

VLERSIMI I ANIJEVE DHE MBROJTJA E MJEDISIT DETAR NË GJIRIN E VLORËS

Msc. SHKËLQIM SINANAJ

**Universiteti "Ismail Qemali", Vlorë, Shqipëri
Fakulteti i Shkencave Teknike
Departamenti Shkencave Detare**

Abstrakt

Derdhjet e naftës janë tipike në aktivitetin e anijeve, ose nëpërmjet shkarkimeve operative apo aksidentale, veçanërisht në rrugët e transportit detar të detyrueshme si ngushtica e Sazanit apo dhe Gjiri i Vlorës me portin e mallrave dhe të peshkimit. Për shkak të aktiviteteve të anijeve, dhe pranisë së ndotjeve detare, zhvillimi i ekosistemit në zonën e gjirit është ndër më të ultat në këtë rajon. Ekosistemi përgjatë bregdetit, sidomos në këndin veri-perëndimor, po kërcënohet nga erozioni i vazhdueshëm si pasojë e dendësisë së anijeve të peshkimit dhe anijet që transportojnë karburante. Përveç ndotjeve të naftës, aktivitetet e anijeve shkarkojnë lloje të tjera të mbeturinave të dëmshme të tilla si mbeturina detare, substanca të rrezikshme dhe të dëmshme që janë burimet e ndotjes detare. Me rritjen e trafikut të anijeve, regjimi aktual për mbrojtjen e mjedisit mund të mos jetë i mjaftueshëm për mbrojtjen e mjedisit detar të kësaj zone. Sa më shumë anijet përshkojnë gjirin dhe ngushticën, siguria dhe shqetësimet mjedisore do të bëhen më akute për shtetin tonë. Ky material shqyrton këtë situatë dhe propozon masat e mundshme ligjore për shtetet bregdetare për të rritur pushtetin e tyre rregullator dhe zbatues që janë të kufizuara nga aplikimi i Pjesës III të Konventës LOSC. Masat e propozuara ligjore sigurojnë një platformë për të forcuar pushtetin e tyre dhe për të siguruar që mjedisi detar i Gjirit të Vlorës mund të mbrohet nga ndotja e anijeve.

Fjalë Kyçe – Gjiri i Vlorës, transport detar, anije peshkimi, ambient detar, trafiku detar, derdhjet e naftës.

1. Hyrje

Ndotja e mjedisit detar nga anijet të të gjitha llojeve, duke përfshirë anijet e peshkimit, është i kontrolluar rreptësisht nga Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (i njohur si MARPOL). Mjedisi detar është një aspekt kritik, i rëndësishëm i menaxhimit të peshkimit e cila nuk është konsideruar në mënyrë adekuate në të kaluarën. Ajo ka treguar se luhatjet në mjedisin detar ndikojnë në suksesin e peshkimit, popullatat e peshkut dhe ekosistemet e tyre (FAO, 1994).

Mjedisi detar, i cili përfshin zonat detare dhe bregdetare mbështet habitatet produktive dhe mbrojtëse të tilla si rizofores, shkëmbinj nënujorë korale dhe dunat ranore. Mjedisi detar po përballë me një numër të presioneve, që dalin nga nevojat e popullsisë, dhe përdorime të shumta që zonat bregdetare dhe detare mund të kenë. Këto presione kontribuojnë në shterimin e burimeve

detare dhe degradimi i mjedisit detar. Në mungesë të menaxhimit të mirë, këto presione mund të rezultojë në stres të rëndë.

Objektivi primar i këtij punimi është për të treguar se ndotja e mjedisit detar të zonës është prezente dhe se kuadri aktual ligjor nuk është i plotë për të realizuar mbrojtjen e mjedisit detar dhe përse i përket zbatimit të juridiksionit aktual ka vend për tu përmirësuar.

Masat aktuale për mbrojtjen e mjedisit të parashikuara në konventën LOSC, nga organizata ndërkombëtare detare (IMO) dhe konventa të tjera ndërkombëtare të lidhura me mjedisin nuk janë të mjaftueshme për të zbutur ndotjen e mjedisit detar dhe dëmtimin e tij i cili rezulton në rritje të vazhdueshme çdo vit.

Objektivi i dytë është të vlerësojë ndikimin e ndotjeve detare nga trafiku detar dhe kryesisht nga anijet e peshkimit dhe marrjen e masave për parandalimin e tyre duke patur parasysh që kjo është një zonë e mbrojtur detare nga qeveria shqiptare.

Objektivi i tretë i punimit është që të propozojë masat e mundshme ligjore dhe të politikave për përmirësimin e mbrojtjes së mjedisit detar të ngushticës së Sazanit dhe Gjirit të Vlorës.

Ky studim është i rëndësishëm në realizimin e vizionit për të promovuar zhvillimin e qëndrueshëm të zonës së mbrojtur detare të gjirit të Vlorës. Kjo është një punë që do të plotësojë kuadrin ekzistues që lidhen me politikat ligjore që rregullojnë sigurinë e lundrimit dhe mbrojtjen e mjedisit detar të zonave të mbrojtura detare. Ajo identifikon çështjet që ende nuk janë përmendur ndonjëherë dhe sugjeron zgjidhje për çështjet e pazgjidhura. Për më tepër, ky studim ka për qëllim t'ju paraprijë studimeve të mëvonshme që mund të ndërmeren në këtë fushë.

2. Materiali dhe metodat

Gjiri i Vlorës mbart në vetvete kushte të shkëlqyera për strehimin dhe lundrimin e të gjitha mjeteve të lundrimit. Ai është gjiri më i madh i bregdetit shqiptar, që nis që nga Kepi i Plakës (Treport), vazhdon drejt jugut, duke krijuar formën e një krahu të hapur deri në gjirin e Shën Janit (Kepi në veri të Karaburunit). Në hyrje të tij gjendet ishulli i Sazanit me një largësi prej 17 km nga qyteti i Vlorës. Gjiri i Vlorës ka një gjatësi prej 19 km, gjerësi prej 9.5 km dhe thellësi 54 m. Pjesa perëndimore e tij që shtrihet përgjatë gadishullit të Karaburunit është e tipit abraziv dhe shkëmbor ndërsa pjesa lindore përbëhet nga një bregdet i ulët ranor, i paisur me një sërë plazhesh të mëdhenj e të vegjël.

Çështjet që kanë të bëjnë me ndotjen nga trafiku detar në zonat e mbrojtura janë të shumta dhe praktikisht ato janë të lidhura me natyrën e zonës, me trafikun detar, me gjendjen e porteve dhe mënyrën e menaxhimit të trafikut. Diskutimet mbi çështjet që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit detar dhe sigurinë e lundrimit në këtë zonë kërkojnë një vëmendje të vazhdueshme të cilat mund të përfshijnë:

- Mundësinë që anijet të plotësojnë standartet e nevojshme për lundrim duke patur parasysh përmirsimet teknike, përdorimin e karburanteve të një cilësie të mirë dhe zbatimin e rregullave të konventave ndërkombëtare për ruajtjen e mjedisit detar nga ndotjet;
- Propozimi i masave për mbrojtjen e mjedisit në zonën e mbrojtur detare, duke patur parasysh se kjo është një zonë veçanërisht e ndjeshme nga ndotja për faktin se është një zonë e populluar dhe turistike;
- Marja e masave të mundshme të njëanshme për të rregulluar lëvizjen e anijeve të peshkimit përmes gjirit dhe ndalimi i peshkimit me të gjitha format e tij;
- Diskutimi mbi aplikimin e kontrollit në lidhje me lëvizjen e anijeve të peshkimit dhe krijimi i një agjencie apo dispeçerie për të kontrolluar regjimin e lundrimit për të gjitha anijet që merren me peshkim apo aktivitete të tjera të pa kontrolluara dhe të pa licensuara.

Zona e marë në studim është Gjiri i Vlorës me një trafik të anijeve të transportit të pasagjerëve, anijet e transportit të karburanteve, anijet e peshkimit, anijet e transportit të mallrave që operojnë në portet respektive të tyre.



Figura 1. Trafiku detar në Gjirin e Vlorës.

2.1 Rreziqet e lundrimit në Gjirin e Vlorës

Mesatarisht, rajoni përreth gjirit të Vlorës karakterizohet nga lagështia e lartë dhe reshje të konsiderueshme, dhe shpejtësia e erës është relativisht e lehtë. Duke pasur parasysh se gjiri dhe rrethinat e tij janë të vendosura në një zonë të ngushtë, këto zona janë subjekt për shira të rrembyshëm, stuhi dhe erërat të drejtimit veri jug të forta. Rrymat e ujit në hyrjen veriore të ngushticës së Sazanit janë të forta. Ndërkohë në jug rrymat janë akoma më të forta për shkak të erërave të jugut që shtohen nga gryka e Dukatit. Këto karakteristika mund të ndikojnë negativisht në lundrimin e anijeve duke vështirësuar detarët për të lundruar dhe manovruar me anijet në gjiri. Përveç kësaj rreziqe të tjera të lundrimit në gjiri mund të përfshijnë një nga këto forma:

- Manovrimi i gabuar në lundrim;
- Pengesat në hyrje - dalje në ngushticën e kanalit të Sazanit;
- Siguria e pajisjeve të lundrimit;
- Trafiku gjatë navigimit në gjiri;
- Respektimi i rregullave të qëndrimit në spirancë;

Gabimi njerëzor është gjithashtu një formë e rrezikut lundruar që duhet të merret parasysh në vlerësimin e rreziqeve të mjedisit detar në det. Promovimi i rregulloreve që kanë të bëjnë me sigurinë detare përmes IMO është gjithashtu e rëndësishme në shmangien e ngecjes në cekëtinë të anijeve dhe përplasjet në det. Rreziqe të tjera të lundrimit në det përfshijnë trafikun kryq nga mjete të vogla të pa kontrolluara që kryejnë një peshkim të pa kontrolluar në gjiri. Këto rreziqe mund të bëjnë lundrimin përmes gjirit më të vështirë dhe në këtë mënyrë mund të rris gjasat e ndodhjes së aksidenteve detare që mund të rezultojë në ndotjen e mjedisit detar.

3. Rezultate dhe Diskutime

Industria e peshkimit detar në Shqipëri kontribuon në mënyrë të konsiderueshme për ekonominë kombëtare në aspektin e të ardhurave ekonomike për vendin dhe punësimin e një personeli të madh njerëzish. Ajo luan një rol kyç në ekonominë e Shqipërisë, megjithatë, anijet e peshkimit kanë qenë një kontribues i rëndësishëm për incidentet e ndotjes të raportuara të autoriteteve detare. Peshkatarët kanë një përgjegjësi të shtuar të mos e ndotin detin që siguron jetesën e tyre. Kërkesat e reja, që hyri në fuqi nga 1 janari 2013, ndalojnë shkarkimet e mbeturinave në det nga anijet, përveç në raste shumë të rralla. Industria e peshkimit është një nga industritë që duhet investuar për të rritur sigurinë e anijeve dhe standartet për të ruajtur të pa dëmtuar mjedisin detar. Kjo është e lidhur me shqetësimin e ruajtjes së gjirit nga peshkimi me mjete që dëmtojnë faunën e tij. Pavarësisht nga kjo, industria e peshkimit do të vazhdojë të jetë një nga aktivitetet kryesore ekonomike për popullsinë e zonës.

Industria e peshkimit në Vlorë është e bazuar vetëm në gjuetinë e peshkut me anë të mjeteve detare anije peshkimi të madhësive të ndryshme. Ka rreth 86 anije të cilat aktualisht merren me peshkim në zonën e gjirit dhe jashtë tij.

Nga këto anije rreth 60 janë të çertifikuara nga regjistri detar Durrës me dokumentacion të rregullt. Këto janë anije aktive për peshkim dhe sipas llojit të gjuetisë ndahen në katër sektorë kryesore.

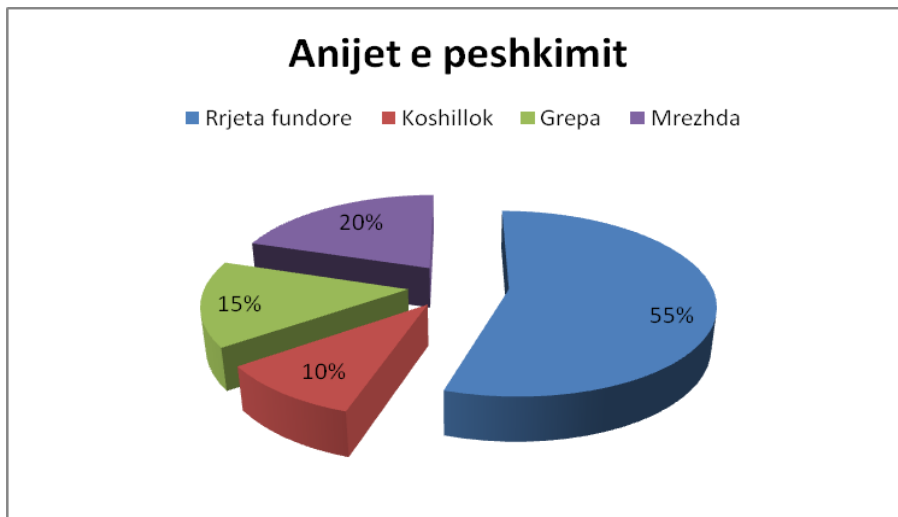


Figura 2. Grafiku i anijeve të peshkimit të ndara sipas sektorëve.

Llojet i gjuetisë që kryejnë janë: me rrjeta fundore, me grepa, me mrezhda dhe me koshilok. Rreth 60% e tyre janë të ardhura nga importi dhe rreth 40% janë të trashëguara nga vendi. Anijet e peshkimit rezultojnë të jenë të madhësive që varjojnë nga 10-33 m gjatësi. Gjendja teknike është e një niveli shumë të ulët me një moshë mesatare rreth 35 vjet. Mesatarja e ditëve të punës në muaj është për anijet me rrjeta fundore rreth 12 ditë në muaj ndersa anijet e tjera rreth 10 dite. Mungon furnizimi me karburant kështu që anijet detyrohen të shkojnë në Itali dhe Greqi për karburant. Anijet që marrin karburantin jashtë vendit detyrohen të funksionojnë si anije portuale me pagesa taksash dhe një trafik më të madh. Në këtë këndvështrim ato duhet që të zbatojnë të gjitha detyrimet që rrjedhin nga konventa MARPOL. Nga inspektimet e shpeshta rezulton se asnjë anije nuk është e pajisur me depozitat për mbledhjen e mbeturinave të vajit që grumbullohet nga shfrytëzimi i anijes.

Nuk ka impiante të filtrimit dhe ndarjes së karburanteve nga ujrat në mbetjet e motorave të cilat janë të detyrueshme sipas konventës MARPOL. Gjithashtu nuk ka asnjë kompani që të jetë e licensuar për tërheqjen e mbeturinave qoftë ato të vajrave dhe naftës por dhe mbeturinat e tjera në bordin e anijes. Si pasojë e këtyre mangësive mbetjet e ujrave të përziera me naftë dhe vaj të motorave derdhen në det duke bërë një rrezik të madh për mjedisin detar të Gjirit të Vlorës. Porti i peshkimit ka nevojë për pastrim, thellim dhe ndërtimin e kalatave të reja për qëndrimin e anijeve. Rreziku i ndotjes së mjedisit detar të Gjirit të Vlorës shtohet me rritjen e trafikut detar. Ky trafik jepet nga grafiku më poshtë.

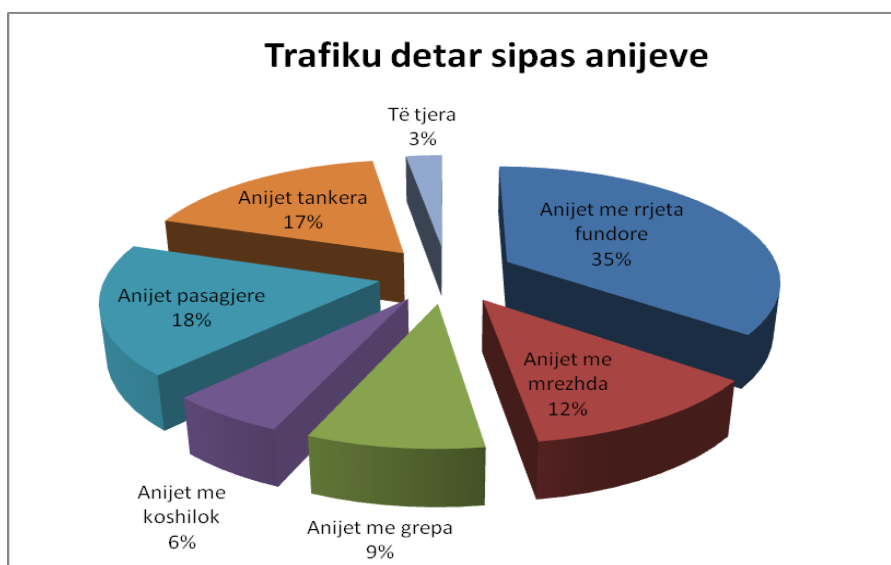


Figura 3. Trafiku detar i anijeve në një muaj në Gjirin e Vlorës.

Ky rrezik varet nga dy faktor kryesor që janë trafiku dhe prezenca e rrezikut të ndodhjes së një ndotje. Kjo varësi mund të shprehet me ekuacionin e mëposhtëm.

$$\text{Rreziku potencial i ndotjes} = \text{Trafik} \times \text{Prezenca e rrezikut}$$

Trafiku në gjirin e Vlorës është i përfaqëuar nga sasia e mjeteve detare të cilat hyjnë dhe dalin në portet respektive. Prezenca e rrezikut është kryesisht nga anijet e peshkimit të cilat nuk i plotësojnë standartet e MARPOL.

3.1 Trafiku bregdetar në gjirin e Vlorës

Çështja e trafikut detar dhe lëvizja e mjeteve në zonën bregdetare në gjiri ka vend për tu diskutuar. Ajo duhet të ishte një prej çështjeve më të diskutuara gjatë gjithë kohës kur bëhet fjalë për rregullat e sigurimit të lundrimit në ngushtica dhe gjire. Mjetet e vogla detare mund të paraqesin rreziqe në lundrimin e anijeve të tjera si ato të transportit të pasagjerëve apo anijet që transportojnë ngarkesa të ndryshme. Shumica e këtyre mjeteve detare janë mjete të paregjistruara, të pakontrolluara, të vjetra dhe që nuk sigurojnë zbatimin e rregullave të lundrimit në det. Trafiku detar në gjiri përfshin anijet tregtare, anijet e peshkimit, anijet e karburanteve dhe anijet e pasagjerëve.

Muaji	Tragete	Tregëtare	Tankera	Jahte	Peshkimi	Të tjera
Janar	23	1	7		86	5
Shkurt	19	-	7	2	86	1
Mars	17	2	9	1	86	1

Prill	23		13	6	86	4
Maj	26	5	13	45	86	3
Qershor	24	2	12	64	86	5
Korrik	20	3	12	84	86	13
Gusht	36	5	12	116	86	8
Shtator	21	2	11	41	86	6
Tetor	18	3	15	13	86	3
Nëntor	22	2	11	5	86	4
Dhjetor	24	3	11	4	86	6

Tabela 1. Trafiku detar në Gjirin e Vlorës për vitin 2013.

Zonat më të rrezikshme në trafik janë zona midis portit detar të Vlorës dhe portit të peshkimit ku kryqëzohen rrugët për hyrjen dhe daljen e anijeve. Këtu operojnë dhe pjesa më e madhe e mjeteve të vogla që përdoren nga popullsia e kësaj zone për peshkim. Një rëndësi të madhe ka dhe sistemi i njoftimit të lundrimit nga anijet. Vihet re se kryesisht anijet e vogla qoftë ato të peshkimit amator apo dhe ato detar nuk zbatojnë rregullat e njoftimeve në kapitenerinë e portit që është përgjegjsja kryesore për rregullimin e trafikut në këtë zonë.

Në rritjen e sigurisë në trafik mund të japim disa sugjerime të tjera:

- Përmirësimi i komunikimit ndërmjet anijeve dhe anijet me kapitenerinë;
- Raportimi i vendndodhjes në mënyrë permanente;
- Monitorimi, mbikëqyrja dhe ndjekja e lundrimit në rastet e motit të keq;
- Përmirësimi i lundrimit të anijeve;

Edhe pse nuk ka pasur kurrë një fatkeqësi detare që përfshin një përplasje në mes të trafikut ai është një rrezik që duhet të merret parasysh në përmirësimin e sigurisë për lundrimin e anijeve.

3.2 Shkarkimi i mbeturinave në det nga anijet e peshkimit

Ka shumë lloje të mbeturinave të gjeneruara në bordin e anijeve të peshkimit janë të ndaluara nga shkarkimi në det, duke përfshirë: trale dhe rrjeta peshkimit, litar sintetik, litar peshkimi, shishe plastike, ambalazhe mbajtëse, qese plastike, copë litari artificial, bojëra, letra, lecka, shishe. Mbeturinat e ushqimit, jo të kontaminuara nga çdo lloj tjetër e mbeturinave, mund të shkarkohen në det, ndërsa anija e peshkimit është në tranzit me kusht që mbeturina është shkarkuar sa më shumë larg të jetë e mundur nga toka më e afërt, por në çdo rast jo më pak se 3 milje detare. Përveç kësaj, sasi të vogla të ushqimit mund të hidhen direkt në det me qëllim të veçantë të të ushqyerit të peshkut. Megjithatë, kapiteni i anijes së peshkimit duhet të marrë parasysh ligjet vendore ose mund të kërkohet leje në Kapitenerinë e Portit.

Humbja e veglave të peshkimit mund të dëmtojnë mjedisin detar ose të krijojnë një rrezik lundrimi. Shumë kafshë detare vdesin si rezultat i

ngatërrimit në rrjeta, ose kapërdijnë masa të hedhura plastike. Të gjitha këto materiale lëshohen në det nga ekuipazhet e anijeve të peshkimit. Nëse është e mundur, veglat e peshkimit duhet të kenë panele të degradueshme të materialit natyror për të reduktuar potencialin e ndotjes së mjedisit detar.

4. Përfundime

Duke patur parasysh se zona është e kushtëzuar nga aktiviteti i anijeve, masat e propozuara nuk do të jenë tërësisht të zbatueshme nëse rrugët alternative mund të jenë krijuar për të zbutur varësinë e aktivitetit detar në gjë. Prandaj, është e rëndësishme për zonën bregdetare të vazhdojë mbështetja për planet ekzistuese për të krijuar një alternativë më të mirë për menaxhimin e integruar të saj. Kjo përfundimisht do të promovojë një situatë e cila mban një ekuilibër më të mirë midis të drejtave të lundrimit, mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit detar të zonës detare të Gjirit të Vlorës. Konkluzioni i përgjithshëm që nxirret është se ligjet aktuale, rregulloret dhe masat për sigurinë e lundrimit dhe kontrollin e burimit të ndotjeve nga anijet në zonën e mbrojtur detare të Gjirit të Vlorës nuk janë të mjaftueshme. Ky përfundim është i bazuar në faktin se në përgjithësi mjetet e transportit detar dhe anijet e peshkimit nuk janë në standartet e kerkuara nga konventat ndërkombëtare. Si rrjedhim ky burim ndotjesh do të jetë prezent në ambientin detar dhe i rrezikshëm në ekosistemin detar të zonës së mbrojtur detare.

Një opsion në dispozicion në ndihmë të mbrojtjes së zonës bregdetare është që të propozojë masa shtesë mbrojtëse në kuadër të kompetencës së IMO të tilla si përcaktimi i zonës si zona të veçanta nën MARPOL 73/78. Është e rekomanduar gjithashtu që duhen bërë përpjekje për të nxitur më tej zhvillimin e mekanizmave të bashkëpunimit që ekzistojnë midis institucioneve shtetërore dhe atyre private që përdorin këto mjete detare.

Duke patur parasysh se zona detare është zonë ku lundrojnë anijet, veçanërisht ato të peshkimit dhe të transportit të karburanteve masat e propozuara nuk do të jenë tërësisht të zbatueshme nëse ekuipazhet e tyre nuk do të jenë të ndërgjegjshme për ti zbatuar ato. Prandaj është e rëndësishme për përdoruesit e këtyre mjeteve të vazhdojë mbështetjen për planet ekzistuese për të mbrojtur këtë zonë. Kjo përfundimisht do të promovojë një situatë e cila mban një ekuilibër më të mirë midis të drejtave të lundrimit dhe mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit detar të zonës bregdetare të Gjirit të Vlorës.

5. Falënderime

Falenderoj Organizatën e Menaxhimit të Peshkimit Vlorë për informacionin mbi gjendjen dhe sasinë e anijeve të peshkimit në portin e peshkimit Vlorë.

6. Literatura

1. Marine pollution risk assessment for the Pacific Islands Region. pp 1-2.
2. International Convention for the Prevention of Pollution by Ships 1973 and 1978 Protocol (MARPOL).
3. United Nations Convention on Law of the Sea 1982 (UNCLOS)
4. Ligji Nr. 8905 date 06. 06. 2002 Per Mbrojtjen e Mjedisit Detar nga Ndotja dhe Demtimi.
5. Ligji Nr. 8990 date 23. 01. 2003 Per Vleresimin e Ndikimit ne Mjedis.
6. Jones, M. M. 1994a. Fishing debris - What is Washing Up? Australian Fisheries. 53(11). pp 18-23.
7. Discards and fishing debris of the tuna fisheries in the south west pacific and Indian oceans. <http://www.sjpub.org/sjeer/sjeer-203.pdf>
8. The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. (ITOPF), 'Oil Tanker Spill Statistics: 2007' (ITOPF, 2008), pp 1-5.
9. Navigational hazards in international maritime chokepoints: A study of the straits of Malacca and Singapore. <http://www.uq.edu.au/isaasiapacific/content/mohdmohdrusli7-2.pdf>