ciljevima koji su i količinski definirani.

Temeljni strateški cilj prometa je brza i efikasna dostava, osobito svježe ribe i stvaranje nužnih pretpostavki za udvostručenje domaće potrošnje per capita i dvostruko povećanje izvoza.

U preporukama za provedbu ciljeva iz strategije jasno se navodi potreba poticanja izgradnje ribarskih luka koje su primjerene potrebama ribolova, ali i potreba izgradnje infrastrukture za promet ribom (veletržnice, otpremni i distribucijski centri). Također se navodi potreba investiranja u podizanje novih uzgajališta ribe industrijskog tipa koji je sve više okrenut poluotvorenom i otvorenom moru, ali i podizanje obiteljskih uzgajališta riba i školjkaša i integriranje marikulture u ruralni razvitak obalnog područja. Za razvoj marikulture se pretpostavlja i izgradnja reprodukcijjskih centara Sve ove aktivnosti su vezane za lociranje djelatnosti u prostoru kroz prostorne planove.

Zakon o prostornom uređenju i gradnji, a slijedom strategija može utjecati na donošenje prostornih planova grada i općina, ali na principima suradnje.

U ovim okvirima koji su nužni za razvoj ribarstva sukladno pravnoj stečevini EU, nije posve jasno s koje strane treba postaviti donošenje strategije razvoja samog ribarstva jer je za njegovo odvijanje, potrebno imati ravnotežni odnos prirodnih resursa i adekvatne infrastrukture, bilo da se radi o količini ili o prostornom rasporedu.

Strategija je postavljena na načelima prirodnih potencijala i njenog racionalnog iskorištavanja. Taj pristup je izuzetno važan (kod ribolova) kada se govori o pristupanju u EU, jer neiskorištene resurse u zajedništvu treba prepustiti drugim flotama.

Ako se minimalni uvjeti za provođenje strategije odrede sa stajališta raspoložive infrastrukture, njenog kapaciteta i rasporeda duž obale, ta infrastruktura može biti pod kapacitirana i neodgovarajuće raspoređena što će biti i najslabija karika u ribarstvu. To je vjerojatnije kada se u to uključi višestruko sukobljavanje različitih interesa na razini lokalne samouprave koja svoj interes može tražiti u raznim djelatnostima.

Istarska županija učinila je unatrag nekoliko godina vrlo pozitivne pomake u pokušaju organiziranja ribarskog sektora i definiranja ribarske infrastrukture te je aktivno preuzela planiranje možemo reći ove „najslabije karike“ na razine komunikacije s lokalnim samoupravama te kreće u sustav cjelovita upravljanja sukladno i zacrtanoj strategiji.

Gradnja ribarske suprastrukture koja nije nužno smještena na obali može biti višeznačno određena, ali nikako nije dobro da se planiranjem tih sadržaja oni postave u nelogičan i neodgovorno neekonomičan prostorni odnos s obalnom infrastrukturom.

Uvjeti za gradnju ribarske obalne infrastrukture su definirani Zakonom o prostornom uređenju i gradnji. Obala je tu definirana kao sastavni dio Zaštićenog obalnog pojasa (ZOP-a) određen u svrhu zaštite, te održivog, svrhovitog i gospodarski učinkovitog korištenja prostora i obuhvaća sve otoke, pojas kopna u širini od 1.000 m od obalne crte i pojas mora u širini od 300 m od obalne crte. Ovo područje karakteriziraju vrlo restriktivni uvjeti planiranja i gradnje, ali je jednoznačno utvrđeno da se u njemu može planirati novo izdvojeno građevinsko područje izvan naselja proizvodne namjene i to samo izvan pojasa od 1.000 m, osim za one djelatnosti koje po svojoj prirodi zahtijevaju smještaj na obali (brodogradilišta, luke i sl.). Slijedi da ne postoje prepreke za planiranje potrebne ribarske infrastrukture i suprastrukture na obali pa čak i uz mogućnost otvaranja novih gradilišta. Tada je međutim osim prostornog plana općine i grada poželjno je prethodno donijeti urbanistički plan uređenja.

Važno je istaći da se propisi kojima se utvrđuje pravo na gradnju odnose i na rekonstrukciju i održavanje postojeće infrastrukture naročito kada se time mijenjaju prethodni lokacijski uvjeti. Zato je posebno važno, u prostornim planovima, utvrdi namjenu površina i raspored djelatnosti za svu infrastrukturu uključivši i postojeću infrastrukturu. Ovo se dakle odnosi i na mjesta gdje se očekuje potpuna ili djelomična prenamjena prostora za potrebe ribarstva i srodnih djelatnosti.“ Pojedini primjeri planiranja prostora u Istarskoj županiji za okvire ribarske infrastrukture i suprastrukture su vrlo precizni i dostatni no kod pojedinih gradova i općina oni su trenutno manjkavi i bit će ih potrebno revidirati

U pred pristupnom razdoblju RH ima zadaću dosezanja organizacijskih i logističkih standarda EU u nacionalnom ribarstvu. To se posebno odnosi na moguću izgradnju sustava veletržnica s aukcijom te prateću infrastrukturu kao što su sabirno distributivni centri, mjesta prve prodaje, mjesta za iskrcaj i odgovarajuće ribarske luke. Kad govorimo o veletržnicama tom segmentu se mora prići vrlo pažljivo jer cjelokupni sustav veletržnica i način njihova funkcioniranja još nije uspostavljen, a tržište odlikuje velika dinamičnost (novi kanali prodaje, godišnji ugovori s velikim distribucijskim kućama od strane organiziranih ribara i trgovaca, brz protok robe).

Istarska županija ima sve predispozicije da prilagodbu sektora ribarstva ubrza, čime ostvaruje preduvjete za uključivanje u neophodnu i neizbježnu međunarodnu tržišnu konkurenciju uz zadovoljavanje EU kriterija, postajući time bitan i nezaobilazan čimbenik u razvoju ribarstva pri istočnim obalama Jadrana kao prepoznatljivog sektora na Mediteranu. Naime, uspostavom ribarske infrastrukture u prvom redu funkcionalnih iskrcajnih i sustavnih

ribarskih luka i iskrcajnih mjesta te sustava za trgovinu i prometovanje ribom i ostalim morskim proizvodima stvara se mogućnost za sustavno jačanje ribarske djelatnosti na području Istarske županije.

### III. Analiza problema u sektoru ribarstva Istarske županije

#### III.1. Trenutno stanje ribarske logistike i infrastrukture

Disperzija ribolovnih i uzgojnih aktivnosti u prostoru Istarskog arhipelaga s bitnim razlikama u intenzitetu tijekom godine kao i kroničan nedostatak kvalitetne i trajno određene ribarske infrastrukture nameće potrebu osmišljenog i sustavnog pristupa problemima Istarskog ribarskog sektora.

Iako su posljednjih godina u ribarstvu Istarske županije napravljeni veliki iskoraci, nazočni problemi koji su generalizirani i za cijelu obalu RH mogu se iščitati iz dosadašnjih sektorskih studija :

- Nesigurni i nedostatan vez u pojedinim gradovima i općinama
- Tijekom ljetnih mjeseci zbog povećanog prometa nautičkog turizma dolazi do manjka iskrcajnog prostora u većini luka.
- Promet ribom se razvija i putem ribarskih zadruga ali još uvijek je nedovoljno razvijen. Prisutne su značajne oscilacije cijena proizvoda, dok cijena za proizvođača zna biti niska, za krajnjeg potrošača na domaćem tržištu ona je uglavnom previsoka. Cijene u otkupu i izvozu također su niske u usporedbi s cijenama za ribare u okruženju.
- Osim registriranih gospodarskih subjekata, u preprodaji ribe postoji i sivi segment ove gospodarske grane, što u jednoj mjeri onemogućava spoznaju o stanju gospodarske osnove, lišava egzaktnih statističkih pokazatelja i konačno, izvan sustava kontrole predstavlja izravan gubitak za proračun, kako lokalne samouprave, tako i države. U ovom slučaju jedan dio odgovornosti odnosi se i na poreznu politiku koja u segmentu ribarstva zahtijeva promjene.
- neorganizirana opskrba brodova (pogonsko gorivo, potrošni materijal za ribolov, hrana) servisne radionice – manja istezališta i remont
- nedostatni skladišni i rashladni kapaciteti
- neprimjereni postupci nakon izlova, rukovanje, obrada i distribucija u današnjim okolnostima ne garantiraju očuvanje prehrambene vrijednosti, kvalitete i ispravnosti proizvoda mora, a posebno ne omogućavaju ugrađivanje dodatne vrijednosti ovako vrijednim i tržišno cijenjenim proizvodima;
- prateći skladišni i rashladni kapaciteti kronično nedostaju podjednako ribarstvu kao i uzgoju školjkaša;

Može se zaključiti da je Istarska županija krenula ubrzano u smjeru rješavanja kroničnih problema u ribarskom sektoru te od značajnijih pomaka u posljednjih nekoliko godina možemo navesti izgradnju veletržnice u Poreču koja je dana na upravljanje ribarskoj zadruzi

Istra i ribarskog gata u Umagu uz korištenje fondova EU i susjednih zemalja, osnivanje tri jake ribarske zadruge kao i dodjelu pilot projekta uspostave organizacija proizvođača ribarskih zadruga Lanterna i Istra. Kupnja terena za potrebe izgradnje logističkih sadržaja u ribarstvu vezano uz zadruge Istra i Oštriga kao i kupnja objekta za prihvat i opremu ribe od ribarske zadruge Lanterna i opremanje primarnom opremom za procesuiranje opet financiranom od strane EU predpristupnih fondova i sredstava MPRRR. Pored ostalih poticaja za kupnju transportnih vozila nekolicine zadruga razvojni smjer je krenuo prema poboljšanju općeg stanja iako se i dalje zamjećuju kronični problemi koje je potrebno riješiti u narednom periodu.

Prvenstveno, potrebno je osigurati sigurna pristaništa za ribarska plovila sa pratećom kopnenom logistikom i infrastrukturom, iskrcajna mjesta za ribarska plovila, sustavne ribarske luke te uspostaviti organizirani sustav evidentiranja, prometovanja i trgovanja ribom čime bi se sukladno standardima EU proizvod pratio od trenutka proizvodnje, iskrcaja, preko marketinške promocije do krajnjeg potrošača. I u tom pravcu zadruge su na putu rješavanja logičkih cjelina.

Prethodnim prostornim planom Istarske županije kroz ciljeve prostornog razvoja i uređenja kao ciljeve razvoja ribarstva i marikulture, u smislu racionalnog korištenja prirodnih izvora navelo se sljedeće– osnivanje burza ribe s pripadajućim otkupnim centrima u svim većim priobalnim naseljima radi osiguranja izlova i poslovne sigurnosti ribara. Tako se planom naglašava potreba osnivanja burzi odnosno otkupnih stanica u Savudriji, Tarskoj Vali, Sv.Marini kod Poreča, Vrsaru, Rovinju, Puli, Banjolama, Ližnjanu, Krnici i Rabcu vezane uz ribarske luke ili luke javnog prometa. Kroz Plan se kao najkvalitetnije lokacije ocjenjuju u prostornom planu Rovinj, Pula i Banjole. Kao veletržnice poljoprivrednim proizvodima spominju se Pula, Poreč, Umag, Rovinj i Labin i dolaze kao objekti od važnosti za županiju. Spomenuti sadržaji nisu definirali organizaciju ribarskih privezišta osim što se moglo isčitati iz plana apostrofiraju veće koncentracije ribara po naseljima. Ribarske luke ovim planom nisu bile definirane nego su prepuštene na utvrđivanje općinama i gradovima kroz njihove planove prostornog uređenja (ribarske luke, privezi, privezišta i sidrišta).

Lokacije namijenjene marikulturi su Piranski zaljev, Ušće Mirne, Tarska vala, uvala Sv. Marina kod Poreča, Limski kanal, Pomerski zaljev, uvale Valun i Valmižeja, uvala Budava i izdvojeni dijelovi Raškog zaljeva. Pored navedenih lokacija spominje se mogućnost uzgoja na otvorenom moru takozvanih «off shore» sistema.

Takav pristup nije strogo nametnuo izgradnju ribarske infrastrukture općinama i gradovima te se tek s izmjenama i dopunama prostornog plana taj pristup i promijenio te su aktivnim odnosom županije, općine i gradovi počeli ugrađivati u svoje lokalne planove okvire za ribarsku infrastrukturu. U više navrata na razini koordinacije županije, HOK istarske županije i nadležnih lučkih uprava utvrđena su iskrcajna mjesta gdje je županija prednjačila u odnosu na ostale županije te je konačan popis uvrštenih trenutnih iskrcajnih mjesta donesen u Odluci o iskrcajnim mjestima od strane MPRRR. Sa tim se djelomično udovoljilo zahtjevima EU o

dostavljanju popisa iskrcajnih mjesta no definirana iskrcajna mjesta zahtijevaju svoju daljnju evaluaciju čiji je i nastavak izrada ovog programa do kasnije pojedinačne izrade projekata za odabrane mikrolokacije.

### III.2. Logistički problemi u oblasti ribarske infrastrukture

Obalna infrastruktura koju sada eksploatiraju ribolovne jedinice u RH (pogotovo migratorna flota) je kombinacija trenutne snalažljivosti ribara i pojedinačnog dogovaranja između nadležnih institucija i ribara posebno. Ipak taj odnos se u Istarskoj županiji značajno popravio te se primjećuje sve manje žalbi od strane korisnika za potrebe pristupa obalnoj infrastrukturi odnosno u pojedinim gradovima i općinama definiraju se stalni sadržaji.

Obalna infrastruktura koju ribari sada koriste manjkavo ispunjava funkciju iskrcaja ribe, ukrcaja goriva, ukrcaja opreme, ambalaže i leda. Radi toga promet se ne odvija organizirano s obzirom da infrastruktura u velikom dijelu ne odgovara zahtjevima protočnosti luke (radi očuvanja kvalitete ribe) i higijenskim standardima za iskrcaj ribe.

Logistiku za ribarske brodove čine objekti: opskrbe ledom, vodom, gorivom, namirnicama i drugim materijalima se odvija na različite načine. Opskrba ledom se često vezuje za kamione hladnjače koji donose led prilikom dolaska za ukrcaj ribe.

Gorivo se uzima na nedovoljnom broju benzinskih pumpi na obali, zbog čega se brodovi često opskrbljuju iz kamiona cisterni i to na višestruko neprimjerenim lokacijama.

Tržišna logistika je oslonjena na nekolicinu otkupnih centara za ribu s dozvolom za izvoz i drugim usitnjenim sporadičnim otkupima uz obalu.

Otkup male plave ribe je dominantno vezan za solione ribe (Benkovac, Gračac, Labin...) tvornice (Mirna-Rovinj, Adria-Zadar, Sardina-Postira) kao i za uzgajivače tuna koji otkupljuju ribu koja nije adekvatna standardima prerađivačke proizvodnje. Oni također pri otkupu daju logističku potporu posebice s opskrbom ledom.

Pojedinačni primjeri ribarske infrastrukture koji daju sliku općeg stanja obalne infrastrukture za potrebe ribarstva mogu se iščitati iz sljedećeg;

Obala uz tvornice za preradu ribe, iz razdoblja kada su te tvornice imale značajnu ulogu u opstanku mnogih ruralnih područja, kao što su npr. obala u Rovinju te brojnim manjim naseljima (Banjole, Poreč, Ližnjan), više nema isključivu namjensku ulogu i planiranjem se dovodi u pitanje opstojnost pojedinih takvih mjesta.

Dolaskom srdela pred zapadnu obalu Istre u Rovinju, Vrsaru i Puli se redovno nađe mnoštvo ribarskih brodova. Uobičajeno ih je u Rovinju tada 30-ak, iz Istre, Kvarnera i sjeverne Dalmacije. Lučka uprava u Rovinju je za iskrcaj ribe i manipulaciju mrežama uredila 60-ak metara obale u sjevernoj luci Valdibora, u blizini Mirnine hladnjače. Riječ je o jedinom dijelu operativne obale u zapadnoj Istri namijenjene isključivo ribarima. Taj će dio luke dobiti i priključak struje i vode pa će ribari uz naknadu tu moći pripremati brodove za odlazak u noćni ribolov, obavljati manje popravke na obali i puniti svoje tankove pitkom vodom.

Budući da je ispred ribarskog dijela luke jedno od gradskih parkirališta, vlasnici brodova i dobavljači ribe dobili su elektronske kartice za otvaranje rampi pa mogu u bilo koje vrijeme ulaziti u ograđeni dio obale namijenjen iskrcaju ribe. Uz to, na operativnoj obali mogu i pokrpati mreže. No ipak površine su nedostatne, a u samoj rovinjskoj luci vlada velika gužva te domaći ribari iskrcavaju ribu na vezu.

Kod male plave ribe kontinuirano se javlja problem otkupa. U vrijeme sezona ribolova male plave ribe oko stotinjak brodova lovi u istarskom arhipelagu. Četrdesetak brodova dnevno ulovi od 400 do 500 tona srdele, a tri tvornice ribljih konzervi u Rovinju, Zadru i Postirama, preostale od nekadašnjih 15, nemaju toliki kapacitet tunela za smrzavanje i rashladnih kapaciteta, pa ribari muku muče s plasmanom ulova u dijelu godine kada se najviše lovi.

Srdela se stoga dobrim dijelom izvozi u Italiju, nešto ide i u Srbiju, koja je kupila postrojenja potonule tvornice Neptun iz Komiže. Posljednje godine, kada se pojavilo puno nedoraslih srdela, dobar ventil ribarima su i uzgajališta tune, koja otkupljuju miješanu plavu ribu.

Ribari kažu da naši riboprerađivači godinama ne mijenjaju otkupne cijene srdele, iako su cijene goriva i ostalih troškova narasle značajno.

U godinama kada se više prerađivalo i otkupljivalo srdela se zamrzavala i skladištila i u slovenskim hladnjačama. Kako se naša prerađivačka industrija nešto oporavila, pa postoje uvjeti za povećanje proizvodnje, moraju se povećati rashladni kapaciteti, kako bi srdelu lovili i skladištili kada je ima i kasnije prerađivali. Srdele se najviše lovi uz zapadnu obalu Istre i u Kvarneru. Istarska županija i njene lokalne jedinice stvorile su improvizirajući dobre uvjete za iskrcaj ribe u Rovinju, Puli i Plominu dok se prevelik pritisak primjećuje u Vrsaru.



Slika 4. Plivarice vezane u Vrsaru



Slika 5. Šetališta, jahte i ribarski brodovi

U Poreču na obali nije dozvoljen pristup kamionima koji nose više od 2,5 tona što čini lokaciju zauzetom i slabo iskorištenom, a luka nije opremljena za iskrcaj. Slična je situacija i u Fažani gdje je jedini problem da zbog popločene stare jezgre do luke ne mogu stići kamioni hladnjače. Kroz prostorni plan planirana je ribarska luka Sv. Marina, ali ona ne može primiti sve veće brodove koji su na mjestu veza u Porečkoj gradskoj luci.

Osim većih luka u Istarskoj županiji postoje brojna improvizirana privezišta, koja služe i kao iskrcajno mjesto, a gdje se bez investicija i osiguranja odgovarajućih uvjeta to u budućnosti neće moći činiti.

Postoje i "iskrcajna mjesta" koja imaju neriješen status i pitanje je vremena kada će tu iskrcaj biti nemoguć.

U Plominsku luku pristaje petnaestak i više ribarskih plovila iz Istre, Primorsko-goranske županije i Dalmacije. Vrlo je pogodna za pristajanje, ukrcaj i iskrcaj te ostale aktivnosti oko brodica. Kod ribara postoji bojazan da će je kad-tad morati napustiti jer je namijenjena trajektnom prometu ukoliko proradi planirani pomorski put, a luka se trenutno nalazi pod koncesijom.

Luka Žunac u Puli ima odlične karakteristike za gradnju potpune ribarske luke jer je sastavni dio bivšeg vojnog kompleksa koji ima značajnu površinu za obalja. Ovo sada neiskorišteno iskrcajno mjesto treba postati sustavna ribarska luka u Istarskoj županiji.

U svim većim lukama pristup je zagađen postavljanjem parkirališta na pomorskom dobru pa se iskrcaj odvija na temelju obostranog razumijevanja ribara i lokalnih vlasti.

Ribari koriste sve mogućnosti koje im stoje na raspolaganju, pa tako ribu iskrcajavu i na mjestima koja su apsolutno neprihvatljiva.

Neka od tradicionalnih mjesta iskrcaja više nisu za uporabu jer je u međuvremenu došlo do izgradnje i uređenja obale za isključivo promenadno-turističke potrebe. Najočigledniji primjer je luka u Rapcu. U ovom trenutku ne odgovara potrebnim higijenskim i tehničkim standardima. Obala je vrlo mala i predstavlja usko grlo u transportu.

Osim navedenih primjera koji ukazuju na nedostatke, ali i na neiskorišteni potencijal obalne infrastrukture neka su mjesta na obali djelomično uređena ili adaptirana za potrebe ribara. To su luke u Santa Marini, Ližnjanu i Medulinu u kojima postoji mogućnost izgradnje kvalitetnih sadržaja zbog neizgrađene obale.



Slika 6. Ribarska luka u Ližnjanu



Slika 7. Ribarska luka u Santa Marini

U većini slučajeva nedostaju uzobalni prostori za servisiranje ribolovnih alata i opreme pa se ribari „snalaze“ na sve moguće načine, a to odaje dojam nereda.



Slika 8. Pregledavanje i popravak ribarskih alata



Slika 9. Odlaganje ribarskog alata

Posebno negativan odjek imaju alati koji se odlažu na obalu u lukama koje se nalaze u gradskim jezgrama naročito tijekom turističke sezone uslijed nedostatka manipulativnog prostora.



Slika 10. Potreba za uzobalnim-odvojenim površinama za otpad i manipulaciju

Nedostatak ograđenog prostora kao i osnovnih sadržaja za zbrinjavanje otpada i prihvata ambalaže ukazuje počesto na sadržaje koje bi trebalo izbjegavati jer sasvim sigurno ne ostavljaju lijepu sliku, a upravo radi takvih primjera potrebno je rezervirati uzobalne površine za potrebe ribara.

Prema podacima i prikazu najvećeg dijela iskrcajnih mjesta koja ribari sad koriste može se ustvrditi da ukupni postojeći kapaciteti, duž istarske obale, nisu dovoljni za istovremeni iskrcaj ribe. Postojeći kapaciteti bili bi dovoljni samo u slučaju da su ulovne jedinice stalno ravnomjerno raspoređene. Nasuprot tome postoje godišnja vremenska razdoblja kada dolazi do migracije flote za ribom i posljedično teže određenom dijelu obale za potrebe lučkih usluga.



Tablica 21. Prikaz pojedinih iskrcajnih mjesta za iskrcaj plave ribe

| Iskrcajna mjesta za plavu ribu |   |  |
|--------------------------------|---|--|
| Iskrcajno mjesto               | Kapacitet - broj plovila koja istovremeno iskrcajavu ribu | Napomena   |
| Rovinj                         | 6-8   | Parkiralište onemogućava pristup hladnjačama-ljeti |
| Pula na tri mjesta             | 4-8   | Parkiralište ometa iskrcaj-higijenski neprikladno  |
| Plomin                         | 4-8   | Definicija statusa luke                            |
| Vrsar                          | 4-8   | Higijenski neprikladno, otežan pristup vozilima    |
| Ližnjan                        | 2   | Alternativno iskrcajno mjesto                      |

Za razliku od migratorne flote, stacionarna flota se susreće s problemima koji proizlaze iz prenamjene lučkih sadržaja prema nautičkom turizmu i rastućem broju sportskih ribolovaca i njihovih udruga koji traže mjesto za svoje brodice.

Stacionarna flota se u uvjetima dobrog ulova susreće s problemima nedostatka infrastrukture, kada treba iskrcati i prodati veće količine ribe kojoj usput pada cijena. U lukama ili u blizini luke gdje stacionarna flota ima vez najčešće nema rashladnih kapaciteta za njeno čuvanje ili su određeni kapacitetom i interesom lokalnog kupca. Brodovi i brodice profesionalnih ribara su obično pomiješane s brodicama sportskih ribolovaca i malih ribara što otežava nadzor iskrcajnih mjesta u smislu kontrole iskrcajne deklaracije i veterinarskih potvrda sukladno propisima i preporukama EU.

Prikazani podaci odnose se samo na prikaz većih brodova dok se dobar dio manjih plovila iskrcava na vezu kao što je to slučaj Novigradskog mandrača. Tradicionalno u ovom slučaju iskrcaj na vezu kao u navedenom slučaju je dobar jer rasterećuje iskrcajni dio.

Stanje u kojem su dijelovi infrastrukture na obali u stalnim mijenama i pod pritiskom novih interesa dovodi ribare u „sustav bez sustava“, gdje se umjesto upravljanja obalom sukladno potrebama trenutnih korisnika, ribari traže rješenje u osobnom nadmetanju ili u političkom nadmetanju u okvirima lokalne samouprave.

Zbog kombiniranja „domaće flote“ i drugih brodova u lukama se brodovi često vezuju bočno jedan na drugoga. To otežava iskrcaj ribe i čini ga nespretnim i tehnološki neprimjerenim. U tom snalaženju se nađe i neki dio obale za direktan iskrcaj ribe u teretno vozilo, ali to sve nije organizirano i predstavlja veliku poteškoću za uspostavu ekonomične i efikasne kontrole kao i uspostavu higijenskih uvjeta iskrcaja sukladno Pravnoj stečevini EU.

Slična je situacija i s plivaricama koje su još pokretljivije, love veće količine ribe i trebaju velika teretna vozila za prijem ulova. To znači da dnevno potrebnih 2000 m obale za iskrcaj ulova mora biti dostupno za šlepere (hladnjače) ukoliko se svaki brod veže za obalu. Prosječni iskrcaj ribe iz „plivarice“, od pristajanja do isplovljavanja, traje barem tri sata. Ljeti, kada su najveće koncentracije migratorne flote u pojedinim lukama temperature zraka su visoke i led se brzo topi. Sa druge strane veliki je pritisak na iskrcajna mjesta kao i zauzetost istih od drugih brodova tako da se operacija priveza i iskrcaja produljuje na uštrb kvalitete ribe. Sve ovo je razlog da se na jednom iskrcajnom mjestu dnevno može iskrcati do tri plivaričara, ovisno o količini ribe.

Tablica 22. Kapacitet iskrcajnih mjesta za iskrcaj „kočarske ribe“, ostale bijele ribe i drugih morskih organizama.

| Iskrcajno mjesto    | Kapacite t- broj plovila koja istovremeno iskrcajavaju ribu | Komentar   |
|---------------------|---|--|
| Savudrija           | 4   |  |
| Umag                | 5   | Izgradnja ribarskog gata is EU fondova. Operativna obala |
| Novigrad            | 2-4   | Operativna obala. Iskrcaj na vezu                        |
| Tarska vala         | 1   | Neuređeno  |
| Santa Marina        | 2   | Potrebna investicija                                     |
| Poreč               | 8-10  | Preko krme   |
| Vrsar               | 10  | Preko krme   |
| Funtana             | 2-3   | Na vezu  |
| Rovinj              | 15 na tri mjesta  |  |
| Fažana              | 8-vez   | Luka- izgradnja dijela za ribare                         |
| Pula-luka           | 15 na tri mjesta  | Higijenski neprikladno                                   |
| Bunarina            | 2-3   | Nedefinirani planovi                                     |
| Ribarska            | 5   | Nema pristup za vozila. Nedefinirani planovi             |
| Banjole i Montekope | 5+2   | Alternativa  |
| Medulin             | 3   | Potrebna investicija                                     |
| Ližnjan             | 6-7   | Potrebna nadogradnja                                     |
| Krnica              | 3-4   | Iskrcaj- pa sidrenje                                     |
| Plomin              | 10  | Pitanje budućeg statusa luke                             |

Migratorna flota je i veliki potrošač pogonskog goriva što ukazuje na potrebu obalnih stanica za opskrbu gorivom. Postojeće stanice su ljeti pod opsadom nautičara pa se brodovi snalaze opskrbom preko autocisterni na privremenom vezu što predstavlja izvor mogućih sukoba između korisnika obale.



Slika 3. Ribarice u Umaškoj i Savudrijskoj luci

### III.3. Pozitivni pomaci u sređivanju ribarske infrastrukture

Pored navedenih nedostataka ipak se treba reći da se u okviru sustavnog pristupa u Istarskoj županiji, a vezano i uz razumijevanje nadležnih lučkih uprava te gradova i općina iskrcaj obavljao neometano, ali uz brojne organizacijske poteškoće. Novina u pozitivnom smislu je i Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne naknade i raspodjele prihoda (NN94/2007) donijet od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture temeljem kojega u sklopu komunalnog dijela luke prvenstvo pri

dobivanju veza imaju ribarska plovila koja su upisana i čiji vlasnici imaju prebivalište na području jedinice lokalne samouprave. Nadalje istim pravilnikom brodice namijenjene za gospodarski ribolov plaćaju pristojbu za vez umanjenu za 50%. Ujedno istim pravilnikom određeno je da se pristojba za upotrebu obale, na iskrcajnom mjestu za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov, određuje u simboličnom iznosu odnosno najviše 10% od pristojbe za upotrebu obale koju plaćaju plovila za prijevoz tereta kada iskrcajavu ostali rasuti teret što bi trebalo iznositi oko 0,20 kuna po toni ali se to u praksi ne naplaćuje.

U svim lukama Istarske županije, Lučke uprave pristupile su izmjeni svojih Pravilnika o redu u lukama u smislu određivanja prvenstva prilikom sklapanja ugovora o vezu u komunalnom dijelu luke. Pozitivne primjere uređenja ribarske infrastrukture nalazimo u Novigradu i Umagu.



Slika 25 . Ribarski gat u Umagu i smještaj ribarskih plovila u Novigradu

U luci Umag, sredstvima EU i sredstvima MPRRR izgrađen je gat koji je u potpunosti namijenjen ribarima. Glava gata namijenjena je za iskrcaj, bočno su određeni vezovi za veća ribarska plovila. Na gatu postoje ormarići za opskrbu električnom energijom i vodom. Pristup gatu je reguliran automatskom rampom tako da pristup imaju isključivo korisnici.

U novigradskom mandraču koji je bio korišten kao luka posebne namjene – luka nautičkog turizma, odstranjeni su pontoni te su uređeni primjereni vezovi u najvećem dijelu za ribare te za ostale korisnike u sklopu komunalnog dijela luke.

U okviru prostornih planova većine gradova i općina postoje brojne mogućnosti poboljšanja ribarske infrastrukture i mogućnosti trenutnog započinjanja aktivnosti na uređenju infrastrukture, a lučke uprave su spremne u suglasnosti s općinama i gradovima raditi na poboljšanju infrastrukture i traženju kvalitetnih rješenja koja mogu zadovoljiti tražene norme.

#### IV. Snage, slabosti, mogućnosti i opasnosti za razvoj ribarstva - SWOT analiza

Stanja morskog ribarstva sjevernog Jadrana odnosno na području Istarske županije prikazuje razvojnu snagu, ukazuje na slabosti koje je moguće prevladati sustavnom edukacijom, planiranjem i ulaganjem kao što i ukazuje na mogućnosti kapitaliziranja prilika uz ukazivanje na prijetnje koje ne ovise samo o županiji i ribarima već i općim pristupom u ribarstvu prvenstveno kroz sustav porezne politike.

Tablica 23: SWOT analiza ribarstva Istarske županije

| PREDNOSTI (S)  | SLABOSTI (W)  | MOGUĆNOSTI (O)   | PRIJETNJE(T)   |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>-Prirodni resursi povoljni za razvoj ribarstva</li> <li>-Tisućljetna tradicija ribarstva</li> <li>-Tradicionalnost</li> <li>-Razvijena velika brodogradnja s potrebnom infrastrukturom.</li> <li>-Bogati resursi pridnene ribe-ciljane vrste</li> <li>-Bogati i brzo obnovljivi resursi sitne plave ribe.</li> <li>-Dobra povezanost prometnicama .</li> <li>-Blizina inozemnih tržišta, posebice talijanskog.</li> <li>-Postojanje zona za izgradnju ribarske infrastrukture i suprastrukture</li> <li>-Izgrađena veletržnica</li> <li>-Tri veće razvojne zadruge i nekolicina manjih</li> <li>-Resursi za povećanje uzgoja školjkaša</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Postojeća, ali još nedovoljna organiziranost ribara .</li> <li>-Niska iskorištenost biomase sitne plave ribe.</li> <li>-Ribolov koncentriran na unutrašnje ribolovno more.</li> <li>-Ribolovna flota relativno stara i , nedovoljno opremljena za iskorištavanje resursa vanjskog ribolovnog mora.</li> <li>-Neriješen status stalnog veza u pojedinim općinama i gradovima.</li> <li>-Nedostatak servisnih stanica.</li> <li>-Nedostatak logističkih sadržaja za opskrbu brodova gorivom, potrepštinama i sl.</li> <li>-Nedostatak skladišnih i rashladnih kapaciteta.</li> <li>-Neriješen status izdvojenih ribarskih luka i iskrcajnih luka u pojedinim gradovima i općinama</li> <li>-Nedostatna kopnena infrastruktura za marikulturu</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Brži razvoj ribarskog sektora i popratnih djelatnosti.</li> <li>-Promocija kvalitete istarske ribe.</li> <li>-Povećanje konkurentnosti istarskih ribara na europskom tržištu-izvoz viškova sitne plave ribe.</li> <li>-Cijena ribe određena temeljem stvarne ponude i potražnje.</li> <li>-Osiguranje kontrole i kvalitete proizvoda stavljenih u plasman.</li> <li>-Brža i sigurnija naplata prodanih proizvoda za ribare.</li> <li>-Smanjenje sive ekonomije.</li> <li>-Mogućnosti iskorištavanja europskih predpristupnih fondova za razvoj ribarskog sektora.</li> <li>-Razvoj i jačanje zadruga te prerastanje u organizacije proizvođača</li> <li>-Pozitivna sinergija ribara, ribarskih zadruga i trgovaca za zajedničko dobro i promociju novih vrijednosti i proizvoda</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Dulje razdoblje potrebno za promoviranje drugačijih oblika prometa i prodaje ribe.</li> <li>-Slaba povezanost i neopremljenost malih ribolovnih mjesta.</li> <li>-Organizacijski, ekonomski i pravni problemi prisutni na tržištu svježe ribe.</li> <li>-Sukobi između trgovaca i ribarskih zadruga u tržišnom pozicioniranju</li> <li>-Nedovoljno poznavanje uvjeta i prednosti prodaje od strane ribara.</li> <li>-Sustav poreza na dohodak i poreza na dodanu vrijednost ugrožava transparentnost trženja</li> <li>-Nedostatak operativnog kapitala</li> <li>-Nesagledavanje stvarnih potreba u planiranju ribarske infrastrukture i suprastrukture od strane pojedinih općina i gradova</li> </ul> |

Provedena Swot analiza ukazuje na brojne slabosti i nedostatke, a kroz prijetnje se ukazuju okviri koji su bili i vjerojatno će ostati prepreka razvoju sektora ukoliko se primarno ne uklone. Nedefiniranost prostornih planova u smislu stvarnih potreba i kapaciteta ribarske flote, neprihvatan pristup integralnog upravljanja obalnim područjem i kompeticija sa drugim djelatnostima za korištenje prostora su jedne od važnijih. Pogodovanje ostalim gospodarskim aktivnostima na moru naspram ribolovu i akvakulturi očituje se u velikoj mjeri neriješenom ribarskom infrastrukturom i suprastrukturom koja je nužna pretpostavka za usklađivanje s EZ u dijelu ribarstva i trženja ribom, a ujedno i osnova bez koje nema razvoja sektora u predviđenom obimu.

Nedovoljna suradnja nadležnih državnih tijela u najvećoj mjeri rezultat je nedefiniranih razina odgovornosti, provedbenih rokova, kao i favoriziranja pojedinih aktivnosti u obalnom pojasu. U velikoj mjeri problem se javlja i na razini razvojnih strategija općina-županija-države. Prostornim planiranjem na svakoj od razina dolazi do inkompatibilnosti postavljenih razvojnih nacionalnih strategija u našem slučaju ribarstva što se očituje iz nedostataka definiranih

ribarskih luka i iskrcajnih mjesta. Nedovoljna svijest o zaštiti okoliša primjećuje se ne samo u direktnih proizvođača nego i kod donošenja prostornih planova.

Neuređeno tržište ili bolje rečeno slabije organizirani tržišni kanali koji nisu u većoj mjeri usklađeni s regulativama EZ koja uređuje to područje, dovode do slabije marketinške sposobnosti, nemogućnosti koncentracije proizvoda i povezanost samo na tradicionalna tržišta uslijed čega i dolazi do činjenice da je proizvod slabije valoriziran. Osim spomenutog nedostaje dio primarne obrade gdje se može polučiti bolja valorizacija proizvoda u odnosu na svježu ribu.

Organizacije proizvođača su ključan segment za uspostavu trženja kompatibilnog s tržištem Europe, a primjećuje se nedovoljna podrška kao i nedefiniranost kriterija za njihovo osnivanje. Osim toga udruživanju proizvođača nedostaje potrebna infrastruktura i suprastruktura jer i koncentracija plovila može značiti poticaj udruživanju.

Higijensko sanitarne norme kreću već od samog ulova i iskrcaja ribe. Taj segment uopće nije razvijen i u svjetlu Europskih pravila ne udovoljava u potpunosti.

Vezano uz spomenut nedostatak kapitala i nedovoljnu podršku banaka mora se istaći da veliki dio ribara s obzirom na porezna i ina dugovanja nisu u mogućnosti dobiti komercijalne i "povoljnije" kredite u banaka .

Potrebno je izraditi program praćenja stanja okoliša za područja luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene na području županija i pokrenuti izradu Studije korištenja i zaštite mora i podmorja i Programa praćenja stanja okoliša i onečišćenja obalnog i morskog područja u svrhu pokretanja Integralnog upravljanja obalnim područjem (IUOP).

Oснаženje uzgoja kao mjera je nužna, a najbrži put do njene afirmacije izbjegavajući posljedične konflikte s otvaranjem novih uzgajališta predstavlja revitalizacija i modernizacija postojećih uzgajališta s naglaskom na podizanje praga proizvodnje postojećih uzgajališta na ekonomski prihvatljiv nivo kao i prihvaćanje svih sanitarno higijenskih normi koje proizlaze iz pravne stečevine EU. Pored ostalog definiranje prostorne varijable odnosno rezervacija prostora za otvaranje novih uzgajališta ukoliko tržište pokaže interes. Na taj način uhodana uzgajališta s već marketinški obrađenim tržištem će imati daleko manje poremećaje nego ako s krene u stihijsko davanje koncesija.

Kako se vidi iz sektorske analize prerada je strateška aktivnost na razini države jer za sebe veže dio ulova za koje ne postoje razvijeni tržišni kanali, potrebno ju je i kako se navodi osuvremeniti i osnažiti novim tehnologijama prema zahtjevima tržišta u smislu diverzifikacije proizvoda i marketinške promocije, uvođenja sanitarno higijenskih normi i novih tehnologija.

Izgradnja veletržnica gdje se utvrdi povoljno gospodarsko okruženje i financijska isplativost treba biti nadopunjena i sa izgradnjom tzv. sabirno distributivnih centara odnosno odgovarajućom suprastrukturuom u stalno definiranom području iskrcaja. Naime u svjetlu nove uredbe za Mediteran (Uredba koja obuhvaća mjere upravljanja za održivu eksploataciju ribarskih resursa u Mediteranu 1967/2006) spominje se da riba treba biti iskrcana i ponuđena

na prvu prodaju u za to posebno predviđenim ribarskim lukama. Ne prejudicirajući moguća parcijalna odstupanja od najnovije uredbe za Mediteran, svakako je u smislu definicije iskrcajnih mjesta prednost potrebno dati ribarskim lukama vodeći računa da za kategoriju migratorne flote županije moraju biti dirigitirane od strane države, da bi se uistinu i definirali sadržaji. U kontekstu luka i priobalnih površina za izgradnju suprastrukture potrebno je izraditi izmjene i dopune prostornih planova. Kod planiranja takvih sadržaja u obzir treba uzeti i marikulturu jer i ona zahtjeva mjesto kontakta plovila i obale za iskrcaj i za ostale moguće sadržaje., Vezano uz izgradnju purifikacijskih cenatra koji će postati nužnost u dogledno vrijeme, ove kategorije uopće niti nisu uzete u razmatranje u cjelini, a za velike količine školjke nužno je da se nalaze na obalnoj crti.

Sustavna edukacija i pomoć proizvođačima pri implementaciji tržišnih pravila, načina rada, primjene standarda i ostalog mora dolaziti i od onih koji vrše kontrolu i nadzor- UR i UV kao i ostalih inspeksijskih službi . Uopćeno traženje nedostataka bez pokušaja edukacije i ukazivanja kako nađeni problem riješiti ne vodi k potrebnom širenju znanja naših proizvođača što nam je svima u cilju i vezano uz zaštitu potrošača.

## V. Potrebe izgradnje i modernizacije ribarske infrastrukture

Načela koja su bitna za pravilno dimenzioniranje i odabir ribarske luke ili iskrcajnog mjesta (u slučaju iskrcajnog mjesta sadržaji se umanjuju) :

1. Siguran i odgovarajući vez za ribarice
  - potrebne dubine skoro cijelim svojim vodenim prostorom
  - prirodna zaštićenost od svih vjetrova i valova
  - veličina uvale ili luke koja mora omogućiti siguran manevar pri uplovljavanju i isplavlivanju u bilo koje doba dana i noći kao i u svim vremenskim uvjetima
2. Istovar, predaja i skladištenje ulova
  - potrebe mola za iskrcaj ulova kao i infrastruktura za manipulaciju ribom
  - moguć pristup transportnih vozila
  - gdje je potrebno dodati elemente skladištenja, hlađenja i daljnjeg transporta ribe
  - opcijski natkrivene površine za iskrcaj
3. Izrada i popravci ribolovnog alata
  - manipulativni prostor uz postojanje natkrivenog prostora, zaštićenog od kiše i vjetra, na kojem se može raditi skoro u svim vremenskim uvjetima
4. Održavanje i popravke brodova
  - postojanje istezališta za manje i veće ribarske brodice uz postojanje radne površine
  - servisne radionice i opskrbni sadržaji
5. Sabirno-distributivni centri kategorije ovisno o količini iskrcaja, prihvatne i rashladne komore, komore s ledomatima,
  - Sadržaj koji je potrebno uvezati u početak trženja u korist ribara.

6. Dostatne parkirne površine, sanitarni čvor, dostupnost pitke vode, električne energije, rasvjeta, opskrba gorivom

Komparativne prednosti uspostave luka su:

- veterinarska kontrola ulova odmah nakon istovara i na jednom mjestu
  - inspeksijska kontrola količine i zakonom dozvoljene veličine ribe
  - inspeksijska kontrola alata po vrstama, vremenskim ograničenjima i količinama
  - kontrola stanja ribljeg fonda, brzine izlova pojedinih vrsta i njihovo stavljanje u potrebne okvire
  - pravovremeno uočavanje ekološki nepravilnih postupaka u korištenju morskog dobra
- Smanjenje ukupnih troškova cjelokupne djelatnosti očitava se u sljedećem;
- odlazak brodova na more s boljih pozicija i njihov povratak u najkraćem mogućem vremenu.
  - sakupljanje ulova i priprema za transport obavlja se na jednom mjestu; troškovi su svedeni na minimum

Mogući nedostaci u okvirima ribarske infrastrukture-ribarskih luka (potrebno izbjegavati);

- nepostojanje benzinskih crpka namijenjenih brodovima ili nemogućnost pristupa vozila za transport goriva
- nepostojanje dovoljnog broja izgrađenih vezova za sve brodove
- prilazne ceste su u relativno lošem stanju, uskog i malog kapaciteta

#### **V.1. Polazišta vezana za definiranje i upravljanje ribarskom infrastrukturom**

Ribarska infrastruktura je sva infrastruktura i suprastruktura potrebna za neometano odvijanje prometa ribom, (obala, površine uz obalu, oprema, objekti prve prodaje). Ribarska infrastruktura i suprastruktura u širem smislu podrazumijeva i sadržaje kao što su brodogradilišta, lučka signalizacija, manipulativna obala, mjesta za opskrbu gorivom i slično. Lučka podgradnja (infrastruktura) jesu, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrani i drugi objekti infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i slično).

Razlog nepostojanja dostatne ribarske infrastrukture leži u činjenici da obala kontinuirano dobiva nove korisnike, a investiranje u izgradnju obalnih sadržaja nije pratio porast broja i povećanje obima djelatnosti kojima je potrebna uređena obala.

Ovakvi procesi su bili sve prisutni u većini obalnih zemalja europskog Mediterana i puno su snažnije mijenjali sadržaj ribarstva i gospodarstva općenito pa su tako i refleksije bile izraženije nego u Hrvatskoj.

Globalizaciju tržišta danas prati potreba očuvanja kvalitete proizvoda, ali i nastup na tržište s povećanim kvantitetom proizvoda. Tehnologija je na to morala odgovoriti povećanjem plovila koje je postavilo nove zahtjeve za povećane kapacitete luka. Nakon toga se nastavio niz prema preradbenim kapacitetima, kapacitetima za trženje i distribuciju s naglaskom na stalnost prometa i standardizaciju kvalitete.

Da nema prirodnih sila koje na povećanje ulova odgovaraju novim prirodnim ravnotežama, rast proizvodnje bi bio očekivana gospodarska stvarnost. Sada kada je kreditno poticanje rasta iskorištavanja resursa prouzročilo urušavanje supstance u većini Mediteranskih zemalja, treba stvarati nove društveno-ekonomske mehanizme gospodarenja u ribarstvu.

Radi toga EU stalno dogovara i pronalazi mehanizme za povećanje vrijednosti ulova bez daljnjeg povećanja zahvata u zalihe. Obzirom da je gospodarski razvoj u EU bio snažniji od hrvatskog, došlo je do značajnih disproporcija između EU i Hrvatske.

Velika iskorištenost zaliha u EU je doprinijela značajnom povećanju kapitala koji se sada preusmjerava na dodavanje vrijednosti ribe i to kroz izgradnju organizirane i upravljane infrastrukture koja je u dobrom dijelu izgrađena u vrijeme rasta industrije.

Hrvatsko je ribarstvo na drugoj strani je sporije raslo, manje je zaradilo i logično istom principu manje je ulagalo u dodavanje vrijednosti u ribarstvu. Zahvaljujući zaostalom gospodarskom razvoju naselja riba ostaju nešto manje narušena i podatnija za uspostavu održivog iskorištavanja.

Kad bi RH predstavljala glavno tržište za ulovljenu ribu i kada ne bi bilo potrebno brzo usklađivati infrastrukturne potrebe sukladno pravnoj stečevini EU, RH bi mogla samostalno izraditi program razvoja infrastrukture sukladno programu održivog ribarstva. Međutim, glavno tržište hrvatske ribe je izvoz, koji svoj unutarnji red temelji na kontroli, sljedivosti i na tehnički opremljenoj infrastrukturi koja osigurava standardiziranu kvalitetu, a koja se na jedinstvenom tržištu primjenjuje i za hrvatske proizvode.

U ovakvoj situaciji bez obzira što je jadranska riba poznata svoj kvaliteti, cijela problematika postaje složenija i rezultira potrebom izgradnje ribarske infrastrukture na način da je ista dobro definirana, planirana i upravljana.



## V.2. Općeniti kriteriji za utvrđivanje lokacija za ribarsku infrastrukturu

### Ribolov

Kriterije za određivanje lokacija za ribarsku infrastrukturu obzirom na njenu namjenu i obilježja ribarstva u pojedinom području, možemo razvrstati prema namjeni i prostornoj dispoziciji. Namjena ribarske infrastrukture je usko vezana za vrstu ribarske djelatnosti na koju se odnosi.

U ribolovu možemo razlučiti infrastrukturu na:

- dio koji direktno podržava upotrebu brodova, brodica i ribolovnih alata
- infrastrukturu koja je nužna za stavljanje ribe na tržište.
- prateću infrastrukturu koja najčešće ima obilježja suprastrukture i obuhvaća ovlaštene servise za opremu i postrojenja, proizvodnju opreme plovila i ribolovnih alata, fizičku komunikaciju koja osigurava nesmetano kretanje ribe kao robe (ceste i druge.), infrastrukture tržišta nakon prve prodaje, sustav komunikacija brod-obala, službe sigurnosti i spašavanja na moru, znanstvene i stručne institucije, ovlaštene laboratorije koji se vezuju uz sigurnost hrane, i drugo.

Suprastruktura također obuhvaća i kapacitete administrativne podrške kojom se osigurava legalnost poslovanja od nadležnih ministarstava preko inspekcijskog nadzora. Svi navedeni sadržaji zajedno s financijskim okruženjem imaju veliku važnost u poslovanju nositelja djelatnosti ribarstva i njegovom pozicioniranju na tržištu.

Navedena infrastruktura je djelomično određena stanjem ukupnog gospodarskog razvoja zemlje i predmet je ukupnog funkcioniranja društva. Na drugoj strani međutim postoji dio infrastrukture koji je usko vezan uz djelatnost ribarstva i podložan je uspostavi upravljanja te ovisi o učinkovitosti samog upravljanja.

### Marikultura

U marikulturi specifičnu infrastrukturu predstavljaju same instalacije uzgajališta. Prateće zgrade za marikulturu imaju temeljna zajednička obilježja s građevinama koje prate uzgajališta riba i školjaka na moru.

Zajednička obilježja građevina su u uskoj vezi s potrebnim sadržajima (ovisno da li se radi o uzgoju ribe ili školjke) kao što su:

- skladište za hranu i opremu,
- oprema za učinkovito održavanje uzgojnih uvjeta
- hladna skladišta,
- prostorije za osoblje
- prostorije za sortiranje i pakiranje riba i školjakaša ili pročišćavanje školjakaša.

Za uspostavu uvjeta za odvijanje poslova u marikulturi nužno je definirati potrebnu obalnu infrastrukturu kojom se omogućava uspostavljanje tehnološke komunikacije između poslova

na moru i poslova na kopnu. Obalna infrastruktura za marikulturu ima veliki broj zajedničkih obilježja s obalnom infrastrukturom za potrebe ribolova. Razlika je najčešće u odnosu na broj korisnika obalne infrastrukture obzirom da se u uzgoju obalna infrastruktura može vezati za jednu ili više pravnih i fizičkih osoba dok je u ribolovu ona najčešće određena za skupno ili javno korištenje.

Tablica 24. Prostorno lociranje kopnene infrastrukture prema njenoj namjeni

| Naziv infrastrukture                              | Temeljne funkcije   | Dodatne funkcije   | Izbor lokacije  |
|---|---|--|---|
| Ribarska luka                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iskrcaj i ukrcaj posade, ribe, opreme i goriva u brodove i brodice</li> <li>- Privezište za brodove i brodice</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Servisiranje ribolovne opreme</li> <li>- Hladnjače i proizvodnja leda</li> <li>- Mjesto prve prodaje</li> <li>- Sabirno-distributivni centri (mogućnost veletržnice-odnosno aukcije radi koncentracije ribara u luci)</li> <li>- Škver</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zaštićeni dio izgrađene obale (luka)</li> <li>- Osiguran pristup teretnih vozila</li> </ul>  |
| Iskrcajno mjesto                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iskrcaj ribe</li> <li>- Iskrcaj i ukrcaj posade</li> <li>- Opskrba plovila</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Privremeno privezište</li> <li>- Opskrba broda namirnicama</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dio luke javne namjene ili dio u ribarskoj luci</li> <li>- Osiguran pristup teretnim vozilima</li> </ul>   |
| Luka za marikulturu ili dio obale u zoni za uzgoj | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ukrcaj hrane za ribu i opreme za održavanje uzgajališta</li> <li>- Iskrcaj izlovljene ribe, školjkaša i opreme sa uzgajališta</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ukrcaj mlađi za uzgajalište</li> <li>- Iskrcaj uginule ribe i zbrinutog obraštaja</li> <li>- skladišta opreme, hrane, hladnjača, gorivo za brodove,</li> <li>- servisiranje opreme za uzgoj</li> <li>- otpremni i purifikacijski centri za školjkaše</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posebna luka ili dio obale u zoni za uzgoj</li> <li>- Dio ribarske luke</li> <li>- Dio luke otvorene za javni promet</li> <li>- Dio zaštićene obale s pristupom</li> </ul> |
| Servis brodova (škver)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redovito i investicijsko održavanje brodova</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgradnja pomoćnih brodica i remont brodova</li> <li>- Ugradnja opreme i strojeva</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- u okviru ribarske luke</li> <li>- kao samostalni zahvat u obalnom pojasu</li> </ul>  |
| Posebni dio komunalne luke                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tradicionalno privezište i iskrcajno mjesto za brodice, uglavnom do 10 m</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Privezište zajedno s drugim korisnicima luke (sportski, rekreacijski i mali ribolov)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- dio komunalne luke koje su uglavnom smještene unutar naseljenih područja</li> </ul>  |

Prostorna dispozicija i smještanje ribarske infrastrukture su načelno određeni namjenom infrastrukture, ali jednako tako i ukupnom organizacijom ribarstva na cijelom području obale. Administrativno upravljanje pomorskim dobrom je podijeljeno na Vladu i regionalnu samoupravu (županijama), iz čega slijedi da je i upravljanje obalnom ribarskom infrastrukturom najbolje organizirati u skladu s uspostavljenom hijerarhijom odgovornosti i nadležnosti.

Tablica 25. Prostorno lociranje kopnene suprastrukture prema njenoj namjeni

| Naziv infrastrukture   | Temeljne funkcije   | Posebnosti i mogućnosti   | Izbor lokacije  |
|--|---|---|---|
| -Mjesta prve prodaje (MPP) aukcijske veletržnice, otpremni centri, otkupne stanice i brod registriran za prvu prodaju                            | - Sakupljanje ribe<br>- Sortiranje ribe<br>- Pakiranje ribe<br>- Evidentiranje prve prodaje<br>- Izvještavanje nadležnog ministarstva | - Postojanje ovisno o potrebi<br>- Zakonom se (MPP) mogu proširiti na sva mjesta prve prodaje (ribarnice, trgovački lanci, tvornice, ugostiteljski objekti) | - U okviru ribarske luke<br>- U neposrednoj blizini iskrcajnog mjesta ili ribarske luke<br>- U industrijskoj zoni općine ili grada<br>- Općenito uz cestu   |
| Skladišta za ribu<br>-Hladna skladišta 0+4oC<br>- Hladnjače za čuvanje smrznute ribe<br>- Skladišta za čuvanje otpada do neškodljivog uklanjanja | -Čuvanje ribe do stavljanja na tržište  | - U sustavu HACCAP-a<br>- Mogu biti skladišta ribarskih zadruga, uzgajivača, trgovaca ili prerađivača   | - U okviru ribarske luke<br>- U okviru luke za marikulturu<br>- U neposrednoj blizini iskrcajnog mjesta, ribarske luke ili luke za marikulturu<br>- U industrijskoj zoni općine ili grada<br>- Općenito uz cestu                  |
| Skladišta za ambalažu i opremu   | - Čuvanje ambalaže za pakiranje ribe<br>- Pričuva opreme kojom se osigurava kontinuitet rada  | - U sustavu HACCAP-a<br>- U vlasništvu ili najmu ribarskih zadruga ili uzgajivača   | - U okviru ribarske luke<br>- U okviru luke za marikulturu<br>- U neposrednoj blizini iskrcajnog mjesta, ribarske luke ili luke za marikulturu<br>- U industrijskoj zoni općine ili grada<br>- Nesmetan pristup teretnim vozilima |
| Površine za održavanje plovila i opreme  | - Održavanje i popravak brodova, brodice, platformi<br>- Odražavanje mreža i sl.  | - U organizaciji ribara ili servisnih službi<br>- U vlasništvu ili najmu ribarskih zadruga ili uzgajivača   | - U zaobalju ili u razumnoj udaljenosti od obalne infrastrukture  |
| Otpremni i purifikacijski centri   | - Priprema školjkaša za tržište   | - U sustavu HACCAP-a  | - Na kopnu ili na platformi (brodu). Kod većih purifikacijskih centara uzobalni prostor   |

Strateško i prostorno planiranje predstavljaju temeljni preduvjet za uspostavu infrastrukture, a integralno i inter-regionalno planirana infrastruktura predstavlja temelj razumnog korištenja prirodnih resursa. Da ne bi došlo do odvajanja infrastrukture, ili do njenog neorganiziranog rasporeda na obali potrebno je utvrditi kriterije za prostorni raspored.

Kriteriji obuhvaćaju postojeće stanje i planove, potrebno ih je dalje sistematizirati i organizirati. Predlaže se slijedeća sistematizacija:

- Ukupan i relativan broj brodova i uzgajališta i njihov raspored duž obale
- Broj ribara u pojedinim područjima
- Ukupna i relativna količina ulova i uzgajanih organizama
- Dinamični raspored aktivnih lovišta
- Gravitiranje ulova prema obali – navike ribara
- Raspored i veličina postojećih privezišta

Iz postojećeg stanja i važećih propisa, koji su sve usklađeniji s pravnom stečevinom EU, postojeća županijska razina organizacije predstavlja dobar temelj za daljnje planiranje i prostorno organiziranje ribarske infrastrukture.

Ukupan broj brodova u županiji prvo određuje ukupnu količinu privezišta. Njihova relativna struktura ukazuje na omjer stacionarne i migratorne flote iz čega slijede veličina i karakteristike iskrcajnih mjesta. Broj ribara, količina iskrcaje ribe i drugih organizama od stacionarne flote i uzgajivača i sezonska dinamika iskrcaja migratorne flote predstavljaju temelj za dinamično dimenzioniranje infrastrukture. To je vrlo jednostavno ako se ne moraju uzeti u obzir sadašnje navike ribara i trgovaca koje s jedne strane kreiraju zapreke za uvođenje novih rješenja, ali isto tako nude i kvalitetna postignuća.

Postojeća flota za sada ima «riješeno» privezište, napominjemo pod velikim upitnikom idealnih kapaciteta. Kada se radi o manjim brodicama onda ih najčešće nalazimo u komunalnim dijelovima luka zajedno s brodicama sportskih, rekreacijskih i malih ribara. Ako je relativan broj brodica u dijelu luke manji od 10% i postoji mjesto za nesmetan iskrcaj ribe na vezu nije potrebno pristupiti reorganiziranju luke u svrhu olakšanog upravljanja. Međutim ako je zastupljenost brodica za gospodarski ribolov veća i postoji dio luke na kojem se mogu grupirati na vezove s kojih se može iskrcati ulov, tada je to svakako dobro rješenje jer olakšava higijenske procedure i za to potrebnu obalnu infrastrukturu. Kompromisno rješenje je moguće ako se u dijelu luke odredi iskrcajno mjesto primjerene protočnosti na kojem brodice iskrcajavu ribu prije odlaska na vez.

Privezišta ribarskih brodova, osobito velikih, karakterizira nedostatak izgrađene obale koja im stoji na raspolaganju. Brodovi u mirovanju su obično u vezu naslagani jedan drugome uz bok i to tri, četiri ili više brodova u nizu. Takvo vezivanje ne udovoljava većini kriterija za privezišta. Nova rješenja treba tražiti u dogradnji «matičnih» luka ili izgradnji ribarskih luka, sukladno postojećem i planiranom broju brodova i njihovim karakteristikama.

Migratorna flota, njeno periodično pojavljivanje duž cijele obale, mogućnost opremanja brodova za kvalitetno čuvanje svježine ribe i veliki radijus kretanja olakšava planiranje infrastrukture. Otegotna okolnost je što ta flota treba značajnu duljinu obale u krugu od nekoliko sati plovidbe od lovišta i to sezonski, u jednom dijelu godine za pojedini dio obale. To određuje potrebu uspostave dinamičnog planiranja i upravljanje lukama. Optimalno rješenje u ovom trenutku treba tražiti u organiziranom korištenju dijelova luka otvorenih za javni promet, a u budućnosti i u novim ribarskim lukama.

Broj ribara i brodova u pojedinim područjima je već u prošlosti odredio izgradnju ili prenamjenu obalnih sadržaja za potrebe ribarstva. Tako su ranije izgrađene luke oko tvornica za preradu ribe (Rovinj, Sali, Zadar, Postira, Vrboska, Komiža, Trpanj, Vela luka itd.). Danas se dio tih luka još uvijek koristi za iskrcaj ulova, ali su djelomično oštećene, prenamijenjene i više ne udovoljavaju higijenskim standardima i tehničkim uvjetima koje se prvenstveno odnose na kvalitetnu prometnu komunikaciju.

Razvoj ribarstva i demokratsko sudjelovanje ribara u odlučivanju kroz strukovna udruženja i građansko sudjelovanje je prepoznato u okviru Istarske županije što je i doprinijelo drugačijem izgledu prostornih planova. Kriterij participacije ribara koristan u traženju načina

za definiranje infrastrukture jer olakšava donošenje valjanih odluka na lokalnoj razini što predstavlja jedan od važnih instrumenata planiranja i upravljanja infrastrukturom.

Postignuti rezultati također postaju pravna i strukturna stečevina istarskog ribarstva i jedna od sastavnica planiranja i upravljanja ribarskom infrastrukturom.

U većim zonama određenim za marikulturu je dobro utvrditi uvjete obalne gradnje i sidrenja brodova i brodica, jer se time utvrđuje, funkcionalno i estetsko uređenje zone. Ovim se u užem smislu doprinosi ukupnom uređenju zone koje je potrebno za provođenje upravljanja, a u širem smislu je važan doprinos ukupnom upravljanju pomorskim dobrom. To se posebno odnosi na ukupno planiranje korištenja obale koje na ovaj način nije prepušteno generatorima sukoba u prostoru.

Uspješnost bilo kojeg modela upravljanja ribarskom infrastrukturom, sukladno strategiji RH i pravnoj stečevini EU, ovisi o prostornim planovima županija i gradova i općina. Kako pri donošenju nadležnih prostornih planova ne bi došlo do fragmentiranja prostorne komponente ribarstva na neželjeni način potrebno je dodatno intervenirati u domeni legislative prostornog uređenja i gradnje te u domeni upravljanja lučkom infrastrukturom.

Da bi intervencija bila kvalitetna nužno je na razini Vlade RH napraviti program upravljanja ribarskom obalnom infrastrukturom kao obvezujuće uputa za izradu županijskih i lokalnih prostornih planova s jedne strane te minimalnih odrednica za upravljanje lukama otvorenim za javni promet s druge strane. Ovaj je program svakako uzeo u obzir sva postignuta kvalitetna rješenja u prostoru i planovima i uvrstio ih u ukupni okvir programa.

Upravo je izrada ovog programa usmjerena za traženje kvalitetnih rješenja u prostoru.

Kasnijom razradom programa u okviru pojedinačnih projekata najbolji način za donošenje kvalitetnog projekta je rad u radionicama gdje bi trebali sudjelovati predstavnici županije, lokalne jedinice grada ili općine predstavnici nadležnih lučkih uprava i predstavnici ribara. Radionica omogućava participativno donošenje programa što daje najbolje garancije za uspješnu provedbu, ali su nužne određene početne pretpostavke;

1. Infrastruktura mora biti kvalitativno i količinski dostatna za suvereno i održivo gospodarenje prirodnim resursima
2. Sukladno zaključcima Studije izvodivosti izgradnje i adaptacije dijela ribarske infrastrukture, u svakoj primorskoj županiji je potrebno osigurati barem jednu ribarsku luku pune namjene (designated fishing port)
3. U Istri moguće je planirati dvije do tri jače sustavne ribarske luke do nekolicine manjih koje trebaju imati dovoljne zaobalne površine da se osiguraju higijenski i tehnički uvjeti za nesmetan pristup transportnim sredstvima, iskrcaj ribe, privezište, utovar opreme i potrošnog materijala, opskrbu gorivom, skladištenje ribe u hladnom skladištu, servisiranje opreme i administrativne kapacitete.

4. Ribarske luke mogu biti izvedene kao luke posebne namjene, ali i kao dio luke za javnu upotrebu
5. Svakoj ribarskoj luci treba odrediti gravitirajuća iskrcajna mjesta
6. Iskrcajno mjesto i ribarska luka posebno, trebaju imati uvjete za protočnost koja neće smanjiti vrijednost ulovljene ribe
7. Odrediti privezište za ribarske brodove kada ona nisu određena u okviru ribarske luke
8. Odrediti servisna brodogradilišta za ribarske brodove

Program upravljanja ribarskom obalnom infrastrukturom također treba definirati rad i nadležnost «Koordinacije» koju treba uspostaviti među lukama otvorenim za javni promet.

Dužnost i odgovornost takve Koordinacije bi se odnosila na praćenje kretanja migratorne flote i upravljanje javnim lukama na način da se iskrcaj ribe obavlja sukladno higijenskim standardima. Također bi se u tom dijelu definirali potrebni propisi koji bi onda i obvezali dogovoreni program suradnje među lukama kao bi bile definirane i odgovornosti potrebne za svako uspješno upravljanje.

### V.3. Minimalni sadržaji luke i iskrcajnog mjesta

Zadatak ribarske luke je stvaranje uvjeta koji omogućuju ribarskim brodovima koji uplove u luku što brži iskrcaj ulova i pripremu za slijedeći eksploatacijski ciklus. Da bi ribarska luka ispunila svoje osnovne zadatke mora biti povezana sa zaleđem odgovarajućim prometnicama koje neće limitirati propusnost ribarske luke.

Infrastrukturu ribarske luke čini skup svih odgovarajućih sadržaja ribarske luke.

Sadržaje ribarske luke čine:

- sadržaji koji služe za posluživanje ulovnih jedinica ( brodice i brodova )
- sadržaji koji služe za posluživanje sirovina ( ribe i drugih morskih organizama ) ili tereta ulovnih jedinica
- zajednički i pomoćni sadržaji (dodatni sadržaji)

Pojedini lučki sadržaji na terenu ribarske luke razmješteni su u nekoliko linija.

Tablica 26. Razmještaj lučkih sadržaja

| Lokacija   | Zadatak  | Sadržaji  |
|--|--|---|
| Prva linija - sadržaji moraju biti u neposrednom dodiru s operativnom obalom     | - prihvat tereta (ulova)<br>tekući popravci plovila<br>opskrba plovila | - operativna obala<br>- iskrcajni i manipulativno prerađivački prostori<br>- rashladne prostorije<br>- skladišta ambalaže   |
| Druga linija – sadržaji ne moraju biti u neposrednom dodiru s operativnom obalom | - opsluživanje ribarskih plovila<br>opsluživanje ribara                | - transportna baza<br>- pogoni za izradu ambalaže<br>- skladišta rezervnih dijelova<br>- skladišta ribolovnih alata te ostale brodske opreme<br>- mrežare<br>- radionice za servis pojedinih brodskih uređaja<br>- uredske prostorije |

Tablica 27. Uobičajene dimenzije ribarskih brodova

| Kategorija plovila | Duljina (m) | Gaz (m) | Širina (m) |
|--------------------|-------------|---------|------------|
| Ia                 | <7          | <1,0    | <3,5       |
| Ib                 | 7-10        | 1,0-1,5 | 3,5-4,0    |
| II                 | 10-20       | 1,5-2,5 | 4,0-6,0    |
| IIIa               | 20-30       | 2,5-3,5 | 7-10       |
| IIIb               | 30-60       | 3,5-5,0 | 10-24      |

Ribarski brodovi (migratorna flota) dolaze u ribarsku luku u određenim periodima godine (u vrijeme najvećih ulova). Faktor zauzetosti operativne obale iskazuje se u rasponu  $n = 0,4$  do  $0,7$  što ovisi o veličini plovila. Kod pojednostavljene metode računanja iskrcajne površine uzima se da 15% plovila koja obično koriste luku uvijek mogu naći mjesto za iskrcaj na operativnoj obali.

Tablica 28. Faktor zauzetosti operativne obale

| Kategorija plovila | Iskrcaj ulova i ukrcaj potrepština | Slaganje potrepština i prazan hod | Prazan hod i tekući popravci | Veliki servisi i održavanje |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| I                  | 0,7                                | 0,7                               | 1,0                          | 0,8                         |
| II                 | 0,6                                | 0,6                               | 1,0                          | 0,7                         |
| IIIa               | 0,5                                | 0,5                               | 1,0                          | 0,6                         |
| IIIb               | 0,4                                | 0,4                               | 1,0                          | 0,5                         |

Izvor: Port planing Constantine D. Memos National Technical University of Athens Zografos, Greece

Faktor zauzetosti operativne obale pada sa povećanjem kategorije plovila uslijed veće razine opremljenosti plovila više kategorije( dizalice, ledomati, rashladne prostorije).

Ribarski brodovi se obično vezuju uz obalu cijelom svojom duljinom. Ovisno o vrsti i funkciji plovila može se vezati više ribarskih brodova jedan na drugoga, ali se zbog sigurnosti luke ne smije prijeći faktor od 50%.

Kod bočnog priveza faktor duljine operativne rezultira uvećanjem duljine broda za 1,15 m, dok se kod privezivanja krmom širina uvećava za 1,3 m. Minimalna dubina ribarske luke mora biti za 1m metar veća od najvećeg gaza ribarskog broda koji uplovljava u tu luku pri najnižoj razini mora generiranoj amplitudama plime i oseke.

Tablica 29. Dimenzioniranje minimalnih sadržaja ribarske luke koji služe za posluživanje ulovnih jedinica ( brodica i brodova )

| Sadržaj          | Funkcija sadržaja   | Uvjet  |
|------------------|---|--|
| Sidrište         | Prostor namijenjen sidrenju ribarskih brodova koji čekaju na ulaz u ribarsku luku           | Zaštićeno od većeg djelovanja vjetra i valova<br>Mora posjedovati određenu dubinu i sigurni prostor za manevriranje brodova  |
| Predluka         | Prostor namijenjen za ulazak i izlazak iz ribarske luke                                     | Zaštićeno od većeg djelovanja vjetra i valova<br>Mora posjedovati dubinu koju imaju najdublji dijelovi luke<br>sigurni prostor za manevriranje brodova   |
| Bazen            | Morska površina luke u kojoj se obavljaju sve osnovne tehničko tehnološke lučke djelatnosti | za brodove do 20m min. 500m <sup>2</sup><br>za brodove do 30m min. 1000m <sup>2</sup><br>za brodove do 60m min. 1200m <sup>2</sup><br>min. Dubina 1m veća od najniže razine mora generirane amplitudama plime i oseke.<br>min. širina najmanje 4 širine najšireg broda                                   |
| Operativna obala | Obala bazena na kojoj se vrši promet robom  | min. duljina je duljina koja ispunjava kriterij da 15% plovila koja obično koriste luku uvijek mogu naći mjesto za iskrcaj na operativnoj obali.<br>min. Dubina 1m metar veća od najvećeg gaza ribarskog broda koji uplovljava u tu luku pri najnižoj razini mora generiranoj amplitudama plime i oseke. |

Tablica 30. Određivanje mogućih sadržaja ribarske luke u Istarskoj županiji koji služe za posluživanje sirovina ( ribe i drugih morskih organizama ) ili tereta ulovnih jedinica

| Sadržaj                            | Funkcija  | Uvjet                          | Godišnji promet t |
|------------------------------------|---|--------------------------------|-------------------|
| Iskrcajna površina                 | - Mjesto za iskrcaj i ukrcaj roba                     | - dovoljna protočnost iskrcaja | Uvijek            |
| Prostori za manipulaciju i preradu | Sakupljanje ribe<br>Sortiranje ribe<br>Pakiranje ribe | - U sustavu HACCAP-a           | Više od 300 t     |
| Skladišta za ribu                  | - Čuvanje ribe do stavljanja na tržište               | - U sustavu HACCAP-a           | Više od 300 t     |
| Ledomat                            | - Opsluživanje brodova                                | - U sustavu HACCAP-a           | Više od 100 t     |
| Skladište za ambalažu              | - Opsluživanje brodova                                | - U sustavu HACCAP-a           | Više od 100 t     |

Neki od ovih sadržaja ne moraju nužno biti u ribarskoj luci već se mogu nalaziti i u njezinoj neposrednoj blizini.

#### Dodatni sadržaji ribarske luke

Dodatni sadržaji ribarske luke mogu se podijeliti na:

- sadržaje ribarske luke koji služe za posluživanje sirovina ( ribe i drugih morskih organizama ) ili tereta ulovnih jedinica
- zajednički i pomoćni sadržaji

Kada je ribarska luka potpuno razvijena dodatni sadržaji uključuju: sortirnicu; aukcijsku salu; odjel za pakiranje; ledomate, tuneli za zamrzavanje; hladnjače za čuvanje ribe na 0-+ 4°C; hladnjače za čuvanje smrznute ribe; prostore za skladištenje slane i sušene ribe; prostor za vaganje; pogone za preradu ribe; pogon za proizvodnju ribljeg brašna; transportnu bazu; pogone za izradu ambalaže; skladišta rezervnih dijelova; skladišta ribolovnih alata te ostale



brodske opreme; mrežare; radionice za servis pojedinih brodskih uređaja i urede za administraciju.

Tablica 31. Dimenzioniranje nekih mogućih dodatnih sadržaja ribarskih luka u IŽ

| Sadržaj                   | Funkcija                                     | Promet                                   |
|---------------------------|--|--|
| Ispiranje i sortiranje    | Prilagođavanje proizvoda tržišnim zahtjevima | Više od 300 t                            |
| Aukcija i prodaja         | Osiguranje kontroliranog prometa ribom       | Više od 500 t                            |
| Vaganje i aranžiranje     | Kontrola prometa                             | Više od 300 t                            |
| Skladištenje i smrzavanje | Održavanje kvalitete proizvoda               | Za 2-3 dana proizvodnje<br>Više od 300 t |
| Pakiranje                 | Prilagođavanje proizvoda tržišnim zahtjevima | Više od 300 t                            |
| Prihvatni koridor         | Omogućuje nesmetani promet roba              | Uvijek                                   |
| Pomoćne instalacije       | Sitna skladišta i uredi                      | Više od 100 t                            |

### Minimalni sadržaji iskrcajnih mjesta

Ribarske luke i iskrcajna mjesta u Istarskoj županiji predstavljati će točke sljedivosti prometa ribom. Ako u istarskoj županiji budu izgrađene barem dvije sustave i veće ribarske luke barem sa minimalnim sadržajima tada bi iskrcajna mjesta trebalo podijeliti na:

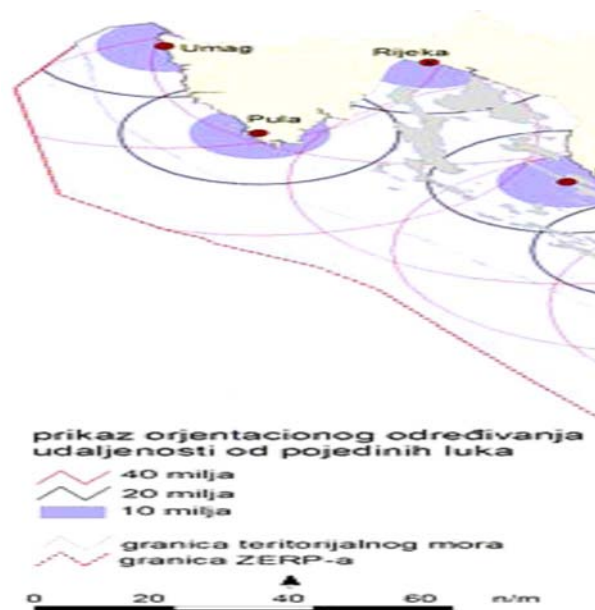
- iskrcajna mjesta male autonomije
- iskrcajna mjesta velike autonomije

Tablica 32. Determiniranje kategorizacije iskrcajnih mjesta

| Iskrcajno mjesto  | Lokacija  | Funkcija   | Minimalni sadržaji   |
|-------------------|---|--|--|
| Male autonomije   | Najveća udaljenost od najbliže ribarske luke 10 Nm  | iskrcaj ulova<br>iskrcaj i ukrcaj posade   | operativna obala   |
| Velike autonomije | Udaljenost od ribarske luke veća od 10Nm.<br>Dobra prometna povezanost koja omogućuje najbržu dopremu sirovine do MPP | Iskrcaj ulova<br>iskrcaj i ukrcaj posade<br>zamjena ambalaže<br>ukrcaj leda<br>ukrcaj goriva<br>ukrcaj potrepština | operativna obala<br>tehnička pomagala (viličari ili dizalice)<br>ledomati<br>skladišta ambalaže<br>moguće rashladne komore |

Da bi pravilno rasporedili flotu, trebamo voditi računa o trenutnim iskrcajnim mjestima, tradicionalnosti, kapacitetu, gravitacijskom području kao što je i najvažnije razini udaljenosti između lovišta i matične i operativne luke. Ta kategorija je vrlo bitna jer pored uštede na gorivu igra ogromnu ulogu po pitanju sigurnosti ribara za lošeg vremena kad je nedaleko zaklonište jedini spas od loših i pogibeljnih vremenskih uvjeta.

Iskrcajna mjesta male autonomije koristile bi uglavnom ribarske brodice koje zbog svojih gabarita mogu prikladnije iskoristiti tu lokaciju te time i rasteretiti ribarsku luku u neposrednoj blizini. Ulovne jedinice na ovoj bi lokaciji mogle biti opsluživane sredstvima cestovnog prijevoza ( kamioni i ostala dostavna vozila). Koristeći ovaj vid prijevoza može se brzo i efikasno iz ribarske luke dopremiti led i otpremiti ulov sa ulovnih jedinica.



Slika 28. Prikaz udaljenosti lovišta i najbližih iskrcajnih luka određenog putem GIS programa

Tablica 33. Dimenzioniranje iskrcajnog mjesta male autonomije

| Sadržaj          | Funkcija                                 | Uvjet  |
|------------------|--|--|
| Operativna obala | iskrcaj ulova<br>iskrcaj i ukrcaj posade | min. duljina je duljina koja ispunjava kriterij da 15% plovila koja obično koriste luku uvijek mogu naći mjesto za iskrcaj na operativnoj obali.<br>min. dubina 1 metar veća od najvećeg gaza ribarskog broda koji uplovljava u tu luku pri najnižoj razini mora generiranoj amplitudama plime i oseke.<br>min. širina iskrcajne površine 5m |

Tablica 34. Dimenzioniranje iskrcajnog mjesta velike autonomije

| Sadržaj                                   | Funkcija   | Uvjet   |
|---|--|---|
| Operativna obala                          | iskrcaj ulova<br>iskrcaj i ukrcaj posade<br>zamjena ambalaže<br>ukrcaj leda<br>ukrcaj goriva<br>ukrcaj potrepština | min. duljina je duljina koja ispunjava kriterij da 15% plovila koja obično koriste luku uvijek mogu naći mjesto za iskrcaj na operativnoj obali.<br>min. dubina 1m metar veća od najvećeg gaza ribarskog broda koji uplovljava u tu luku pri najnižoj razini mora generiranoj amplitudama plime i oseke.<br>min. širina iskrcajne površine 5m |
| Tehnička pomagala (viličari ili dizalice) | pretovar ulova<br>pretovar ambalaže<br>ukrcaj leda<br>ukrcaj potrepština   | - minimalna nosivost 1,5t   |
| Ledomati                                  | opsluživanje ledom ulovnih jedinica<br>očuvanje kvalitete ulova  | minimalni kapacitet 5t/dan  |
| Skladišta ambalaže                        | - opsluživanje ulovnih jedinica  | - min. površina 100m <sup>2</sup>   |
| Moguće rashladne komore                   | - prijem ribe za kasniji transport   | - min. površina 200m <sup>2</sup>   |

Iskrcajna mjesta velike autonomije koristili bi svi sudionici gospodarskog ribolova u Istarskoj županiji zbog što bržeg i kvalitetnijeg iskrcaja i transporta ulova do MPP. Ova mjesta se po svojoj zadaći moraju locirati na obali gdje postoji veća koncentracija ribara.

#### V.4. Specifičnosti obalne infrastrukture za marikulturu

Osnovne smjernice prilagodbe Europskoj regulativi kao i jačanje proizvodne osnove odnose se na definiranje proizvodnih područja u koje spadaju izlovna i uzgojna područja, definiranje područja za ponovno polaganje školjaka, uvođenje sustavnog monitoringa na kvalitetu vode i školjkaša, definiranje institucija za praćenje parametara, pojednostavljenje provođenja regulative na terenu, definiranje zona sakupljanja mladi, redefiniranje kriterija pravilnika prema kriterijima EU, umetanje u županijskim prostornim planovima mogućnosti izgradnje depuracijskih centara manjeg ili većeg kapaciteta.

S obzirom na postavljanje sve viših standarda u proizvodnji možemo zaključiti osnovne potrebne logističke infrastrukturne sadržaje za marikulturu koji do danas u većini slučajeva nisu bili planirani.

Sve češći su trendovi guranja marikulture daleko od obale, pri čemu se zaboravlja da je potreba za manipulativnom obalom proporcionalna udaljenosti uzgajališta od obale.

Uzgajališta bijele ribe trebaju sigurne dijelove obale i manipulativne prostore na obali. U uzgoju se upotrebljavaju manja plovila koja se u pravilu vezuju u obalnim područjima u samoj zoni uzgoja. Međutim, kako uzgajivači sami obavljaju sortiranje i konfekcioniranje ribe nakon izlova, manipulativni prostori moraju se nalaziti u zoni uzgajališta ili u neposrednoj blizini. Postojeća dva uzgajališta bijele ribe u Istarskoj županiji imaju na raspolaganju dio kopna u blizini uzgajališta. Kako se namjena ovih prostora čestim izmjenama i dopunama prostornih planova na općinskim razinama može relativno lako promijeniti, uputno je namjenu takvih područja definirati precizno na razini županijskih prostornih planova. Iz ovog razloga apsolutno je neophodno PP predvidjeti korištenje dijela obalnog prostora u neposrednoj blizini uzgajališta. U uzgoju školjkaša također se upotrebljavaju manja plovila koja se u pravilu vezuju u obalnim područjima u samoj zoni uzgoja. Za stavljanje školjkaša na tržište neophodni su centri za otpremu i pročišćavanje koji ne moraju obavezno biti na kopnu. Trenutačno se većina ovih centara nalazi na plutajućim platformama, i opslužuju samo jedno ili svega nekoliko uzgajališta. Uputno je za područja gdje se uzgoj odvija na jedinstvenim lokacijama predvidjeti područja na obali gdje bi se gradili ovakvi centri. Dubrovačko-neretvanska i Šibensko-kninska županija predvidjele su županijskim prostornim planom područja za izgradnju centra za otpremu i pročišćavanje školjkaša.

#### **Marikultura: Operativna obala - objekti na obali**

##### **Uzgoj bijele ribe:**

- Prostor za privez plovila u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Posebni prostori za hladno skladištenje proizvoda u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Posebni prostori za skladištenje proizvoda neprikladnih za prehranu ljudi i skladištenje organskog otpada u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za nadležna tijela u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za zaposlenike u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini

- Poseban prostor za skladištenje sredstava za čišćenje i dezinfekciju u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za sortiranje i konfekcioniranje proizvoda u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za vozila za prihvata proizvoda u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za skladištenje hrane u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za skladištenje i pranje mreža u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Poseban prostor za tehničko skladište i mehaničku radionicu u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini

#### **Uzgoj školjkaša:**

- Prostor za privez plovila u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Prostor na moru ili na obali za postavljanje otpremnog centra u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Prostor na moru ili na obali za postavljanje centra za pročišćavanje u sklopu zone za uzgoj ili u neposrednoj blizini
- Posebni prostori za skladištenje proizvoda neprikladnih za prehranu ljudi i skladištenje organskog otpada
- Poseban prostor za nadležna tijela
- Poseban prostor za zaposlenike
- Poseban prostor za skladištenje sredstava za čišćenje i dezinfekciju
- Poseban prostor za vozila za prihvata proizvoda
- Poseban prostor za tehničko skladište i mehaničku radionicu

### V.5. Upravljanje u lukama posebne namjene - ribarskim lukama

Lukama posebne namjene se upravlja posredno na temelju koncesijskog ugovora. Ovo ne bi zahtijevalo posebnu pažnju da ovdje nisu uvrštene i ribarske luke. Pretpostavka za mogućnost koordiniranog upravljanja i u ovim lukama slijedi iz zakonske odredbe kojom se ovlaštenik koncesije za luku posebne namjene obvezuje koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji te održavati luku prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj. Među stavkama koje treba ubrojiti u odluku o davanju koncesije ili u ugovor treba uvrstiti svakako i preuzimanje dijela javnog prometa ribom kako ne bi došlo do preklapanja lučkih kapaciteta na određenom dijelu obale i tako neracionalnog korištenja obale.

U ovom trenutku je najprikladnije dodijeliti koncesiju za upravljanje ribarskom lukom pravnoj osobi u vidu javno-privatnog partnerstva između vladinog tijela, regionalne samouprave, lokalne samouprave i udruženih ribara. Napominjemo to stoga jer ukoliko po staroj definiciji ribarske luke kao luke posebne namjene odgovornost za funkcioniranje prepusti samo koncesionaru ne postoje garancije da će se sa lukom upravljati na propisan način, a upitna je i mogućnost financiranja.

Ribarske luke mogu biti od državnog ili županijskog značaja, a što je dijelom i zakonski određeno kako bi se olakšalo njihovo financiranje koje je u ovom trenutku teško očekivati od jedinih pravih korisnika odnosno ribara. Osim definiranja karakteristika kojima moraju udovoljavati pravne osobe kojima bi se dale ribarske luke u koncesiju treba osmisliti i dio ugovora o koncesiji gdje bi se utvrdile obveze ovlaštenika koncesije u smislu pružanja usluga ribarima. To svakako podrazumijeva postojanje javnog iskrcajnog mjesta, ali i organizaciju stavljanja ribe u prvu prodaju, kada se prva prodaja može ili mora staviti u prvu prodaju u okviru lučkog područja. (Ovisno o tumačenju čl. 22. Uredbe Vijeća EU 1967/2006, koji se odnosi na mjere kontrole u ribarstvu). Pojednim logističkim sadržajima na obali mogu upravljati u nedostatku udruženih ribara komunalna poduzeća.

Upravljanje u lukama otvorenim za javni promet gdje se također nalaze iskrcajna mjesta za ribare isključivo se odnosi na nadležnost lučkih uprava.

Kada se određuju i dijelovi obale za potrebe marikulture također treba voditi računa o karakteristikama područja određenog za marikulturu, tehnologije koja se primjenjuje, broja potencijalnih pravnih i fizičkih osoba i sl. kako bi se gradnja ili korištenje postojećih građevina svelo na održivo i odgovorno gospodarenje i planiranje obalnog područja. Kako se u planu Istarske županije, a i u pojedinim planovima općina i gradovima otvara mogućnost razvoja marikulture na otvorenom potrebno je izvršiti rezervaciju prostora na kopnu za logističku podršku takvoj marikulturi.

## V.6. Upravljanje sadržajima na obali

U lučkom području se može odrediti namjena određene suprastrukture za potrebe ribarstva (veletržnice, sabirno distributivni centri, servisne zone, hladna i druga skladišta, i drugo). Izgradnja tih sadržaja vezana je uz lokalnu samoupravu, županiju i državu uz pomoć vlastitih sredstava i pred pristupnih fondova te se iste kasnije daju u koncesijsko upravljanje ili se sa njima upravlja preko vlastite javne organizacije.

Zakonom je predviđeno davanje takvih sadržaja u koncesiju zainteresiranim strankama. Za potrebe ribarstva je najprikladnije takve sadržaje dati u koncesiju udruženim ribarima (primjer Porečke veletržnice koja je dana na upravljanje ribarskoj zadruzi) ili tijelima lokalne samouprave ili zajedničkoj organizaciji kada je ona uspostavljena. Dosadašnja iskustva pokazuju da se trebaju uložiti dodatni napor u edukaciju i potporu osnivanju organiziranih oblika udruženih ribara upravo iz razloga preuzimanja odgovornosti vezanih uz financijsko jačanje i mogućnost upravljanja popratnim sadržajima na obali. Sva nadgradnja može funkcionirati jedino ako nju koriste i s njom u potpunosti ili djelomično upravljaju udruženi ribari ili je koriste po povlaštenim uvjetima. Nacionalnim programom proizvodnje i potrošnje ribe predviđena je izgradnja sabirno distributivnih centara ili prihvatnih i otkupnih stanica za ribu u područjima veće koncentracije ribara. Takvim sadržajima se nužno mora rezervirati uzobalni prostor uz područje iskrcaja vezano uz moguću buduću izgradnju.

Ukoliko se radi o cjelovitoj odnosno sustavnoj ribarskoj luci osnovnu ulogu u upravljanju može imati lučka uprava koja dio svojih ovlasti može prenijeti na koncesionara koji bi u tom slučaju bile organizacije udruženih ribara. U slučajevima nadgradnje kod izgradnje mjesta prve prodaje potrebno je koncesioniranje takvih sadržaja, njihova javna uporaba, tako da se uvijek može imati kontrola nad obavljanjem aktivnosti te da sadržaji na obali ne prelaze u privatno vlasništvo jer to kasnije u slučaju odustajanja od posla može pravno imati negativne posljedice za gospodarski razvoj sektora odnosno nastavak aktivnosti. Svi ostali sadržaji vezani uz servisne zone dijelom se daju u koncesiju, a dijelom površine ostaju za opću upotrebu kao što su npr. manipulativne površine vezane uz pregled mreža i dr. Osnovna postavka je koncesioniranje potrebnih sadržaja aktivnosti kojima se ribari ne bave već koriste servis drugih, kao i mogućnost prenošenja koncesije nad nekim aktivnostima na aktivne ribarske zadruge u tom području.

## VI. Projekti ribarske infrastrukture

Prije negoli spomenemo već započete aktivnosti u okviru priprema projekata za izgradnju i sanaciju ribarske infrastrukture u Istarskoj županiji moramo se osvrnuti na razine zahtjeva u izradi prostorno planskih dokumenta kao prvog koraka za buduću izgradnju navodeći svu vezanu legislativu. Pojedini radovi mogući su već na nivou izdane lokacijske dozvole dok se za sustavne projekte mora ishoditi potvrda glavnog projekta koja podrazumijeva cijeli niz radnji i izvedenih studija. Projekti izgradnje ribarske infrastrukture uključuju i izradu dokumentacije kao i samu izvedbu radova i građenje ili sanaciju.

### VI.1. Priprema dokumentacije za sanaciju i izgradnju ribarske infrastrukture

Ribarski sadržaji mogu se graditi u dijelu luke otvorene za javni promet ili u okviru luke posebne namjene.

Tablica 35. Izvadak iz uredbe o razvrstaju luka

| Dio luke otvorene za javni promet*  | Luka posebne namjene*                                   |
|---|---|
| od osobitog značaja za RH:<br>razvrstava se prema prometu i teretu sukladno čl. 4 Uredbe o razvrstaju luka.... NN110/04 | od značaja za RH:<br>-dužina preko 50 m<br>- dubina >3m |
| županijskog značaja<br>čl. 5 Uredbe o razvrstaju luka.... NN110/04  | županijskog značaja:<br>- do 50 m<br>- dubina <3m       |
| lokalnog značaja<br>čl. 6 Uredbe o razvrstaju luka.... NN110/04   |   |

Propisi koji se neposredno primjenjuju u postupku davanja koncesije na pomorskom dobru su:

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine", br. 158/03 i 141/06)
- Uredba o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru ("Narodne novine", br. 23/04, 101/04, 39/06 i 63/08)
- Zakon o prostornom uređenju i gradnji ("Narodne novine", br. 76/07)
- Zakon o zaštiti okoliša ("Narodne novine", br. 110/07)
- Zakon o zaštiti prirode ("Narodne novine", br. 70/05)
- Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš ("Narodne novine", br. 64/08)
- Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra ("Narodne novine", br. 8/04 i 82/05)
- Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra ("Narodne novine", br. 29/05)
- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene ("Narodne novine", br. 110/04 i 82/07)
- Zakon o općem upravnom postupku ("Narodne novine", br. 53/91 i 103/96-Odluka USRH)

Sukladno Uredbi o procjeni utjecaja na okoliš (NN 64/08) Studija utjecaja na okoliš obvezna je za sve luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene i njihovu rekonstrukciju, dok je za obalne radove (nasipi, lukobrani, molovi i druge konstrukcije na moru) i svi zahvati koji

obuhvaćaju nasipavanje morske obale, produbljivanje i isušivanje morskog dna potrebno tražiti ocjenu o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš.

U tijeku su izmjene ove Uredbe, pa prema prijedlogu izmjena (koje još nisu na snazi), PUO će biti potreban samo za luke otvorene za javni promet osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH i morske luke posebne namjene od značaja za RH prema posebnom propisu (Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene NN 110/04) – Prilog I.

Ocjena o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš provodi se za morske luke s više od 100 vezova, te za sve zahvati koji obuhvaćaju nasipavanje morske obale, produbljivanje i isušivanje morskog dna te izgradnju građevina u moru duljine 50 m ili više.

Ukoliko se pomorsko dobro koje je predmet koncesije nalazi na području zaštićene prirodne vrijednosti, potrebno je provesti postupak ocjene prihvatljivosti zahvata na prirodu sukladno Pravilniku o prihvatljivosti zahvata za prirodu (NN 89/07). To obuhvaća prethodnu ocjenu, te ovisno o rezultatu, glavnu ocjenu prihvatljivosti zahvata za prirodu.

Koncesije na pomorskom dobru daju se sukladno dokumentima prostornog uređenja i Uredbi o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (NN 23/04, NN 101/04, NN 39/06 i NN 63/08). Postupak davanja koncesije moguće je započeti nakon što je određena granica pomorskog dobra, te provedena u zemljišnim knjigama.

Kada koncesija obuhvaća provođenje zahvata u prostoru na pomorskom dobru, postupak za izdavanje lokacijske dozvole, odnosno postupak izrade i donošenja detaljnog plana uređenja pokreće, odnosno inicira tijelo nadležno za provođenje postupka koncesije (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, odnosno upravnom tijelu u županiji, ovisno o nadležnosti (Članak 12. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru).

Ukoliko je objekt predviđen Prostornim planom (kao plan višeg reda) onda je potrebno ishoditi Lokacijsku dozvolu za što je potrebno priložiti Idejni projekt (ne mora biti previše opširan, ali mora sadržavati osnovne elemente .

Kategorija ribarske luke kao luke posebne namjene jednostavno je bila nedostižna ribarima i o njejoj uspostavi isključivo brigu trebaju voditi javne ustanove državne ili županijske razine kroz uspostavljanje javnih poduzeća ili davanjem javnih ovlasti nadležnim lučkim upravama. Ukoliko se to ne prihvati razvoj ribarskih sadržaja i dalje će stagnirati. Manje ribarske lučice u tom smislu i nisu problem u smislu da RZ upravlja sadržajima međutim kod izgradnje veće sustavne luke ta misija za Ribarske zadruge je nedostižna.



## VI.2. Stanje ribarske infrastrukture i njeno korištenje u lukama otvorenim za javni promet, mogućnosti i usklađenost s prostornim planovima Istarske županije

### Savudrija

U luci otvorenoj za javni promet lokalnog značaja u sklopu komunalnog veza po Pravilniku o redu u lukama kojima upravlja Lučka uprava Umag-Novigrad smještena su s unutarnje strane lukobrana veća ribarska plovila, uz sjevernu obalu manja. Iz prostornog plana se ne iščitavaju direktni ribarski sadržaji, ali uključuju sasvim sigurno ribarstvo kroz luku otvorenu za javni promet.

Luke Savudrija, Zambratija i Lovrečica su lokalnog značaja s namjenom luke otvorene za javni promet. Luka Savudrija je dodatno županijskog značaja s namjenom nautičke luke - marine. U ovim lukama može se organizirati privez sportskih i rekreativnih plovila građana.

U građevinskom području naselja Savudrija mogu se graditi građevine i uređivati zemljište potrebni za funkcioniranje luke otvorene za javni promet i marine.“

S obzirom na trenutnu situaciju ribari imaju iskrcajno mjesto na unutarnjoj strani lukobrana. S obzirom na veći broj ribara i mogućnosti izgradnje građevina prije korijena lukobrana bilo bi poželjno osigurati minimalne higijensko sanitarne zahtjeve (led, pitka voda, sanitarni čvor, sortirnica)

Predložena kategorija mjesta za prikupljanje riba. Pristup transportnim vozilima moguć.

Mjesta prve prodaje su registrirani subjekti. Planirana je izgradnja gata za iskrcajno mjesto i bočno za vez ribarskih plovila.

Procjena troškova gradnje gata u uvali Stara Svudrija:

|   |                 |
|---|-----------------|
| Rušenje postojeće konstrukcije i geotehnički radovi:                | 400.000,00 kn   |
| Izgradnja gata:   | 2.600.000,00 kn |
| Izrada projektne dokumentacije, stručni nadzor i arheološki nadzor: | 310.000,00 kn   |
| Sveukupno:  | 3.310.000,00 kn |

### Umag

Luka otvorena za javni promet županijskog značaja u sklopu luke izgrađen je gat (55 x 22 m) u potpunosti namijenjen ribarima. Čelo gata za iskrcaj i bočno vez.

Na sjevernom i istočnom dijelu obale postoje vezovi za ribarska plovila u sklopu komunalnog dijela luke. Sadržaji su planirani u okvirima prostornog plana.

"U dijelu akvatorija od Rta Umaškog do Rta Fiandara organizirat će se i izgraditi lučko područje Umag s nizom luka i pristaništa: morskim lukama namijenjenim industriji, ribarstvu i turizmu, te morskim lukama za javni promet s graničnim pomorskim prijelazima. Luka Umag, koja je smještena u lučkom području Umag, sadrži morske luke županijskog i državnog značaja. U luci Fiandara (Užulari), koja je također smještena u lučkom području Umag,

predviđena je izgradnja industrijske luke, luke za međunarodne trajektne ili brodske linije i ribarske luke.“

„U građevinskom području naselja Umag mogu se graditi građevine i uređivati zemljište potrebni za funkcioniranje luke otvorene za javni promet, marine, ribarske luke, te graničnog pomorskog prijelaza.“

Nema prepreke za daljnje razvojne mogućnosti u okvirima ribarske infrastrukture.

U industrijskoj zoni grada Umaga ribarska zadruha „Oštriga“ je kupila zemljište te namjerava izgraditi sabirno distributivni centar“

Predložena kategorija iskrcajnog mjesta za prikupljanje riba. Teško je osigurati u zaobalnom dijelu minimalne higijensko sanitarne uvjete osim ograničenog pristupa u zoni iskrcaja jer je iskrcajno mjesto smješteno u samoj gradskoj jezgri. Transport je moguć. Zbog izgrađenog gata brzina i protočnost iskrcaja povećana. Mjesta prve prodaje su registrirani subjekti.

#### *Marikultura*

„U Piranskom zaljevu, u dijelu mora, planirano je područje uzgajališta - akvakulture. U njemu se Planom omogućava uzgoj riblje larve, mlađi i ribe do komercijalne veličine, te i drugih morskih organizama. Lokacija se većim dijelom nalazi u području obuhvata Grada Buja, a samo manjim dijelom na području Grada Umaga. Za potrebe uzgajališta neće se formirati posebno građevinsko područje na području Grada Umaga.“

#### Karigador

Na postojećem gatu koji je i iskrcajno mjesto moguće je vezati nekoliko brodova. Izrazito nesiguran vez izložen vjetru i valovima iz IV kvadranta. Predviđena je izgradnja luke lokalnog značaja (UPU) i produženje lukobrana.

#### Novigrad

Luka županijskog značaja u kojoj su smještena u potpunosti ribarska plovila unutar Mandrača koji je vrlo zaštićen. Iskrcajno mjesto na operativnoj obali za plovila preko 15 m'. Iz izvoda prostornih planova vidi se da je grad Novigrad vodio računa o stvarnoj potrebi smještaja i izgradnje ribarske infrastrukture.

„Osnovne poljoprivredne, stočarske i ribarske djelatnosti za zapadno priobalje, kojem pripada Grad Novigrad, su:

- krmne kulture, voćarstvo, vinogradarstvo, maslinarstvo, povrtlarstvo, pojedine vrste žitarica, uzgoj cvjetnica i ukrasnog bilja, ind. kulture, ovčarstvo, govedarstvo, konjogojstvo, peradarstvo, marikultura i izlov plave ribe“.

„Ribarstvo, kao gospodarsku granu, obzirom na velike mogućnosti razvoja na području Grada Novigrada, treba revalorizirati te joj dati što veći značaj u budućem razvoju područja. Vezove za ribarske brodove planirati u luci Novigrad.

U građevinskom području naselja Novigrad, u području ribarske luke, potrebno je temeljem prostornog plana užeg područja osigurati prostor i utvrditi uvjete za realizaciju djelatnosti servisiranja manjih plovila. Pomorski promet usmjeravat će se na lučko područje Novigrad i luke Dajla i Antenal.

U skladu s važećim propisima Planom je izvršena klasifikacija luka:

- lučko područje Novigrad u sklopu kojega se planira:
  - morska luka posebne namjene državnog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina,
  - morska luka posebne namjene županijskog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina,
  - morska luka otvorena za javni promet županijskog značaja,
  - morska luka posebne namjene županijskog značaja, za privez sportskih i rekreativnih plovila građana – sportska luka,
  - morska luka posebne namjene županijskog značaja – ribarska luka,
- sezonski pomorski granični prijelaz II. kategorije,
- luka u Dajli u sklopu koje se planira:
  - morska luka otvorena za javni promet lokalnog značaja, u sklopu koje se može realizirati privez sportskih i rekreativnih plovila građana i ribarskih brodova.

U lučkom području Novigrad zadržat će se ribarska luka i luka za prihvat rekreativnih plovila domaćeg stanovništva.

U skladu s važećim propisima o morskim lukama u morskoj zoni lučkog područja Novigrad akvatorij se može namijeniti:

- morskoj luci posebne namjene državnog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina Novigrad (Civitas Nova),
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina Novigrad – Luka II.,
- morskoj luci otvorenoj za javni promet županijskog značaja,
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja, za privez sportskih i rekreativnih plovila građana – sportska luka,
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja – ribarska luka,
- sezonskom pomorskom graničnom prijelazu državnog značaja II. kategorije.

Planira se izgradnja iskrcajnog mjesta na ulazu u Mandrač (bolja prometna povezanost). S obzirom na broj ribarskih plovila i smještaj u uskoj gradskoj jezgri poželjno je uzobalno omogućiti prostor za primjenu minimalnih higijensko sanitarnih uvjeta (Led, pitka voda, sanitarni čvor, prihvat ribe, komora za konfiskat). Mjesto za prikupljanje riba povezano s registriranim objektima za obavljanje prve prodaje.

## Antenal

U okviru postojeće luke moguće je izgraditi iskrcajno mjesto za veće brodove koje je vrlo dobro povezano na cestovnu infrastrukturu (4 km do buduće autoceste -Y). Prestankom eksploatacije u kamenolomu (2010. godine ?) planirana je izgradnja cijelog područja. Luka županijskog značaja planira se na način da u njenom sklopu bude iskrcajno mjesto za ribare (brodovi prego 15 m) sa svim pratećim sadržajima koje je moguće organizirati na povoljnom i adekvatnom prostoru. U slučaju izgradnje ova luka može zbrinuti dobar dio plivarica iz ostalih županija za rasteretiti situaciju u Vrsaru i Rovinju. Iz prostornog plana se daju iščitati takve mogućnosti.

U sklopu luke u Antenalu se planira:

- morska luka otvorena za javni promet županijskog značaja,
- morska luka posebne namjene državnog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – suha marina,
- sezonski pomorski granični prijelaz II. kategorije.“

U skladu s važećim propisima o morskim lukama u morskoj zoni lučkog područja Novigrad akvatorij se može namijeniti:

- morskoj luci posebne namjene državnog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina Novigrad (Civitas Nova),
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja, u kojoj će se obavljati djelatnosti nautičkog turizma – marina Novigrad – Luka II.,
- morskoj luci otvorenoj za javni promet županijskog značaja,
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja, za privez sportskih i rekreativnih plovila građana – sportska luka,
- morskoj luci posebne namjene županijskog značaja – ribarska luka,
- sezonskom pomorskom graničnom prijelazu državnog značaja II. kategorije.

## *Marikultura*

U morskim zonama uzgajališta akvatorij se namjenjuje:

- ekstenzivnom uzgoju ribe i morskih organizama na lokaciji Antenal
- postavljanju podmorskih grebena na lokaciji zapadno od Marede

Morska zona uzgajališta na lokaciji Antenal (laguna na ušću rijeke Mirne) namijenjena je ekstenzivnom uzgoju ribe i morskih organizama isključivo za potrebe očuvanja prirodne ravnoteže u tom ornitološkom rezervatu kao prirodnom dobru, odnosno za potrebe njegovog opstanka. U ovoj morskoj zoni akvatorij se ne može namijeniti bilo kojoj vrsti intenzivnog uzgoja, a niti se u njoj može dozvoliti izlov ribe ili drugih morskih organizama kao ni ribolov bilo koje vrste. U njoj se također ne može dozvoliti promet plovila niti postavljanje bilo kakvih naprava i uređaja.

Morska zona uzgajališta na lokaciji oko 2 km zapadno od Marede, čija je pozicija, oblik i veličina u grafičkom dijelu plana označena načelno i shematski, namijenjena je postavljanju

novih ("umjetnih") grebena ili brakova koji mogu povećati ulogu mora u planiranom uzgoju ribe i drugih morskih organizama za prehranu. Grebeni će služiti kao podloga za prihvat i razvoj školjaka i teren za razmnožavanje riba, odnosno kao brana koja priječi kočama ulaz u priobalne zone i time pridonosi preživljavanju riblje mlađi. Grebeni se sastoje od posebno oblikovanih betonskih blokova koji se razmještaju u skupine i forme, koje zajedno čine cjeloviti sustav. U ovoj morskoj zoni mogu se postavljati neophodne naprave i uređaji. Ova morska zona namijenjena je i prometu plovila, prema posebnim važećim propisima koji reguliraju problematiku pomorskog prometa.

Obzirom da se u niti jednoj od dviju morskih zona uzgajališta ne dozvoljava nikakav oblik izlova, a da se i uzgoj obavlja na potpuno ekstenzivan ("prirodan") način, za njih nije potrebno osigurati kopneni dio."

### **Tarska Vala**

Predviđena je kao ribarska luka tradicionalnog tipa i dana na upravljanje ribarskoj zadruzi „Istra“. Infrastruktura je trenutno neodgovarajuća. Ovisno o razvojnim planovima ribarske zadruge potrebno je odrediti moguće kapacitete i veličinu zahvata. Taj dio je vezan i uz definiciju budućeg statusa Antenala kao i kapaciteta Sv. Marine koji se nalaze u blizini.

### **Sveta Marina**

Trenutno Infrastruktura je neodgovarajuća. Koncesionar je Ribarska zadruga Istra. Planiraju se značajni zahvati s čime bi ova luka koncentrirala manju flotu iz okolnih mjesta.

U sklopu luke St. Marina se planira:

- morska luka otvorena za javni promet lokalnog značaja,
- ribarska luka županijskog značaja,
- privez sportskih i rekreativnih plovila građana,
- organizacija pristana izletničkih turističkih brodica.

Planirana je izgradnja ribarske luke županijskog značaja koja će zadovoljiti potrebe lokalnih ribara. Sv. Marina se predlaže kao mjesto za prikupljanje riba s izgradnjom logističke potpore i osiguranja minimalnih higijensko sanitarnih uvjeta, kao i mogućnosti izgradnje depuracijskog centra za školjkaše. Transport moguć i zadovoljava. U fazi razrade je idejna dokumentacija kao podloga za detaljni plan.

U procjeni troškova izgradnje dvije su moguće opcije zahvata čija se ukupna cijena kreće za prvu varijantu od 4,5 mil. do 5,5 mil. Eura za drugu varijantu.

### **Poreč**

Infrastruktura u većoj mjeri posvećena turističkom prometu. Postoje vezovi u sklopu komunalnog dijela luke. Problematična je lokacija za iskrcaj ribe zbog pristupa kamiona.

Za potrebe ribarske luke planirana jedino luka u Sv. Marini što je nedovoljno.

S obzirom na kapacitete ribarske flote koja gravitira Poreču nedovoljan broj vezova za veće brodove. Potrebno je redefinirati mogućnosti u okvirima komunalnog dijela luke, odnosno pronaći rješenje za veće brodove i manje koji su tradicionalno smješteni u Poreču.

Izgrađena je veletržnica ribom u industrijskoj zoni i dana na upravljanje ribarskoj zadruzi „Istra“.

Sv. Marina se predlaže kao mjesto za prikupljanje riba s izgradnjom logističke potpore i osiguranja minimalnih higijensko sanitarnih uvjeta, kao i mogućnosti izgradnje depuracijskog centra za školjkaše. Transport moguć i zadovoljava. Koncesionar ribarskog dijela luke je ribarska zadruga „Istra“. Započeta je izrada dokumentacije za izgradnju ribarske luke.

### **Vrsar**

U sklopu komunalnih vezova smještena su sva ribarska plovila. Na glavi gata je iskrcajno mjesto. Lokacija je problematična zbog velike gužve u ljetnim mjesecima. Velik broj migratorne flote iz ostalih županija koristi ovo mjesto i stvara određen pritisak na obalu uz probleme pristupa transportnih vozila i slabijih higijensko sanitarnih uvjeta.

S obzirom na tradiciju, ribarstvo i marikultura imaju neupitnu gospodarsku vrijednost, te usku povezanost s turizmom, kao temeljnom djelatnošću Općine. Ciljevi razvoja ribarstva i marikulture, u smislu racionalnog korištenja prirodnih izvora, su slijedeći:

- osiguravanje burze ribe s pripadajućim im centrima u svim većim priobalnim naseljima radi osiguranja izlova i poslovne sigurnosti ribara.

Pri izradi UPU-a, u okviru luka Funtana i Vrsar potrebno je utvrditi točan potreban broj te osigurati (planirati) i vezove za ribarska plovila te osnovnu prateću infrastrukturu uvažavajući trenutne i buduće potrebe (stimulirati razvoj ribarstva).

U okviru luke otvorene za javni promet Vrsar predviđena je i lokacija LO-ostale luke te se u okviru izrade UPU-a, a u skladu s odgovarajućim propisima, u području luke Vrsar može detaljnije razgraničiti površina za ribarsku luku, sportsko-rekreacijska plovila, privez domicilnog stanovništva, prateće servisne objekte lučke podgradnje i sl.

Iz plana se vidi pozitivan odnos prema ribarskom sektoru. Potrebno je raditi prema rasterećenju jednog dijela migratorne flote. Potrebno je redefinirati mogućnosti u okvirima komunalnog dijela luke, odnosno pronaći rješenje za veće brodove

Planirana se produljenje gata za 30 metara i izgradnja obalnog zida i vezova za manja plovila u istočnom (unutarnjem) dijelu zaljeva. Procijenjeni trošak radova na produženju gata u luci Vrsar za 30 m iznose oko 3,5000.000 kn (podaci iz Lučke uprave Vrsar).

### **Rovinj**

Vezovi u južnoj luci zadovoljavaju lokalne potrebe dijelom i zbog načina vezanja u više redova kao običajna karakteristika luke. Iskrcajno mjesto za veća plovila je u sjevernoj luci. Zbog velike gužve u ljetnim mjesecima iskrcaj zna biti problematičan. Iskrcaj manjih brodova

je tradicionalno na vezu, ali ne pruža trenutno zadovoljavajuće uvjete. Potrebna je značajna reorganizacija lučkog prostora što se i vidi iz prostornog plana uređenja.

Morske površine namijenjene za prometnu djelatnost su lučka područja, odnosno luke od kojih na ovom prostoru razlikujemo luku međunarodnog značaja (Rovinj-južna luka); luku županijskog značaja (Rovinj-sjeverna luka), luke posebne namjene-marine (Rovinj-južna i sjeverna luka, Valalta), luke posebne namjene-turističke luke (pristaništa unutar turističkih zona i na otocima do kojih su organizirane lokalne linije ili turističke brodske linije).

Rovinjska luka sastoji se od južne i sjeverne luke. Južna luka služi za putnički promet i kao sidrište (vezovi) jer je zaštićena od valova. Sjeverna luka služi pretežno za (povremeni) teretni promet. Dok je sjeverna luka zadovoljavajuće dimenzionirana, u južnoj luci stanje je zbog nedovoljnog prostora krajnje nepovoljno.

U Rovinju bi se nalazila opća srednja luka u južnom akvatoriju grada, a od posebnih luka u sjevernom lučkom kompleksu akvatorija Valdibore razvijala bi se industrijska opća luka (s povremenim korištenjem), ribarska baza i "Marina Rovinj" (nautičari-mokri i suhi vez, servisno-remontni škver i lučica za plovila stanovništva) i pristanište za velike izletničke brodove tzv. "krstaše".

Obzirom na mogućnosti prirodne osnove (more, vode) područja potrebno je dalje razvijati i intenzivirati morsko ribarstvo i marikulturu. Stanje marikulture daleko je ispod proizvodnih mogućnosti djelatnosti te poticati razvitak prerađivačkih kapaciteta.

#### *Marikultura*

Lokacije koje su Prostornim planom namijenjene marikulturi u Limskom kanalu kao prostori izražene ekološke osjetljivosti, namijenjeni su prvenstveno uzgoju školjkaša. Daljnji uzgoj riba u prostoru Limskog kanala potrebno je ograničiti i uvjetovati posebnim uvjetima zaštite rezervata u moru zbog čega isto treba planirati prema ulazu u Limski kanal, gdje su hidro biološki uvjeti povoljniji i učinci uzgoja manje stresni za ekosustav Limskog kanala. Na odabranim lokalitetima preporuča se uzgoj kamenica za što postoje vrlo dobri uvjeti, dagnji i jakobovih kapica.

Osim ovim planom označenih područja, smještaj zona za marikulturu je moguć i na drugim područjima koja zadovoljavaju zahtjevima za uzgoj, osim:

- na plovnim putovima,
- područjima posebne namjene,
- zaštićenim područjima i područjima koja se Planom predlažu za zaštitu,
- onečišćenim područjima,
- na prostorima veće gospodarske važnosti i intenzivne rekreacijske aktivnosti, te
- na područjima s nepovoljnim utjecajem na marikulturu (ispust otpadnih voda i sl.).

Radi osiguranja kvalitetnih uvjeta za marikulturu moraju se na postojećim i budućim lokalitetima provoditi istraživanja:

- stalne kontrole kakvoće vode i mora,

- prirodnih pojava koje utječu na uzgoj,
- utvrđivanje zagađenja koja dolaze od priobalja,
- dotoka hranjivih tvari koje dolaze od priobalja ili od uzgajališta,
- zdravstvenog stanja slobodno živućih riba i školjkaša,
- stalne kontrole kakvoće uzgajanih organizama.

### *Morsko ribarstvo*

Količine ulovljene ribe dopunjuju se intenzivnim uzgojem ribe. Proizvodnja riba kaveznim uzgojem zahtjeva složene tehničke preduvjete i tehnološki proces, no postoje već veoma dobri praktični rezultati. Preporuča se uzgoj lubina, komarče, gofa i cipala. Uzgoj ribe u kavezima ili stajacim mrežama treba planirati ovisno o dodjeljivanju koncesije, odnosno broju mjesta određenih za uzgoj riba i školjaka. Uzgoj u kavezima planirati izvan zona rekreacije u moru. „

Trenutno je planirano proširenje južne luke čime bi se osigurali bolji uvjeti za vez i operativnost za ribarske brodove u luci. Od posebnih luka u sjevernom lučkom kompleksu akvatorija Valdibore potrebno je razviti jaču ribarsku luku za prihvat plivarica uz istovremeno definiciju korištenja sadašnjeg gata. Trenutno iskrcaj na vezu u južnoj luci i iskrcaj u Valdibori. Potrebno je planirati veće uzobalne površine.

### **Fažana**

U sklopu komunalnog veza smještena su ribarska plovila. Najveći problem predstavlja pristup transportnih plovila zbog popločanih površina i mogućnosti njihova oštećenja.

Ribarstvo će se obavljati u uglavnom tradicionalnim okvirima, što znači da će ribari svoje prostorne potrebe zadovoljavati unutar prostora luke otvorene za javni promet.

Skladištenje i prerada svježe ribe i drugih morskih organizama omogućuje se u sklopu zone male privrede i obrtništva.

### *Luka posebne namjene - ribarska luka*

Sjeverni dio postojeće luke u Fažani urediti će se kao luka posebne namjene - ribarska luka s minimalnim propisanim sadržajima, bez izgradnje građevina visokogradnje i građevina suprastrukture (dizalica, trailera i sl.).

Privez će se urediti fiksnim vezom uz sjeverni lukobran luke Fažana.

Rješavanje ključnih prometnih problema o kojima ovisi uspjeh u provedbi koncepcije ovog PPUO-a: obilaznice naselja Fažana, receptivnog punkta - terminala NP Brijuni, uređenje luka javnog prometa Fažana i Valbandon te ribarske luke Fažana, kao i novo planirane prometnice Valmarin - Šurida - Puntizela.

### **Pula**

Ribarska plovila imaju vez u sklopu komunalnog dijela luke i izdvojenih dijelova luke. Infrastruktura je neprimjerena. Riba se iskrcava na cijelom nizu neprimjerenih i neuređenih



mjesta. Pored domaće flote u određenim razdobljima javlja se veliki pritisak migratorne ribolovne flote te iskrcavanje na tri različite lokacije. Nakon duljeg vremena konačno je pronađeno sustavno rješenje u sklopu bivšeg vojnog kompleksa uvala Zonchi koji se može izgraditi u jaku ribarsku luku sa svim sadržajima lučke podgradnje i nadgradnje.

Pula je, a još više mora biti, grad na moru i vezan uz more. Djelatnost koja je značajna i koju Pula mora njegovati i razvijati je i ribarstvo. Sukladno današnjim tehnološkim zahtjevima za kvalitetno (konkurentno) ribarenje potrebne su posebne luke opremljene svim potrebnim pratećim objektima, infrastrukturom i ostalim sadržajima kako u moru tako još značajnije na kopnu, vezanim uz ovu djelatnost (veletržnica ribe s burzom, hladnjače i slično). U lučkom području Pula planira moderna luka posebne namjene za potrebe ribarske djelatnosti, čija će se mikrolokacija utvrditi kroz detaljniju analizu prostornih mogućnosti Puskog zaljeva.

Planirana je izgradnja ribarske luke državnog značaja u uvali Zonchi. Trenutne granice područja potrebno je neznatno proširiti da bi se mogli upotpuniti svi logistički sadržaji. Napravljena je programsko planska osnova uređenja ribarske luke, međutim programsko plansku osnovu potrebno je nadopuniti s izgradnjom novog gata koji bi zaštitio uvalu jer u uvali trenutno nije siguran i zaštićen vez.

Procjena troškova (bez PDV-a) infrastrukture ribarske luke Zonchi-Žunac

|  |               |
|--|---------------|
| 1. Lukobran-valobran za zaštitu akvatorija cca 50 m  | 8.500.000 kn  |
| 2. Glavni gat duljine 100 m i širine 10 m  | 11.000.000 kn |
| 3. Sporedni gat duljine 100 m i širine 10 m  | 10.500.000 kn |
| 4. Mali gat sa istezalištem – operativna obala 40 x 25 m   | 8.000.000 kn  |
| 5. Operativna obala za manipulaciju i privez duljine do 300 m<br>i širine 20 m – dubine od 3 i 4 m | 13.000.000 kn |
| 6. Produbljenje akvatorija do dubine 4 i 3 m   | 6.000.000 kn  |
| Ukupno:  | 57.000.000 kn |

Troškovi pripreme, projektiranja, konzaltinga i nadzora gradnje iznose 5 do 10% i uračunati su u navedenim cijenama. Naravno, na temelju cjelovitog idejnog projekta potrebno je napraviti potpuniju analizu svih troškova. Lučka nadgradnja treba uključiti i sadržaj veletržnice, rashladnog lanca s tunelima za zamrzavanje. Predviđeni rashladni kapaciteti bi minimalno trebali iznositi 2.000 tona. Iz poglavlja koje se odnosi na minimalne sadržaje ribarske luke trebalo bi iščitati sve potrebe.

### Medulin

U okviru Medulinske luke postoji tradicionalni dio za prihvat ribarskih plovila s većom uzobalnom površinom. U prostorne planove ugrađena su privezišta za ribarska plovila u Runkama, Medulinu te gat „Monte Cope“ u Banjolama.

Privez je u skladu s posebnim propisom dio obale izgrađen za privremeni privez plovnih objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova. Privezi na području ovog PPUO-a

određena su u grafičkom dijelu PPUO-a shematski te su predviđena na mjestima postojećih molova na slijedećim lokacijama:

- Monte Kope u svrhu priveza ribarskih brodova
- Premantura Runke
- Medulin

Uz suglasnost općinskog Poglavarstva, početkom studenog 2008. godine općinsko trgovačko društvo Buža d.o.o., javilo se na natječaj za dodjelu koncesije na medulinskom lučkom području, koji je objavila Lučka uprava Pula.

Donesen je Pravilnik o redu u luci Medulin, kojim se uređuje način ponašanja, obveze i prava svih korisnika, striktno je propisano funkcioniranje operativnih dijelova obale i ostale pojedinosti. U segmentu ribarstva predviđene su značajne razvojne mogućnosti.

Komunalni dio – ribarski dio: predviđen trajno za potrebe medulinskih ribara i ribarske djelatnosti po povlaštenim tarifama; operativni dio na glavi Ribarskog mla u potpunosti će biti u funkciji tek nakon produženja.

Potrebe i cilj: u sklopu mla prema istoku planira se izgraditi manipulativni prostor za dovoz i odvoz ribe i infrastrukturno ga opremiti. Na dijelu platoa idealno bi bilo predvidjeti prostor za izvlačenje i održavanje plovila. Ribarsko mulo moralo bi se produžiti za dvadesetak metara. Ribarski dio potrebno je dijelom produbiti i opremiti novim sidrišnim sistemom.

### **Banjole**

U Banjolama je predviđen gat Monte Cope za potrebe priveza i iskrcaja ribe za ribarska plovila u tranzitu, kao što se iskrcaj ribe iz praktičnih razloga može odvijati i na trenutnom vezu zbog tradicije i manjeg broja ribarskih plovila. Potrebno je produženje gata „ Monte Cope“ kao i proširenje pristupne ceste.

### **Ližnjan**

S obzirom na nepostojanje poštanskog broja iskrcaj u Ližnjaju pripisivao se iskrcanim količinama u Medulinu i dijelom u Puli. Kako prema Ližnjaju gravitira i dio migratorne flote plivarica, kao i kočarica količina iskrcaja svrstava Ližnjan na peto mjesto po veličini iskrcaja u Istarskoj županiji. Ribarskim sadržajem upravlja ribarska zadruga Ližnjan koja je do sada učinila podosta napora u definiranju sadržaja kao i sanacije. Okviri prostornog plana uključuju i razvoj ribarske luke.

Morske zone pomorskog prometa su:

- luke posebne namjene:
- sportske luke Kuje, Budava, Kale
- ribarska luka Kuje
- luka nautičkog turizma – marina Kuje
- ostale luke - pristaništa
- preostala površina morskog akvatorija udaljena od morske obale 300 m i više.

U skladu s važećim propisima na priobalnom području Općine Ližnjan Planom je izvršena klasifikacija luka:

U luci u uvali Kuje se planira:

- morska luka posebne namjene državnog značaja – luka nautičkog turizma – marina,
- morska luka posebne namjene lokalnog značaja, za privez sportskih i rekreativnih plovila građana - sportska luka,
- morska luka posebne namjene lokalnog značaja, u kojoj će se obavljati ribarske djelatnosti – ribarska luka.

Luka ima mogućnost istovremenog iskrcanja dvije plivarice te 2-4 manja ribarska plovila istovremeno. Ima dovoljne zaobalne površine za izgradnju objekta za udovoljavanje minimalnim higijensko sanitarnim sadržajima. Kategorija mjesta za prikupljanje riba. Odobrena su sredstva za izgradnju dijela projektne dokumentacije kao i djelomičnu sanaciju ribarskog gata.

### **Rabac**

Rabac ukazuje na primjer evaluacije obalnih sadržaja. Luka Rabac je malenog protoka i potreban je sustavan pristup kao i izgradnja da bi se osiguralo mjesta za sve sadašnje i potencijalne korisnike. Planiranim zahvatima misli se krenuti u izgradnju luke otvorene za javni promet u Prklogu kojoj svoje mjesto moraju naći i lokalna ribarska plovila iako se u planu nigdje izrijeком ne spominju. Prije je postojao značajan pritisak migratorne flote međutim posljednjih godina on se preusmjerio u Plomin koji predstavlja idealnu poziciju za prihvat ribe s plivarica međutim sadašnji status luke ne uključuje ribarske sadržaje. Iz prostornog plana iščitavamo:

Rabački zaljev jedan je od niza zaljeva razvedene istočne obale Istarskog poluotoka. Međutim, budući da nije prirodno zaštićen radi manjeg zasijecanja u kopno (1000 m) za razliku od Plominskog i Raškog zaljeva pa i Duge Luke nije bio od najstarijih vremena pretvoren u značajniju luku. Ipak bez obzira na otvorenost prema moru, naročito na udare juga, bio je prikladan za korištenje prvo kao ribarske luke, zatim industrijske (transport boksita), a zatim razvojem turizma i kao sportska lučica.

Obalno će se područje do 2010.g. razvijati poglavito u slijedećim smjerovima:

- razvoj monokulturnih gospodarskih kompleksa većih naselja i disperzijom gospodarskih aktivnosti u gravitacijski prostor naselja izvan prostora priobalja
- kontroli i redukciji antropogenog korištenja u kvalitetnim dijelovima prostora u kojima je očuvana prirodnost kontaktnog područja kopna i mora
- jačanju pomorskog prometa u cjelini (prijevoz roba i putnika, nautički turizam)

### *Pomorski promet*

Grad Labin kao priobalni prostor Kvarnerskog zaljeva treba razvijati i pomorski promet, te ga unaprjeđivati. Luke su pomorske građevine s pripadajućim objektima, uređajima i instalacijama:

- luka posebne namjene – marina Rabac je građevina od važnosti za Državu
- luka otvorena za javni promet - Rabac je općeg značenja za pomorski promet (turistička luka, gradska luka, te trajektna otočna luka).
- otvorena morska luka za javni promet – Prklog je lokalnog značaja

U Rapcu se predviđa luka za posebne namjene – marina Rabac, kapaciteta maksimalno 305 vezova, a u Prklogu se predviđa luka javnog prometa lokalnog značaja.

#### *Morske luke*

Planom se određuje morska luka otvorena za javni promet Rabac, luka posebne namjene – marina Rabac i luka otvorena za javni promet Prklog. Položaj i značenje luka, sidrišta i privezišta prikazani su na grafičkom prikazu broj 1. Korištenje i namjena površina i 2.C. Promet u mjerilu 1:25000.

Luka za javni promet Rabac je postojeća luka s planiranim proširenjem, uređenjem i rekonstrukcijom (uređenje i produženje lukobrana, uređenje vezova, pristana za veće brodove, ugostiteljsko-turističkih sadržaja). Uvjeti uređenja luke odrediti će se prema Urbanističkom planu uređenja Rapca i arhitektonsko-urbanističkim natjecajem, te detaljnom planu uređenja cijele zone, Uvjeti uređenja luke za javni promet Rabac:

- omogućuje se nasipavanje obale do max. 20 m do južnog lukobrana, a prirodnu plažu i stjenovitu obalu duž lungomara potrebno je očuvati u prirodnom obliku,
- stalna privezišta mogu se formirati u duljini od 1/3 do 1/4 od duljine obale,
- privezište locirati južno od granice obuhvata gradskog projekta luke.

Luka za posebne namjene – marina Rabac je planirana marina sa maksimalno 305 vezova. Uvjeti sadržaja i vrsta usluga odrediti će se u Urbanističkim planom uređenja Rapca.

Luka za javni promet lokalnog značaja planira se u uvali Prklog. Uvjeti uređenja luke odrediti će se prema prostornom planu područja posebnih obilježja zaštićenog krajolika između Labina, Rapca i uvale Prklog.

Privezište uz turističke komplekse su dijelovi obale uz postojeće i nove turističke sadržaje koji se mogu urediti kao manja pristaništa za plovne objekte.

Uređenje privezišta određuje se prema urbanističkom planu uređenja ili detaljnom planu uređenja. Obalu treba uređivati bez većih nasipavanja ili otkopavanja. Pristajanje uređivati pontonima ili slično. „

#### **Kanegra**

Trenutno značajne aktivnosti koje se odvijaju na ovom prostoru koji spada pod općinu Buje su uzgajališta školjki i nekoliko ribarskih plovila koje obavljaju djelatnost ribolova u tom području. Iz prostornog plana iščitavamo;

Planom je određena namjena morskog akvatorija. More se prema namjeni razgraničava na zone pomorskog prometa s plovnim putevima, sporta i rekreacije i uzgajališta (akvakulture).

Morske zone pomorskog prometa su luke Kanegra i preostala površina morskog akvatorija udaljena od morske obale 300m i više.

Morska zona uzgajališta namijenjena je uređenju akvatorija za potrebe uzgoja ribe, školjaka i drugih morskih organizama za prehranu (osim plave ribe). Uvjeti za gradnju prihvatne stanice uzgajališta (za marikulturu) moraju se osigurati u kopnenom dijelu luke Kanegra.” U ovim morskim zonama mogu se postavljati naprave i uređaji neophodni za obavljanje osnovne djelatnosti. Ove morske zone namijenjene su i prometu plovila, prema posebnim važećim propisima koji reguliraju problematiku pomorskog prometa.

U kopnenom dijelu luke Kanegra moraju se osigurati uvjeti za gradnju prihvatne stanice uzgajališta (za marikulturu).

Kopneni dio uzgajališta odredit će se u postupku izrade i donošenja prostornog plana užeg područja, u okviru građevinskog područja gospodarske – ugostiteljsko turističke namjene Kanegra, u prostoru luke Kanegra. Pri tome se u kopnenom dijelu uzgajališta ne mogu graditi nikakve građevine druge namjene osim za potrebe prihvatne stanice uzgajališta (za marikulturu).”

### **Peroj**

U Perojskoj lučici Portić postoji nekoliko manjih ribarskih plovila i ova lučica je isključivo tradicionalnog karaktera s iskrcajem na mjestu veza što se može iščitati iz prostornog plana.

Ribarstvo će se obavljati u uglavnom tradicionalnim okvirima, što znači da će ribari svoje prostorne potrebe zadovoljavati unutar prostora luke Portić kod Peroja.

Skladištenje i prerada svježe ribe i drugih morskih organizama omogućuje se u sklopu gospodarskih zona.

Postojeće luke javnog prometa lokalnog značaja su Peroj Portić i Peroj gat.

U postojećoj luci javnog prometa lokalnog značaja u Portiću kod Peroja urediti će se i postojeća sportska luka kapaciteta 199 vezova s minimalnim propisanim sadržajima, za prihvata max. 169 plovila do 6,0 m dužine (zatečeni broj vezova), te još 30 plovila preko 6,0 m dužine. Privez će se urediti fiksnim pontonima, a potrebno je izvršiti sanaciju i proširenje postojećeg lukobrana.“

### **Krnica<sup>2</sup>**

Definirana kao iskrcajno mjesto s dijelom obale gdje se ribarice nakon iskrcaja uglavnom sidre u vali. Iskrcajno mjesto je manjeg kapaciteta.

---

<sup>2</sup> Prostorni planovi Marčane i Raše u trenutku pisanja ovog dokumenta nisu bili dostupni.

## Plomin

Plominska luka se trenutno nalazi pod koncesijom te nema status ribarske luke. Međutim ribari (migratorna flota) je uz dozvolu koncesionara koriste luku za iskrcaj sitne plave ribe. Veličina iskrcaja je u samom vrhu iskrcaja na području Istarske županije i luka ima sve uvjete za definiranje popratnih sadržaja u korištenju u prvom redu implementacije hladnog lanca kapaciteta oko 2000 tona. U okvirima strateškog razvoja i zacrtanih smjernica svakako da bi dio obale trebao biti predviđen za sezonski iskrcaj sitne plave ribe.

### **VI.3. Mogućnosti financiranja ribarske infrastrukture**

Opravdanost mogućih mjera treba promotriti u svjetlu aquia kojeg Hrvatska preuzima u segmentu zajedničke ribarske politike - CFP i zajedničke organizacije tržišta - CMO. Sve predložene mjere dolaze u obzir no potrebno je definirati prioritete, a strukturalne mjere moraju se početi usklađivati s najnovijom uredbom (COUNCIL REGULATION (EC) No 1198/2006 od 27 07 2006- European Fisheries Fund)

No kao jedne od važnijih spominjemo i izdvajamo redom sljedeće mjere koje mogu pomoći stvaranju osnove za daljnji razvoj sektora;

1. Uspostava ribarskih luka i iskrcajnih mjesta
2. Uspostava suprastrukture u ribarskim lukama i iskrcajnim mjestima
3. Poticanje osnivanja i rada ribarskih zadruga ili udruga,
4. Poticanje osnivanja organizacija proizvođača u ribarstvu.
5. Poticaj ribarskim zadrugama, ili organizacijama proizvođača u smislu pomoći pri kupnji, izgradnji, modernizaciji ili opremanju objekata koji mogu udovoljavati uvjetima koje mora zadovoljavati mjesto prve prodaje (objekti za skladištenje i ostali koji udovoljavaju registraciji kod uprave veterinarstva, kao i oprema- rashladni sustavi, vage, ledomati, komore, i dr.),
6. Poticaj ribarskim zadrugama ili proizvođačkim organizacijama u smislu pomoći pri kupnji repromaterijala, porivnih sustava, navigacijske opreme, opreme za praćenje,
7. Poticaj ribarskim zadrugama ili proizvođačkim organizacijama pri izradi projekata kojima se uvode standardi kvalitete i higijenske ispravnosti (ISO, HACCP, EKO-proizvod i dr.)
8. Kupnja, izgradnja, proširenje, opremanje i modernizacija objekata za uzgoj riba i školjaka,
9. Proširenje asortimana uzgaja riba
10. Izrada projekata kojima se uvode standardizacijski i higijenski paketi u poslovanje uzgajališta- ISO,HACCP, EKO-Proizvod i drugo; izrada studije utjecaja na okoliš za uzgajališta
11. Mjere za pronalaženje i promicanje novih tržišta
12. Sustavna edukacija i pomoć

Kao najznačajniji mehanizam financiranja javlja se EFF regulacija odnosno mogućnosti korištenja Europskog fonda za ribarstvo koji omogućava financiranje javnih projekata, ali i aktivnosti od zajedničkog interesa, odnosno čiji je opseg širi nego kod privatnih poduzeća i koje pridonose ciljevima zajedničke ribarske politike.

U tu kategoriju mjera od zajedničkog interesa ulazi i opremanje ribarskih luka, iskrcajnih mjesta i zakloništa gdje se može postići značajno financiranje od strane EFF s ciljem poboljšanja postojeće infrastrukture ili nuđenja novih usluga. Za potrebe korištenja ovog fonda potrebno je na razini MPRRR donesti nacionalni plan/program razvoja ribarstva kao i izraditi operativni plan koji uključuje pojedinačne projekte jer su za izradu plana potrebne financijske projekcije.

Ostali izvori financiranja mogu doći od Europskog fonda za regionalni razvoj, projekata prekogranične suradnje, kao i planiranih proračunskih sredstava te zajmova financijskih institucija.

Standardizacija iskrcajnih uvjeta pri stavljanju proizvedene ribe u promet ima prvenstveno higijensku i sanitarnu komponentu, a onda i komponentu administrativne efikasnosti u evidentiranju iskrcane ribe kontrole i nadzora. U standarde za obavljanje iskrcaja ulaze i elementi zaštite i sigurnosti na radu kao i standardi zaštite okoliša.

Stoga je potrebno ribarske sadržaje u smislu iskrcaja i privezišta planirati gdje god je to moguće odvojeno od svih mogućih križanja s drugim korisnicima luke.

Osnovne EU uredbe koje idu u tom pravcu su preuzet „higijenski paket“ EU (odnosno EU regulative 882/2004, 852/2004, 853/2004 i 854/2004) kroz pored ostalih donesen Pravilnik o higijeni hrane i pravilnik o higijeni hrane životinjskog porijekla (NN 99/07), mjere kontrole i nadzora regulirane osnovnom uredbom 2847/93, (EC), te sukladno mjerama iz Nacrta vijeća za Mediteran od 09.10.2003 EC koji govori o određenišim lukama te posljednje u nizu 1005/2008 (EC) koji idu u prilog tezi da ribarstvo mora imati sadržajne ribarske luke ili stalno definirana mjesta u okviru luka otvorenih za javni promet jer u suprotnom sav promet ribom može biti doveden u pitanje.

## VII. Zaključci

### VII.1. Veličina ribarskog sektora Istarske županije

U izradi ove studije po prvi put koristili su se podatci informacijskog sustava Uprave ribarstva koji dimenziju ribarstva u Istarskoj županiji pokazuje u sasvim novom svjetlu i njenom realnom opsegu. Za pravilno dimenzioniranje infrastrukture potrebno je poznavati iskrcajne količine u svakoj luci koja ima doticaja s ribarstvom, kao i poznavati veličine brodova koji luke koriste stalno i povremeno.

1. Potvrđen je značaj migracija ribolovne flote od strane Istarskih ribara koji koriste iskrcajna mjesta i luke u ostalom dijelu Jadrana kao i značaj migratorne flote iz ostalih županija koji koriste istarska iskrcajna mjesta.
2. Istarska ribolovna flota broji 942 plovila što predstavlja najbrojniju flotu s udjelom od 24,88 %, no uglavnom su to manja plovila.
3. Iskrcaj istarskih ribara u Istarskoj županiji u 2008. godine iznosio je oko 5 900 tona, dok je ukupan iskrcaj Istarskih ribara u RH iznosio oko 6 615 tona.
4. Iskrcaj ribarskih plovila iz ostalih županija u istarskim iskrcajnim lukama u 2008 godini iznosio je oko 5 700 tona i to najvećim dijelom od strane ribarskih plovila iz Primorsko goranske županije.
5. Ukupan iskrcaj u Istarskoj županiji u 2008 godini iznosio je oko 11 600 tona što čini oko 25% u odnosu na ukupan iskrcaj u RH.
6. Najveći iskrcaji vezani su uz malu plavu ribu i migratorna flota najviše koristi luku u Puli, u Rovinju, u Plominu, u Vrsaru i dijelom u Ližnjanu.
7. Najveći problemi se javljaju kod iskrcaja i priveza migratorne flote zbog kroničnog nedostatka prostora dok su ostale stacionarne ribarice razmještene u okvirima svoji tradicionalnih privezišta no ovisno o pojedinoj luci s velikim disperzijama

### VII.2. Usklađivanje formalno pravnih okvira s zahtjevima EU

1. Usklađivanje pravnih okvira započelo je s definiranjem nužnih sadržaja u prostoru i zahtjevom za definiciju stvarne dimenzije ribolovnog sektora u Istarskoj županiji .
2. Županija je preuzela aktivnu ulogu u definiciji ribarskih sadržaja i izrade podloge za izgradnju ribarskih luka kao i korištenja luka u okvirima luka otvorenih za javni promet
3. Većina gradova i općina u svoje prostorne planove ugradila je potrebnu ribarsku infrastrukturu. Kod Poreča kapacitet bi trebao podrazumijevati i definiranje dodatnog akvatorija osim Sv. Marine predviđene kao ribarske luke. U prostornom planu za Rabac ne spominje se izrijekom ribarstvo no ono tradicionalno treba naći mjesto u izgradnji nove luke otvorene za javni promet. S obzirom na prikazane kapacitete u pojedinim općinama i gradovima potrebno je vršiti izmjene i dopune prostornog plana



4. Zamjetna je nedovoljna određenost stalne ribarske obalne infrastrukture i uslijed toga nemogućnost planiranja nadogradnje što će se morati pokušati izbjeći.
5. Lučke uprave organizacijski čine ogromne napore da operativnost iskrcaja ne bi bila narušena
6. U primjeni zakonodavstva ribarske luke i iskrcajna mjesta su od strateškog značaja za RH i Istarsku županiju
7. Postoji horizontalna i vertikalna povezanost strateških dokumenata RH i dokumenata Istarske županije kao što je slučaj i s izradom ovog programa što je vrlo bitno kod korištenja fondova EU

### **VII.3. Lučka infrastruktura i tržišna nadogradnja**

1. U rješavanju problema iskrcaja ribe, izbor ribarske luke ima prednost nad izborom dijela luke otvorene za javni promet jer se tako istovremeno rješavaju drugi nužni lučki sadržaji bez kojih je ribarstvo nezamislivo. Tu se prvenstveno misli na opskrbu, privez i tekuće održavanje plovila i alata te moguću izgradnju veletržnice u okviru ribarske luke. Kako je već spomenuto uredba za Mediteran određuje da se iskrcaj i prva prodaja za pojedine vrste ulova (plovila i alata) može obavljati samo u za to predviđenim ribarskim lukama I da su države članice dužne dostaviti popis takvih luka - određene luke (designated port).
2. Duljina obale koja je potrebna za iskrcaj ribe ovisi o dimenzioniranju obalnih sadržaja za obavljanje iskrcaja ribe. Što je veća zaobalna površina i što je bolja opremljenost za obavljanje iskrcaja, potrebna je manja duljina operativne obale.
3. Da bi se osigurao nesmetan iskrcaj ribe sukladno standardima EU potrebno je iz opisa flote po pojedinim lukama definirati i potrebne duljine iskrcajne obale kao i duljine privezišne obale
4. Kod srednjih kategorija luka u smislu količine iskrcaja potrebno je definirati prostor za primjenu minimalnih higijensko sanitarnih normi koji se odnose na opskrbu ledom, prihvataj ambalaže, predprostor s vagom, sanitarni čvor, rasvjeta, komora za konfiskat, eventualno rashladnu komoru.

### **VII.4. Mjesto prve prodaje**

1. Prvo prodajno mjesto može biti proizvođačka veletržnica, aukcijski centar ili drugi objekt na kopnu koji zadovoljavaju potrebne kriterije za obavljanje prometa ribom. Isto tako prvo prodajno mjesto može biti i brod koji je registriran za prvu prodaju.
2. Prva prodajna mjesta mogu biti sadašnji objekti registrirani kod UV, i koji zadovoljavaju potrebne higijensko sanitarne uvjete kao i mogućnosti primjene tržišnih standarda.
3. Prvo prodajno mjesto mora zadovoljiti osnovne higijenske uvjete.
4. Prvo prodajno mjesto mora biti organizacijski opremljeno za prikupljanje podataka i

obavještanje UR o obavljenoj prvoj prodaji.

5. Temeljni uvjet za uspostavu organiziranog tržišta ribom je stvaranje uvjeta za prvu prodaju gdje se sa strane proizvođača uključuju organizacije proizvođača.

6. Organizacije proizvođača postaju nositelji uspostave ravnopravnog odnosa proizvođač–trgovac.

7. Ribarske luke i iskrcajna mjesta imaju javni karakter te je potrebno definirati model upravljanja u kojem mogu imati udjele: nadležno ministarstvo, regionalna samouprava, lokalna samouprava, organizirani ribari, ali i prerađivači i trgovci ribom., kao i lučke uprave. U tom kontekstu je najvažnije definirati prava i obveze i međusobni odnos između lokalne samouprave i organiziranih ribara koji su glavni nosioci takvih sadržaja u EU.

### **VII.5. Proizvođačke organizacije**

1. Ribarske zadruge „Lanterna“-Pula i „Istra“-Poreč dobile su pilot status organizacija proizvođača u RH.

2. Obje zadruge broje preko 100 članova i vezane su za odvojena administrativna područja

3. Ribarska zadruga „Lanterna“ je trenutno jedina direktno izvozno orijentirana zadruga u RH i u vlasništvu posjeduje objekt za trženje ribom. Prerasla je trenutne kapacitete pa se ukazuje potreba osmišljenog pristupa za većim kapacitetima u sklopu buduće ribarske luke i eventualno veletržnice. U sklopu Phare 2005 ostvarila je preko EU strojeve za primarno procesuiranje riba i ostalih morskih organizama koje koristi. Ima vlastiti vozni park.

4. Ribarska zadruga „Istra“ u najmu ima funkcionalni prostor veletržnice i uskoro očekuje dobivanje izvoznog broja od strane Eu komisije te može započeti s izvozom. Kao koncesionar se javlja i u ribarskoj luci Sv Marina i Tarska uvala, kao što ima koncesiju za gospodarenje unutar Tarske vale. Pored toga posjeduje zemljište u proizvodnoj zoni Kaštelir-Labinci za izgradnju prerađivačkog pogona. U fazi je izrade projektne dokumentacije. Ima vlastiti vozni park.

5. Ribarska zadruga „Oštriga“ osnovana je kasnije nego prethodne dvije. Posjeduje zemljište u industrijskoj zoni grad Umaga te namjerava izgraditi sabirno-distributivni centar. Ima vlastiti vozni park.

6. Trenutno bi po broju članova i prometu ovisno o kriterijima raspodjele arhipelaga ribarske zadruge Lanterna i Istra mogle prerasti u kategoriju organizacija proizvođača

### **VII.5. Zahtjevi za iskrcajna mjesta**

1. Nakon svakog pristajanja ribarskog broda slijedi faza iskrcaja i daljnje prodaje ribe. Očuvanje kvalitete ulova i zdravstvene ispravnosti proizvoda u velikoj mjeri ovisi o brzini iskrcaja i opremljenosti iskrcajnog mjesta. Kako se lučki kapaciteti nisu adekvatno razvijali u tom smjeru odnosno nisu išli za definicijom stalnog iskrcajnog mjesta za ribare trenutna situacija u pojedinim slučajevima ne dozvoljava preveliko zadiranje u uzobalni prostor.

2. Za uspostavu sustava upravljanja obalnom infrastrukturom potrebno je definirati one karakteristike ribarske flote kojima se određuju, veličina potrebne obale, dinamika njenog korištenja i potrebna nadgradnja.

3. Brodice (do 12 metara) uglavnom gravitiraju luci priveza i tu iskrcavaju ulov. Brodovi imaju veću autonomiju, mogu boraviti više dana na moru i mogu ribariti i ploviti za lošijih vremenskih prilika. To im daje mogućnost ribolova na većim udaljenostima od matične luke, a kada je udaljenost prevelika iskrcaj obavljaju u najbližoj luci.

4. Kada je veći dio flote na okupu u jednom ribolovnom području, pogotovo se to odnosi na plivarice, dolazi do otežanog i produljenog iskrcavanja ribe. Takve prilike su generator pada kvalitete ribe, a to je u suprotnosti s odredbama zajedničke ribolovne politike. Za loših vremenskih prilika se ovi brodovi sklanjaju u lukama u zoni ribolova to je također jedan od uzroka povremene gužva u lukama.

5. Ljeti kada je održavanje ribe na palubi otežano i potreban je što brži iskrcaj ribe pojačan je i intenzitet i izletničkog brodarstva kao i nautičkog tranzita. Posljedica je kumulativno povećanje pritiska na kvalitetne i slobodne dijelove luke i još veći pad kvalitete ribe prije iskrcaja.

6. Ribarska flota može se podijeliti prema potrebi određivanja i upravljanja obalom za potrebe iskrcaja ribe na migratornu i lokalnu ribarsku flotu. Migratorna flota obuhvaća brodove koji love po cijelom Jadranu te im je potrebno osigurati dovoljnu infrastrukturu u svim primorskim županijama. Lokalna flota obuhvaća brodove i brodice koji koriste matičnu luku za privez i za iskrcaj ribe.

7. Uvažavajući zatečeno stanje lučke infrastrukture, ali i ne zanemarujući razvojne mogućnosti kao i potrebe razvoja infrastrukture sukladno EU pravilima moguća je slijedeća kategorizacije luka prema pripadajućim sadržajima u okviru luka otvornih za javni promet:

#### I Kategorija

Luke koje imaju osiguranu najnižu odnosno najpotrebniju podgradnju

- lučice s iskrcajnim mjestom na mjestu priveza
- luke s iskrcajnim mjestom u lučkom području

#### II Kategorija

Luke s podgradnjom i nadgradnjom za obavljanje prve prodaje ili higijenski prihvat ribe

- luke s iskrcajnim mjestom i sabirno distributivnim centrom
- luke s iskrcajnim mjestom i opremom za prihvat ribe

Druga kategorija vezana je za luke koje uz lučku podgradnju uključuju i moguću nadgradnju u smislu zadovoljavanja osnovnih higijensko sanitarnih uvjeta, ali i mogućnošću izgradnje sabirno distributivnog centra. Ova se kategorija određuje na temelju kapaciteta stacionarne i migratorne flote, ali i stupnjem organiziranosti ribara i njihove inicijative u smislu mogućeg

preuzimanja upravljačkih prava nad ribarskom nadogradnjom. I ovoj kategoriji potrebno je pribrojiti definiciju privezišta.

### III Kategorija - ribarske luke

Treća kategorija vezana je sustav ribarske luke, a uključuje iskrcajno mjesto, privezište, mjesto prve prodaje, servisnu zonu, škver i sve ostale sadržaje vezane uz ribarsku luku. Dio nadogradnje u smislu škvera, opskrbe gorivom može se planirati i odvojeno.

Temeljem zahtjeva EU u svezi primjene standarda, naprijed spomenutih tržišnih mogućnosti i minimalnih higijensko sanitarnih uvjeta koje mora zadovoljiti iskrcajno mjesto s obzirom na zatečeno stanje ribarske infrastrukture, količinu iskrcaja, kao i dostupnost prostora predlažu se sljedeće kategorije iskrcajnih mjesta u Istarskoj županiji.

Tablica 35. Prijedlog kategorizacije iskrcajnih mjesta

| Razina   | Mala- I kategorija | Srednja -II kategorija | Velika –III kategorija |
|--|--------------------|------------------------|------------------------|
| Iskrcajna obala  | +                  | +                      | +                      |
| Pristup transportnih vozila                                  | +                  | +                      | +                      |
| Parkirna mjesta za vozila                                    | +                  | +                      | +                      |
| Ograđen prostor  |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Prihvatno skladište / vaga                                   |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Sanitarni čvor   |                    | +                      | +                      |
| Pitka voda   |                    | +                      | +                      |
| El. energija   |                    | +                      | +                      |
| Rasvjeta   |                    | +                      | +                      |
| Ledomat / komora za led                                      |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Transporteri   |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Spremnici i palete za led                                    |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Zbrinjavanje otpadne vode                                    |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Spremnik za animalni otpad                                   |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Komore za zamrzavanje i skladištenje                         |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Prostor za ambalažu  |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Prostorije za službenu administraciju                        |                    | +/- poželjno           | +                      |
| Remont broda   |                    |                        | +/- poželjno           |
| Benzinska crpka  |                    |                        | +/- poželjno           |
| Betonirane površine kod iskrcajnih i manipulativnih površina |                    | +                      | +                      |
| Manipulativne površine                                       |                    | +                      | +                      |

8. Za izgradnju pojedinih sadržaja moguće je definirati tipske objekte koji će zadovoljavati funkciju i biti u pozitivnom srazu s okolišom.

9. Provedba kategorizacije u svakoj pojedinoj luci određuje se na temelju kapaciteta stacionarne flote, prisutnošću migratorne flote u pojedinim dijelovima godine, kao i količinom iskrcaja. Kategorizacija vezana uz iskrcajno mjesto dijelom se mora proširiti i na definiciju privezišta ribarskih brodova opet sukladno kapacitetima.

10. S obzirom na tradicionalnost ribolova u malim obalnim zajednicama i nazočnost u lučicama predložena je prva kategorija koja uključuje iskrcaj na mjestu priveza kao i iskrcajno mjesto u lučkom području većih luka gdje se ne planira mjesto prve prodaje, a iskrcaj se vrši

sukladno sanitarno higijenskim propisima dijelom vezano i za migratornu flotu. Ova kategorija može biti svrstana u administrativno područje najbliže luke razvrstane u kategoriju dva ili tri. Na taj način osigurava se mehanizam kontrole iskrcaja kao i poštovanje minimalni sanitarno higijenski uvjeti pogotovo ako se u nju uključe i dijelovi nadgradnje u smislu prihvatno logističkih sadržaja (opskrba ledom, smještaj ambalaže, vaganje i dr- mjesta za prihvat).

11. Za potrebe kontrole iskrcaja, statistike i monitoringa predlaže se definicija administrativnih luka koje pod sobom vode promet iz okolnih luka

Tablica 36. Popis iskrcajnih mjesta u Istarskoj županiji i prijedlog kategorizacije

| Razina                    | Mala- I kategorija | Srednja -II kategorija | Velika –III kategorija |
|---------------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Iznad 15 metara</b>    |                    |                        |                        |
| Rovinj- Gat Mirna         |                    |                        | +                      |
| Rabac                     | +                  |                        |                        |
| Plomin                    |                    |                        | +                      |
| Poreč                     |                    | +                      |                        |
| Vrsar                     |                    | +                      |                        |
| Santa Marina              |                    |                        | +                      |
| Pula-korijen gata Rijeka  | +                  |                        |                        |
| Pula-luka Žunac-Zonchi    |                    |                        | +                      |
| Pula-obala Uljanika       | +                  |                        |                        |
| Pula-gat Čađavica         | +                  |                        |                        |
| Ližnjan-Kuje              |                    | +                      |                        |
| Banjole-Monte Cope        |                    | +                      |                        |
| Umag                      |                    | +                      |                        |
| Novigrad-Porporela        |                    | +                      |                        |
| Savudrija                 |                    | +                      |                        |
| Karigador                 | +                  |                        |                        |
| Novigrad-Antenal          |                    |                        | <b>+nova</b>           |
| <b>Ispod 15 metara</b>    |                    |                        |                        |
| Rovinj-komunalni dio luke | +                  |                        |                        |
| Trget                     | +                  |                        |                        |
| Funtana                   | +                  |                        |                        |
| Tarska uvala              | +                  |                        |                        |
| Pula-Bunarina             | +                  |                        |                        |
| Pula-Puntižela            | +                  |                        |                        |
| Pula -Ribarska koliba     | +                  |                        |                        |
| Peroj Portić              | +                  |                        |                        |
| Medulin                   |                    | +                      |                        |
| Fažana                    |                    | +                      |                        |
| Krnica                    |                    | +                      |                        |

Napomena: Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru. (N.N.64/09, 66/09)

Druga ili srednja kategorija je podijeljena u dvije razine. Svakako da bi trebala pružiti minimalne higijensko-sanitarne uvjete.

Popis iskrcajnih mjesta čine mjesta u kojima je zabilježena iskrcaj te nisu uključena sva mjesta iskrcaja. U odluku o iskrcajnim mjestima u kategoriju ispod 15 metara potrebno je uvrstiti iskrcajna mjesta **Tunarica, Lovrečica, Budava, Runke i Raša** koja pripadaju pod malu-I kategoriju

Tradicionalna mjesta iskrcaja neće predstavljati problem s nekoliko brodica u primjeni EU legislative. Pri tome potrebno je izgraditi nove sadržaje i ustvrditi razmjешtanju flote. Stoga je prijedlog usmjeren na prepoznavanje luka koje mogu biti u drugoj ili trećoj kategoriji, dok se ostale smatraju statistički zanemarive.

12. S obzirom na rasterećenja koja su potrebna za migratornu flotu prioritet je izgradnja sustavne ribarske luke u Puli s izgradnjom svih sadržaja koji bi povukli veći dio flote, te izgradnja luke u Santa Marini i Rovinju - sjeverna luka. Prve dvije luke su vezane i za funkcioniranje dviju najjačih zadruga u Puli i Poreču te se njihovom izgradnjom ide u pravcu jačanja njihova kapaciteta, dok je luka u Rovinju vezana za značajnu organizaciju prostora i rasterećenje. Svakako da ne treba niti zanemariti ostalu izgradnju i sanaciju kod ostalih luka u smislu ribarskih sadržaja jer će se paralelnim pristupom poboljšavati uvjeti za razvoj ribarskog sektora. Izlov i proizvodnja školjaka u Istarskoj županiji može narasti značajno u narednom periodu, poglavito s otvaranjem mogućnosti izvoza na tržište EU. Kategorije koje nedostaju u smislu logistike su depuracijski centri koji nisu planirani niti na jednoj razini plana (županije, općine). Ovu kategoriju potrebno je implementirati okvire plana istarske županije ili tretirati kao gospodarsku djelatnost u direktnoj ovisnosti o marikulturi-uzgoju školjkaša. Kako iz plana višeg reda postoji obveza osiguranja potrebne infrastrukturne logistike za sva područja gdje se odvija marikultura, kroz prostorne planove općina na čijem se teritoriju nalaze uzgajališta školjki potrebno je definirati dostatan uzobalni prostor za izgradnju mogućeg depuracijskog i centra za pakiranje i otpremu školjkaša kao i pratećih manipulativnih površina. Taj dio obale za potrebe marikulture definiran je precizno samo u Medulinu, dok ga je potrebno odrediti u Raši, Kanegri, Vabrigi (dio ribarske luke), Budavi, Limskom kanalu i Raši. U smislu definicije korištenja prostora i upravljanja preporuča se isključivo koncesija ili najam, a ona može biti dana trenutnim proizvođačima i školjkarima ili ostalim zainteresiranim poduzetnicima ukoliko za isto pokažu namjeru u svojim poslovnim planovima. Taj dio infrastrukture može se financirati iz dostupnih fondova, a on trajno mora biti određen samo za logističke potrebe obavljanja uzgoja ili ulova.

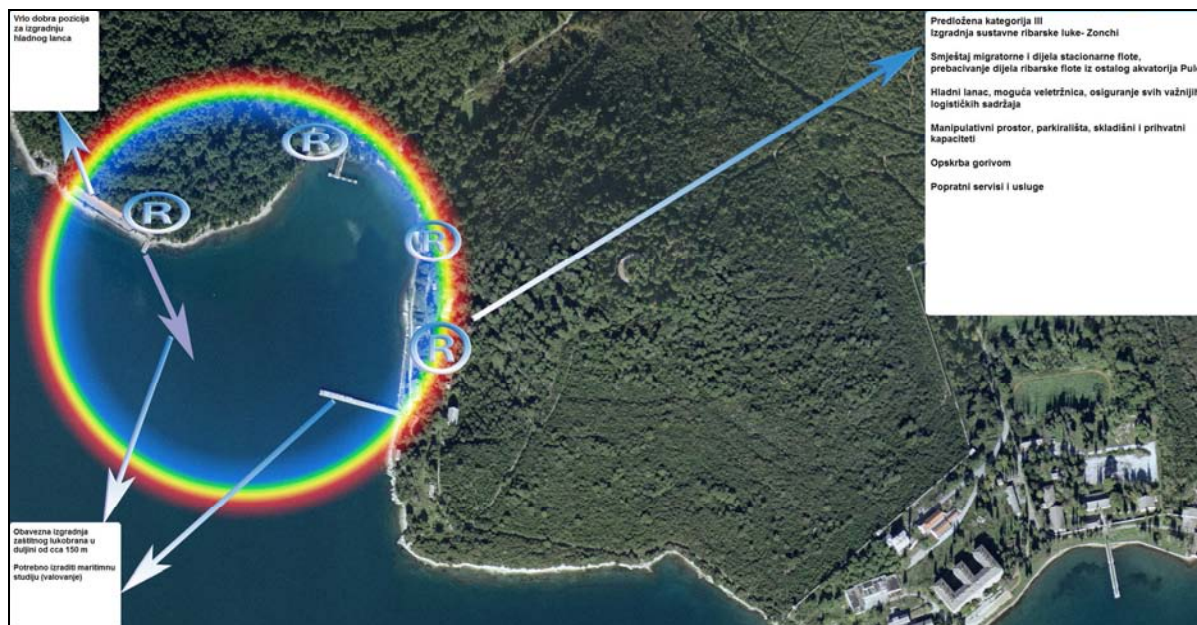
Standardizacija iskrcajnih uvjeta pri stavljanju proizvedene ribe u promet ima prvenstveno higijensku i sanitarnu komponentu, a zatim i komponentu administrativne efikasnosti u evidentiranju iskrcaje ribe, kontrole i nadzora. U standarde za obavljanje iskrcaja ulaze i elementi zaštite i sigurnosti na radu kao i standardi zaštite okoliša.

Pri tome potrebno je preuzeti osnovne EU uredbe koje se odnose na „higijenski paket“ (EU regulative 882/2004, 852/2004, 853/2004 i 854/2004) odnosno Pravilnik o higijeni hrane i pravilnik o higijeni hrane životinjskog porijekla (NN 99/07), mjere kontrole i nadzora regulirane osnovnom uredbom 2847/93 (EC) sukladno mjerama iz Nacrta vijeća za Mediteran od 09.10.2003 EC koji govori o odredišnim lukama te odluci 1005/2008 (EC). koji određuju da ribarstvo mora imati sadržajne ribarske luke ili stalno definirana mjesta u okviru luka otvorenih za javni promet jer u suprotnom se promet ribom dovedu u pitanje.

## VIII. Grafički dio

## VIII.1. Popis iskrajnih mjesta s prijedlozima kategorizacije i mogućih rješenja

## Iskrajno mjesto – Pula

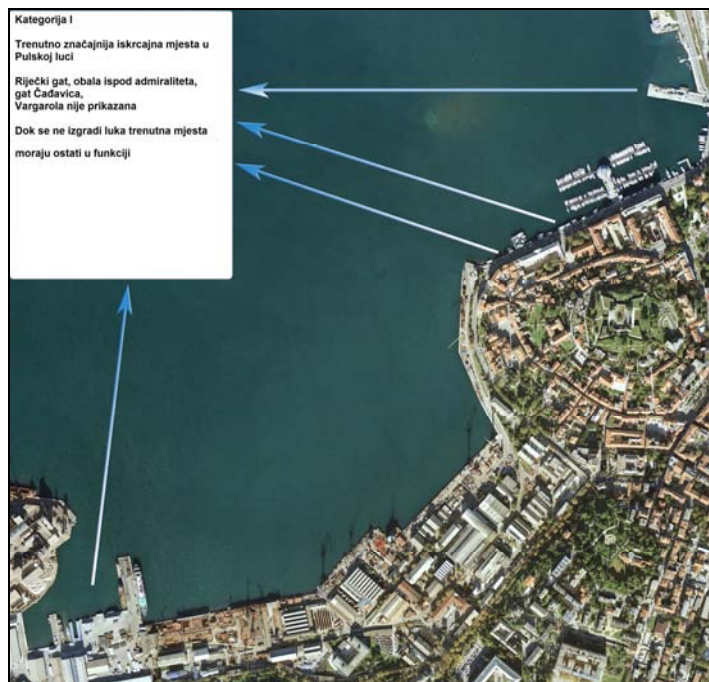
**Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 183          | 102                 | 35         | 46     | 2.472.346,92  |
| 2009. g. | 175          | 97                  | 33         | 45     | 4.379.379,54  |

Napomena: Ukupno plovila 212 (2009)

|          | Srdela       | Inćun      | Miješana sitna plava riba | Muzgavac  | Količina u kg |
|----------|--------------|------------|---------------------------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 1.879.036,78 | 114.782,00 | 208.580,00                | 41.618,71 | 2.472.346,92  |
| 2009. g. | 3.751.398,70 | 174.531,00 | 112.386,80                | 83.919,81 | 4.379.379,54  |

**Iskrcajno mjesto – Pula / trenutni smještaj ribarskih plovila 1.**



**Iskrcajno mjesto – Pula / trenutni smještaj ribarskih plovila 2.**



Napomena: Podaci se vode pod Pulu-ukupno

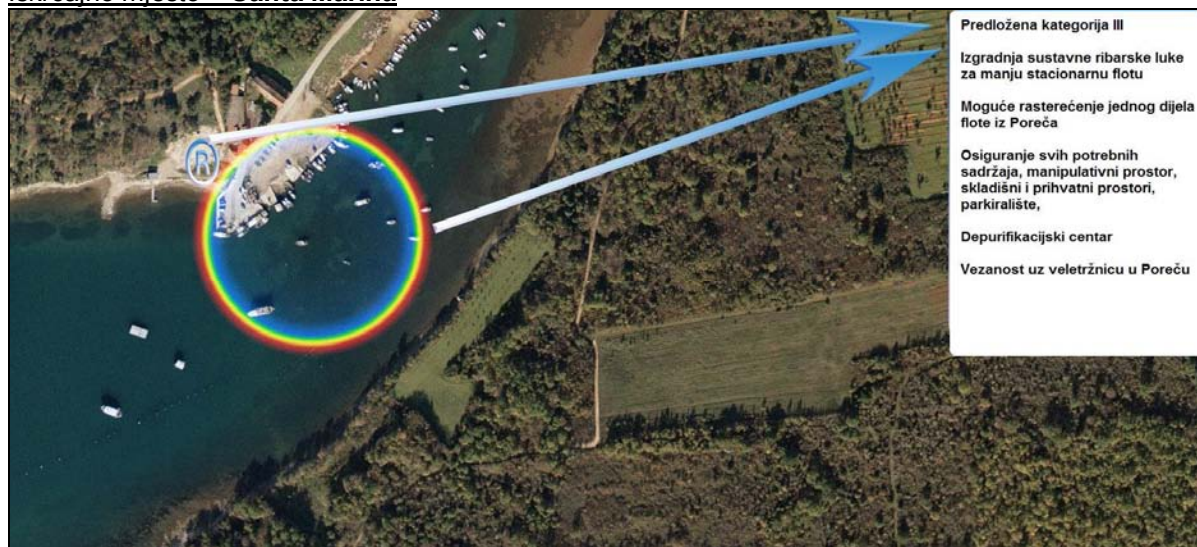


**Iskrcajno mjesto – Rovinj****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 86           | 42                  | 13         | 31     | 3.521.491,77  |
| 2009. g. | 65           | 37                  | 13         | 15     | 2.145.797,88  |

Napomena: Ukupno plovila 83 (2009)

|          | Srdela       | Inćun      | Miješana sitna plava riba | spužve    | Količina u kg |
|----------|--------------|------------|---------------------------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 3.247.916,05 | 107.777,00 | 61.964,40                 | 22.714,00 | 3.521.491,77  |
| 2009. g. | 1.965.533,81 | 73.643,50  | 2.174,80                  | 31.009,00 | 2.145.797,88  |

**Iskrcajno mjesto – Santa Marina**

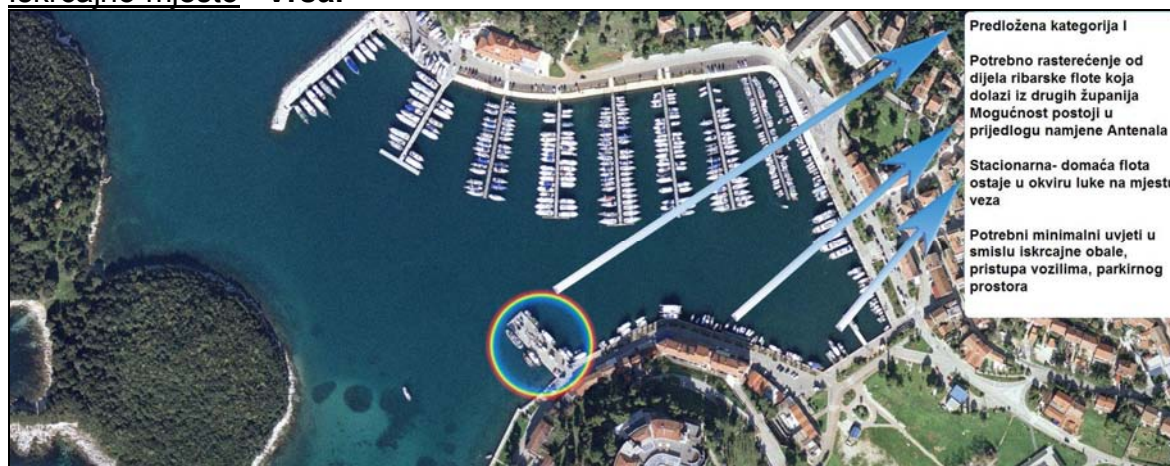
Napomena: **Predvidjeti** izgradnju depurifikacijskog centra za školjkaše

**Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 17           | 10                  | 7          | 71.205,65     |
| 2009. g. | 11           | 7                   | 4          | 72.458,75     |

Napomena: Ukupno plovila 17 (2009)

|          | Muzgavac  | Ostala bijela riba | Srdela   | Listovi  | Količina u kg |
|----------|-----------|--------------------|----------|----------|---------------|
| 2008. g. | 40.526,20 | 17.370,75          | 0        | 3.690,30 | 71.205,65     |
| 2009. g. | 33.629,30 | 5.181,10           | 7.125,00 | 8.062,00 | 72.458,75     |

**Iskrcajno mjesto –Vrsar****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 50           | 27                  | 16         | 7      | 1.295.322,66  |
| 2009. g. | 47           | 22                  | 15         | 10     | 904.548,07    |

Napomena: Ukupno plovila 59 (2009)

|          | Srdela       | Inćun     | Muzgavac  | Ostala bijela riba | Količina u kg |
|----------|--------------|-----------|-----------|--------------------|---------------|
| 2008. g. | 1.151.815,00 | 51.494,00 | 32.728,60 | 18.735,56          | 1.295.322,66  |
| 2009. g. | 751.566,00   | 43.162,10 | 38.020,66 | 12.831,80          | 904.548,07    |

**Iskrcajno mjesto – Plomin****Iskrcajno mjesto – Plomin****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 40           | 7                   | 6          | 27     | 2.367.361,10  |
| 2009. g. | 28           | 4                   | 6          | 18     | 1.156.282,65  |

Napomena: Ukupno plovila 32 (2009.)

|          | Srdela       | Inčun      | Miješana sitna plava riba | šarun     | Količina u kg |
|----------|--------------|------------|---------------------------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 1.241.144,00 | 957.394,00 | 43.398,70                 | 41.908,50 | 2.367.361,10  |
| 2009. g. | 609.061,00   | 439.869,50 | 30.910,40                 | 8.548,00  | 1.156.282,65  |

**Iskrcajno mjesto – Plomin Luka****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 18           | 4                   | 5          | 9      | 237.178,10    |
| 2009. g. | 23           | 6                   | 8          | 9      | 253.861,14    |

Napomena: Ukupno plovila 28 (2009.)

|          | Srdela     | Inčun     | Miješana sitna plava riba | Ostala bijela riba | Količina u kg |
|----------|------------|-----------|---------------------------|--------------------|---------------|
| 2008. g. | 156.644,20 | 39.333,00 | 32.242,00                 | 4.135,70           | 237.178,10    |
| 2009. g. | 157.012,40 | 54.301,00 | 3.697,00                  | 4.475,50           | 253.861,14    |

**Iskrcajno mjesto – Novigrad-Mandrač**

Predložena kategorija II  
Iskrcaj na vezu  
Minimalno  
higijensko-sanitarni uvjeti  
(pitka voda, el. energija-  
rasvjeta, ledomat, komora  
za led, skladište  
ambalaže, prihvatni  
prostor, vaga, sanitarni  
čvor)

Manipulativni prostor,  
parkiralište, nema  
mogućnosti ograđivanja  
R-Potencijalne zone za  
izgradnju sadržaja

**Iskrcajno mjesto – Novigrad****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 41           | 24                  | 17         | 242131,13     |
| 2009. g. | 50           | 28                  | 22         | 226.095,96    |

Napomena: Ukupno plovila 52 (2009.)

|          | Muzgavac   | Ostala bijela riba | Srdela    | Listovi   | Količina u kg |
|----------|------------|--------------------|-----------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 106.227,15 | 75.545,88          | 25.905,30 | 10.448,25 | 242.131,13    |
| 2009. g. | 106.836,95 | 21.732,46          | 1.925,00  | 33.364,15 | 226.095,96    |

**Iskrcajno mjesto – Novigrad-Mul**

Predložena  
kategorija I

Iskrcajna obala,  
pristup iskrcaju,  
parkiralište,  
rasvjeta

!

**Iskrcajno mjesto – Umag****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 62           | 43                  | 19         | 154.663,55    |
| 2009. g. | 56           | 41                  | 15         | 170.112,19    |

Napomena: Ukupno plovila 75 (2009.)

|          | Ostala bijela riba | Muzgavac  | Listovi   | Količina u kg |
|----------|--------------------|-----------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 83.562,55          | 42.576,95 | 11.175,15 | 154.663,55    |
| 2009. g. | 27.343,55          | 37.375,52 | 59.004,32 | 170.112,19    |

**Iskrcajno mjesto – Poreč****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 43           | 34                  | 8          | 1      | 126.864,00    |
| 2009. g. | 41           | 29                  | 10         | 2      | 157.236,66    |

Napomena: Ukupno plovila 49 (2009)

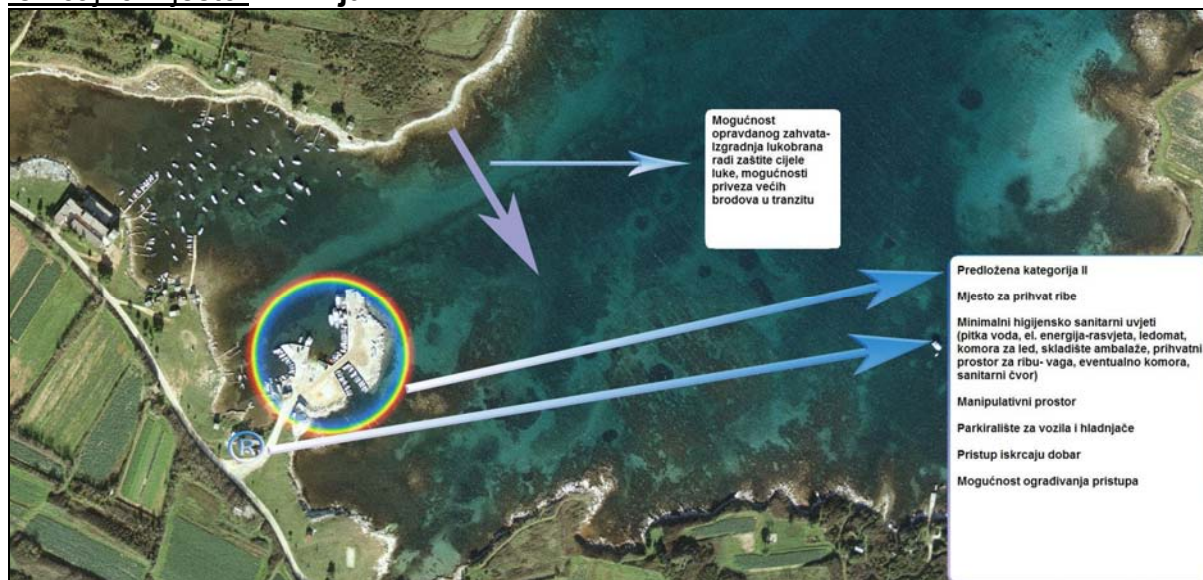
|          | Muzgavac  | Ostala bijela riba | kamenica  | Listovi   | cipli    | Količina u kg |
|----------|-----------|--------------------|-----------|-----------|----------|---------------|
| 2008. g. | 59.110,10 | 29.656,20          | 12.531,80 | 6.843,60  | 602,50   | 126.864,00    |
| 2009. g. | 72.406,45 | 11.323,90          | 1.023,40  | 13.622,00 | 9.876,09 | 157.236,66    |

**Iskrcajno mjesto – Funtana****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 9            | 7                   | 1          | 1      | 61.527,23     |
| 2009. g. | 9            | 7                   | 2          | 0      | 57.700,99     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-14

|          | Muzgavac  | Ostala bijela riba | Srdela   | Listovi   | Količina u kg |
|----------|-----------|--------------------|----------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 33.362,62 | 10.741,80          | 8.380,70 | 6.131,95  | 61.527,23     |
| 2009. g. | 30.906,59 | 3.156,10           | 166,00   | 16.552,60 | 57.700,99     |

**Iskrcajno mjesto – Ližnjan****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

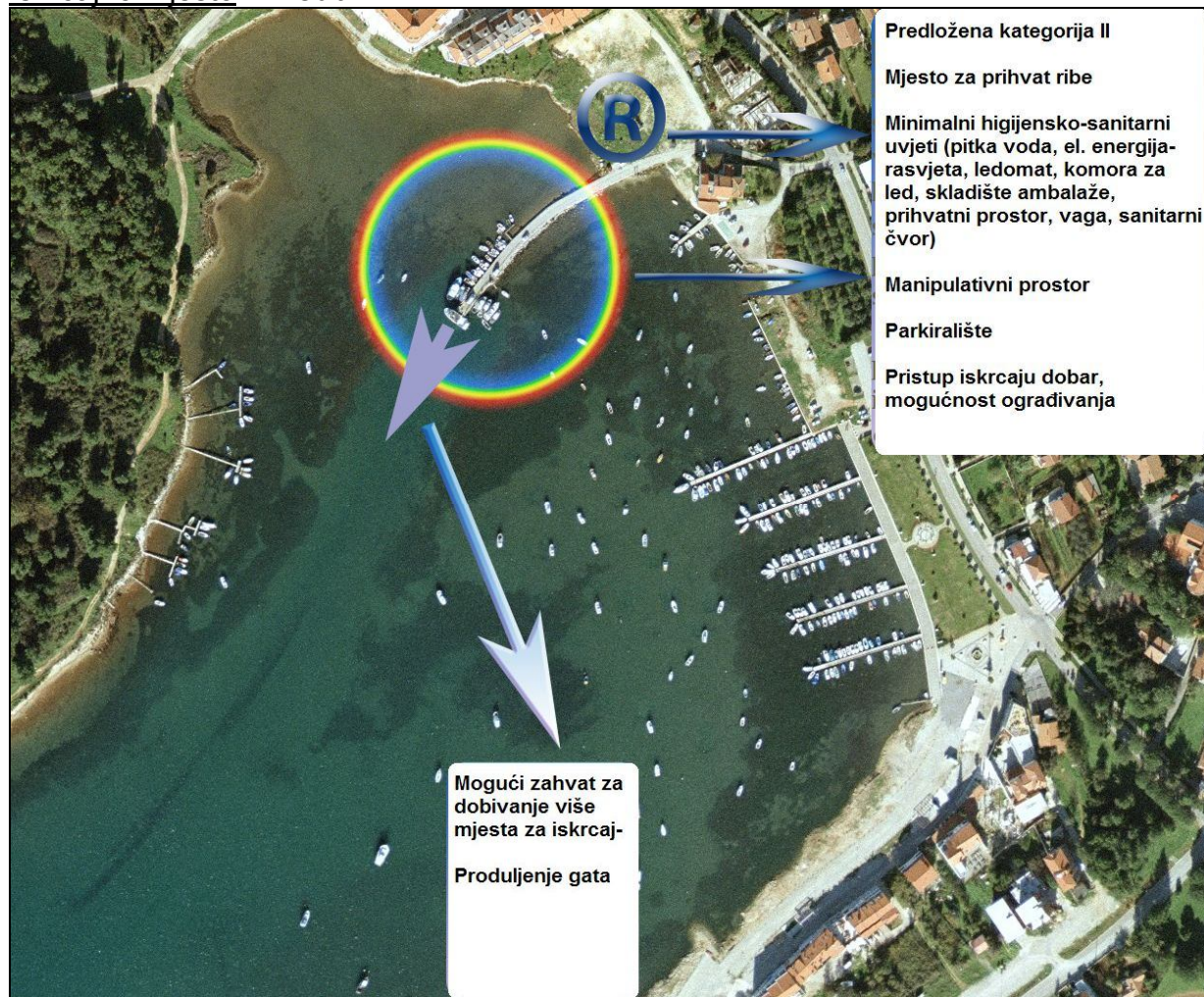
|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 0            | 0                   | 0          | 0      | 0             |
| 2009. g. | 17           | 6                   | 6          | 5      | 405.432,35    |

Napomena: Ukupno plovila 2009-25

| Vrste morskih organizama | Srdela     | Inćun     | Muzgavac | Gof      | Količina u kg |
|--------------------------|------------|-----------|----------|----------|---------------|
| 2008. g.                 | 0          | 0         | 0        | 0        | 0             |
| 2009. g.                 | 332.263,00 | 44.241,00 | 6.576,80 | 3.260,00 | 405.432,35    |

-dio podataka naveden pod Pulu i Rijeku

## Iskrcajno mjesto – Medulin

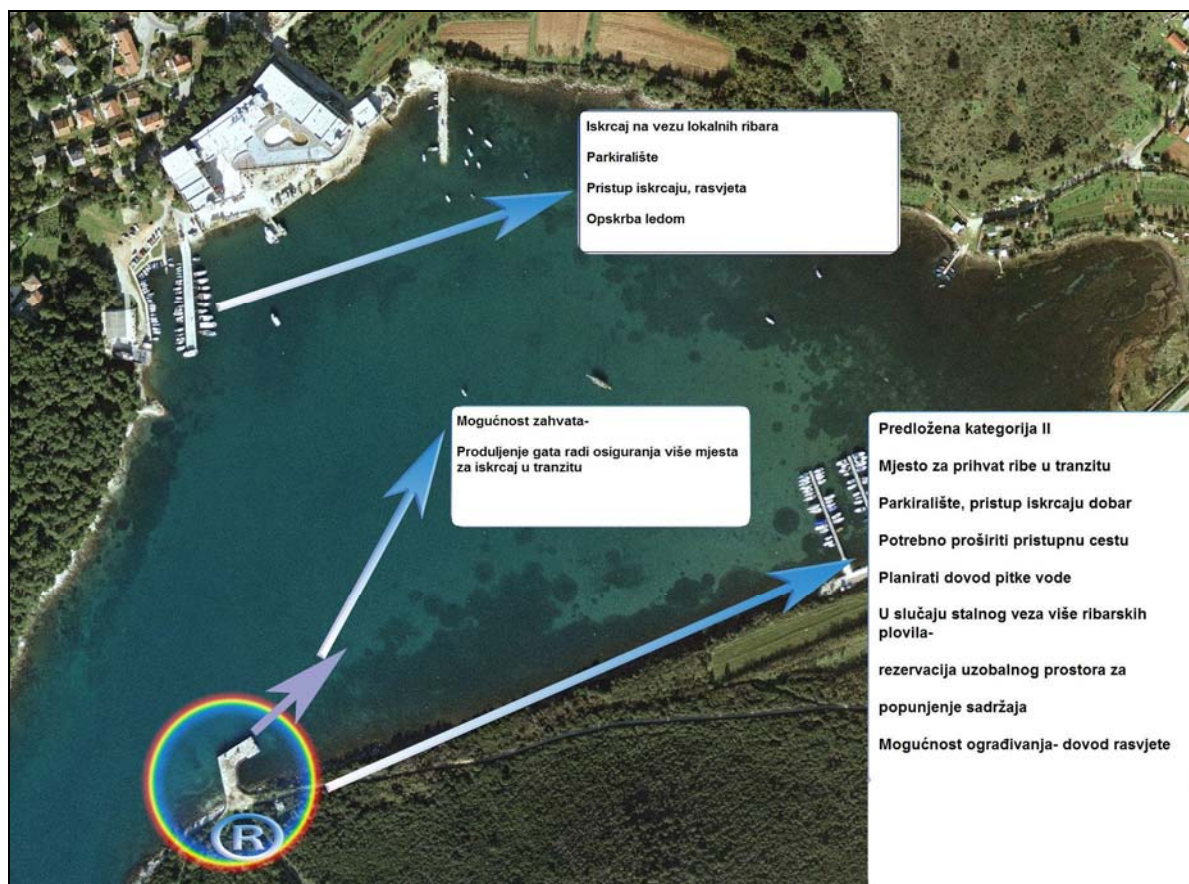


## Kapaciteti i najznačajnije vrste

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 72           | 51                  | 13         | 8      | 590.625,18    |
| 2009. g. | 71           | 54                  | 13         | 4      | 132.197,00    |

Napomena: Ukupno plovila 2009-76

| Vrste morskih organizama | Srdela     | Inćun      | Ostala bijela riba | Oslić    | Količina u kg |
|--------------------------|------------|------------|--------------------|----------|---------------|
| 2008. g.                 | 337.468,00 | 163.424,00 | 22.624,05          | 1.052,50 | 590.625,18    |
| 2009. g.                 | 61.665,00  | 12.300,00  | 4.165,6            | 5.382,20 | 132.197,00    |

**Iskrcajno mjesto - Banjole****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 31           | 15                  | 14         | 2      | 81.210,66     |
| 2009. g. | 47           | 21                  | 20         | 6      | 306.994,79    |

Napomena: Ukupno plovila 2009-52

| Vrste morskih organizama | Ostala bijela riba | Trlja blatarica | Muzgavac  | Srdela     | Količina u kg |
|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------|------------|---------------|
| 2008. g.                 | 21.945,74          | 21.902,68       | 13.160,50 | 9.052,50   | 81.210,66     |
| 2009. g.                 | 13.154,98          | 36.252,35       | 36.337,27 | 171.057,00 | 306.994,79    |



**Iskrcajno mjesto – Fažana****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 16           | 14                  | 2          | 58.217,25     |
| 2009. g. | 14           | 12                  | 2          | 83.202,40     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-15

|          | Srdela    | Muzgavac  | Listovi  | Ostala bijela riba | Inćun    | Količina u kg |
|----------|-----------|-----------|----------|--------------------|----------|---------------|
| 2008. g. | 26.394,00 | 9.278,50  | 7.532,40 | 7.126,25           | 705,00   | 58.217,25     |
| 2009. g. | 43.910,00 | 10.666,60 | 8.322,90 | 2.336,90           | 4.058,00 | 83.202,40     |

**Iskrcajno mjesto – Rabac****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 27           | 15                  | 1          | 11     | 123.749,60    |
| 2009. g. | 18           | 9                   | 3          | 6      | 43.828,80     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-24

|          | Srdela    | Inćun     | Miješana sitna plava riba | Ostala bijela riba | Količina u kg |
|----------|-----------|-----------|---------------------------|--------------------|---------------|
| 2008. g. | 66.433,00 | 38.722,00 | 8.075,00                  | 3.307,00           | 123.749,60    |
| 2009. g. | 23.087,00 | 15.793,00 | 0                         | 235,40             | 43.828,80     |

**Iskrcajno mjesto – Savudrija****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 12           | 9                   | 3          | 21.831,50     |
| 2009. g. | 5            | 4                   | 1          | 38.568,01     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-16

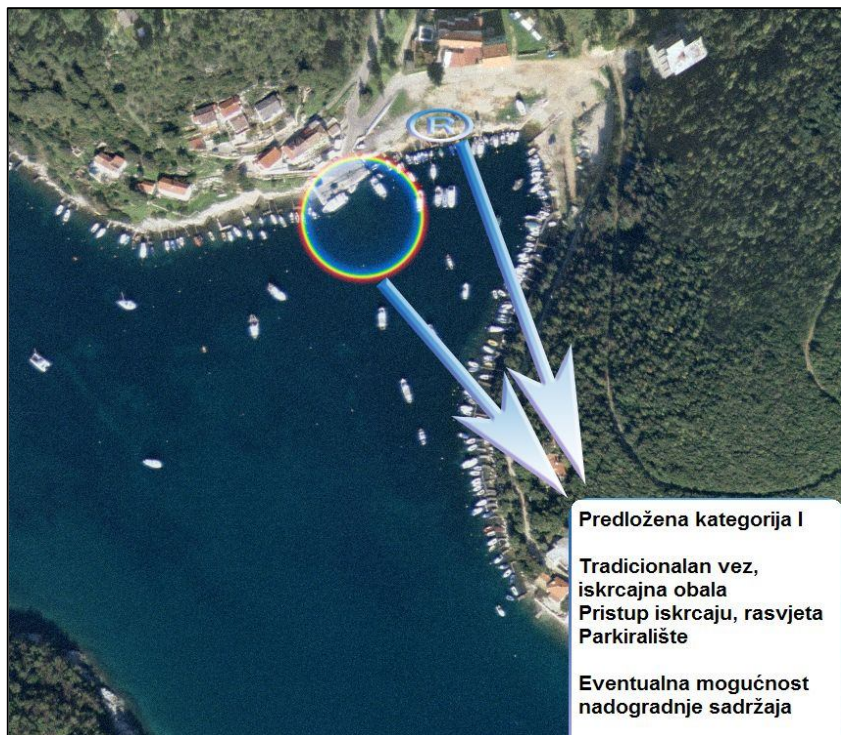
|          | Ostala bijela riba | Muzgavac  | Trlja blatarica | Listovi   | Količina u kg |
|----------|--------------------|-----------|-----------------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 9.712,10           | 7.145,20  | 2.911,30        | 1.190,40  | 21.831,50     |
| 2009. g. | 1.613,10           | 13.309,95 | 1.931,30        | 15.076,25 | 38.568,01     |

**Iskrcajno mjesto – Tar****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 10           | 6                   | 4          | 12.310,55     |
| 2009. g. | 5            | 3                   | 2          | 11.241,10     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-6

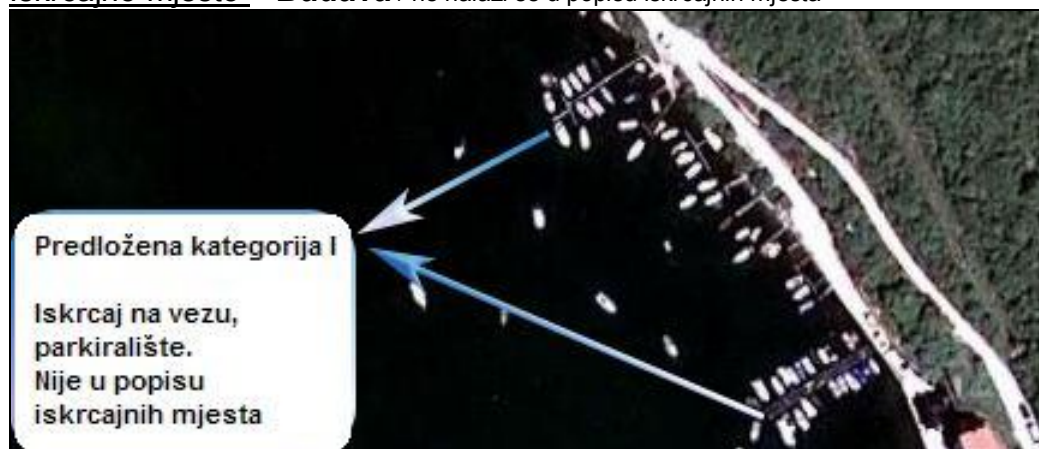
|          | Muzgavac | Ostala bijela riba | Trlja blatarica | Količina u kg |
|----------|----------|--------------------|-----------------|---------------|
| 2008. g. | 8.027,70 | 3.395,00           | 272,70          | 12.310,55     |
| 2009. g. | 6.746,70 | 1.171,70           | 900,10          | 11.241,10     |

**Iskrcajno mjesto – Krnica****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 26           | 18                  | 8          | 0      | 71.717,05     |
| 2009. g. | 27           | 18                  | 9          | 0      | 65.494,73     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-28

|          | Ostala bijela riba | Srdela    | Oslić     | Muzgavac  | Količina u kg |
|----------|--------------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 39.046,70          | 16.363,00 | 3.536,10  | 1.437,00  | 71.717,05     |
| 2009. g. | 9.732,31           | 308,00    | 16.527,90 | 14.362,20 | 65.494,73     |

**Iskrcajno mjesto – Budava** / ne nalazi se u popisu iskrcajnih mjesta

**Budava-** vojni dio nakon što eventualno Ministarstvo obrane ustupi objekt**Iskrcajno mjesto – Karigador****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 3            | 1                   | 2          | 16.292,45     |
| 2009. g. | 3            | 1                   | 2          | 47.783,28     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-4

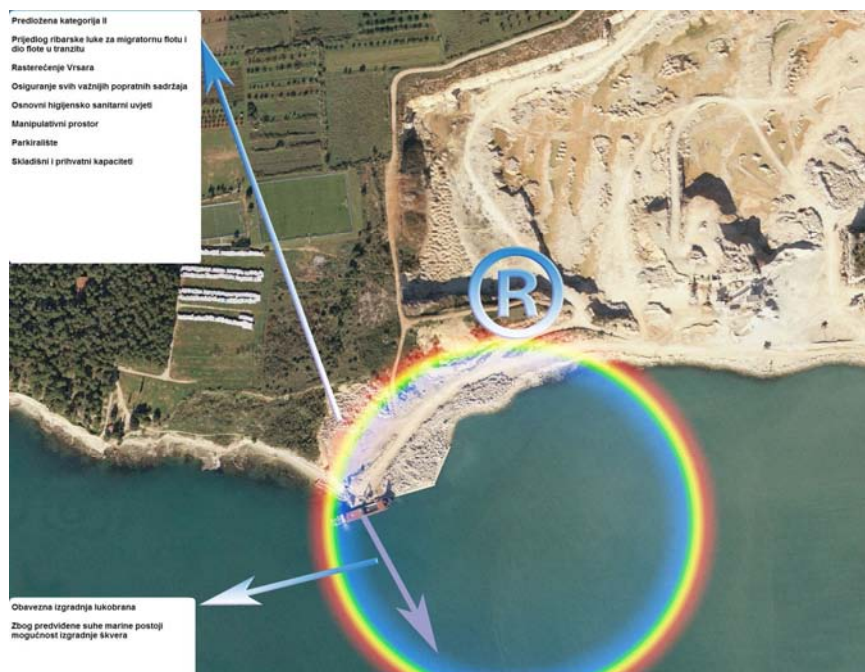
|          | Muzgavac  | Ostala bijela riba | Srdela    | Količina u kg |
|----------|-----------|--------------------|-----------|---------------|
| 2008. g. | 10.755,20 | 4.393,85           | 0         | 16.292,45     |
| 2009. g. | 17.654,45 | 3.403,70           | 16.058,00 | 47.783,28     |

**Iskrcajno mjesto- Lovrečica** / ne nalazi se na popisu iskrcajnih mjesta**Iskrcajno mjesto – Peroj****Kapaciteti i najznačajnije vrste**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 1            | 1                   | 0          | 21.828,80     |
| 2009. g. | 3            | 2                   | 1          | 29.583,18     |

Napomena: Ukupno plovila 2009-4

|          | Muzgavac  | Ostala bijela riba | Trlja blatarica | Količina u kg |
|----------|-----------|--------------------|-----------------|---------------|
| 2008. g. | 9.586,10  | 7.003,80           | 4.285,90        | 21.828,80     |
| 2009. g. | 15.252,00 | 2.378,10           | 4.968,48        | 29.583,18     |

**Iskrcajno mjesto – Antenal**

Pored navedenih iskrcajnih mjesta u popisu MPRR- Uprave ribarstva vode se i pojedina iskrcajna mjesta za koje nismo mogli pribaviti ortofoto snimke (Trget, Tunarica, Puntizela, Dajla i Runke).

**Iskrcajno mjesto – Premantura-pod Runke**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 0            | 0                   | 0          | 0             |
| 2009. g. | 1            | 1                   | 0          | 2.088,20      |

Napomena: Ukupno plovila 2009-3

|          | Muzgavac | Trlja blatarica | Ostala bijela riba | Količina u kg |
|----------|----------|-----------------|--------------------|---------------|
| 2008. g. | 0        | 0               | 0                  | 0             |
| 2009. g. | 1.019,70 | 650,35          | 118,35             | 2.088,20      |

**Iskrcajno mjesto – Runke**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|---------------|
| 2008. g. | 1            | 1                   | 0          | 507,50        |
| 2009. g. | 0            | 0                   | 0          | 0             |

|          | Sipa   | Listovi | Količina u kg |
|----------|--------|---------|---------------|
| 2008. g. | 367,00 | 133,50  | 507,50        |
| 2009. g. | 0      | 0       | 0             |

**Iskrcajno mjesto – Trget**

|          | Broj plovila | plovila < 12 metara | 12m – 18 m | > 18 m | Količina u kg |
|----------|--------------|---------------------|------------|--------|---------------|
| 2008. g. | 4            | 3                   | 1          | 0      | 2.661,70      |
| 2009. g. | 4            | 4                   | 0          | 0      | 1.991,90      |

Napomena: Ukupno plovila 2009-6

|          | Inćun  | Rakovica | Gof    | Listovi | Količina u kg |
|----------|--------|----------|--------|---------|---------------|
| 2008. g. | 540,00 | 432,20   | 0      | 239,20  | 2.661,70      |
| 2009. g. | 0      | 255,60   | 560,00 | 261,20  | 1.991,90      |