

NDOTJA NGA AKTIVITET DETARE DHE BREGDETARE NE GJIRIN E VLORES DHE DISA REKOMANDIME PER MBROJTJEN E TIJ

MARINE AND COASTAL CONTAMINATIONS IN VLORA GULF AND SOME RECOMANDATIONS FOR ITS PROTECTION

SHKELQIM SINANAJ, BLENARD XHAFAJ, VLADIMIR KASEMI, MIRELA DUKA
Faculty of Technical Science, University of Vlora "Ismail Qemali", Vlora, Albania
Email:sinanajsh@yahoo.it

PËRMBLEDHJE

Qëllimi i këtij artikulli është që të paraqes gjendjen aktuale të hapësirës detare dhe bregdetare të rajonit të Gjirit të Vlorës, si dhe nevojës së monitorimit dhe të parandalimit të ndotjes së kësaj hapësire. Midis faktorëve që influencojnë në ndotjen e ambienteve detare dhe bregdetare mund të përmendim praninë e sipërfaqeve të urbanizuara (veçanërisht atyre të pozicionuara në rajonet bregdetare), trafikut detar, aktivitetëve të ndryshme prodhuese me karakter industrial, bujqësor dhe urban, mosrespektimi i kërkesave të konventave ndërkombëtare në lidhje me aktivitet detare. Gjiri i Vlorës është një gji, i cili ka një rëndësi shumë të madhe nga pikëpamja gjeografike, ka një denduri të madhe të trafikut detar, aktivitetëve të tjera të lidhura me detin dhe aktivitetëve industriale. Gjithashtu projektet aktuale, por edhe ato të perspektives, të Qeverisë Shqiptare dhe të aktoreve të tjerë ndërkombëtar tregojnë për një tendencë të shtimit të aktivitetëve në rajonin detar dhe Bregdetar të Gjirit të Vlorës.

Fjalë çelës. Ambienti detar, Gjiri i Vlorës, Mbrojtje e Ambientit, Trafik Detar, Aktivitete Detare

ABSTRACT

The purpose of this article is to present the actual situation of the sea and seaside space of Vlora's gulf region, also the necessity of monitoring and the prevention of the pollution of this space. Among the factors that influence the pollution of sea and seaside we could mention the presence of urban situated surface (especially of those which are opinionated in the seaside regions), the maritime traffic, the different productive activities with industrial, agricultural and

urban character, the in observation of international conventions request's connected with maritime activities. Vlora's gulf it's a gulf which has a huge importance by the geographic point of view, it also has a big frequency of the maritime traffic, other activities connected to the sea and industrial activities. As well the actual projects but also the one of perspective, of Albanian Government and other international factors indicate to a tendency of increasing the activities in the sea and seaside region of Vlora's gulf.

Key words: Sea environment, Vlora's gulf, environment's protection, Maritime traffic, Maritime activities

1. Gjiri i Vlorës Pozicioni gjeografik dhe karakteristikat e tij.

Gjiri i Vlorës ndodhet i pozicionuar në pjesën jugore të bregdetit Shqiptar. Ky gji ka një gjatësi prej 19 km. Gjiri i Vlorës fillon me Kepin e Triportëve në Veri dhe përfundon në perëndim me Kepin e Gjuhëzës. Thellësia më e madhe e gjirit shënohet në rajonin midis Kepit të Kalasë dhe Gjirit të Raguzës, në të cilën shënohet edhe thellësia maksimale e gjirit prej 55 m. Gjiri i Vlorës nga pikëpamja strategjike mundet të themi se paraqet një prej zonave me të rëndësishme nga pikëpamja natyrore, turistike dhe industriale.

Ky Gji është një gji gjysmë i mbyllur dhe ka shkëmbime të pakta me pjesën tjetër të hapësirës detare. Ai ndodhet në një pikë strategjike të atyre që quhen autostradat e detit, që pa dyshim në të ardhmen do ta kthejë hapësirën detare të këtij gjiri shumë të rrahur nga anijet e tipit Cisterne, Kontejner, Ngarkesave të ngurta. Për më tepër vet pozita gjeografike dhe potencialet e mëdha turistike që gjithë rajoni i Gjirit të Vlorës ofron

do ta bëjnë këtë gji shumë atraktiv dhe të prekshëm edhe nga anijet e mëdha turistike.

2. Aktivitet detare dhe industriale ne gjirin e Vlorës

2.1 Qarkullimi i Naftës

Nafta është një produkt shumë i rëndësishëm për ekonominë e çdo vendi. Vetëm në detin Mesdhe qarkullimi i naftës (më i fuqishmi ndër trafikut botërorë të mallrave), paraqet rreth 20% të trafikut botëror detar dhe në vitin 2000 kapte vlera më të mëdha se 360 milion tonelata në vit. [1]. Sipas llogaritjeve të bëra aktualisht mendohet që në detin Mesdhe të qarkullojnë rreth 400 milion tonelata naftë

në vit me një qarkullim prej 8 milion fuçi/ditë (pothuajse 1 100 000 tonelata në ditë) të cilat kërkojnë të paktën 3000 rejsje lundrimore në vit me ngarkesë dhe po kaq rejsje lundrimore me cisternat e zbrazura. Sipas të dhënave statistikore Shqipëria rezulton me një qarkullim të naftës të barabartë me 26 300 fuçi/ditë, që do të thotë 0,3% e sasisë totale të naftës së përpunuar në Mesdhe. Ka 2 rafineri dhe vetëm një port petrolifer, i cili ndodhet pikërisht në Gjirin e Vlorës. Në tabelën 1 po japim një pasqyrë përmbledhëse të të dhënave të qarkullimit të naftës në rajonin fqinjë të vendit tonë referuar sasisë totale të naftës që qarkullon në Mesdhe

Vendi	N° porteve Petrolifer	N° Rafinerive	Fuçi/ditë përpunuara	% përpunimit kundrejt Mesdheut	% përpunimit për port
Italia	14	17	2.300.800	26,20%	1,87%
Greqia	7	3	406.500	4,70%	0,67%
Kroacia	5	3	260.337	3,00%	0,60%
Mali i zi	1	2	158.250	1,80%	1,80%
Maqedonia	0	1	56.730	0,70%	----
Shqipëria	1	2	26.300	0,30%	0,30%
Totali	28	28	3.208.917	36,70%	

Tabela 1 Pasqyrë përmbledhëse e të dhënave të qarkullimit të naftës në rajonin fqinjë të vendit tonë referuar sasisë totale të naftës që qarkullon në Mesdhe

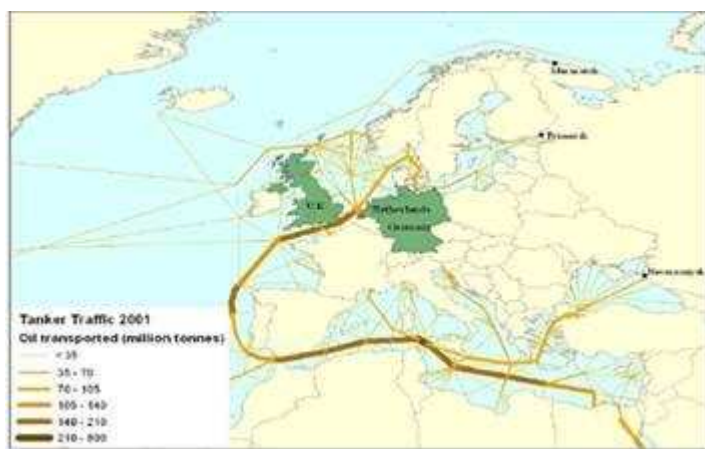


Figura 1. Harta e Rrugëve të anijeve cisterna në Europë, 2001 (LMIU,2001) [1]

Siç shihet nga të dhënat e kësaj table Gjiri i Vlorës përpunon sasi pothuajse në të njëjtin nivel si edhe fqinjët tanë, sidomos kjo krahasuar me Greqinë dhe Kroacinë. Duke pasur parasysh pozicionin e favorshëm gjeografik që ka vendi ynë mundet të themi se Shqipëria do ta rris sasinë e përpunimit të naftës, sasi

kjo e cila detyrimisht do të qarkullojë vetëm nëpërmjet portit të gjirit të Vlorës.

3. Impaktet ambientale nga aktivitet detare

3.1. Nafta

Nafta ka përbërë prej kohësh një prej problemeve kryesore të ndotjes së ambientit detar. Derdhet e

naftës në det si pasojë e veprimtarive të anijeve mundet të kenë burime të ndryshme: kështu ato mundet të vijnë si pasojë e incidenteve që mund të jenë nga ato më elementaret, si çarje e ndonjë tubacioni, deri në incidente serioze që mundet të shkojnë deri në humbjen e jetës së anijes (ndotjet nga aksidentet), si pasojë e aktiviteteve ilegale (ndotje të qëllimshme) ose mundet të dedikohen aktivitetit normal të shfrytëzimit të anijes (ndotjet nga shfrytëzimi i anijeve) në bordin e anijeve

Megjithatë ndotjet e ambientit detar mundet të vinë edhe nga aktivitete të tjera. Në figurën 2 [1] paraqitet një tablo e burimeve të ndotjeve të ambientit detar. Ku shihet 45% e sasisë totale të ndotjeve të ambientit detar vijnë si pasojë e aktiviteteve të lidhura në mënyrë të drejtpërdrejtë me veprimtarinë e anijeve dhe 37% vijnë si pasojë e urbanizimit të zonës. Pra rreth 80% e ndotjeve të ambientit detar dhe bregdetar vjen si pasojë e veprimtarive të anijeve dhe urbanizimit të zonave industriale. Çka do të thotë se në ato rajone (siç është edhe gjiri i Vlorës) në të cilat vihet re një tendencë në rritje e aktiviteteve duhet që patjetër të ketë masa më të rrepta për mbrojtjen e hapësirës në të cilën këto aktivitete janë të përqendruara.

Siç shihet nga figura 2 aksidentet detare kanë një peshë rreth 12% në ndotjen totale të hapësirës detare. Nga analiza e shkaqeve të këtyre aksidenteve ka rezultuar se 64% e rasteve i detyrohet gabimit njerëzor, 16% defekteve mekanike, 10% i detyrohet problemeve strukturore të anijeve dhe pjesa e mbetur prej 10% i detyrohet shkaqeve rastësore. [1]

Sipas të dhënave statistikore të ITOPF (shoqëri e kategorizimit të transportit të hidrokarbureve) rezulton se shkaqet e derdhjes së naftës në det, rezulton se 35% e derdhjeve të naftës në det vjen gjatë operacioneve të ngarkim shkarkimit, 7% gjatë furnizimit me karburant, 2% gjatë përplasjeve, 3% gjatë ngecjes së anijes në cekëtinë, 7% si pasojë e dëmtimeve në skafin e anijeve, 2% si pasojë e incidenteve në bord ose shpërthimeve dhe 29% nga shkaqe të tjera të papërcaktuara mirë. [1],[2],[4]. Derdhja e naftës në det, sidomos kur kjo bëhet në afërsi të brigjeve dhe është një derdhje masive ka impakte ambientale shumë të mëdha. Nafta e derdhur në sipërfaqen e detit formon një cipë, e cila ndryshon në **spesor** dhe përmbajtje në vartësi të temperaturës dhe lëvizjes së ujit. Nafta e derdhur në hapësirën detare fillon të jap ndikimin e saj. Gjithashtu në vartësi të përmbajtjes së naftës të derdhur mundet të themi se ajo ndikon edhe në aktivitetin njerëzor duke ushtruar ndikimin e saj në efektet kancerogjene të njeriut. [1],[5],[7]

3.2. Ndotja e atmosferës detare – Një grup kërkuesish të Universitetit të Kalifornisë ka kryer një studim në

lidhje me cilësinë e ajrit në zonat bregdetare. Studimi ka treguar praninë e tepërt në ajër të substancave ndotëse, të dëmshme për shëndetin e njeriut. Rritja e ndotjes atmosferike mendohet të jetë shkaktuar nga tymi dhe gazrat e shkarkimit të anijeve. Substancat e dëmshme të shkarkuara nga anijet, mundet të dëmtojnë banorët e zonave bregdetare, duke rritur në mënyrë eksponenciale çrregullime të lidhura me rrugët e frymëmarrjes. Sipas të dhënave zyrtare anijet nëpërmjet ndotjes atmosferike janë përgjegjëse për rreth 60 000 të vdekur në vit në të gjithë botën. [3]

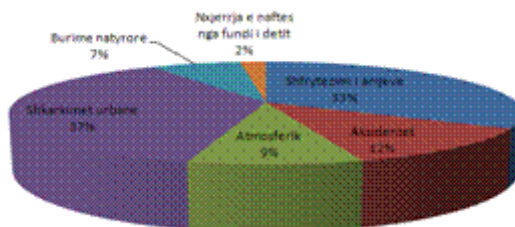


Figura 2. Burimet e ndotjes së hapësirës detare [1],[2],[4]

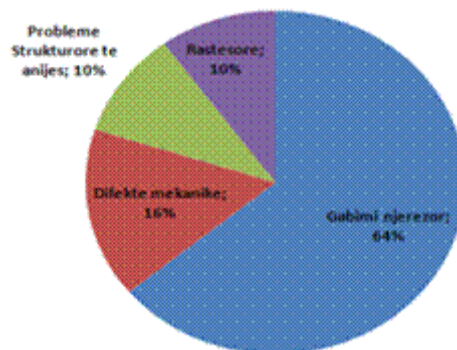


Figura 3. Shkaqet e ndotjes së hapësirës detare si pasojë e aksidenteve detare [1],[2],[4]

3.3. Urbanizimi i zonës – Një burim shumë i madh i ndotjeve në Gjirin e Vlorës i detyrohet shkarkimit të ujërave industriale dhe urbane në det pa asnjë trajtim paraprak. Duhet theksuar se popullsia vetëm e qytetit të Vlorës vërtitet rrotull shifrës së 120 000 banorëve, shifër kjo e cila në sezonin veror turistik rritet ndjeshëm. Për të krijuar një imazh në lidhje me ndikimin e mbeturinave që mundet të hidhen në det po paraqesim një tabelë të nxjerrë nga literatura në lidhje me kohën e degradimit të mbeturinave në hedhura në det është si më poshtë: [7]

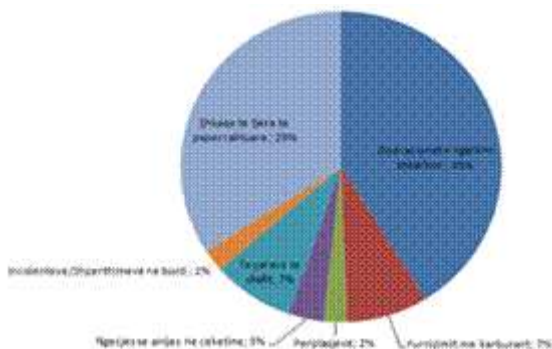


Figura 4. Shkaqet e derdhjeve të naftës në det [1],[2],[4]

Gjithashtu në gjirin e Vlorës si pasojë e ritmeve të shpejta të zhvillimit të zonës ka shumë ndërtime në gjithë zonën e bregdetit, pjesa më e madhe e të cilave nuk kanë kanalizime të ujërave të përdorura dhe gropat septike infiltrojnë duke ndotur zonën e bregdetit

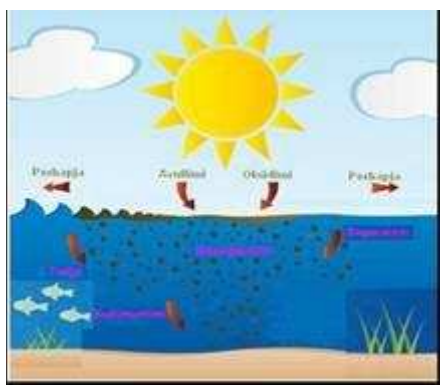


Figura 5. Skema e ndërveprimit naftë-det [5]

3.4. Aktivitetet industriale – Një ndikim në ndotjen e hapësirës detare të gjirit të Vlorës kanë edhe aktivitetet industriale të cilat janë kryer dhe kryhen në gji. Përveç kësaj gjendje në gji mendohet të ndërtohet një park industrial i përbërë nga një TEC dhe nga një Petroliferë të cilat potencialisht do të jenë burime të tjera ndotëse të gjirit. [7],[8]

4. Kuadri Ligjor që rregullon mbrojtjen e mjedisit detar

Ndotja e hapësirës detare ka qene një problem i një rëndësie të veçantë qysh prej gjysmës së dytë të shekullit të 20 dhe shtete të ndryshme kanë ndërmarrë iniciativa të ndryshme ligjore për kontrollin e shkarkimeve të naftës brenda ujërave të tyre territoriale.

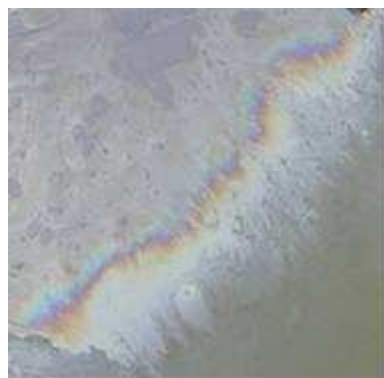


Figura 6. Krijimi i cipes se naftës në sipërfaqen e detit [5]



Figura 7. Efekti i shkaktuar në brigje nga derdhja



Figura 8. Katrani i depozituar në fund te detit

Kështu në këtë kuadër mundet të përmendim “Konventën për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet nga hidrokarburet” e mbajtur në Londër në 12 Maj të vitit 1954. (OILPOL 1954). Në vitin 1958 me hyrjen në fuqi të Konventës (OILPOL 1954), funksionet e Depozituesit dhe të Sekretariatit të Konventës u kaluan nga qeveria e Mbretërisë së Bashkuar te IMO (International Maritime Organization), agjenci e OKB që rregullon transportin detar Konventa të tjera të karakterit lokal mundet të përmendim “Konventën e Kopenhagës për ndotjen e

ujërave të detit të veriut nga hidrokarburet (16 Shtator i vitit 1971); “Konventën e Oslos në lidhje me mbrojtjen nga shkarkimet e anijeve dhe avionëve (15 Shkurt i vitit 1972, pranuar nga më shumë se 10 Shtete Europiane” “Konventa e Parisit në lidhje me ndotjet nga bregu (4 qershor 1975)

Konventa MARPOL 73-78 e cila hyri ne fuqi ne vitin 1982.. Një tjetër konventë e rëndësishme e cila disiplinon mbrojtjen e hapësirës detare është “Konventa e Barcelonës” – 16 Shkurt 1976.

Nr	Emërtimi	Koha e degradimit
1	Letra facolete	3 Muaj
2	Shkrepse	6 Muaj
3	Bishta Cigareje	1-5 vjet
4	Kanaçe Alumini	500 vjet
5	Shishe Qelqi	1000 vjet
6.	Shishe Plastike	Kurrë plotësisht

Tabela 2 Kohën e degradimit të mbeturinave në hedhura në det

5. Rekomandime për parandalimin e ndotjes së hapësirës detare në gjirin e Vlorës

Kryesisht ndotja e ujërave detare në Gjirin e Vlorës vjen si pasojë e aktiviteteve detare, urbanizimit të zonës dhe aktiviteteve të ndryshme industriale që kryhen në Gji.

Duke pasur parasysh vete natyrën e Gjirit të Vlorës, si një Gji i mbyllur për të parandaluar ndotjen detare mundet të shërbejnë rekomandimet e mëposhtme:

Mendojmë që si nga ana e autoriteteve qeveritare shqiptare ashtu edhe atyre të qeverisjes lokale ne Vlore duhet të ndiqen politika që të mos lejohet derdhja e ujërave te sentinave të anijeve në Gjirin e Vlorës.

Të ndalet pirateria e ndotjes ambientale - është kthyer tashmë në një problem fakti që një pjesë e madhe e anijeve derdhen ujërat e **sentinës** në brigjet e Karabrunit, përpara se të futen në gjirin e Vlorës. Për këtë është e nevojshme që të hartohen politika të tilla që të lejojnë vënien në veprim të PROTOKOLLIT TË EMERGJENCËS të parashikuar nga KONVENTA E BARCELONËS nëpërmjet marrjes së masave për ndëshkimin e personave përgjegjës.

Ndërmarrja e politikave të tilla të cilat mundësojnë lehtësira **portuale** me synimin që të lehtësohen në maksimum nga pikëpamja ekonomike derdhja e sentinave në breg dhe vështirësohen dhe të shtrenjtohen operacionet e larjes në det të hapur.

Kualifikimi dhe trajnimi i ekuipazhit. Është e nevojshme që të investohet gjithmonë e më shumë në formimin profesional të ekuipazhit dhe të kapitenëve, sidomos

në ato raste kur anijet në të cilat ata punojnë transportojnë ngarkesa të rrezikshme.

Sanksionet monetare – Të sensibilizohen të gjithë operatorët e transportit detar (pronar, kompani menaxhimi, ekuipazh) në lidhje me përgjegjësitë që ata kanë në rast të ndotjes së hapësirës detare.

Inspektimet në anije – Është e nevojshme kryerja e inspektimeve dhe respektimi me rigorozitet i kërkesave teknike për anijet të parashikuara nga konventat ndërkombëtare dhe shoqëritë e klasifikimit të anijes Strukturat Portuale - Është e nevojshme që strukturat portuale të gjirit të Vlorës duhet të kenë të gjitha kapacitetet e menaxhimit të situatave të rrezikshme në rast aksidentesh në gji dhe derdhjes së naftës në det. Respektimin e kërkesave të BE dhe IMO për mos lejimin e qarkullimit të anijeve cisterna që nuk përmbushin normativat dhe kërkesat e MARPOL 73-78.

Ndërmarrjen e politikave dhe sensibilizimin e komunitetit detar shqiptar për përdorimin në anije të karburanteve më të lehta të cilët kanë më pak mundësi për ndotje të ambientit.

Për sa i përket ndotjeve të tjera (shkarkimeve urbane, aktiviteteve industriale) mendojmë se janë të vlefshme rekomandimet e mëposhtme:

Të forcohet kuadri ligjor dhe institucional për menaxhimin e planifikuar të zonave bregdetare, duke u mbështetur në një plan kombëtar të zhvillimit të bregdetit.

Të trajtohen ujërat e përdorura rurale dhe urbane përpara se ato të shkarkohen në det.

Të bëhet monitorimi i herëpashershëm i ujërave detare, monitorim i cili duhet bërë jo vetëm në bregdet, por edhe në det të hapur.

Të kryhet monitorimi i herëpashershëm i cilësisë së ajrit urban në rajonin e gjirit të Vlorës.

LITERATURA

- 1.L'inquinamento da idrocarburi nel Mar Mediterraneo - Raport i Legambiente e Dipartimento della Protezione Civile – Maj 2007 - “Clean Up the Med 2007” Projekt ndërkombëtar për sensibilizimin, monitorimin dhe formimin e skuadrave të specializuara për pastrimin e bregdetit nga hidrokarburet.
- 2.Etkins,D.S. Analysis of Oil Spill Trends in the US and Worldwide-Proceedings of the international Oil Spill Conference, pp. 1291-1300, 2001
- 3.OIL TANKER SPILL STATISTICS: 2008 The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd
- 4.ITOPF, ITOPF Handbook 2004
- 5.Anderson, P., Cracking the Code – The Nautical Institute, UK, 2003
- 6.K. ALIKAJ, B. XHAFERAJ "Gjendja e sotme e ambientit detar në bregdetin e Gjirit të Vlorës dhe disa masa për

mbrojtjen e tij" . Libri i Seminarit Ndërkombëtar:
"Politikat e Mjedisit: Instrumentet dhe metodat"
Dhjetor 2003. ISBN 99927-989-8-X
7.V. KASEMI, P. KOTORI, B. XHAFERAJ."Ndotjet e
ujerave te Gjirit te Vlorës nga produktet e korrozionit
te mjeteve detare." Libri i Seminarit ndërkombëtare
Administrimi i qëndrueshëm i ujerave te brendshëm
9.

dhe detare ne Shqipëri. 30 Nëntor 2002 - ISBN 99927-
883-2-1

8.PROTOCOLLO relativo alla cooperazione in materia di
prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e,
in caso di situazione critica, di lotta contro
l'inquinamento del Mare Mediterraneo - Gazzetta
ufficiale dell'Unione europea, L 261/41 – 06.08.2004