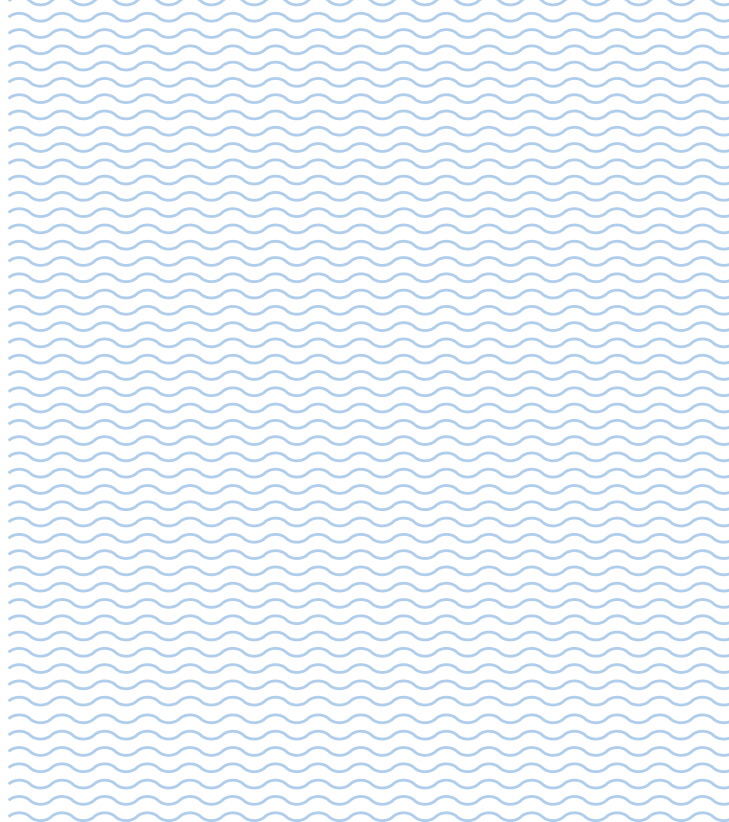


PHAROS4MPAs

NXITJA E RRTJES BLU DUKE MBROJTUR ZMD-TË DHE EKOSISTEMET DETARE NË SHQIPËRI

REKOMANDIME NGA PROJEKTI PHAROS4MPAS INTERREG-MED





Përmbajtja e Raportit e paraqitur në këtë publikim është e financuar nga Projekti Interreg MED PHAROS4MPAs <https://pharos4mpas.interreg-med.eu/>

Koordinimi: Zamir Dedej (AKZM), Holta Çopani (AKZM), Rezart Kapedani (Ekspert)

Raporti Kombëtar integron në brendësi të tij Raportet Përmbledhëse (Politikat) të prodhuara nga projekti, ku autorët respektiv janë paraqitur në Raportet origjinale në gjuhën angleze sipas këtij linku: <https://pharos4mpas.interregmed.eu/what-we-achieve/deliverables-database/>.

Kartografia dhe Hartat: Alessandro Mulazzani (CNR-ISMAR)

Përkthimi: AlbaGlobal Translation and Localization Services

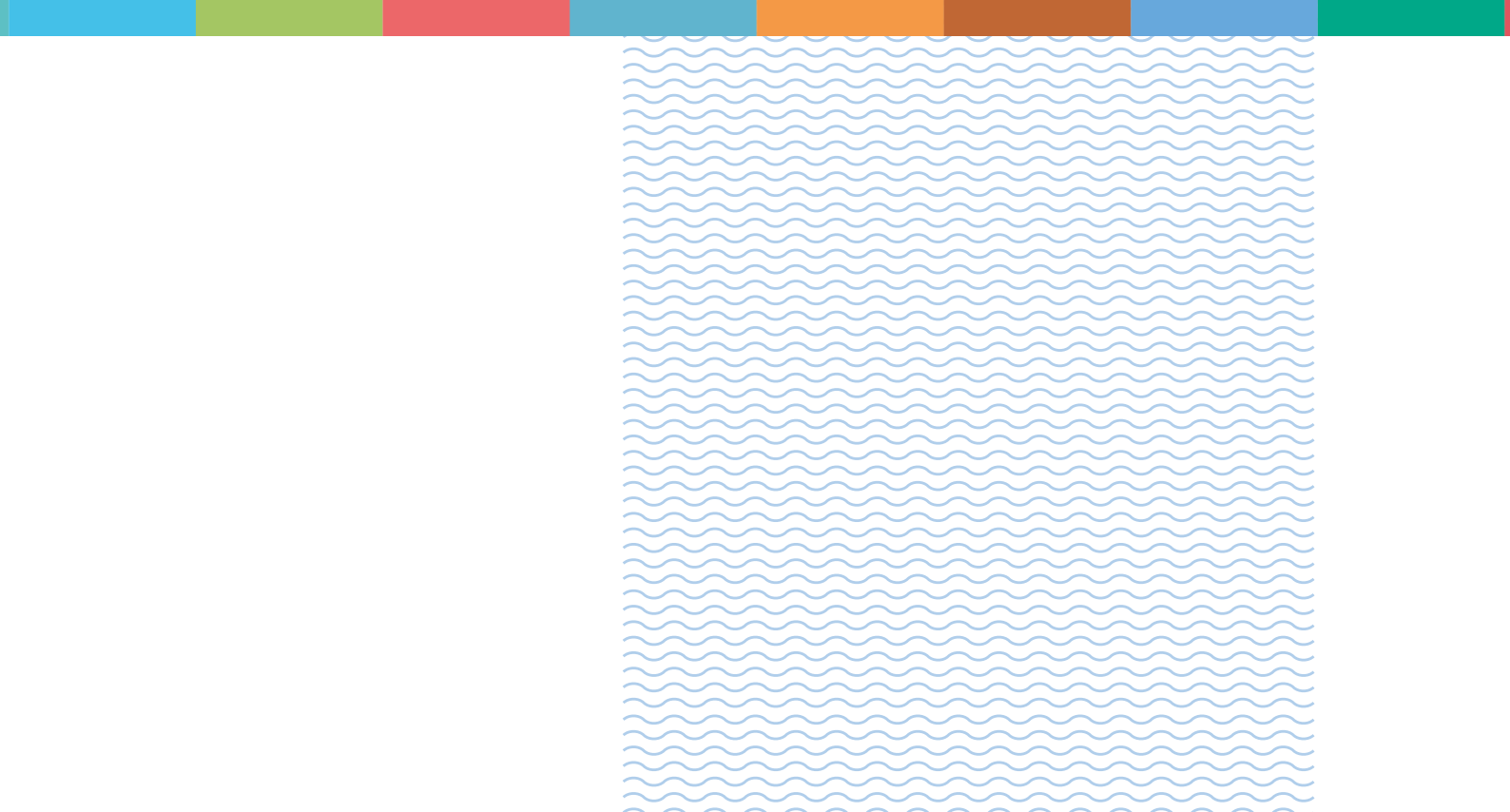
©PHAROS4MPAs. Të gjitha të drejtat të rezervuara

Për më tepër informacion: <https://pharos4mpas.interreg-med.eu>



Project co-financed by the European
Regional Development Fund





HYRJE

KAPITULLI 1: ZMD-të dhe ekonomia blu në Mesdhe

KAPITULLI 2: Kontributi i projektit PHAROS4MPAs

KAPITULLI 3: Konteksti, situata e ZMD-ve dhe ekonomisë blu në Shqipëri

KAPITULLI 4: Peshkimi në shkallë të vogël

KAPITULLI 5: Akuakultura

KAPITULLI 6: Peshkimi argëtues

KAPITULLI 7: Lundrimi argëtues

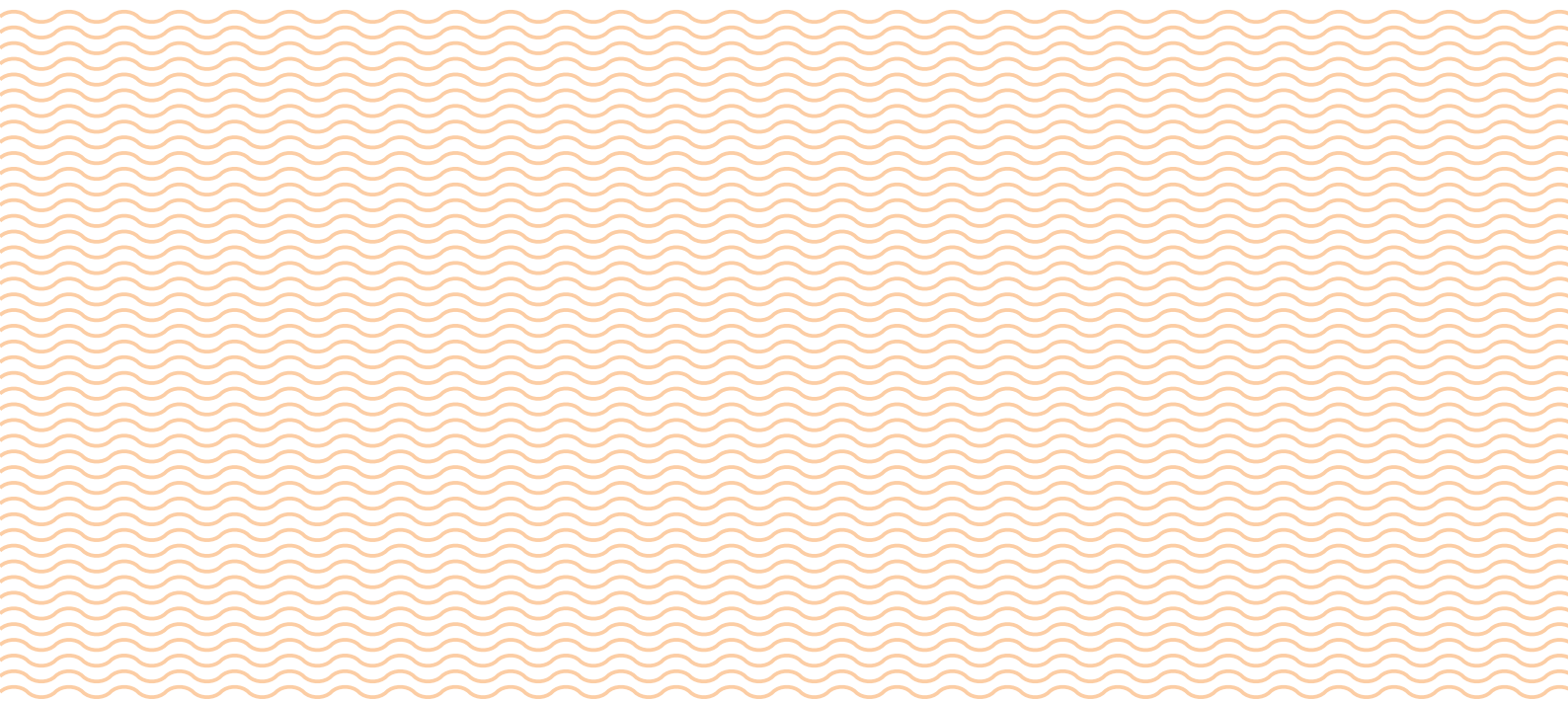
KAPITULLI 8: Kroçerat

KAPITULLI 9: Trafiku detar

KAPITULLI 10: Varkat e ekskursioneve

KAPITULLI 11: Fermat eolike (të energjisë së erës) në det të hapur

Bibliografia



HYRJE

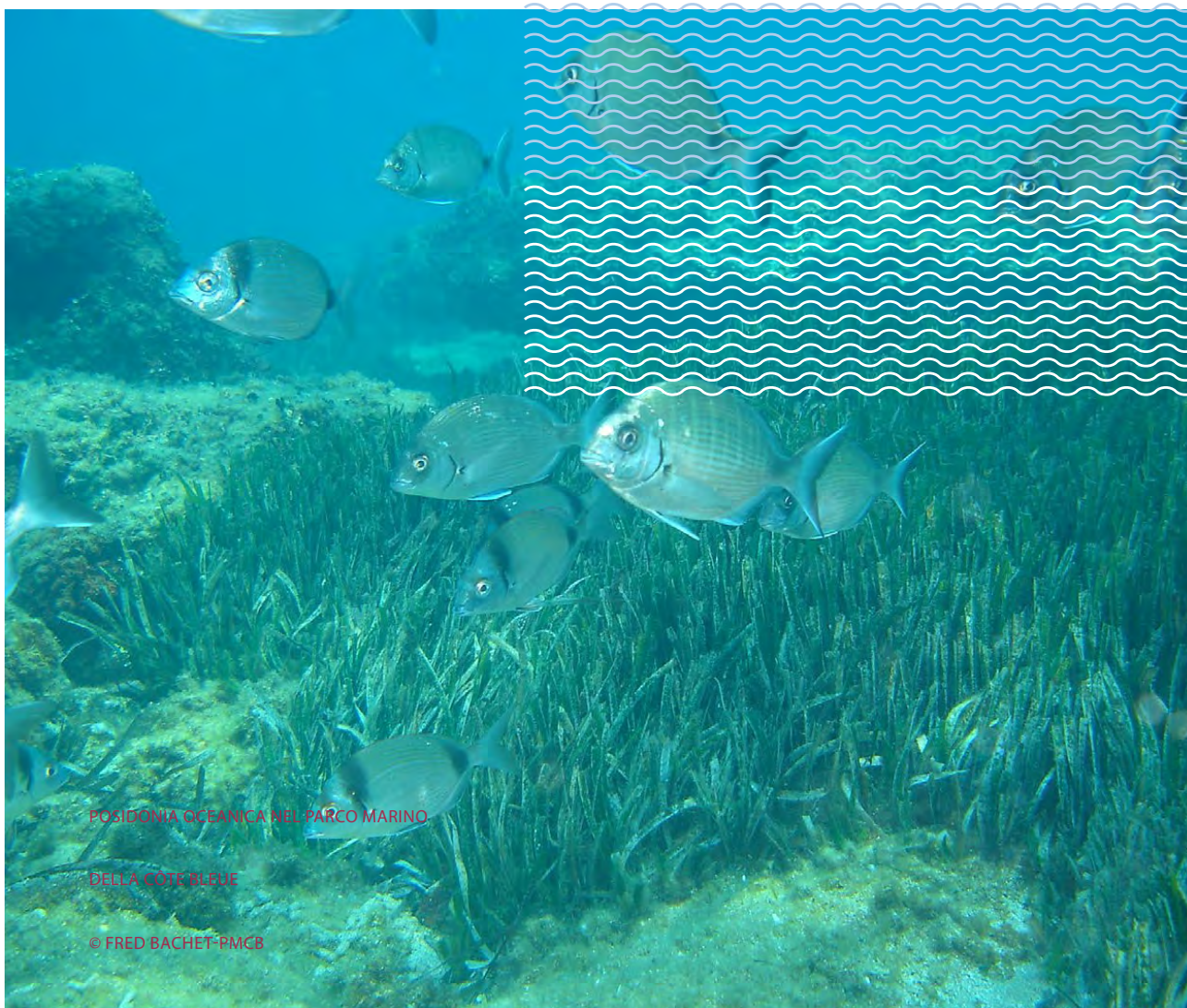
Projekti PHAROS4MPAs eksploron mënyrat se si ndikohen zonat e mbrojtura detare (ZMD-të) të Mesdheut nga aktivitetet në ekonominë blu në rritje dhe ofron një sërë rekomandimesh e praktikash në lidhje me mënyrat e shmangies ose reduktimit të ndikimeve mjedisore të sektorëve ekonomikë kyç. Shpërndarja e duhur e rekomandimeve praktike të theksuara nga projekti PHAROS4MPAs ka si qëllim rritjen e efektivitetit të menaxhimit të ZMD-ve dhe ruajtjes së ekosistemeve detare në të gjithë Mesdheun.

Një problem i përbashkët për ZMD-të në Shqipëri dhe basenin e Mesdheut është fakti se shumë veprimtari njerëzore, pavarësisht nëse janë apo nuk janë të lejuara, të tilla si peshkimi profesional, peshkimi argëtues, zhytjet, lundrimi argëtues etj., nuk janë rregulluar e nuk menaxhohen siç duhet. Për pasojë, ZMD-të mund të preken nga ndikime të shumëfishta, të cilat mund të kufizojnë arritjen e objektivave institucionale dhe mbrojtjen efektive të biodiversitetit detar. Në këtë kontekst, njohuritë më të mira shkencore dhe menaxhimi i duhur i veprimtarive janë parakusht për realizimin e përmirësimit të masave mbrojtëse ekzistuese.

Ky raport synon një shpërndarje të gjerë të rezultateve kryesore të projektit PHAROS4MPAs mes administratorëve, menaxherëve të zonave të mbrojtura, sektorëve detarë dhe grupeve kryesore të interesit për të promovuar rekomandimet dhe për të monitoruar transpozimin dhe zbatimin në territorin kombëtar të rekomandimeve të hartuara. Raporti përmban versionin në shqip të raporteve përmbledhëse (Përmbledhjet e politikave) për çdo ndërveprim ndërmjet ZMD-ve dhe përdorimeve të detit të shqyrtuara nga projekti për shkallëzimin e Mesdheut, të plotësuara me informacion dhe rekomandime për realitetin shqiptar.

KAPITULLI I

ZMD-TË DHE EKONOMIA BLU NË MESDHE



POSIDONIA OCEANICA NEL PARCO MARINO

DELLA COSTA BLU

© FRED BACHET-PMCB

Interreg
Mediterranean



PHAROS4MPAs

Për mijëra vjet, detet dhe oqeanet përfaqësonin një hapësirë të pafundme, e cila të jepte ndjesinë se njerëzimi mund të ishte i lirë nga kufizimet dhe kufijtë. Iluzioni zgjati deri në mesin e shekullit të 20-të, kur peshkimi gjithmonë e më intensiv filloi të degradojë rezervat globale të peshkut. Kjo ishte ndër shenjat e para paralajmëruese se burimet detare kishin kufij dhe theksoi nevojën për rregullimin e veprimtarive të peshkimit me qëllim ruajtjen e këtyre burimeve.

Që prej asaj kohe, është zhvilluar një numër shumë më i madh veprimtarish në zonat bregdetare dhe në det të hapur, në konkurrencë për të njëjtat burime dhe të njëjtën hapësirë. Detet dhe oqeanet janë kthyer në “motorë të rritjes ekonomike”. Veprimtari të tilla si transporti janë intensifikuar me ritme të shpejta, turizmi me kroçera ka pësuar një rritje të shpejtë dhe shfrytëzimi i gazit dhe naftës në det po e shtrijnë gjurmën e njeriut deri në thellësitë e oqeanëve. Po ashtu, kohët e fundit në Mesdhe kanë filluar të zhvillohen sektorë të rinj, të tillë si energjia e erës në det të hapur dhe veprimtaria minerare në det të hapur.

Ideja e detit të pafund ka marrë fund (Figura 1). Në përgjigje të presioneve të rritje ndaj ekosistemeve detare, gjatë dhjetëvjeçarit të fundit është propozuar që hapësirat detare të organizohen dhe planifikohen

në aspektin hapësinor, me qëllim që burimet detare të mund të përdoren në mënyrë më të qëndrueshme. Në të njëjtën kohë, planifikimi hapësinor detar duhet nxisë investimet dhe zhvillimin duke promovuar parashikueshmërinë, transparencën dhe rregulla më të qarta - përfshirë për mbrojtjen e burimeve natyrore.

Deti i Mesdheut është një rast studimor interesant për planifikimin hapësinor detar, duke qenë se ai kombinon presionet e forta demografike, veprimtaritë e shumta detare dhe kushtet oqeanografike të një deti gjysmë të mbyllur, që thekson reagimin e ekosistemeve detare ndaj presioneve të njeriut.

Aktualisht, Deti i Mesdheut po përjeton një “bum të veprimtarive ekonomike detare” të pashembullt. Ndër faktorët kryesorë për këtë janë strategjia e “rritjes blu” e Komisionit Evropian, e cila synon të mbështesë rritjen e qëndrueshme të sektorëve ekonomikë detarë; zhvillimi i tregtisë ndërmjet Evropës dhe Azisë, duke rritur trafikun detar ndërkombëtar; shumëfishimi i kontratave të kërkimit për naftë dhe gaz në det të hapur; dhe një klasë e mesme në rritje në nivel global që rrit numrin e vizitorëve (Burimi: MedTrends 2015).

FIGURA 1: PERIUDHA KOHORE (SHKALLA LOGARITMIKE) E ZHUKJES SË FAUNËS. ZHUKJA E FAUNËS ËSHTË SHUMË MË E ULËT, NDONËSE NJERËZITI KANË SHFRYTËZUAR GJALLESAT E EGRA TË OQANEVE PËR MIJËRA VJET. MEGJITHATË, INDUSTRIALIZIMI I KËTIJ SHFRYTËZIMI KOHËT E FUNDIT KA PARALAJMËRUAR NJË EPOKË ME REDUKTIM TË THELLË TË FAUNËS SË EGËR DETARE. KRAHAS KËSAJ, EDHE NËSE LIHET E PADËMTUAR, NDRYSHIMI HABITATEVE DETARE SË BASHKU ME NDRYSHIMET KLIMATIKE (SHIRITI I NGJYROSUR: NGROHJA GLOBALE SIPAS IPCC) DO TË PËRKEQËSOJNË MË TEJ ZHUKJEN E FAUNËS DETARE. (BURIMI: MCCAWLEY DHE TË TJERË. 2015)



SFONDI LIGJOR DHE POLITIK

Në vitin 2007, Komisioni Evropian miratoi “Librin Blu” për një politikë të integruar detare (PID) në Bashkimin Evropian, me qëllim sigurimin e një qasjeje më koherente mbi çështjet detare me një koordinim më të madh ndërmjet fushave të ndryshme të politikave. Direktiva e Planifikimit Hapësinor Detar (DPHD), e miratuar më 23 korrik 2014, është instrumenti kryesor udhëzues i zbatimit të politikës së integruar detare për të garantuar përdorimin më të mirë të hapësirave detare dhe nxitjen e zhvillimit ekonomik.

DPHD zbatohet së bashku me Direktivën Kuadër të Strategjisë Detare (DKSD), shtylla mjedisore e PID-së e miratuar më 17 qershor 2008, e cila synon arritjen e Statusit të Mirë Mjedisor (SMM) për të gjitha ujërat detare në BE brenda vitit 2020, përmes një qasjeje të bazuar në ekosistem për veprimtaritë detare.

Në nivelin e Konventës së Barcelonës, UNEP/MAP synon të integrojë qasjen e bazuar në ekosistem në të gjithë Mesdheun, me synimin për të arritur statusin e mirë mjedisor për bregdetin dhe Detin Mesdheut.

Në plotësim të këtyre politikave, Komisioni Evropian hartoi strategjinë e “Rritjes blu” (të miratuar më 23 korrik 2014) për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm në pesë fushat kryesore - akuakultura, turizmi bregdetar (duke përfshirë lundrimet me kroçera dhe jahte), bioteknologjitë detare, energjitë dhe veprimtaritë minerare me bazë det. Edhe vendet joanëtare të BE-së po kërkojnë rritje blu.

Sigurimi i një strategjie koherente për nxitjen e rritjes blu duke mbrojtur ekosistemet detare është një nga sfidat kryesore për të gjitha oqeanet në botë dhe në veçanti për Detin Mesdhe.

DETI MESDHE: NJË MJEDIS DETAR ME VLERË TË LARTË RUAJTJEJE

Deti Mesdhe krenohet me habitatet detare të rralla e të rëndësishme, endemizmin e gjerë dhe një sërë specimesh të rrezikuara në mënyrë kritike.

Në fakt, ai njihet si një nga 25 pikat kryesore të biodiversitetit në tokë që përmban 4% deri në 18% të specieve detare të njohura në botë në një sipërfaqe që mbulon më pak se 1% të oqeanëve të botës.

Zonat e mbrojtura detare (ZMD) njihen si instrumentet kryesore për ruajtjen e biodiversitetit dhe mbrojtjen e ekosistemeve. Sipas IUCN-së, një “zonë e mbrojtur detare është një hapësirë gjeografike e mirëpërcaktuar, e njohur, e dedikuar dhe e menaxhuar përmes mjeteve ligjore ose mjeteve të tjera efektive, për të siguruar mbrojtjen afatgjatë të natyrës dhe shërbimeve mjedisore të ekosistemeve që lidhen me të, si dhe të vlerave kulturore.”



ZMD-TË NË MESDHE MUND TË PËRCAKTOHEN KUADËR TË:

- **Direktivave të BE-së për natyrën në vendet e Evropës**, konkretisht Direktivat për Habitatet dhe Shpendët (Direktiva e Këshillit 92/43/KEE, datë 21 maj 1992 “Për ruajtjen e habitateve natyrore dhe të faunës dhe florës së egër; dhe Direktiva 2009/147/KE, datë 30 nëntor 2009 “Për ruajtjen e shpendëve të egër”): Këto lloj ZMD-sh njihen si zona “Natura 2000”
- **Përcaktimeve kombëtare**, d.m.th. zona të përcaktuara si ZMD drejtpërdrejt nga vendet ku ato ndodhen. Ato mund të kenë një gamë të gjerë emërtimesh, si p.sh. parqe kombëtare, rezerva detare, zona ku ndalohet peshkimi
- **Konventës Rajonale për Detet**, e cila në Mesdhe nënkupton Konventën e Barcelonës për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe të Rajonit Bregdetar të Detit Mesdhe. ZMD-të e këtij lloji përcaktohen si Zona Veçanërisht të Mbrojtura me Rëndësi për Mesdheun (ZVMRM).

Konventa për Diversitetin Biologjik (KDB), kuadri politik global i veprimit për ruajtjen e biodiversitetit për brezat e ardhshëm, ka objektivin e mbrojtjes së mjedisit detar në masën 10% brenda vitit 2020: ky qëllim është shprehur në objektivin 11 të Aichi-t të KDB-së. Objektivi vlen shumë për Detin Mesdhe, ku vendet bregdetare kanë punuar për krijimin e ZMD-ve të reja për të realizuar këtë objektiv.

Raporti i vitit 2016 i MedPAN me titull “Statusi i zonave të mbrojtura detare në Mesdhe” ofron një analizë rajonale të progresit të mbrojtjes detare në basen. Që prej viteve 1950, palët e Konventës së Barcelonës kanë krijuar shumë ZMD të ndryshme dhe masa të tjera efektive për ruajtjen sipas zonave (OECD). Shifrat nga viti 2016 tregojnë se në Mesdhe ka 1231 ZMD dhe OECD, të cilat mbulojnë një sipërfaqe prej 179 798 km²: si rezultat 7,14% e sipërfaqes së Detit të Mesdheut ka një emërtim ligjor të caktuar (Figurat 2 dhe 3). Megjithatë, duhet të theksohet se afërsisht gjysma e kësaj sipërfaqeje përbëhet vetëm nga Pelagosi, që është një ZMD e rëndësishme për gjitarët e detit, por që ka një kuadër rregullator jo shumë të rreptë dhe masa zbatuese të pakta.

Në përgjithësi, shumica e ZMD-ve në Mesdhe vazhdojnë të lejojnë përdorimin dhe shfrytëzimin e gjerë të ujërave të tyre, ndonëse këto përdorime janë



FIGURA 2. RRJETI I ZMD-VE NË MESDHE NË VITIN 2016 (MAPAMED, 2017)

të rregulluara. Nëse e shohim këtë në perspektivë, vetëm 76 e zonave të përcaktuara në nivel kombëtar kanë të paktën një zonë ku nuk lejohen vizita, një zonë ku nuk lejohet nxjerrja e produkteve dhe një zonë ku ndalohet peshkimi, të cilat mbulojnë vetëm 0,04% të sipërfaqes së Detit Mesdhe (976 km²), një sipërfaqe kjo shumë më e ulët se ajo që nevojitet për rikuperimin e stoqeve të peshkut dhe rigjenerimin e ekosistemeve

përballë presioneve të njeriut dhe ndryshimeve klimatike (Burimi: Raporti i statusit i vitit 2016).

Për më tepër, nëse do të shohim vendndodhjen e ZMD-ve përreth Detit Mesdhe, është e qartë se disa zona të ndjeshme vazhdojnë të jenë të pambuluara. Shumica e ZMD-ve janë bregdetare dhe të vogla, dhe bashkërisht, nuk ofrojnë aktualisht mbrojtje të mjaftueshme për ekosistemet detare të rajonit.

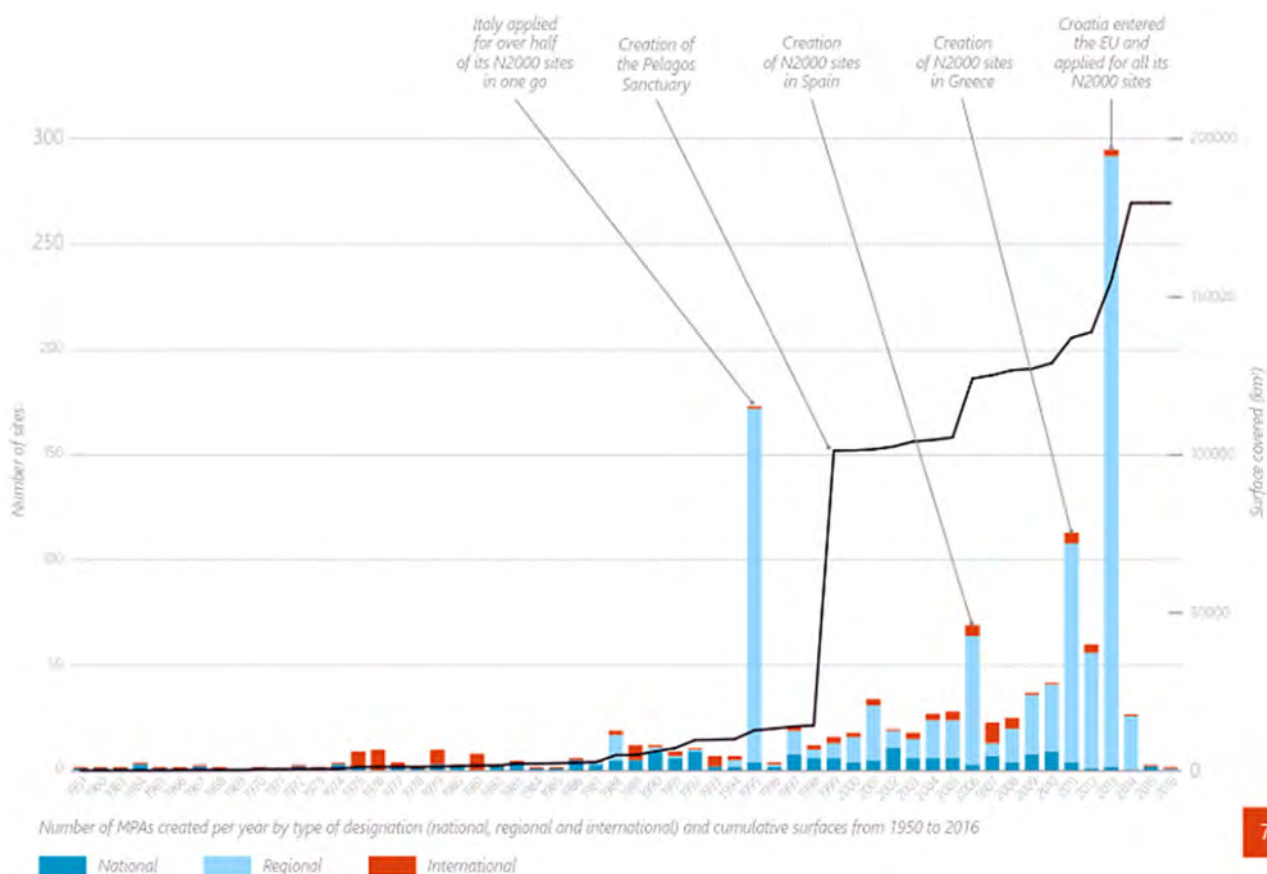


FIGURA 3. NUMRI I ZMD-VE DHE ZONAVE DETARE "NATURA 2000" TË KRIJUARA NË VIT SIPAS LLOJIT TË PËRCAKTIMIT (KOMBËTARE, RAJONALE DHE NDËRKOMBËTARE) DHE SIPËRFAQET E PËRGJITHSHME NGA VITI 1950 DERI NË VITIN 2016 (MEDPAN, 2016)

OBJEKTIVAT E RINJ TË MBROJTJES PËR VITIN 2030: NJË NDRYSHIM NË DETE?

Aktualisht janë duke u zhvilluar bisedime të reja në nivel global për t'u përgatitur për Konferencën e 15-të të palëve të KDB-së që do të mbahet në vitin 2020 dhe që do të përgatisë terrenin për një Marrëveshje Globale për Natyrën. Kjo mbështet në mënyrë të qartë objektivat e Kombeve të Bashkuara për zhvillim të qëndrueshëm brenda vitit 2030, planin e miratuar nga e gjithë bota për arritjen e një të ardhmeje më të mirë dhe më të qëndrueshme për të gjithë. Një tjetër synim është arritja e një ndikimi të ngjashëm me atë të marrëveshjes së Parisit për ndryshimet klimatike të vitit 2015, e cila parashtroi kërkesën e qartë e të domosdoshme për kufizimin e rritjes së temperaturës në tokë deri në 2°C nën nivelet paraindustriale. Janë duke u zhvilluar negociatat për përcaktimin e objektivave të rinj për mbrojtjen e natyrës pas Aichi-t - dhe për ekosistemet detare, kjo nënkupton tejkalimin e objektivit 10%. Në fakt, disa ekspertë argumentojnë

fuqishëm se deri në vitin 2030 duhet të jenë nën mbrojtje deri në 30% (IUCN), madje edhe deri në 50% (Nature Needs Half) e oqeanëve të botës.

Objektivat e kësaj shkalle do të nënkuptonin një zhvendosje të paradigmes për planetin dhe do të ndikonin vendet në mënyra të ndryshme, sipas madhësisë së sipërfaqeve të tyre detare, popullsisë bregdetare, përdorimeve të detit etj. Në zonat pa popullsi vendase, të cilat përfshijnë vetëm një numër të kufizuar sektorësh ekonomikë, është më e lehtë të vendosen rregullore të rrepta dhe të arrihen objektivat e ruajtjes. Nga ana tjetër, në zonat me dendësi të madhe të popullsisë dhe me shumë sektorë detarë, siç është Mesdheu, qeveritë priren të përcaktojnë ZMD fleksibël shumëpërdorimëshe, për të garantuar pranueshmërinë sociale dhe për të ruajtur zhvillimin ekonomik. Vendet me Zona të mëdha Ekonomike Ekskluzive (ZEE) do të kenë tendencën të përcaktojnë ZMD të mëdha për të arritur objektivat tyre të mbulimit, ndërsa në ZEE-të e vogla kjo është më e vështirë për t'u arritur pa shkaktuar një shkallë konflikti me veprimtaritë në ekonominë blu. Në çdo rast, është e qartë se për të arritur diçka të tillë si nivelet e duhura të mbulimit të ZMD-ve në të ardhmen, do të nevojiten ndryshime të konsiderueshme në mendësi, si edhe investime financiare shtesë.

MBROJTJA E ZMD-VE NË EKONOMINË BLU NË RRITJE NË MESDHE

Në të ardhmen, konkurrenca për hapësirat detare - për energjinë e rinovueshme, akuakulturën, transportin dhe shumë përdorime të tjera - do të rritet, duke pasqyruar nevojën emergjente të menaxhimit më koherent të ujërave tona.

Negociatat ka të ngjarë të kanalizohen përmes politikave publike, siç është planifikimi hapësinor detar (PHD). PHD shtrihet përtej kufijve dhe sektorëve për të garantuar që veprimtaritë e njeriut në det të kryhen në mënyrë efektive, të sigurt dhe të qëndrueshme. Parlamenti Evropian ka miratuar legjislacionin për krijimin e një kuadri të përbashkët për planifikimin hapësinor detar në Evropë dhe shteteve anëtare u është kërkuar të dorëzojnë planet e tyre të para të planifikimit hapësinor detar brenda vitit 2021. PHD është i rëndësishëm edhe për vendet joanëtare të BE-së që kërkojnë të zhvillojnë ekonomitë e tyre detare.

Në kuadër të Konventës së Barcelonës, Plani i Veprimit për Mesdheun i Programit të Kombeve të Bashkuara për Mjedisin (UNEP MAP) po punon për të siguruar një kuadër të përbashkët të planifikimit hapësinor detar të bazuar në ekosistem për të gjithë basenin.

PËRFITIMET KRYESORE TË PLANIFIKIMIT HAPËSINOR DETAR JANË:

- **Mbrojtja e mjedisit** - përmes identifikimit të hershëm të ndikimeve dhe mundësive për përdorim të shumëfishtë efektiv të hapësirës
- **Reduktimi i konflikteve** ndërmjet sektorëve dhe nxitja e sinergjive ndërmjet veprimtarive të ndryshme
- **Nxitja e investimeve** - duke krijuar parashikueshmëri, transparencë dhe rregulla të qarta
- **Rritja e bashkëpunimit ndërkufitar** - për të zhvilluar rrjete energjie, rrugë transporti, tubacione, rrjete kablosh nënujore dhe infrastruktura të tjera ndërkombëtare, por edhe për të zhvilluar rrjete ndërkombëtare koherente të zonave të mbrojtura.

ZMD-të dhe OECM-të janë instrumentet kryesore për mbrojtjen e mjedisit, si dhe për arritjen e objektivit të statusit të mirë mjedisor për ujërat e Mesdheut. Prandaj është e rëndësishme përfshirja e ZMD-ve si një komponent qendror në PHD-në të bazuar në ekosistem. Deri më sot, kjo nuk po ndodh mjaft gjerësisht dhe ekziston nevoja për ndryshimin e mentalitetit në mënyrë që ZMD-të të mos trajtohen thjesht si një tjetër sektor detar për t'u rregulluar së bashku me të gjithë sektorët e tjerë, por si një funksion thelbësor për ruajtjen e ekosistemeve dhe të burimeve detare kritike.

Deti Mesdhe ka një mori zonash me vlerë të madhe ekologjike të cilat ofrojnë një gamë të gjerë shërbimesh të ekosistemit dhe kanë biodiversitet të pasur - në fakt, disa zona me rëndësi domethënëse ekologjike ose biologjike në Mesdhe janë identifikuar drejtpërdrejt në KDB. Ky rrjet i zonave me vlera duhet të lidhet nëpërmjet të ashtuquajturve korridoreve blu - këto të fundit lidhin karakteristikë të rëndësishme ekologjike, si rrugëkalimet dhe rrymat, dhe nuk kanë faktorë ndërprerës, si infrastruktura fizike, pengues zhurme, zona të ndotura, linja transporti shumë përdorura, terrene të rregullta peshkimi me rrjetë (Burimi: SWAM).

Rrjeti i ZMD-ve mbulon një pjesë të këtij rrjeti të zonave me rëndësi. ZMD-të janë instrumenti më i mirënjohur dhe më efektiv i zhvilluar deri më sot për mbrojtjen e ekosistemeve detare. **Megjithatë, menaxhimi dhe planifikimi detar ka nevojë për një perspektivë shumë më të gjerë që trajton jo vetëm ZMD-të, por edhe të gjitha zonat e tjera me vlerë të lartë ekologjike (Figura 3).**

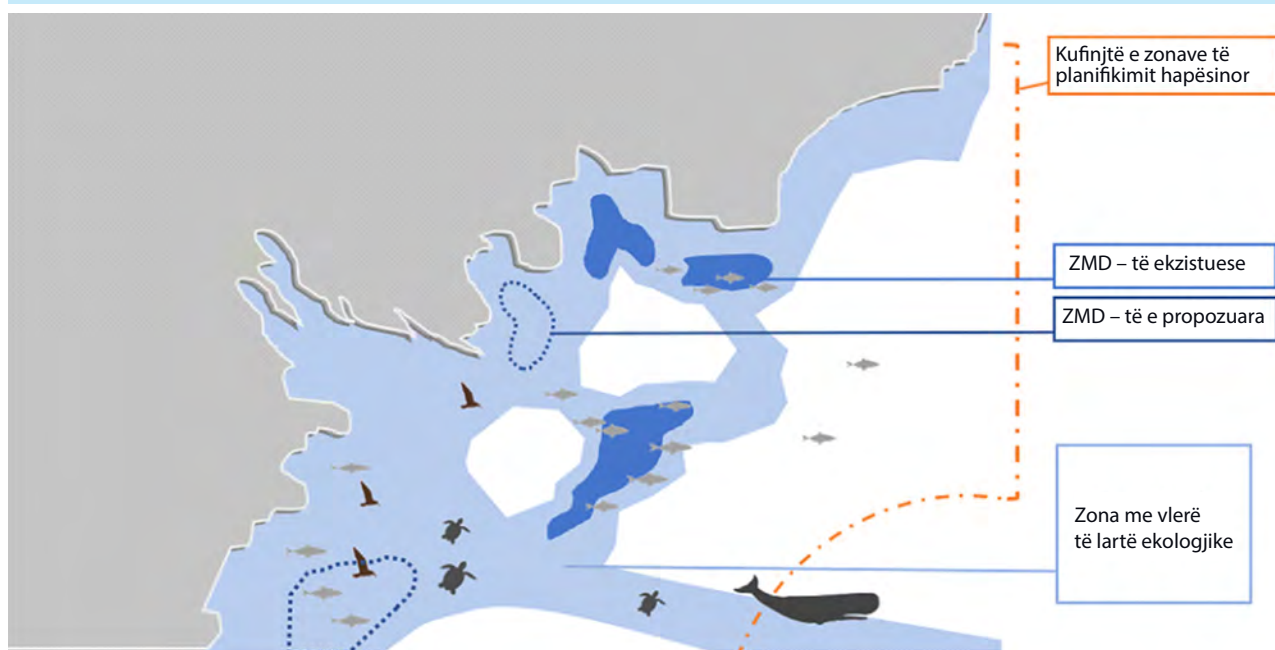


FIGURA 3. ZONAT ME VLERË TË LARTË EKOLOGJIKE DHE ZMD-TË NË PHD (BURIMI: MODIFIKUAR NGA AGJENCIA SUEDEZE E MENAXHIMIT DETAR DHE TË UJËRAVE)

Për rrjedhojë, zhvillimi ekonomik detar në të ardhmen duhet të marrë në konsideratë zonat me vlerë ekologjike në përgjithësi dhe ZMD-të në veçanti, duke i parë ato si pjesë të një rrjeti më të gjerë ku lidhen zona me funksione të ndryshme ekologjike. Nëpërmjet përdorimit të rregulloreve hapësinore dhe/të përkohshme për fusha specifike (si p.sh. fushat e rregulluara të transportit detar, koncesionet detare për zhvillimin e akuakulturës, zonat ku ndalohet ankorimi për varkat e lundrimit argëtues, mbylljet e sezoneve të peshkimit etj.) dhe menaxhimit të kujdesshëm të shpërndarjes hapësinore të sektorëve detarë konkurrues, një PHD efektive mund të plotësojë në mënyrë të konsiderueshme qëllimet e ZMD-ve (Figura 4). PHD duhet:

- Të luajë një rol kritik në arritjen e statusit të mirë mjedisor në ujërat e Mesdheut
- Të shmangë ndikimet negative në zonat me përparësi
- Të minimizojë ndikimet negative në zonat më të mëdha me vlerë të konsiderueshme ekologjike.

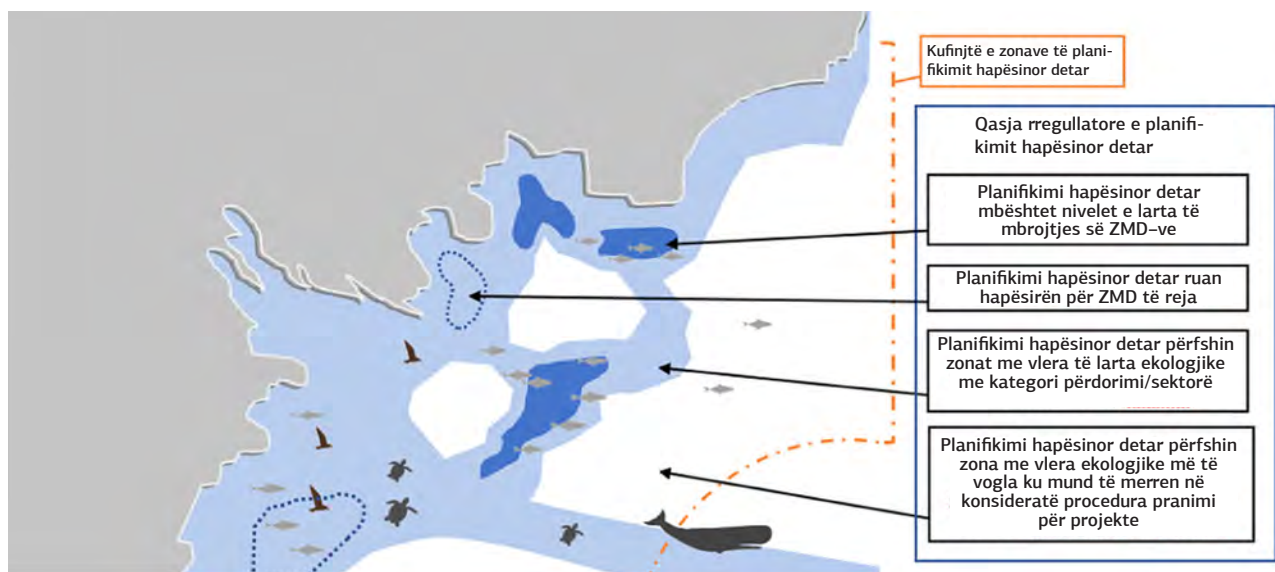


FIGURA 4. PAMJE E THJESHTUAR E QASJES RREGULLATORE TË BAZUAR NË PHD SI PLOTËSUES E ZMD-VE. BURIMI: MODIFIKUAR NGA AGJENCIA SUEDEZE PËR MENAXHIMIN DETAR DHE TË UJËRAVE

Në vendimmarrjen në lidhje me hapësirat në ose pranë ZMD-ve, duhet t'i jepet përparësi strategjive për shmangien e ndikimeve.

Shmangia e ndikimeve nënkupton vendosjen e një veprimtarie, një përdorimi ose një sektori detar në një zonë ku presionet e gjeneruara prej tyre nuk do të kenë ndikim në ekosistemet me rëndësi. Ndërsa kjo mund të duket se vendos kufizime të mëdha për vendimmarrësit, gjithnjë e më shumë po shihet si një qasje afatgjatë me kosto efektive: kur ndikimet shmangen që në fillim, sektorët e biznesit nuk do të përballen me ndonjë kosto zbutjeje dhe rreziqet ligjore minimizohen ose shmangen. Një qasje e tillë mund të marrë shumë forma të ndryshme - për shembull, vendosja e fermave të energjisë së erës në det të hapur jashtë zonave të rëndësishme të shpendëve, vendosja e rezervateve të kultivimit të peshkut larg habitateve të ndjeshme, vendosja e rrugëve detare jashtë habitateve kryesore për gjitarët e detit, ndalimi i ankorimit të anijeve në livadhet me Posidonia etj.

Sektorët mund të pajtohen deri diku me ZMD-të.

Nëse ZMD-të mund të arrijnë objektivat e tyre të ruajtjes dhe të demonstrojnë se në bazë të rregulloreve të synuara ndikimet e veprimtarive ekonomike mund të shmangen ose të zbuten në mënyrë të konsiderueshme, në parim pajtueshmëria mund të garantohet.

Shumica e ZMD-ve në Mesdhe janë zona shumëpërdorimëshe dhe ofrojnë tashmë një përvojë të vyer në këto çështje.

KAPITULLI 2

KONTRIBUTI I PROJEKTIT PHAROS4MPAS



Projekti PHAROS4MPAs(<https://pharos4mpas.interreg-med.eu/>) eksploron se si ndikohen ZMD-të në Mesdhe nga veprimtaritë në ekonominë blu në rritje dhe ofron një sërë rekomandimesh praktike për grupet rajonale të interesit në lidhje me mënyrën e parandalimit ose minimizimit të ndikimeve mjedisore të sektorëve kyçë. Përmes nxitjes së bashkëpunimit ndërkombëtar mes rrjeteve të ZMD-ve dhe bashkëpunimit mes shtetit, industrisë dhe grupeve të tjera të interesit, PHAROS4MPAs synon të rrisë efikasitetin e menaxhimit të ZMD-ve dhe të përmirësojë ruajtjen e ekosistemeve detare në të gjithë Mesdheun.

PHAROS4MPAs përqendrohet në sektorët e ekonomisë blu si më poshtë vijon:

- Transporti detar dhe portet industriale
- Kroçerat
- Lundrimi argëtues
- Fermat e energjisë së erës në det të hapur
- Akuakultura
- Peshkimi në shkallë të vogël
- Peshkimi argëtues

Rekomandimet ndryshojnë në mënyrë të konsiderueshme nga njëri sektor tek tjetri dhe bazohen në të dhënat shkencore më të mira të disponueshme.

Konkluzionet thelbësore janë:

- Shmangia e presioneve të reja ndaj ZMD-ve ekzistuese përmes planifikimit hapësinor detar të kujdesshëm - p.sh. shmangia e ngritjes së fermave të energjisë së erës në det të hapur ose e rezervateve të kultivimit të peshkut brenda kufijve të ZMD-ve, krijimi i zonave tampon përreth ZMD-ve për të shmangur presionet në kufijtë e këtyre të fundit etj.
- Mbrojtja e ekosistemeve në një shkallë që tejkalon kufijtë e ZMD-ve
- Në rastin kur zhvillohen veprimtari ekonomike, zbutja e ndikimeve të tyre në një mënyrë të përshtatshme, duke marrë në konsideratë ndikimet kumulative dhe duke u fokusuar në kapacitetin e përgjithshëm mbajtës të ekosistemeve vendase.
- Përhapja e njohurive rreth masave të menaxhimit të qëndrueshëm të ZMD-ve për pjesën tjetër të pambrojtur të oqeanit: Administratorët e ZMD-ve mund të sjellin një ndryshim në mentalitetin tonë në lidhje me qëndrueshmërinë.
- Identifikimi i praktikave dhe kushteve të qëndrueshme sipas sektorit, për të ofruar udhëzime dhe standarde të përshtatura për rritje blu të qëndrueshme.

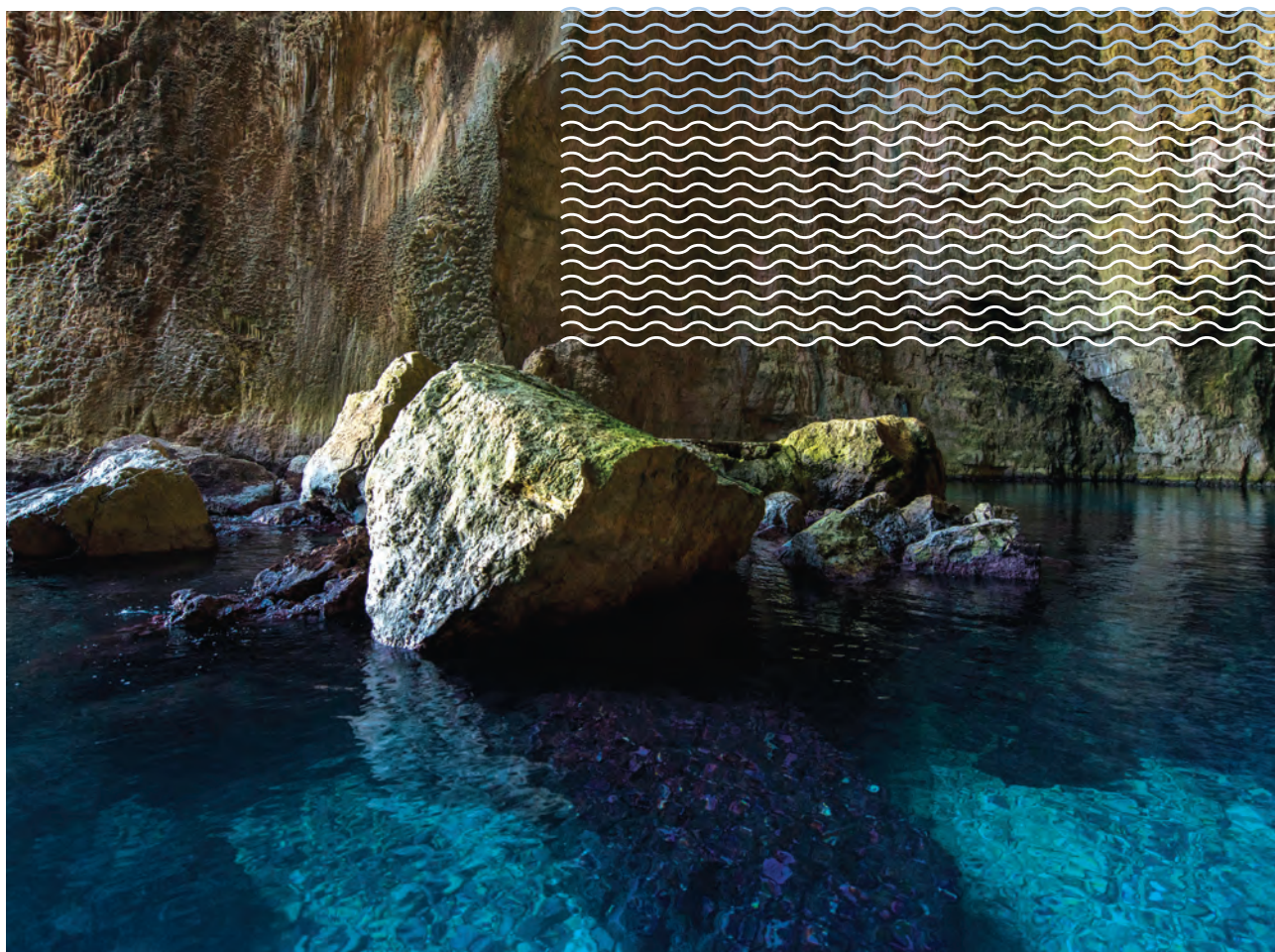
Një ekonomi blu e qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse duhet:

- Të garantojë që investimet në ekonominë blu të sjellin përfitime ekonomike dhe sociale afatgjata, duke mbrojtur dhe rivendosur diversitetin, produktivitetin dhe qëndrueshmërinë e ekosistemeve detare.
- Të bazohet në një qeverisje pjesëmarrëse dhe efektive e cila është gjithëpërfshirëse, e përgjegjshme dhe transparente
- Të promovojë përdorim të qëndrueshëm në zonat detare përmes planifikimit hapësinor largpamës, parashikues dhe parandalues për të siguruar një status të mirë mjedisor, përmes zbatimit të një qasje të bazuar në ekosistem
- Të bazohet në “teknologji të pastra”, energji të rinovueshme dhe qarkullim ciklik të lëndëve dhe të promovojë inovacionin dhe kërkimin shkencor në të gjithë sektorët e ekonomisë blu, me qëllim arritjen e objektivit zero emetime karboni
- Të mundësojë krijimin e mundësive të punësimit për profesione në sektorin detar dhe bregdetar.

Burimi: Parimet e WWF për një ekonomi blu

KAPITULLI 3

KONTEKSTI, SITUATA E ZMD-VE DHE EKONOMISË BLU NË SHQIPËRI



Interreg
Mediterranean



PHAROS4MPAs

Bregdeti i Shqipërisë ka një gjatësi rreth 420 km; zona ekskluzive ekonomike e tij shtrihet në një sipërfaqe prej rreth 12 000 km². Bregdeti mund të ndahet në dy pjesë: bregdeti i Adriatikut në veri, një pllajë e ulët aluviale me gjerësi 4 deri në 50 km; dhe bregdeti i Jonit në jug, një breg kundrinor i karakterizuar nga male të thepisura, përveç lagunës së Butrintit në jug.

Shqipëria është pjesë e Gadishullit të Ballkanit dhe ka një pozitë të favorshme gjeografike me dalje në detet Adriatik dhe Jon. Ky pozicion i jep asaj një potencial komunikimi shumë të favorshëm edhe si porta e vendeve të Evropës Juglindore me vendet e Evropës Perëndimore dhe më gjerë. Hapësira detare shqiptare e Mesdheut paraqet vlerat e saj të rëndësishme natyrore, socio-ekonomike dhe kulturo-historike.

Vija detare dhe bregdetare në Shqipëri shtrihet në pjesën perëndimore të vendit, ku ka peizazhe spektakolare dhe pamje mahnitëse që mbizotërojnë rivierën shqiptare (në Detin Jon) dhe përbëjnë një nga zonat më të bukura të vendit tonë. Vija detare dhe bregdetare është aseti kryesor për zhvillimin ekonomik dhe turistik të pjesës perëndimore dhe jugperëndimore të vendit. Ekosistemet tokësore dhe detare të Shqipërisë janë pjesë e zinxhirit mesdhetar dhe ballkanik të ekosistemeve natyrore. Duhet thënë gjithashtu se disa nga këto ekosisteme në Shqipëri ruhen akoma në një gjendje gati natyrale, megjithëse mungojnë studime të hollësishme për të gjitha zonat. Zona bregdetare e Shqipërisë është një nga hotspotet e biodiversitetit në Detin Mesdhe. Peizazhi bregdetar është shumë heterogjen dhe përfshin laguna, ligatina, duna rërë dhe delta lumenjsh.

Megjithatë, në 25 vitet e fundit, Shqipëria ka pësuar ndryshime të thella, pothuajse pa bashkëpunim midis ekonomive të tjera në tranzicion në rajon. Shqipëria ka pësuar ndryshime transformuese veçanërisht në planin e reformës territoriale dhe në reformën strukturore dhe institucionale të qeverisjes vendore, e cila sjell një perspektivë tjetër të hapësirës detare dhe hapësirës bregdetare përkatëse.

Biodiversiteti detar dhe bregdetar dhe mallrat dhe shërbimet e ekosistemeve që ky biodiversitet mbështet kanë vlera të larta mjedisore, sociale dhe ekonomike, por janë nën një presion të paprecedentë si në nivel global, edhe në Shqipëri, nga zgjerimi urban, ndotja industriale, mbishfrytëzimi dhe potencialisht nga ndryshimet klimatike. Migrimi, i kombinuar me zhvillimin e shpejtë dhe kryesisht të parregulluar urban, turistik dhe industrial, ka çuar në ndotje të ujit, erozion të tokës dhe mbipeshkimin, duke kërcënuar biodiversitetin detar dhe qëndrueshmërinë e të mirave dhe shërbimeve të ekosistemit.

Efektet e një transformimi të tillë janë bërë shumë të dukshme në terma të shpërndarjes hapësinore të veprimtarive njerëzore dhe në standardin e jetesës në zonat urbane, veçanërisht në ato zona që po zgjerohen me shpejtësi në zonat e ulëta perëndimore.

Presioni do të rritet më tej nëse ndodhin ndryshimet e parashikuara klimatike dhe nëse rritet temperatura e

ajrit dhe e detit, niveli i detit, acidifikimi i oqeanit dhe frekuenca dhe ashpërsia e stuhive dhe thatësirave.

Pavarësisht rëndësisë së ekosistemeve detare dhe bregdetare në zhvillimin social dhe ekonomik të Shqipërisë dhe presioneve në rritje me të cilat përballen këto ekosisteme detare dhe bregdetare, ka mungesë të kapaciteteve administrative dhe të disponueshmërisë së burimeve financiare dhe në natyrë për të menaxhuar këto presione

Në Shqipëri, zbutja e efekteve të veprimtarive njerëzore është veçanërisht e vështirë, duke qenë se aktualisht në det dhe përgjatë bregdetit operon një grup kompleks faktorësh stresues. Nevoja urgjente për një strategji menaxhimi hapësinor të bazuar në ekosistem që siguron një zhvillim të qëndrueshëm duke ruajtur dhe menaxhuar biodiversitetin dhe burimet natyrore, është një parakusht për të zvogëluar efektin kumulativ të faktorëve stresues dhe për të adresuar gamën e gjerë të ndikimeve në habitatet bregdetare, me qëllim mbrojtjen e tyre nga përkeqësimi i mëtejshëm. Menaxhimi dhe mbrojtja efektive e mjedisit ndihmojnë në ruajtjen e produktivitetit dhe diversitetit të lartë në sistemet detare, duke mbrojtur zhvillimin social dhe ekonomik.

Ky zhvillim rrit nevojën për planifikim hapësinor detar (PHD), si një instrument thelbësor për nxitjen e efikasitetit të burimeve në veprimtaritë detare.

Zonat e Mbrojtura Detare dhe Bregdetare (ZMDB) njihen globalisht si një nga mjetet më efektive për menaxhimin e mjedisit detar dhe bregdetar, ku kërcënimet ndaj atij mjedisi janë me natyrë gjeografike (hapësinore) dhe kërcënimet mund të menaxhohen gjeografikisht (në nivel hapësinor). Menaxhimi i kësaj zone mbetet një sfidë për pushtetin qendror dhe vendor, por edhe për shoqërinë civile, komunitetin e biznesit, individët dhe pronarët në drejtim të njohjes se si të përdorin, mbështesin dhe zhvillojnë këto zona detare - bregdetare potenciale.

Në fakt, shumica e ZMDB-ve janë kryesisht zona bregdetare (ekziston vetëm një zonë e mbrojtur detare) dhe një sërë zonash bregdetare janë akoma të pambrojtura, pavarësisht rolit të tyre kyç ekologjik, social dhe ekonomik në nivelin kombëtar, ose për Mesdheun. Afërsisht 85% e zonave të mbrojtura bregdetare aktuale shtrihen përgjatë vijës bregdetare të Adriatikut, një tregues ky i numrit të ulët të zonave të mbrojtura përgjatë bregdetit Jon.

Zonat e mbrojtura detare (ZMD) ekzistuese në Shqipëri nuk mund të përshkruhen si pjesë e një rrjeti ekologjik, por janë sisteme deri diku fillestare që duhet të krijojnë një rrjet të qëndrueshëm dhe koherent, veçanërisht integrimin e disa ZMD-ve në det të hapur. Zbatimi i këtij objekti duhet të jetë në përputhje me menaxhimin e zonave të mbrojtura detare dhe me Strategjinë e Menaxhimit të Integruar të Zonave Bregdetare. Qëllimi i çdo ZMD-je duhet të sigurojë ruajtjen e mirëqenies dhe qëndrueshmërisë së biodiversitetit dhe ekosistemeve të zonave të caktuara, në mënyrë që të kontribuojë në biodiversitetin dhe

mirëqenien e ekosistemeve në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.

SFONDI LIGJOR DHE POLITIK

ZMD-të në Mesdhe mund të përcaktohen në kuadër të:

LEGJISLACIONIT NDËRKOMBËTAR

- Konventa për Diversitetin Biologjik (KDB), kuadri politik global i veprimit për ruajtjen e biodiversitetit për brezat e ardhshëm, ka objektivin e mbrojtjes së mjedisit detar në masën 10% brenda vitit 2020: ky qëllim është shprehur në objektivin 11 të Aichi-t të KBD-së. Objektivi vlen shumë për Detin Mesdhe, ku vendet bregdetare kanë punuar për të krijuar ZMD-të të reja për të realizuar këtë objektivi. Objektivi 12 i Aichi-t të KBD-së për parandalimin e zhdukjes së specieve të kërcënuara dhe përmirësimin e statusit të ruajtjes së tyre.
- Konventa e Barcelonës për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe të Rajonit Bregdetar të Mesdheut (Konventa e vitit 1975, e ndryshuar në vitin 1995). Ajo synon mbrojtjen e Detit Mesdhe dhe të mjedisit detar dhe bregdetar përmes përmirësimit të planeve rajonale dhe kombëtare për arritjen e zhvillimit të qëndrueshëm.
- Protokolli për Zonat Veçanërisht të Mbrojtura dhe Diversitetin Biologjik në Mesdhe (SPA/BD) (1995). Synon të promovojë ruajtjen dhe menaxhimin e qëndrueshëm të zonave detare dhe bregdetare me vlera natyrore ose kulturore, si dhe ruajtjen e specieve të rrezikuara ose të kërcënuara.
- Marrëveshja për Ruajtjen e Cetacëve të Detit të Zi, Detit Mesdhe dhe Zonës së afërt të Atlantikut (Marrëveshja ACCOBAMS-2001). Parashikon krijimin e ZMD-ve në zona të cilat shërbejnë si habitate për cetacët dhe/ose të cilat sigurojnë burime të rëndësishme ushqimi për ta.
- Konventa e Bernit për Ruajtjen e Faunës së Egër të Evropës dhe të Habitave Natyrore (1979). Synon ruajtjen e florës dhe faunës së egër dhe të habitave të tyre natyrore, si dhe nxitjen e bashkëpunimit në nivelin e Evropës.
- Konventa e Bonit për Ruajtjen e Specieve Migratore të Kafshëve të Egra (1979) Synon ruajtjen e specieve migratore tokësore, ujore dhe të shpendëve në të gjithë gamën e tyre.
- Konventa për Tregtinë Ndërkombëtare të Specieve të Rrezikuara të Faunës dhe Florës së Egër (CITES, 1975).
- Konventa Rajonale për Detet, e cila në Mesdhe nënkupton Konventën e Barcelonës për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe të Rajonit Bregdetar të Detit Mesdhe. ZMD-të e këtij lloji përcaktohen si Zona Veçanërisht të Mbrojtura me Rëndësi për Mesdheun (ZVMRM).

DIREKTIVAT E BE-SË PËR NATYRËN NË VENDET E EVROPËS;

- Direktivat për Habitatet dhe Shpendët (Direktiva 92/43/KEE), datë 21 maj 1992, “Për ruajtjen e habitateve natyrore dhe të faunës dhe florës së egër”
- Direktiva 2009/147/KE, datë 30 nëntor 2009 “Për ruajtjen e shpendëve të egra. ZMD-të e këtij lloji njihen si zona detare “Natura 2000”.

Dy direktiva të tjera të BE-së që kanë të bëjnë me mjedisin detar janë:

- Direktiva e BE-së “Për krijimin e një kuadri për veprimin e komunitetit në fushën e politikave për ujërat” (Direktiva kuadër për ujërat 2000/60/KE). Direktiva kuadër për ujërat i angazhon shtetet anëtare të BE-së që të arrijnë status të mirë nga pikëpamja cilësore dhe sasore për të gjithë trupat ujorë (përfshirë ujërat detare deri në një milje detare nga bregu) deri në 2015.
- dhe Direktiva Kuadër e Strategjisë Detare (Direktiva 2008/56/KE për detet). Qëllimi i Direktivës për detet është të sigurojë mbrojtje më efektive të mjedisit detar në të gjithë BE. Ajo synon arritjen e statusit të mirë mjedisor (SMM) të ujërave detare të BE-së deri në vitin 2020 dhe mbrojtjen e bazës së burimeve nga e cila varen veprimtaritë ekonomike dhe sociale të lidhura me detin.

Konventat me rëndësi dhe ndikim në menaxhimin e Integruar të zonës bregdetare (MIZB), të ratifikuara dhe nënshkruara nga autoritetet shtetërore shqiptare, përfshijnë si më poshtë:

- Në vitin 1990, Shqipëria u anëtarësua në Konventën e Barcelonës për Mbrojtjen e Detit Mesdhe nga Ndotja;
- Më 29 nëntor 1995, Shqipëria u anëtarësua në Konventën e Ramsarit dhe e ratifikoi atë më 29 mars 1996. Kjo është shumë e rëndësishme për sa i përket menaxhimit dhe administrimit të ekosistemeve të ligatinave, të cilat janë shumë të spikatura në bregdetin shqiptar; dhe

LEGJISLACIONI KOMBËTAR I SHQIPËRISË:

Dokumente strategjike

- Strategjia Kombëtare për Biodiversitetin dhe Planin i saj i Veprimit i vitit 2016 (SKBPV) është dokumenti kryesor që përcakton qëllimet, objektivat dhe masat për menaxhimin e biodiversitetit në Shqipëri për periudhën 2000-2020. Në lidhje me zonën bregdetare, strategjia propozon një rrjet prej 25 zonash të mbrojtura detare dhe bregdetare.

- Plani i Veprimit për Ruajtjen e Cetacëve (2007) dhe Plani i Veprimit për Ruajtjen e Breshkave të Detit dhe Habiteteve të tyre Natyrore (2012).
- Plani Strategjik për Zonat e Mbrojtura Detare dhe Bregdetare (PSZMDB) i prillit të vitit 2013. Përfshin analizën e situatës në lidhje me ZMDB-të, rishikon kriteret për identifikimin e ZMDB-ve dhe identifikon ZMDB-të, si dhe propozon aktivitete për zbatimin e PSZMDB-ve.
- Programi i Menaxhimit të Zonave Bregdetare - PMZB, i hartuar në kuadër të Konventës së Barcelonës
- Programi i Kërkimit dhe Monitorimit të Ndotjes në Mesdhe, i hartuar në kuadër të Konventës së Barcelonës
- Shqipëria është pjesë e nismës Adriatiko-Joniane EUSAIR, e cila përqendrohet në “ekonominë blu”, ndërlidhjen rajonale, cilësinë e mjedisit dhe turizmin e qëndrueshëm. Sidoqoftë, kjo mbetet një nismë e Komisionit Evropian në kuadrin e politikave integruese për vendet e Ballkanit Perëndimor. Përfshirja dhe zbatimi i politikave të tilla në nivelin mikro është detyrë e vendeve anëtare në këtë nismë, deri në krijimin e strukturave të posaçme në nivele ekzekutive për zbatimin e kësaj strategjie.

Kuadri ligjor (legjislacioni)

- Ligji nr. 81/2017, datë 4.5.2017 “Për zonat e mbrojtura”, përcakton kuadrin ligjor për deklarimin, planifikimin, administrimin, menaxhimin dhe përdorimin e zonave të mbrojtura dhe burimeve të tyre natyrore dhe biologjike.
- Ligji nr. 9587, datë 20.7.2006, “Për mbrojtjen e biodiversitetit”, i ndryshuar, synon të sigurojë ruajtjen dhe mbrojtjen e diversitetit biologjik, duke rregulluar përdorimin e qëndrueshëm të elementeve të tij nëpërmjet integritetit të elementeve kryesore të biodiversitetit në strategjitë, planet, programet dhe të gjitha nivelet e vendimarrjes.
- Ligji nr. 10006, datë 23.10.2008 “Për mbrojtjen e faunës së egër”, i ndryshuar. Ky ligj ka për qëllim mbrojtjen, menaxhimin dhe kontrollin e faunës së egër për të siguruar ruajtjen e llojeve, popullatave dhe habitateve të tyre.
- Ligji nr. 64/2012, datë 31.5.2012, “Për peshkimin”, i ndryshuar, rregullon peshkimin, menaxhimin e tij, siguron mbrojtje për faunën detare dhe ujërat e brendshme dhe rregullon “zonat e mbrojtura të peshkimit”.
- Rregullorja nr. 1, datë 7.3.2014, “Për zbatimin e ligjit nr. 64/2012 ‘Për peshkimin’”. Ndalon peshkimin përreth grykëderdhjeve të lumenjve, peshkimin dhe akuakulturën në pjesën e jashtme të Karaburunit (deri në 1 nm ose deri në 50 m thellësi), peshkimin me trata dhe rrjeta tërheqëse (fundore dhe pelagjike) në gjirin e Vlorës, si dhe

peshkimin në kanalet e lagunës

- Rregullorja nr. 8, datë 11.11. 2009, “Për masat menaxhuese për shfrytëzimin e qëndrueshëm të burimeve peshkore në det”. Ndalon përdorimin e veglave të peshkimit me tërheqje në një largësi më të vogël se 3 nm nga bregu ose deri në thellësinë 50 metra, të dragave të tërhequra nga mjete lundruese brenda 1,5 nm nga bregu, të dragave hidraulike brenda 0,3 nm nga bregu dhe të mrezhave/koshilokëve brenda 300 metrave nga bregu.
- Plani i menaxhimit për zonën e mbrojtur detare “Karaburun-Sazan”, i miratuar në vitin 2015.

KËRCËNIMET NGA SEKTORËT DETARË

Zhvillimi bregdetar

Ndikimet e zhvillimit bregdetar, veçanërisht nga turizmi dhe urbanizimi janë intensifikuar gjatë viteve të fundit. Zhvillimi i industrisë së peshkimit, akuakulturës, turizmit dhe urbanizimit ka krijuar mundësi ekonomike për disa, por humbja e mundësive në sektorët në rënie ka pasur disa efekte negative në standardin e jetesës së banorëve vendas.

Zhvillimi i akuakulturës

BE ka njohur rëndësinë e akuakulturës dhe e ka bërë atë një nga pesë sektorët e saj prioritarë për udhëheqjen e axhendës së saj të rritjes blu. Sidoqoftë, rritja e sektorit të akuakulturës është pasqyrim i një rritjeje në zonat e mbrojtura detare, duke qenë se vendet bëjnë përpjekje për të përmbushur angazhimet mjedisore sipas objektivave të Aichi-t, Konventës së Barcelonës dhe traktateve të tjera ndërkombëtare. Duke qenë se zonat e mbrojtura detare (ZMD), zonat detare të “Natura 2000” dhe akuakultura detare gjenden kryesisht në zonat bregdetare dhe të cekëta të Mesdheut me cilësi të mirë të ujërave, vitet e fundit ato janë mbivendosur gjithnjë e më shumë. Për më tepër, në të ardhmen mund të ketë më shumë mbivendosje. Kjo ka sjellë në fokus ndikimet mjedisore të kultivimit të peshqve dhe molusqeve dhe ka ngritur pyetjen nëse duhet të lejohet dhe deri në çmasë duhet të lejohet zhvillimi i akuakulturës në vendndodhje të tilla.

Ndikimet mjedisore të akuakulturës varen shumë nga madhësia e fermave, sistemet e prodhimit dhe metodat menaxhuese të përdorura, si dhe nga habitatet detare në të cilat ndodhen ato. Zhvillimi i akuakulturës mund të shkaktojë humbje ose ndryshime të habitateve të rëndësishme bregdetare.

Në Shqipëri, akuakultura është e pranishme në territoret të cilat janë përcaktuar në Planin e Përgjithshëm Vendor si zona me prioritet zhvillimi turizmin. Pikërisht kjo është sfera kur autoritetet

publike, administratorët e ZMD-ve dhe zonave të "Natura 2000" dhe industria e akuakulturës kanë një rol për të luajtur: një bashkëpunim efektiv ndërmjet të gjitha grupeve të interesit mundëson zbatimin e rregulloreve, identifikimin dhe zbatimin e praktikave më të mira, shmangien ose minimizimin e ndikimeve mjedisore dhe krijimin e një të ardhmeje të qëndrueshme. Nuk është krijuar ende një Zonë e Përcaktuar për Akuakulturë (ZPA).

Zhvillimi i turizmit me kroçera

Mesdheu është një destinacion i njohur për udhëtarët nga mbarë bota, shumë prej të cilëve e vizitojnë atë në bordin e një kroçere. Vitet e fundit, në Shqipëri, kjo veprimtari ka pasur akses më të madh në financa dhe numri i pasagjerëve është rritur ndjeshëm. Ndikimi i saj mjedisor është në rritje në terma të vëllimit dhe intensitetit. Një nga ndikimet kryesore të sektorit rezulton nga shkarkimi i mbetjeve, që ndodh kryesisht dhe me intensitet më të madh në det të hapur: kjo ka ndikime të gjera për mjedisin në tërësi dhe rajonet me shkëmbim të ulët të ujit në veçanti. Sektori i kroçerave ndikon edhe në zonat e mbrojtura detare (ZMD), ku mund të ketë një ndikim të madh në speciet dhe habitatet e ndjeshme.

Transporti dhe portet detare

Transporti detar është nga elementet më të rëndësishme të ekonomisë blu globale. Ai përfshin transportin tregtar të mallrave (rifuxho dhe jorifuxho) dhe të pasagjerëve (me tragete), si dhe veprimtaritë tokësore që përfshijnë portet industriale dhe lehtësirat dhe shërbimet përkatëse që u mundësojnë anijeve akses në këto porte. Gjithsesi, ndikimet mjedisore të kësaj rritjeje - në terma lokalë dhe më të përgjithshëm - janë të mirëdokumentuara. Ndikimet më të dukshme janë ndoshta derdhjet e naftës dhe përplasjet e mjeteve lundruese me cetacët e rrezikuar: por me sektorin e transportit detar lidhen edhe zhurmat nënujore, kontaminimi me kimikate, shqetësimi i shtratit të detit dhe speciet e huaja, ku të gjitha këto ndikojnë në objektivat e ruajtjes së ZMD-ve.

Lundrimi argëtues (varkat e ekskursioneve)

Në rajon, turizmi detar po rritet me shpejtësi dhe varkat e ekskursioneve janë pjesë e tij, me ndryshime në shumëllojshmërinë, vëllimin dhe madhësinë e tyre. Mjetet më të vogla të lundrimit (varkat e ekskursioneve: udhëtime ditore, ture në bordin e mjeteve të banueshme të lundrimit) shkaktojnë ndikime në shkallë më të vogël, duke qenë se ato ofrojnë mundësinë e lëvizjes në zona më të vogla. Nëse ndodhin rregullt, ditë pas dite, të gjitha këto ndikime së bashku mund të çojnë në ndikime më të mëdha në mjedisin pritës. Presionet mjedisore të varkave të ekskursioneve shpesh operojnë në sinergji me presionet nga forma të tjera vizitash (me jaht, varka lundrimi, motoskaft), të cilat mund të çojnë në efekte

kumulative. Kjo ka implikime në nivelin e ZMD-ve, ku mund të shkaktohen ndikime në nivel lokal të specieve dhe habitateve të ndjeshme. Ndërsa mund të duket se ky është një kërcënim i lokalizuar, ZMD-të në fjalë shpesh janë në epiqendër të ruajtjes, që nga ana tjetër ka ndikimin e tërheqjes së më shumë vizitorëve në zonë, duke cenuar kështu objektivat fillestarë të ruajtjes së zonës. Ka ende nevojë për zhvillimin e plotë të kuadrit ligjor në lidhje me lundrimin argëtues në Shqipëri.

Peshkimi argëtues

Peshkimi argëtues mund të ketë një ndikim të rëndësishëm në habitate dhe burime të caktuara të peshkut dhe, duke pasur parasysh këtë fakt, është e rëndësishme që kjo veprimtari të kryhet në mënyrë të përgjegjshme në të gjithë Mesdheun, veçanërisht në zonat e mbrojtura detare (ZMD). Ndonëse peshkimi argëtues ka shumë përfitime sociale, ekonomike dhe të shëndetit publik, ai gjithashtu shkakton probleme mjedisore. Një shqetësim të madh përbën ndikimi i disa metodave të peshkimit argëtues, të tilla si peshkimi me fuzhnjë, me grep dhe grep flutur ndaj specieve vulenerabël. Ndikime të tjera potenciale nga peshkimi argëtues përfshijnë futjen e specieve ekzotike të përdorura si karrem, ndotjen nga pajisjet e peshkimit të humbura ose të braktisura në det dhe dëmtimin e habitateve të ndjeshme. Peshkimi argëtues sjell një sërë problemesh që ngrenë dyshime mbi qëndrueshmërinë afatgjatë të tij, duke përfshirë presionin ndaj burimeve të peshkut, degradimin e habitateve, humbjen e biodiversitetit, konfliktet sociale dhe ndotjen. Peshkimi argëtues zhvillohet në të gjithë bregdetin, por gjatë sezonit të verës është më i përqendruar në bregdetin Jon. Ndonëse ekzistojnë disa rregulla për peshkimin argëtues, ka një mungesë të akteve nënligjore për ta rregulluar atë plotësisht.

Peshkim në shkallë të vogël

Ndërsa peshkimi në shkallë të vogël luan një rol kyç ekonomik dhe social në zonat bregdetare të Mesdheut, ai gjithashtu mund të ketë ndikime të konsiderueshme mjedisore në ekosistemet dhe burimet e peshkimit. Peshkimi në shkallë të vogël mund të ketë ndikim të konsiderueshëm ndaj specieve të caktuara, në varësi kjo të pajisjeve të peshkimit që përdoren dhe të zonës së peshkimit, përfshirë ndaj peshqve e llojit "Elasmobranch", shpendëve, zvarranikëve dhe gjitarëve të detit. Po ashtu, ky lloj peshkimi mund të ndikojë te habitatet e ndjeshme, të tilla si livadhet me salikornie (Posidonia oceanica), grumbujt e gumeve koralore dhe habitatet e thella shkëmbore, përmes teknikave të caktuara të peshkimit dhe humbjes ose braktisjes së pajisjeve të peshkimit në det. Në bregdetin shqiptar operon një numër i madh veprimtarish të peshkimit në shkallë të vogël (rreth 1000 varka), të shpërndara në të gjithë bregdetin. Ekziston nevoja për formalizimin e këtij sektori, si dhe për përmirësimin e kushteve e të punës dhe përfshirjen e tij në mbrojtjen e ekosistemeve detare.

Mbrojtja e ZMD-ve në ekonominë blu në rritje në Mesdhe

Planifikimi hapësinor detar është i rëndësishëm edhe për vendet joanëtare të BE-së, të cilat kërkojnë të zhvillojnë ekonominë e tyre detare. Në kuadër të Konventës së Barcelonës, Plani i Veprimit për Mesdheun i Programit të Kombeve të Bashkuara për Mjedisin (UNEP MAP) po punon për të siguruar një kuadër të përbashkët të planifikimit hapësinor detar të bazuar në ekosistem për të gjithë basenin.

Deri më tani, Shqipëria nuk ka e transpozuar direktivën për Planifikimin Hapësinor Detar dhe Direktivën Kuadër të Strategjisë Detare në legjislacionin e saj dhe, ndonëse është në proces të transpozimit të tërësisë së legjislacionit të BE-së, kjo nuk do të realizohet brenda një periudhe relativisht të shkurtër. Për sa i përket pjesës së zbatimit, është miratuar tashmë Plani i Përgjithshëm Kombëtar (PPK) "Shqipëria 2030", i cili është instrumenti më i lartë i planifikimit territorial në Shqipëri dhe Plani i Integruar Ndërsektorial për Brezin Bregdetar (PINS-Bregdeti) i cili paraqet vizionin e zhvillimit të vijës bregdetare. Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ka bërë disa përpjekje për t'u thelluar më tej në këtë fushë nëpërmjet monitorimit të mjedisit detar dhe mundësisë për të rregulluar veprimtaritë detare me bashkëpunimin e institucioneve të tjera (Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit etj.)

Sektorët që operojnë në brendësi dhe pranë ZMD-ve mund të jenë deri diku të pajtueshëm me to. Nëse ZMD-të mund të arrijnë objektivat e tyre të ruajtjes dhe demonstrojnë se bazë të rregulloreve të synuara ndikimet e veprimtarive ekonomike mund të shmangen ose të zbuten në mënyrë të konsiderueshme, në parim pajtueshmëria mund të garantohet. Shumica e ZMD-ve në Mesdhe janë zona shumëpërdorimëshe dhe ofrojnë tashmë një përvojë të vyer në këto çështje.

Strategjia aktuale e BE-së për rritjen blu nënkupton që ZMD-të përballen me kërkesa të larta për zhvillim ekonomik brenda kufijve të tyre, ku presioni dhe ndikimi më i madh ushtrohet ndaj mjedisit detar. Autoritetet e planifikimit hapësinor detar të Mesdheut do të duhet të marrin në konsideratë ZMD-të, siç parashikohet nga angazhimet që rrjedhin nga Konventa për Diversitetin Biologjik dhe Direktiva për Habitatet, nëse dëshirojnë të përparojnë drejt arritjes së statusit të mirë ekologjik për Detin Mesdhe.

KAPITULLI 4

PESHKIMI NË SHKALLË TË VOGËL



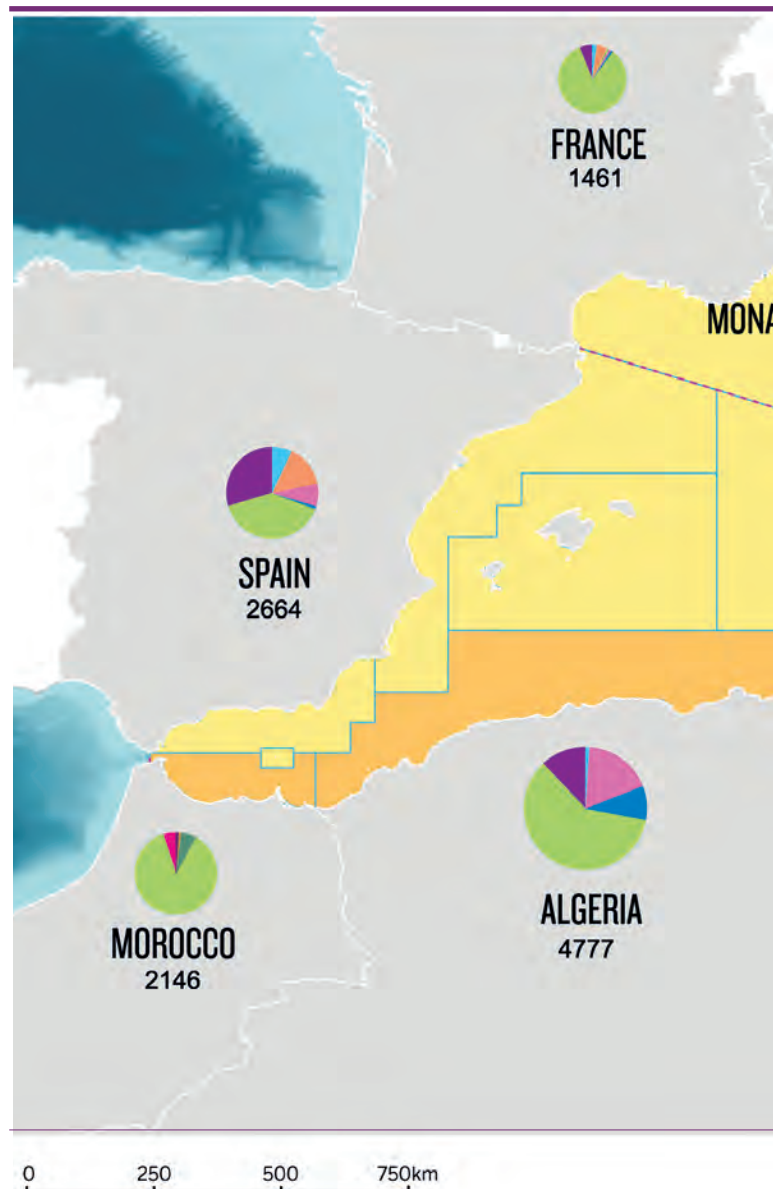
PESHKIMI NË SHKALLË TË VOGËL NË NJË SEGMENT I RËNDËSISHËM I PESHKIMIT NË MESDHE

Peshkimi në Mesdhe po përballët me sfida të mëdha për shkak të mbishfrytëzimit. **Peshkimi i rreth 80% të të gjitha stoqeve të vlerësuara bëhet jashtë kufijve të sigurt biologjikë, sasia e zënieve është në rënie dhe flotat rajonale janë duke u tkurrur.** Degradimi mjedisor, zhvillimi i bregdetit dhe ndotja janë duke shtuar presionet ndaj rezervave të peshkut, ndërkohë që ndryshimi klimatik po shkakton ndryshime në shpërndarjen hapësinore dhe produktivitetin e specieve detare në të gjithë Mesdheun. Zbarkimet e zënieve të peshkimit profesional kanë pësuar rënie gjatë 20 viteve të fundit.

Peshkimi në shkallë të vogël (PSHV) përbën ende veprimtarinë kryesore të sektorit të peshkimit në Mesdhe, si në aspektin e numrit të anijeve (83% e totalit të flotës) ashtu dhe në aspektin e personave të punësuar (57% e totalit të forcës punëtore). Në PSHV përdoren teknika nga më të ndryshmet dhe më shumë se 50 lloje pajisjesh peshkimi për shënjestrimin e specieve, shpesh duke kaluar nga njëra te tjetra gjatë një udhëtimi për peshkim. Megjithatë, pavarësisht rëndësisë së tij social-ekonomike, sektori aktualisht po përballët me sfida të mëdha për shkak të varfërit të burimeve detare.

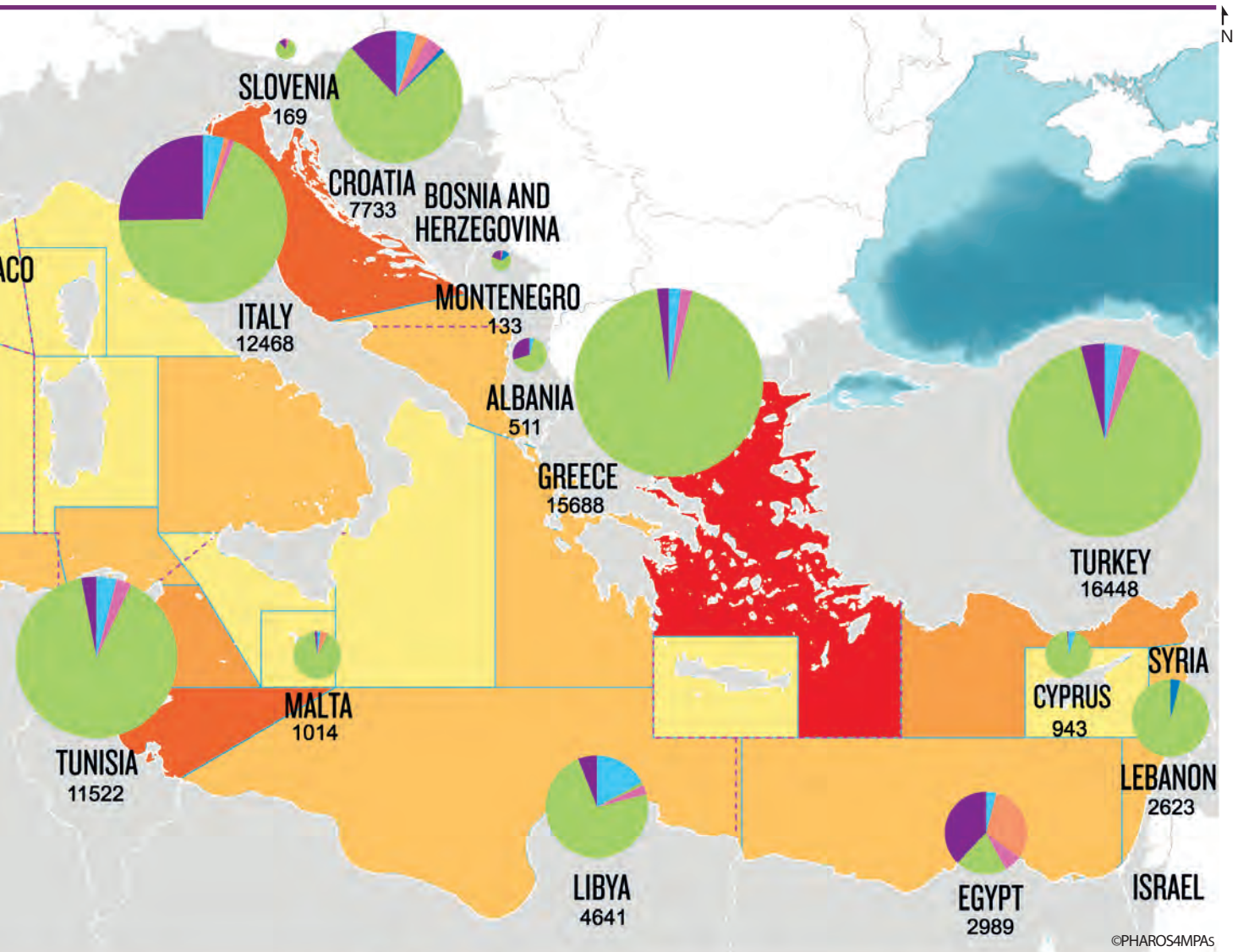
Sipas përkufizimit të BE-së, “peshkimi bregdetar në shkallë të vogël” është peshkimi i kryer nga anijet me gjatësi të përgjithshme prej më pak se 12 metrash të cilat nuk përdorin vegla peshkimi me tërheqje, duke përfshirë koshilokët, rrjetat e gjata dhe tratat (siç renditen në tabelën 3 të Shtojcës I të Rregullores nr. 26/2004 të Komisionit (KE)).

Zonat e zbarkimit të PSHV-së janë të shpërndara përgjatë gjithë bregdeteve dhe porteve të peshkimit, gjë që e bën jashtëzakonisht të vështirë arritjen e një monitorimi, kontrolli dhe mbikëqyrjeje efikase. Heterogjeniteti i tregjeve dhe pikave të shitjes e bëjnë edhe më të komplikuar vlerësimin e këtij sektori. Gjithashtu, qeverisja e këtij sektori është shumë e fragmentarizuar, dhe PSHV ka një përfaqësim të kufizuar si në nivel kombëtar ashtu dhe në nivel rajonal.



SOURCE: FAO (2016, 2018)

NUMRI I ANIJEVE TË PESHKIMIT NË NËNZONAT E GFCM-SË DHE NDARJA E ANIJEVE TË PESHKIMIT SIPAS GRUPEVE TË PRAKTIKAVE TË PESHKIMIT DHE VENDEVE



Megjithatë, gjatë dekadës së kaluar janë bërë përpjekje të konsiderueshme për përmirësimin e kuadrit rregullator të këtij sektori. Ato përfshijnë **Planin Rajonal të Veprimit të FAO-GFCM për Peshkimin në Shkallë të Vogël në Detin Mesdhe dhe Detin e Zi (PRV-PSHV)**, mbështetur nga një Deklaratë Ministeriale në 2018. **Implementimi i Planit të Veprimit është thelbësor për qëndrueshmërinë e sektorit dhe zbatohet në ZMD-të ku praktikat e reja kanë rezultuar efektive si në aspektin ekologjik, edhe në atë social-ekonomik.**

PSHV DHE ZMD-TË: NJË HISTORI E GJATË BASHKËPUNIMI NË MESDHE



Kryesisht, pjesa më e madhe e ZMD-ve kanë një status të përcaktuar mbi bazën e objektivave të ruajtjes, por gjithashtu mund të synohet edhe mbrojtja ose rehabilitimi i popullatave të llojeve dhe/ose habitateve që përbëjnë burimet e peshkimit. ZMD-të me status të plotë apo të lartë mbrojtjeje mund të sjellin përfitime ekologjike, duke përfshirë rritjen e bollëkut, biomasës, dendësisë dhe pjellorisë së popullatave të peshqve. Ky efekt, i ashtuquajtur si “efekti i rezervatit”, rezulton në eksportimin e biomasës së peshqve në zonat e peshkimit dhe mund të sjellë përfitime ekonomike për PSHV-në në zonat e afërt.

Përcaktimi i ZMD-ve në Mesdhe është një fenomen relativisht i ri për PSHV-në. Ndërkohë që ZMD-të dhe instrumentet e tjera të planifikimit hapësinor, siç janë Zonat e Kufizuara të Peshkimit (FRA), mund të mbështesin një qasje të bazuar në ekosistem për menaxhimin e peshkimit, statusi i ZMD-ve bregdetare ka sjellë kufizime të reja për peshkatarët. Kjo ka shkaktuar konflikte të shumta dhe në disa raste ka vështirësuar nxitjen e bashkëpunimit ndërmjet ZMD-ve dhe peshkatarëve të vegjël. Megjithatë, situata është duke u përmirësuar. **Administratorët e ZMD-ve dhe peshkatarët e vegjël, numri i të cilëve është gjithnjë e më shumë në rritje, po zbulojnë se përmes dialogut mund të arrijnë një vizion dhe objektiva të përbashkëta, siç është rikuperimi i burimeve të peshkut.**

PËRFITIMET DHE NDIKIMET E PESHKIMIT NË SHKALLË TË VOGËL

Në nivel global, PSHV përbën një nga mjetet kryesore të jetesës në komunitetet bregdetare dhe kontribuon ndjeshëm në sigurinë e burimeve ushqimore, veçanërisht në vendet në zhvillim. E njëjta situatë është edhe në basenin e Mesdheut, veçanërisht në vendet me numrin më të madh të peshkatarëve të vegjël. Pavarësisht se të ardhurat e tij përbëjnë vetëm 26% të të ardhurave totale të sektorit të peshkimit, rreth 59% e punësimeve në bordin e anijeve në Mesdhe i atribuohet pikërisht PSHV-së, me një total prej 134 300 punësime,

të cilat përbëjnë rreth 80% të flotës së Mesdheut me rreth 60 000 anije. **Në vitin 2017, PSHV gjeneroi 519 milionë USD (24%) të të ardhurave të peshkimit tregtar.**

Pavarësisht faktit se sasia e zënieve nga peshkimi në shkallë të vogël është relativisht e ulët në krahasim me peshkimin tregtar në shkallë të madhe, ky lloj peshkimi mund të ndikojë gjithsesi në burimet dhe ekosistemet detare. **Megjithatë reduktimi i burimeve të peshkut ndikohet edhe nga faktorë të tjerë duke përfshirë ndryshimin klimatik, ndotjen nga burimet detare dhe tokësore dhe zëniet nga peshkatarët joprofesionistë, ndikimet e PSHV-së mund të jenë gjithsesi të konsiderueshme, p.sh. në rastin e sforcove të lartë të peshkimit.** Përgjithësisht, ndikimi i këtij peshkimi konsiderohet të jetë më i vogël dhe veprimtaritë e saj më të qëndrueshme në krahasim me ato të peshkimit industrial.

Ndikimet e mundshme përfshijnë:

- **Ndryshimet në biodiversitetin dhe në funksionimin e ekosistemeve** si pasojë e eliminimit të llojeve të domosdoshme (p.sh. grabitqarët kryesorë) ose të klasave të përmasave të caktuara. Speciet kryesore janë speciet rregullatore të cilat ndihmojnë në kontrollin e përhapjes së specieve të tjera; ndërsa femrat me përmasa më të mëdha riprodhohen më shumë, për një periudhë më të gjatë dhe shtrojnë vezë dhe larva më të mëdha e me mundësi më të larta mbijetese në krahasim me femrat me përmasa më të vogla.
- **Pjesa më e madhe e llojeve objekt peshkimi të PSHV-së kategorizohen si të vulnerabël** në Listën e Kuqe të IUCN-së. Sipas një studimi të kryer në Francë, Itali dhe Spanjë, rreth 50% e sasisë totale të zënieve nga PSHV në ujërat bregdetare – dhe 100% sasisë totale të zënieve në det të hapur – ishin lloje vulnerabël.
- **Peshkimi në shkallë të vogël ndikon te llojet e peshqve hermafroditë**, si peshqit kerr/rufjo (*Epinephelus marginatus*), të cilat mund të përbëjnë një sasi të konsiderueshme të zënies totale. Peshkimi mund të ndikojë në eliminimin joproporcional të një gjinie të caktuar, duke ndryshuar raportet gjinore dhe duke sjellë kufizime të vezëve apo spermës.
- **Zëniet e peshqve nën madhësinë minimale të caktuar të zënieve** i pengojnë individët të arrijnë pjekurinë dhe të riprodhohen. Ekziston një shqetësim në rritje lidhur me faktin se nivelet e vdekshmërisë të peshqit si rezultat i **zënieve jo objekt peshkimi dhe flakëve** kërcënojnë qëndrueshmërinë afatgjatë të shumë prej veprimtarive të peshkimit si dhe ruajtjen e biodiversitetit në shumë zona.

• **Degradimi i habitateve me veprim të drejtpërdrejtë dhe të tërthortë.** Teknika të caktuara peshkimi (p.sh. dragat) dhe ankorimi shkatërrojnë ose gërryejnë habitatet vulnerabël, duke përfshirë livadhet me salikornie (*Posidonia oceanica*), formacionet e shkëmbinjve koralorë dhe habitatet e thella shkëmbore që përmbajnë organizma të palëvizshme dhe të brishta, si gorgoniet, sfungjerët dhe koralet.

• **Pajisjet e humbura ose të braktitura të peshkimit** – të tilla si rrjetat, grepat dhe tojat - po ashtu shkaktojnë dëme. Peshqit vazhdojnë të ngecin nëpër të ashtuquajturat “pajisje peshkimi fantazmë”, dhe gjallesat e palëvizshme si koralet dhe gorgoniet mund të dëmtohen nga çdo lloj mjeti peshkimi. Ato përbëjnë gjithashtu një përqindje të konsiderueshme të mbeturinave detare. Nafta dhe bojërat antivegetative përbëjnë burime të tjera të konsiderueshme të ndotjes.

NDIKIMET E LLOJET E RREZIKUARA, TË KËRCËNUARA OSE TË MBROJTURA

Një nga ndikimet kryesore për gjitarët e detit është mbyllja e tyre brenda rrjetave nga anijet polivalente. Anijet e vogla që përdorin rrjeta fikse, linja grepash fundore ose pelagjike përbëjnë pjesën më të madhe të flotës Mesdhetare, dhe ka të ngjarë të shkaktojnë më shumë vdekje aksidentale ose të qëllimshme të breshkave të detit në krahasim me anijet e mëdha që zakonisht përdorin trata fundore ose linja grepash pelagjike. Numri total i breshkave të detit që bëjnë pjesë në zëniet jo objekt peshkimi në Mesdhe vlerësohet të jetë maksimumi 132 000, duke rezultuar kështu në një vdekshmëri potenciale vjetore prej 44 000 prej tyre. Peshkimi me rrjeta fundore fikse, ngjica, linja grepash dhe trata fundore konsiderohet si një kërcënim shumë i madh për mbijetesën e popullatave të peshkaqenëve dhe rrxhave në Detin Mesdhe dhe në Detin e Zi. Popullatat e shpendëve ndikohen kryesisht nga tojat e gjata gjatë peshkimit me toja e karrem.

BRESHKË DETI E LLOJIT ÇARETTA CARETTA
E BLOKUAR BRENDË NJË RRJETË TË
BRAKTISUR NË DETIN MESDHE

© NATUREPL.COM / JORDI CHIAS / WWF





RRJETË PESHKIMI E BRAKTISUR
NË ZMD-NË E "CÔTE AGATHOISE",
FRANCË

© MATHIEU FOULQUIÉ

AUTORITETET PUBLIKE DHE ADMINISTRATORËT E ZMD-VE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË RËNDËSISHËM NË SHMANGIEN OSE MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË PSHV-SË TË ZMD-TË

Në nivel mesdhetar, **zbatimi deri në vitin 2028 i Planit Rajonal të Veprimit të GFCM-së për PSHV-në (PRV-PSHV) do të jetë thelbësor për ta bërë të qëndrueshëm komunitetin e peshkatarëve të vegjël.** Palët kontraktuese duhet t'i adresojnë pikat

prioritare të këtij plani sa më shpejt të jetë e mundur. Duke qenë se BE është palë kontraktuese e GFCM-së, politikat e BE-së duhet të koordinohen me PRV-PSHV. Rregulloret e reja të CFP-së, si rregulloret e kontrollit, duhet të marrin në konsideratë karakteristikat e PSHV-së dhe të ndjekin një qasje që mund të zbatohet në praktikë dhe me efikasitet pa u mbingarkuar.

REKOMANDIME PËR AUTORITETET E PLANIFIKIMIT HAPËSINOR DETAR (PHD)

Autoritetet kombëtare publike janë aktorët më me influencë në zbatimin dhe **koordinimin e politikave ndërkombëtare në nivel kombëtar dhe lokal, qofshin këto PRV-PSHV apo politika të BE-së.** Ato duhet të mbështesin përgjithësisht zbatimin e kuadrove të favorshme, si **qasja e bazuar në ekosistem.**

Në bazë të Direktivës së BE-së për Planifikimin Hapësinor Detar (PHD), (DIREKTIVA 2014/89/BE), shtetet anëtare janë duke zhvilluar planet e tyre hapësinore dhe vizionet e strategjitë përkatëse, një proces që duhet të finalizohet brenda vitit 2021. PHD është duke u adresuar edhe nga vendet jo anëtare të BE-së, edhe pse në formë vullnetare. **Çdo zhvillim i ri ekonomik që bie ndesh apo ndikon në zonat e peshkimit duhet të diskutohet në detaje me peshkatarët.**

Për të adresuar ndikimet e PSHV-së, duhen marrë masa mjedisore në lidhje me sa vijon:

- **Shmangien e ndikimeve të konsiderueshme të PSHV-së në burimet dhe llojet e cenueshme detare,** përmes kufizimeve të veglave dhe dimensioneve, kufizimit të sforcos së peshkimit, mbylljeve sezonale etj.
- **Përmirësimin e përzgjedhjes së veglave të peshkimit sipas dimensioneve dhe llojeve**
- **Përmirësimin e investimeve në teknikat e peshkimit që eliminojnë flakjet** duke reduktuar ose shmangur zëniet jo objekt peshkimi të stoqeve tregtare dhe jotregtare
- **Mbështetjen e ndalimit të veprimtarive të peshkimit në zonat me probabilitet të lartë për zënie jo objekt peshkimi, në zonat e shtrimit të vezëve si dhe në zonat e foleve,** si dhe të caktimit të zonave për rikuperimin e stoqeve të peshkut.
- **Mbështetjen, në bashkëpunim të ngushtë me peshkatarët - të rritjes së sipërfaqes së zonave ku ndalohen veprimtaritë nxjerrëse,** gjë që ndihmon në rehabilitimin e ekosistemeve dhe burimeve detare
- **Minimizimin e ndikimit të veprimtarisë dhe pajisjeve të peshkimit në habitatet sensitive** Posidonia si livadhet nënujore me *Posidonia* dhe formacionet koralore



TELA ČICA NATURAL PARK, CROATIA

© DARKO MIHALIC / WWF
MEDITERRANEAN/FISHMPABLUE

- Krijimin e skemave për menaxhimin e veglave të braktisura të peshkimit, duke nisur nga mbledhja e deri te trajtimi përfundimtar ose riciklimi, si dhe planeve për mbledhjen e mbetjeve në zonat e zbarkimit

Nga perspektiva socio-ekonomike, masat mund të përfshijnë:

- Zhvillimin e një kuadri ligjor kombëtar që mundëson bashkëmenaxhimin e peshkimit, me qëllim mbështetjen e stokeve të qëndrueshme
- Përmirësimin e kuadrove ligjore të cilat mundësojnë që sektori i PSHV-së të organizohet në formën e kooperativave, grupeve të prodhuesve apo organizatave, ndërmarrjeve të vogla ose strukturave të tjera për t'i ndihmuar peshkatarët në përmirësimin e menaxhimit të veprimtarive të tyre, ndarjen e barabartë të kostove, rritjen e vlerës, zhvillimin e skemave të diversifikimit (si veprimtaritë e turizmit të peshkimit) dhe garantimin e shitjeve të drejtpërdrejta ose me objekt të munguar.
- Garantimin e një aksesit të mirë dhe të drejtë në vendzërkime të pajisura me pajisjet e duhura që lehtësojnë zhvillimin e veprimtarive të PSHV-së - ambiente doku plotësisht të mirëmbajtura, zona ankorimi, magazina frigoriferike, ujë të pijshëm, makineri për prodhimin e akullit, asgjësim dhe riciklim të mbeturinave (p.sh. për kutitë prej polistireni të zgjerueshëm etj.)
- Marrjen në konsideratë të veprimtarive të peshkimit argëtues në menaxhimin e peshkimit, nëpërmjet planeve shumëvjeçare
- Ndërgjegjësimin e konsumatorëve dhe komuniteteve lokale rreth veprimtarive të PSHV-së dhe përfitimeve të tyre, me qëllim përmirësimin e imazhit të këtij sektori.

Bashkëpunimi me ZMD-të mund të sjellë

përfitime për peshkatarët, pasi të dyja palët kanë të njëjtat objektiva për rikuperimin e stokeve të peshkut dhe ruajtjen e habitateve të shfrytëzuara për peshqit në faza të ndryshme të jetës. Shumë ZMD kanë mbështetur tashmë disa nga këta objektiva në planet e tyre të menaxhimit: në zbatimin e strategjive kombëtare duhet të merret në konsideratë përvoja e fituar dhe praktikat më të mira ekzistuese.

REKOMANDIME PËR ADMINISTRATORËT E ZMD-VE

Menaxherët e ZMD-ve kanë një rol qendror në menaxhimin e PSHV-së. Ata duhet të:

- Të vendosin në mënyrë proaktive një dialog të përhershëm dhe të ngushtë me sektorin e PSHV-së dhe të zbatojnë sjellje qeverisëse të cilat mbështesin bashkëmenaxhimin
- Të monitorojnë PSHV-në me qëllim mbështetjen e masave menaxhuese
- Të përdorin zonim të përshtatshëm, sidomos në caktimin e zonave të ndaluara. Qasjet ndaj zonimit duhet të synojnë të shmangin ndërveprimin e pajisjeve ose konfliktet në lidhje me aksesin në burimet detare, si me peshkatarët e tjerë (p.sh. peshkatarët në shkallë industriale dhe ata joprofesionistë) ashtu dhe me grupet e tjera të interesit
- Të përgatitin dhe zbatojnë një plan menaxhimi për peshkimin.
- Masat specifike të menaxhimit mund të përfshijnë:
 - Reduktimin e përpjekjeve të peshkimit, për shembull nëpërmjet mbylljeve sezonale ose të përkohshme në zonat e afërta ose përmes kufizimeve të pajisjeve ose kufizimit kohor të peshkimit (maksimumi 24 orë)
 - Përmirësimin e përzgjedhjes së mjeteve të peshkimit
 - Reduktimin e zënieve të rastësishme të elasmonbrankëve, zogjve, breshkave dhe gjitarëve të detit përmes masave zbutëse
 - Minimizimin e zënieve jo objekt peshkimi dhe reduktimin e flakjeve, nëpërmjet rregulloreve dhe incentivave ekonomike
 - Minimizimin e ndikimeve të PSHV-së në speciet detare vulnerabël përmes kufizimeve të mjeteve të peshkimit dhe të shtrirjes apo kufizimeve sezonale
 - Reduktimin e "peshkimit fantazmë", duke mbledhur pajisjet e humbura të peshkimit
 - Zbatimin e planeve për mbledhjen e mbetjeve në zonat e zbarkimit
 - Zbatimin e kontrollit dhe zbatimit efektiv të rregulloreve
 - Mbështetjen e iniciativave për rritjen e vlerës së shtuar të produkteve të peshkimit në shkallë të vogël: optimizimi i kanaleve të shpërndarjes, nxitja e zënieve më pak të tregtueshme, eko-etiketimi për produktet e qëndrueshme të PSHV-së, informimi dhe ndërgjegjësimi në radhët e konsumatorëve, turizmi i peshkimit.

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 5

AKUAKULTURA



AKUAKULTURA DHE ZONAT E MBROJTURA DETARE TË MESDHEUT: NDËRVEPRIME NË RRIKJE

Kërkesa për peshk për konsum njerëzor po rritet me ritme të shpejta. Nëpërmjet analizës parashikohet se, deri në vitin 2030, 62% e peshkut për konsum njerëzor do të prodhohet nga akuakultura..

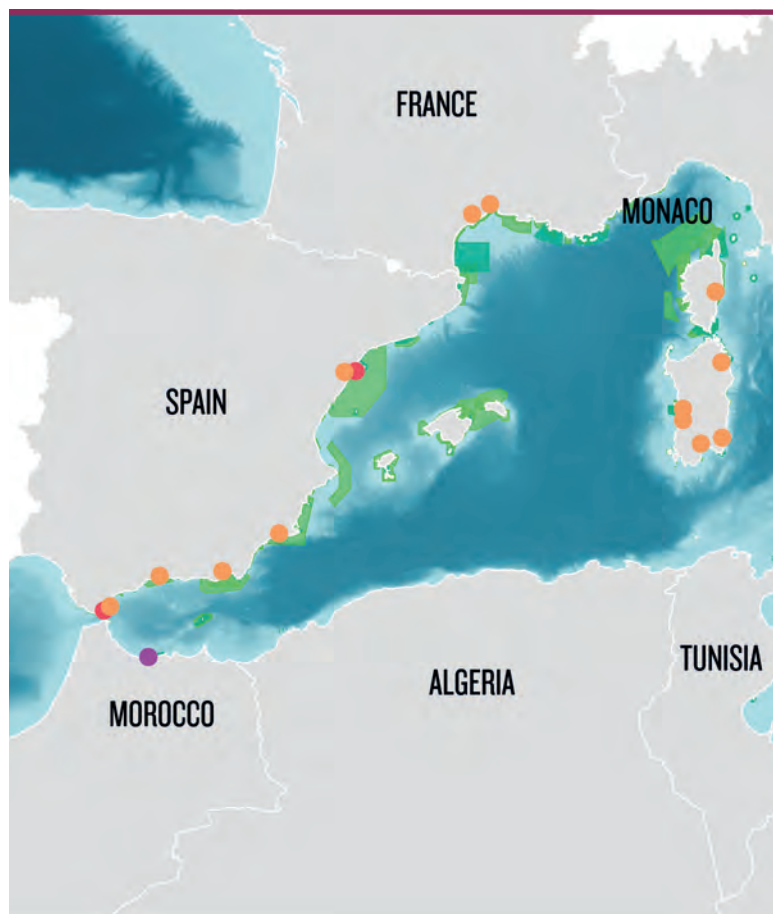
Akuakultura siguron tashmë më shumë se gjysmën e produktit të përgjithshëm të peshkimit në Mesdhe dhe sektori është parashikuar të vazhdojë të rritet. Me rreth 80% të stokut të peshkut të egër në rrezik mbipeshkimi, akuakultura përfaqëson mënyrën më efektive të përmbushjes së kërkesës në rritje për produkte peshku dhe krustacesh.

Zonat më të mira për zhvillimin e akuakulturës detare priren të jenë në zonat bregdetare dhe zonat e cekëta të Mesdheut me cilësi të mirë uji - dhe kjo do të thotë se vitet e fundit veprimtaritë e akuakulturës gjithnjë e më shumë por mbivendosen me zona të rëndësishme ekologjike, duke përfshirë zonat e mbrojtura detare (ZMD) dhe zonat e "Natura 2000".

Kjo ka sjellë në fokus ndikimet mjedisore të kultivimit të peshqve dhe krustaceve dhe ka ngritur pyetjen nëse duhet të lejohet dhe deri në çmasë duhet të lejohet zhvillimi i akuakulturës në vendndodhje të tilla. **Ashtu si në të gjitha veprimtaritë njerëzore, akuakultura sjell ndikime të pashmangshme mjedisore dhe sociale. Një nga çështjet kryesore për sa i përket qëndrueshmërisë së akuakulturës detare është masa deri në të cilën ajo nuk përbën rrezik për mjedisin detar.**

Është e qartë se disa zona të brishta në aspektin ekologjik duhet të mbahen plotësisht jashtë kufijve, por në zona të tjera mund të jetë e nevojshme të mbështetet një sektor i qëndrueshëm i akuakulturës në rritje pa shkaktuar dëme të pariparueshme ndaj ekosistemeve jetësore

Rekomandimet e PHAROS4MPAs ilustronjë tendencat kryesore që formësojnë sektorin e akuakulturës, identifikojnë ndikimet e parashikuara në ZMD-të e Mesdheut dhe zonat e "Natura 2000" dhe propozojnë reagime politike prioritare.





ZDA-TË (PIKAT ME NGJYRË VJOLLÇË), ZONAT E "NATURA 2000" (PIKAT ME NGJYRË PORTOKALLI) DHE ZONAT E MBIVENDOSJES SË KËTYRE TË DYJAVE (PIKAT ME NGJYRË TË KUQE) NË TË CILAT GJENDEN FERMAT E PESHKUT (WWF, 2019)

CONSERVATION AREA IN WHICH FISH FARMS ARE LOCATED

- National MPA
- National MPA and Natura 2000
- Natura 2000

CONSERVATION AREAS

- National MPA
- Marine Natura 2000 Site



ZDA-TË (PIKAT ME NGJYRË VJOLLÇË), ZONAT E "NATURA 2000" (PIKAT ME NGJYRË PORTOKALLI) DHE ZONAT E MBIVENDOSJES SË KËTYRE TË DYJAVE (PIKAT ME NGJYRË TË KUQE) NË TË CILAT GJENDEN FERMAT E KRUSTACEVE (WWF, 2019)

CONSERVATION AREA IN WHICH SHELLFISH FARMS ARE LOCATED

- National MPA
- National MPA and Natura 2000
- Natura 2000

CONSERVATION AREAS

- National MPA
- Marine Natura 2000 Site

AKUAKULTURA DETARE: NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Ndikimet mjedisore të akuakulturës varen në mënyrë të konsiderueshme nga madhësia e fermave, sistemet e prodhimit dhe mënyrat menaxhuese të përdorura, si dhe nga habitatet detare në të cilat ndodhen ato.

Disa nga ndikimet kryesore përshkruhen më poshtë.

Çdo veprim - qoftë i përcaktuar apo i propozuar për të ardhmen - duhet të shqyrtohet me kujdes dhe vendimet duhet të merren rast pas rasti, në kontekstin e planeve të hollësishme dhe dinamike të menaxhimit.



NDIKIMET E KULTIVIMIT TË PESHKUT

Varfërimi i popullatave të peshqve të egër

Kultivimi i peshkut në Mesdhe ka kaluar në mënyrë progresive nga prodhimi i peshkut barngrënës siç është qefulli gri, te prodhimi i specieve grabitqare si levreku i detit. Me këtë "rritje të kultivimit", zinxhiri ushqimor kërkon furnizim të peshkut të egër të zënë për t'u përdorur si ushqim: ky është një problem madhor, duke qenë se stoqet e synuara për prodhimin e peshkut të destinuar për ushqim janë shfrytëzuar tashmë plotësisht dhe nuk do të përballojnë rritjen e mëtejshme të trysnisë së peshkimit.

Largimet e specieve indigjene dhe futja e atyre joindigjene

Speciet joindigjene mund të futen në mjedisin detar nëpërmjet veprimtarive të akuakulturës. Këto specie mund të konkurrojnë për ushqim dhe hapësirë me speciet vendase, nëse lëshohen aksidentalisht në mjedisin natyror; po ashtu, ato mund të transferojnë patogjenë dhe/ose parazite, duke shqetësuar faunën e egër dhe funksionimet e ekosistemeve.

Tepri të lëndëve ushqyese në rrjetin ushqimor

Shumë studime kanë theksuar gjithashtu mbiushqyerjen në fermat e peshkut (të cilat mund të përfshihen në rrjetet ushqimore përreth dhe të favorizojnë organizma të caktuara më shumë se të tjerat) si shkakun e ndryshimeve në strukturën e komunitetit benthik.

KLASIFIKIMI EKOLOGJIK

Klasifikimi tradicional
(lloji dhe intensiteti i prodhimit)

Sedimentimi	Ngarkesa organike
	Turbullirë

Ndryshimi në proceset gjeokimike	Shpërbërja O ₂
	Lëndë ushqyese

Përhapja e specieve të huaja

Ndërveprimi me speciet e egra

Përdorimi i produkteve kimike

Mbledhja e formave të egra

Kontrolli i grabitqarëve

Përhapja e sëmundjes

Përdorimi i burimeve të peshkimit në ushqim (vakt peshku/vaj)

Presionet mjedisore / Kategoria

Shkarkimet e lëngëta

Shkarkimet e lëngëta nga strukturat akuakulturore mund të përmbajnë mbetje të produkteve terapeutike, të agentëve kundër algave ose të ushqimit të pakonsumuar të peshqve. Nëse nuk menaxhohen siç duhet, këto shkarkime mund të shkaktojnë eutrofikim të ujit dhe varfërim të oksigjenit.



NDIKIMET E KULTIVIMIT TË KRUSTACEVE

Ndryshe nga peshqit, përgjithësisht krustacet konsiderohen si speciet shtazore më pro-mjedisore për t'u kultivuar. Ndonëse ato gjenerojnë një ndikim ekologjik, duket se ky ndikim është i kufizuar.

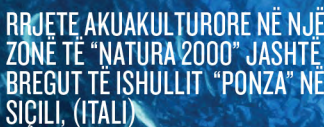
Nëse ngrihen siç duhet dhe menaxhohen me zgjuars, fermat e krustaceve mund të ofrojnë shërbime për ekosistemet bregdetare, të tilla si sekuestrimi i karbonit, biozbutja nga lëndët ushqyese dhe fitoplanktonet dhe rivendosja e biodiversitetit benthik. Këto zona sigurojnë gjithashtu biomasë për ekosistemet bregdetare përmes përhapjes së vezëve të stridheve ose të midhjeve në vijën gjatësore për t'u gjuajtur nga koca e egër e detit.

NGJYRË TË BARDHË (ISPRA, 2011, përshtatur nga Huntington dhe të tjerë. 2006)

* Sistemi riciklues i akuakultures

tabanin e detit.

(orlit të detit) dhe tonit.



© SHUTTERSTOCK/ANGELOGIAMPICCOLO

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNE NJË ROL TË RËNDËSISHËM NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË SEKTORIT TË AKUAKULTURËS NË ZMD

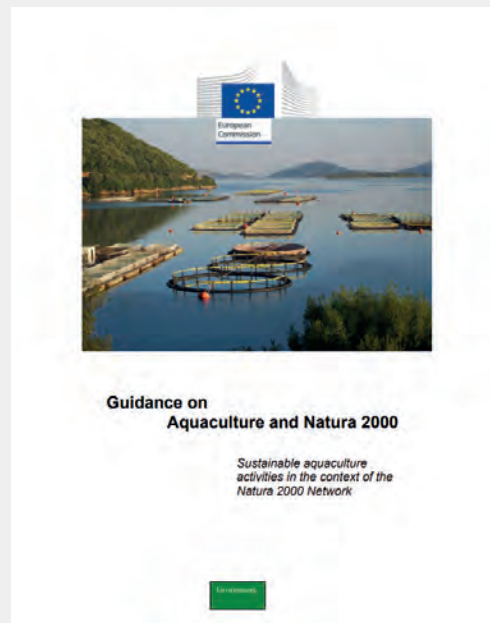
Autoritetet kombëtare publike janë aktorët me më shumë influencë në minimizimin e ndikimeve të zhvillimit të akuakulturës në mjedisin detar. **Zgjerimi i shpejtë i akuakulturës në Mesdhe ka intensifikuar konkurrencën për përdorimin e zonave bregdetare dhe si rezultat ekziston një nevojë emergjente për të integruar akuakulturën në proceset e planifikimit hapësinor detar.** Pa planifikim hapësinor të koordinuar, nuk do të jetë e mundur të kalohet drejt zhvillimit të qëndrueshëm të sektorit.

Po ashtu, ndjekja e qasjeje të bazuar në ekosistem në fushën e akuakulturës do të thotë se nevojitet të bëhet vlerësimi i kapaciteteve mbajtëse të mjedisit detar, për të identifikuar kufijtë e duhur për prodhimin akuakulturor brenda kufijve ekologjikë.

REKOMANDIME KYÇE PËR AUTORITETET PUBLIKE NË LIDHJE ME ZHVILLIMIN E ARDHSHËM TË AKUAKULTURËS NË ZONAT E MBROJTURA

- Vetëm fermat akuakulturore detare që nuk kanë efekte shkatërruese në zonat e mbrojtura të caktuara duhet të lejohen në ZMD, dhe kjo duhet vendoset rast pas rasti.
- Duk duhet të lejohen fermat e peshkut me kafaze në zonat me livadhe me bimë të konsiderueshme detare dhe formacione koraligjene dhe/ose habitate të rëndësishme peshku, zona me vezë peshku dhe zona me fidanishte. Në përgjithësi, habitatetvulnerabël ndaj shkarkimeve të lëndëve organike nuk janë të përshtatshme për veprimtaritë akuakulturore të kultivimit të peshkut apo të krustaceve.

- Në përgjithësi, fermat e peshkut me kafaze në brendësi ose pranë ZMD-ve duhet të shmangen. Duhet të ruhen zona tampon ndërmjet vendndodhjes së kafazeve dhe zonave të mbrojtura.
- Duhet të shmangët kultivimi i specieve ekzotike në ZMD.
- Duhet të shmangët prodhimi industrial intensiv i peshkut në ZMD.
- Për zonat e "Natura 2000", këshilla të qarta ofrohen nga Udhëzuesi i Komisionit të BE-së për Akuakulturën dhe Natura 2000. Vetëm fermat akuakulturore detare që nuk kanë efekte shkatërruese në habitatet dhe speciet e





**SHTRETËRIT E GOCAVE TË DETIT
NË ZONËN E "NATURA 2000" TË
LAGUNËS "THAU", FRANCË**

© SHUTTERSTOCK / OLIVIER TABARY

Strategjitë kombëtare për akuakulturën duhet të garantojnë zhvillim dhe rritje të qëndrueshme, duke shmangur ndikimet e mundshme negative nga speciet joindigjene, eutrofikimi, integriteti i fundit të detit, përqendrimet e ndotësve (*në përgjithësi në ujë dhe specifikisht në ushqimin e detit*), popullatat e peshkut për qëllime tregtare dhe mbetjet detare.

Për të siguruar një bazë për zbatimin e këtyre rekomandimeve **autoritetet publike duhet të krijojnë programe të monitorimit mjedisit në lidhje me**

akuakulturën detare. Ndërsa ky monitorim është parashikuar si i detyrueshëm në kuadrot rregullatore, në disa vende ai lihet në dorë të vetë prodhuesve në fushën e akuakulturës, pa ndonjë mbikëqyrje publike – kjo në vetvete është qartësisht një zgjidhje e papërshtatshme.

Kërkimi shkencor publik mbi akuakulturën e qëndrueshme duhet të nxitet gjithashtu të mbështesë bizneset në rritjen progresive të efektivitetit të prodhimit dhe qëndrueshmërisë

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 6

PESHKIMI ARGËTUES



PESHKIMI ARGËTUES DHE ZONAT E MBROJTURA DETARE NË MESDHE: NDËRVEPRIMET NË RITJE

Peshkimi argëtues është një nga veprimtaritë çlodhëse më të përhapura në zonat bregdetare në të gjithë botën: ai përfshin një numër të madh njerëzish dhe përpjekje shumë të larta peshkimi. Në Evropë ka rreth 9 milionë profesionistë, të cilët gjenerojnë rreth 6 miliardë euro në vit për ekonominë e rajonit. Ky sektor është i pranishëm përgjatë gjithë bregdetit verior të Mesdheut - ai u mundëson peshkatarëve me varka dhe shtizë akses të lehtë në një numër të madh zonash ku mund të operojnë.

Numri i peshkatarëve që kryejnë peshkim argëtues është llogaritur për disa vendndodhje (veçanërisht në ZMD-të), por numri i përgjithshëm është ende i panjohur. Megjithatë, ekspertët pranojnë faktin se numri i peshkatarëve të peshkimit argëtues në Mesdhe ka arritur një nivel të konsiderueshëm. Për shembull, numri i licencave të peshkimit argëtues në Ishujt Balearike është katërfishuar në 20 vitet e fundit.

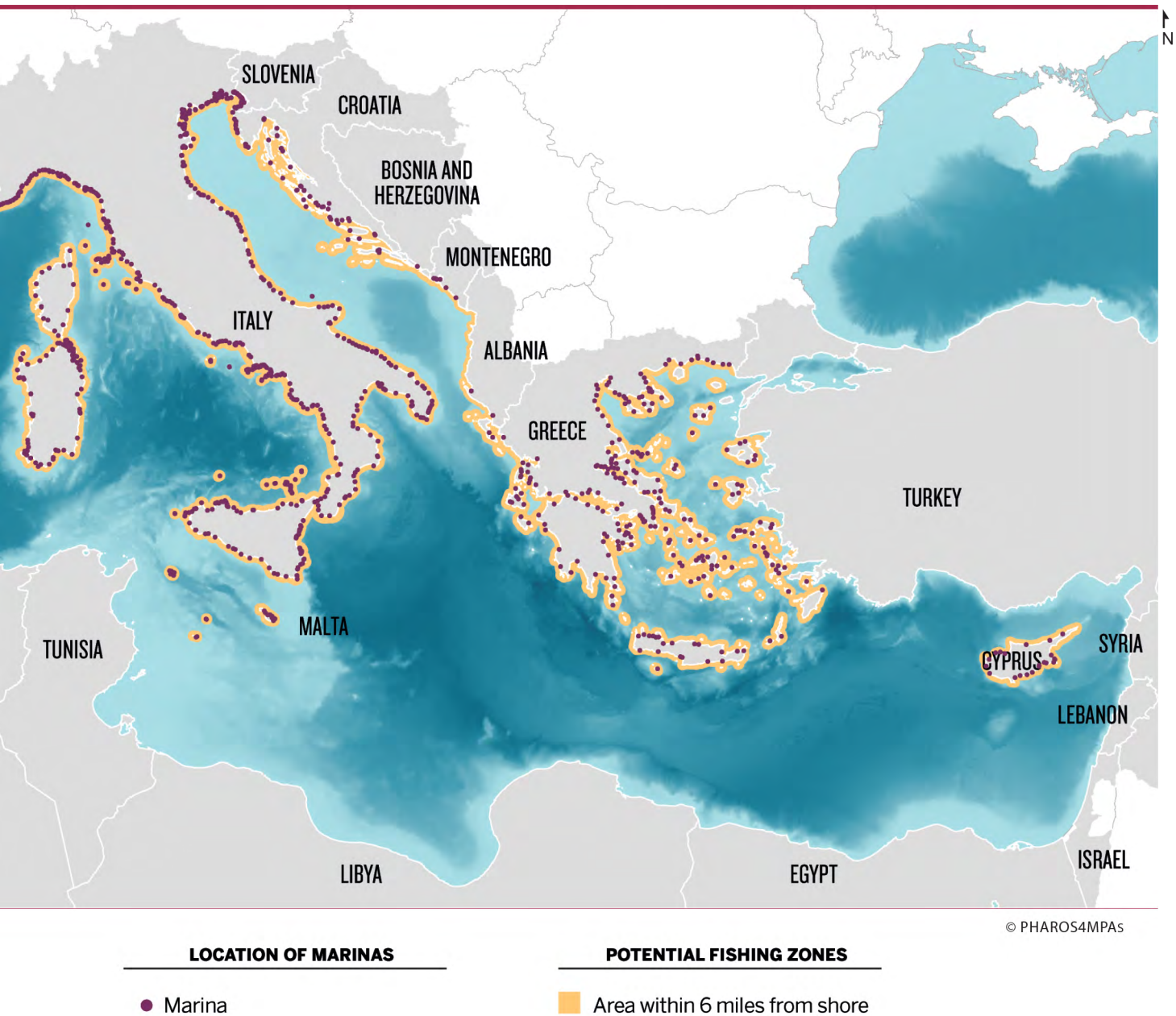
Është e qartë që një rritje e tillë e përpjekjeve për peshkim mund të shkaktojë rritje të vëllimeve të zënies, e cila do të ketë ndikim në rezervat e peshkut dhe mbrojtjen e specieve të cenuara. Sipas përlogaritjeve të përafërta të BE-së, peshkimi argëtues përbën 10% të produktit të përgjithshëm të peshkut në Mesdhe.



BURIMI: IFREMER rishikuar nga WWF France (2019)

Për shkak të dallimit të lehtë ndërmjet peshkatarëve të peshkimit argëtues dhe peshkatarëve në shkallë të vogël (artizanë), identifikimi i ambienteve portuale të përdorura ekskluzivisht ose pjesërisht për veprimtari argëtuese nuk është ende i mundur në vende të tjera të Mesdheut.

SHPËRNDARJA E MARINAVE DHE ZONAVE TË MUNDSHME TË PESHKIMIT PËR QËLLIME ARGËTIMI NË VENDET MESDHETARE TË BE-SË, KU PËRFSHIHEN MALI I ZI, SHQIPËRIA, BOSNJA DHE HERCEGOVINA.



PËRKUFIZIMI I PESHKIMIT ARGËTUES

Shtetet anëtare të BE-së nuk kanë rënë ende dakord për një përkufizim të përbashkët të peshkimit detar argëtues. Komisioni i Përgjithshëm i Peshkimit për Mesdheun e përkufizon atë si: “Aktivitete peshkimi që shfrytëzojnë burime të gjalla ujore detare për qëllime argëtimi ose sportive, zëniet e të cilave nuk lejohen për shitje ose tregtim”.

Për qëllime të rregullimit dhe zbatimit të peshkimit detar argëtues, nevojitet një përkufizim i tij i qartë dhe i pranuar gjerësisht në Evropë. Një përkufizim i përshtatshëm duhet të mundësojë dallimin e qartë ndërmjet llojeve të ndryshme të peshkimit dhe metodave të ndryshme të peshkimit argëtues. Përkufizimi duhet të përfshijë të gjithë basenin e Mesdheut, ku problemet e mjeteve të jetesës janë gjithashtu shumë të theksuara në disa zona.

Rekomandimet e këtij raporti zbatohen vetëm për peshkimin argëtues dhe nuk marrin në konsideratë peshkimin si mënyrë jetese¹.

NDËRVEPRIMET ME ZONAT E MBROJTURA DETARE

ZMD-të luajnë një rol të konsiderueshëm në mbrojtjen e komuniteteve të peshkimit dhe përmirësimin e rezervave të peshkut brenda kufijve të përcaktuar. Për rrjedhojë, suksesi i tyre i bën ato tërheqëse për peshkatarët me qëllim argëtimi, të cilët mund të presin sasi më të mëdha peshku brenda dhe në afërsi të këtyre zonave.

¹ Një çështje që mbetet për t'u zgjidhur është se si të dalloni peshkimin e jetesës nga peshkimi rreptësisht rekreativ.

Suksesi i ZMD-ve në tërheqjen e peshkatarëve dhe turistëve mund të shkaktojë konflikte ndërmjet sektorëve ku, ndër të tjera, përfshihen peshkatarët me qëllim argëtimi dhe ata profesionistë, zhytësit dhe varkat e ekskursioneve, si edhe dëmtimin e mjedisit detar. Ka debate të shumta nëse peshkatarët joprofesionistë në shkallë të vogël dhe peshkatarët me qëllim argëtimi duhet të fitojnë të drejta të barabarta aksesit në ZMD dhe në burimet e tyre.

Shumica e ZMD-ve shumëpërdorimëshe në rajon lejojnë peshkim të rregulluar argëtues brenda kufijve të tyre. Gjithsesi, peshkimi argëtues, në të gjitha format e tij, konsiderohet si një veprimtari nxjerrëse dhe, për rrjedhojë, nuk është gjithmonë e pajtueshme me mbrojtjen e ekosistemit dhe cilësive të faunës së egër.

PESHKIMI ARGËTUES: NDIKIMI KRYESOR NË MJEDISIN DETAR

Peshkimi në Mesdhe po përballët me sfida të mëdha: rreth 80% e të gjitha rezervave të përlllogaritura peshkohen jashtë kufizimeve biologjike të sigurta, zëniet po pësojnë rënie dhe flotat e profesionistëve nëpër të gjithë rajonin po zvogëlohen. Peshkimi argëtues mund ta përkeqësojë këtë situatë në shumë mënyra.

PAMJE NGA LART E MOLIT “LA VALETTE” TË MBUSHUR ME VARKA PESHKIMI

© MALTESE ROBINSON ROBINSON / SHUTTERSTOCK



RRITJA E PËRPJEKJES PËR PESHKIM DHE NDIKIMI I SAJ NË REZERVAT E PESHKUT

Peshkimi argëtues ka rezultuar të jetë një komponent i rëndësishëm në vdekshmërinë e peshkut në të gjithë globin. Mospërfshirja e përllogaritjeve të zënies për qëllime argëtimi në vlerësimet e rezervave mund të ulë saktësinë e tyre dhe mund të çojë në këshilla të pasakta për menaxhimin e peshkimit

Ka mungesë të të dhënave të plota, por BE përllogarit se, në përgjithësi, peshkimi argëtues përfaqëson më shumë se 10% të produktit total të të gjithë peshkimit. Po ashtu, peshkimi i paligjshëm ushtron më tepër presion ndaj burimeve të peshkut – ky është një problem në shumicën e zonave bregdetare dhe ZMD-ve.

NDIKIMI TE SPECIET VULNERABËL TË PESHKUT

Në përgjithësi, speciet vulnerabël përbëjnë afërsisht 20% të zënies totale për qëllime argëtimi në ujërat bregdetare (përfshirë ZMD-të) të Mesdheut perëndimor. Disa metoda të peshkimit argëtues (p.sh. peshkimi me shtizë, me karrem, dhe gjuetia me grep flutur) synojnë specie – kryesisht individët² më të mëdhenj me një vlerë të lartë ekonomike – që shfrytëzohen gjithashtu nga peshkimi artizanal.

Shumë prej këtyre specieve – p.sh. korni (*E. marginatus*), shkerpi i kuq (*S. scrofa*) dhe eritrini (*P. erythrinus*) – janë të rrezikuara dhe janë të përfshirë në konventat (p.sh. Konventa e Barcelonës, Bernit ose Uashingtonit), legjislacionet (p.sh. Direktiva BE-së për Habitatet) ose listat ndërkombëtare (p.sh. Lista e kuqe IUCN).

² Individët më të mëdhenj kanë tendencë të prodhojnë një sasi më të lartë dhe cilësi më të mirë të vezëve dhe larvave, duke prodhuar kështu më shumë pasardhës; ose sepse, në rastin e specieve që ndryshojnë seksin, struktura demografike e popullatës është e ndërprerë pasi seksi më i madh do të kapet në mënyrë disproporcionale, duke çuar në kufizimin e vezëve ose spermës

Peshkimi argëtues lidhet edhe me ndikime të tjera mjedisore:

Prishja e zinxhirit trofik Disa specie të peshkut të synuara nga peshkatarët e peshkimit argëtues, janë specie rregullatore të ekosistemeve detare dhe ndihmojnë në kontrollin e përhapjes së specieve të tjera, si për shembull iriqët e detit.

Metoda e peshkimit “kap dhe lësho” dhe mirëqenia e peshqve: Teknika të caktuara të trajtimit mund të shkaktojnë te peshqit stres të madh me pasojë ngordhjen e tyre.

Përdorimi i mundshëm i specieve ekzotike si karrem:

Tregu i karremave ofron disa specie të prodhuara ose të mbledhura në pjesë të tjera të botës. Në Mesdhe është i përhapur përdorimi si karrem i specieve ekzotike të gjalla nga peshkatarët e peshkimit argëtues. Speciet e gjalla mund të zëvendësojnë speciet endemike, dhe të ndryshojnë strukturën e zinxhirit trofik.

Ndikimet e mundshme mjedisore të pajisjeve të peshkimit të humbura ose të braktitura në det: Litarët dhe rrjetat mund të mbeten për vite me radhë si mbetje në kolonën e ujit dhe në shtratin e detit dhe të zënë peshq, sidomos në habitatet shkëmbore, duke çuar në rritje të vdekshmërisë të speciet e synuara dhe të pa synuara, si dhe në veprimtari gjeryese si në habitatet të buta ashtu dhe në ato të ashpra.

Dëmtimi i habitateve të ndjeshme: Janë vërejtur tre

fenomene negative: 1) Shkelja e shkëmbinjve nga mbledhësit e krustaceve/butakëve dhe peshkatarët me grep në breg – ata mund të jenë pjesërisht përgjegjës për zhdukjen e shumë specieve *Cystoseira* në zonat bregdetare. 2) Kontakti i paqëllimshëm i peshkatarëve me shtizë me organizmat “sesile” - peshkatarët me shtizë pa përvojë, në veçanti, kanë tendencën të bien në kontakt më shpesh me grupimet koraligjene. 3) Ankorimi në livadhet nënujore me *Posidonia* - zinxhirët konvencionale të ankorimit gjeryejnë nënshtresën dhe mund ta shkatërrojnë mjedisin përreth.

PËRMBLEDHJE E PRESIONEVE DHE NDIKIMEVE QË PREKIN GRUPET DHE HABITATET TAKSONOMIKE, SË BASHKU ME NIVELIN E INTENSITETIT

PRESIONI	NDIKIMI	GRUPET/HABITATET TAKSONOMIKE	INTENSITETI
Mbishfrytëzimi i specieve vulnerabël	Rikuperimi i pamjaftueshëm i popullatave	Specie të ndryshme vulnerabël, p.sh. kornët	I lartë
Gjueti e shtuar	Cenimi i zinxhirit trofik	Iriqët e detit në habitatet bregdetare	I ulët
Kontakti fizik nga ankorimet e anijeve dhe shkelja e habitateve të ndjeshme	Degradimi i habitateve	Grupimet koraligjene dhe të specieve <i>Cystoseira</i> si dhe livadhet nënujore <i>Posidonia</i>	I lartë
Kap-dhe-liro	Rritja e vdekshmërisë	Të gjithë peshqit	Mesatare
Speciet ekzotike	Shqetësimi i ekosistemit	Të gjitha llojet e habitateve bregdetare	Mesatare
Pajisjet e peshkimit të humbura apo të braktitura në det	Ndotja/Peshkimi fantazmë	Të gjitha llojet e habitateve detare	I lartë

AUTORITETET PUBLIKE LUAJNE NJË ROL TË RËNDËSISHËM NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË PESHKIMIT NË ZMD-TË



PESHKIMI ME SHTIZË NË ZMD-NË E
BREGUT TË AGATHOISE
© MATHIEU FOULQUIÉ

AUTORITETET KOMBËTARE

Ndryshe nga peshkimi profesionist, peshkimi argëtues në BE kryesisht mbetet nën kontroll kombëtar - megjithatë, vitet e fundit ai është bërë gjithmonë e më shumë subjekt i legjislacionit të BE-së për peshkimin. Në vitin 2009, në Rregulloren për Kontrollin e Peshkimit nr. 1224/2009 u përfshi një kapitull mbi peshkimin argëtues. Neni 55 i kësaj rregulloreje parashikon detyrimin që “shtetet anëtare të sigurohen që peshkimi argëtues në territoret e tyre dhe ujërat e BE-së të kryhet në përputhje me objektivat dhe rregullat e Politikës së Përbashkët të Peshkimit”.

- Rekomandohet fort që të zhvillohen sisteme kombëtare të licencimit, në mënyrë që numri i peshkatarëve për qëllime argëtimi (ndër parametrat e tjerë) të mund të vlerësohet më mirë.
- Sistemi i licencimit duhet të përfshijë detyrimin për të raportuar të gjitha zëniet - ky është një element thelbësor për të pasur saktësi më të madhe mbi statusin e stoqeve të peshkut dhe një vlerësim të qartë të përqindjes së zënieve nga peshkimi argëtues në raport me peshkimin tregtar.
- Të gjitha shtetet duhet të zbatojnë monitorimin e ndikimeve ekologjike, sociale dhe ekonomike të peshkimit argëtues.
- Duhet të shqyrtohet vendosja e tarifave për peshkimin argëtues si një mekanizëm efektiv drejt menaxhimit të qëndrueshëm. Këto tarifa mund të kontribuojnë në zvogëlimin e ndikimeve mjedisore të peshkimit argëtues, duke mbuluar kostot e menaxhimit dhe - më e rëndësishmja - masat e kontrollit.
- Masat menaxhuese mund të jenë të nevojshme në nivel kombëtar dhe në veçanti në ZMD kur përpjekja për peshkim është tepër e lartë, duket përfshirë kufizimin e zënieve të peshkut ose ndalimin e metodave të caktuara të peshkimit që cenojnë specie të vulnerabël siç janë kernët (*Epinephelus spp.* dhe *Mycteroperca rubra*), dhe korbi i zi (*Sciaena umbra*).

Autoritetet shtetërore lokale mund të jenë gjithashtu shumë të rëndësishme në zbatimin e nismave për të nxitur dhe mbështetur peshkatarët për qëllime argëtimi që të kalojnë në praktika më të qëndrueshme. Në nivel lokal, në përgjithësi ZMD-të kanë kompetencat për të rregulluar peshkimin argëtues, së bashku me autoritetet e tjera shtetërore, duke vepruar kështu si laboratorë për zhvillim të qëndrueshëm. Për shembull, zonimi i ZMD-ve mund të jetë një mjet kyç në menaxhimin e qëndrueshëm të peshkimit argëtues në to, duke përfshirë krijimin e zonave ku ndalohet peshkimi. Vendosja në mënyrë proaktive e një dialogu me sektorin e peshkimit argëtues është thelbësore për zbatimin e masave menaxhuese.

MENAXHERËT E ZMD-VE

Rekomandimet e mëposhtme janë për menaxherët e ZMD-ve: atyre u sugjerohet të shmangin ose minimizojnë ndikimet ndaj specieve dhe habitateve të synuara dhe jo të synuara, të zvogëlojnë konfliktet me sektorët e tjerë dhe të maksimizojnë përfitimet ekonomike të ZMD-ve.

- Monitorimi³ është një pikë fillestare kyçe për të identifikuar dhe cilësuar si numrin e peshkatarëve të peshkimit argëtues, ashtu edhe ndikimet e veprimtarisë së tyre. Kryerja e rregullt e studimeve të tilla është e nevojshme për të kuptuar jo vetëm efektet në komunitetet detare, por edhe përfitimet ekonomike dhe sociale të prodhuara nga kjo veprimtari. Të dhënat e mbledhura mund të kontribuojnë në krijimin e kapaciteteve mbajtëse të zonave dhe të ndihmojnë në zhvillimin e masave të bazuara në njohuri shkencore të cilat sigurojnë një shfrytëzim të qëndrueshëm të detit për qëllime argëtimi.
- Në vendet pa sistem licencimi, ZMD-të mund të lejohen të lëshojnë vetë licenca, në varësi të kuadrit rregullator të tyre. Kurdoherë që është e mundur, ZMD-të duhet të krijojnë një sistem të detyrueshëm licencimi për peshkatarët që dëshirojnë të peshkojnë brenda kufijve të tyre, veçanërisht në vendet pa një sistem kombëtar licencimi.
- Programet e ndërgjegjësimin ndaj mjedisit janë më efektive kur menaxherët e ZMD-ve angazhohen me të gjitha grupet përkatëse të interesit - kryesisht organizatat e peshkatarëve të peshkimit argëtues, por edhe dyqanet e specializuara dhe administratat publike - në fushatat e tyre. Për të ndihmuar me angazhimin e peshkatarëve të peshkimit argëtues, kartat dhe kodet e praktikës së mirë mund të dakordësohen në një mënyrë pjesëmarrëse, dhe më pas mund të shpërndahen dhe madje të nënshkruhen si kontrata “morale”.
- Mbikëqyrja e rregullt e përdoruesve brenda dhe rreth ujërave të ZMD-ve është mënyra më efektive për të siguruar zbatimin e rregulloreve dhe ndalimin e peshkimit të paligjshëm.
- Përfshirja në menaxhim e peshkatarëve të peshkimit argëtues së bashku me aktorët e tjerë, të tillë si zhytësit dhe veçanërisht peshkatarët e peshkimit në shkallë të vogël.
- Lejimi i menaxherëve të ZMD-ve që të zbatojnë lloje të ndryshme masash menaxhuese kur përpjekja për peshkim është shumë e lartë. Kufizimet përfshijnë ndalimet e peshkimit gjatë natës, kufizimet e zënieve për të zvogëluar përpjekjet për peshkim (p.sh. kufizimet e zënies në drejtim të numrit të peshqve ose kilogramëve, numri i kufizuar i kallamave të peshkimit për peshkatar ose varkë, kohët më të shkurtra të zhytjeve nën ujë etj.), minimizimin e madhësisë së peshqve të zënë (të ndryshëm nga peshqit e kapur jashtë ZMD-ve), ndalimi i pajisjeve të caktuara të peshkimit (zakonisht peshkimi me shtiza dhe karrem, si dhe i kallamave me mekanizëm elektrik), ndalimi i konkurseve.

³ Publikimi MedPAN mbi peshkimin rekreativ në MMP mesdhetare siguron një përmbledhje të mirë të teknikave të monitorimit

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 7

LUNDRIMI ARGËTUES



LUNDRIMI ARGËTUES DHE ZONAT E MBROJTURA DETARE TË MESDHEUT: NDËRVEPRIM NË RRIKJE

Në Mesdhe rreth 95% e mjeteve lundruese për argëtim kanë një gjatësi prej më pak se 24 metrash. Megjithatë, rajoni përbën një destinacion global kryesor edhe për jahtet e mëdha deri në ato shumë të mëdha. Studimet tregojnë se 50% e flotës globale të superjahteve shpenzojnë 8 deri në 12 muaj në ujërat e Mesdheut, ku Côte d'Azur është destinacioni më i njohur. 70% e kontratave të qiradhënies së anijeve lidhen për Mesdheun dhe 56% prej këtyre lidhen për pjesën perëndimore të rajonit.

Në Mesdhe rreth 95% e mjeteve lundruese për argëtim kanë një gjatësi prej më pak se 24 metrash. Megjithatë, rajoni përbën një destinacion global kryesor edhe për jahtet e mëdha deri në ato shumë të mëdha. Studimet tregojnë se 50% e flotës globale të superjahteve shpenzojnë 8 deri në 12 muaj në ujërat e Mesdheut, ku Côte d'Azur është destinacioni më i njohur. 70% e kontratave të qiradhënies së anijeve lidhen për Mesdheun dhe 56% prej këtyre lidhen për pjesën perëndimore të rajonit.

KATEGORITË E NDRYSHME TË MADHËSIVE TË ANIJEVE TË ARGËTIMIT



2.5-24 m



24-40 m



40-60 m



60-80 m



>80 m

Sipas përkufizimit të BE-së (neni 3 i Direktivës Evropiane 2013/53/BE), ato identifikohen si mjete lundruese për çlodhje në det kur janë deri në 24 metra, dhe si super-jahte kur janë mbi 24



SUPERJAHTET NË PORTIN E MYKONOS
PËR LEHTËSIRË PËR LËSHIMIN E UJËRAVE
TË ZEZA, GREQI

© NEIL COOPER / FLICKR

metra. Lundrimi argëtues është një faktor i rëndësishëm ekonomik në shumë vende në bregun verior të Mesdheut. Të ardhurat vjetore që gjenerohen nga turizmi detar në Evropë variojnë nga 20 deri në 28 miliardë €, dhe numri i të punësuarve nga 200 000 deri në 234 000 persona. Shtetet e Evropës zënë dy të tretat e prodhimit total global të mjeteve lundruese për çlodhje, ndërkohë që vetëm Italia zë 20% të tregut të prodhimit të superjahteve.

Marinat dhe portet e mjeteve lundruese për çlodhje në det gjenden të shpërndara në të gjithë bregun e Mesdheut. Në vitin 2010 në Detin Mesdhe kishte rreth 940 marina, 253 prej të cilave gjendeshin në Itali, 191 në Spanjë dhe 124 në Francë.

Nuk ka shumë të dhëna mbi tendencat e ardhshme lidhur me marinat. Në vitin 2015 kishin nisur disa projekte të reja marinash: 17 në Greqi, 10 në Spanjë, 1 në Maltë dhe disa (nuk dihet numri i saktë) në Itali dhe Adriatik. Megjithatë, në disa vende si në Francë, ku dendësia e marinave është e lartë (mesatarisht një në çdo 14 km), mundësia për shpërndarjen e tyre në hapësirë është aktualisht mjaft e kufizuar për shkak të legjislacionit në fuqi për mbrojtjen e mjedisit.

ZMD-të bregdetare dhe zonat detare të “Natura 2000” janë mjaft të preferuara për lundrimin argëtues dhe gjatë viteve të fundit ato kanë tërhequr sa vjen e më shumë vizitorë.

Zhvillimi i lundrimit argëtues ka sjellë sfida të konsiderueshme si mjedisore ashtu edhe socio-ekonomike, duke qenë se mjetet lundruese për argëtim dhe infrastruktura e tyre përkatëse (portet, marinat etj.) mund të kërcënojnë habitatet dhe faunën detare, si dhe mund të shkaktojnë konflikte me sektorët e tjerë nga përdoruesit për qëllime çlodhjeje në det e deri te peshkatarët profesionistë. **Një vëmendje gjithnjë e më e madhe po i kushtohet ndikimeve mjedisore të lundrimit çlodhës, duke shtruar pyetjen nëse duhet të lejohet në këto vendndodhje të cënueshme dhe, nëse po, në ç’masë dhe cila është mënyra më e mirë e menaxhimit të tij.**

Përmbledhja e politikave të PHAROS4MPAs ilustron tendencat kryesore që formësojnë sektorin e lundrimit çlodhës, identifikon impaktin e planifikuar në ZMD në Mesdhe dhe në zonat “Natura 2000” dhe propozon përgjigjet e politikave prioritare.

LUNDRIMI ARGËTUES:

NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Ashtu si në të gjitha veprimtaritë njerëzore, lundrimi argëtues sjell ndikime të pashmangshme mjedisore dhe sociale. Një nga çështjet kryesore për sa i përket qëndrueshmërisë së kësaj veprimtarie është masa deri në të cilën ajo nuk përbën rrezik për mjedisin detar

Ndikimet variojnë ndjeshëm në bazë të llojit dhe përmasave të mjeteve lundruese.

Presionet kryesore përfshijnë:

- **Ankorimin në habitatet e ndjeshme, të tilla si livadhet nënujore me Posidonia.** Jahtet e mëdha dhe super-jahtet me spiranca të mëdha përbëjnë dëmtuesit kryesorë të shtratit të detit. Drejtuesit pa përvojë të mjeteve lundruese, si ata që marrin me qira varka të vogla pa pasur leje lundrimi, i shkaktojnë mjedisit detar më shumë dëm sesa drejtuesit me përvojë
- **Ndotja e ajrit** nga hidrokarbonit që çlirohet nga motori, kryesisht nga motorët më dy kohë dhe mjeteve lundruese me shpejtësi të lartë
- **Rrjedhjet e karburantit** dhe vajit, duke përfshirë shkarkimin e ujit të sentinave
- **Mbetja pezull e sedimenteve** nga motoskafët që kalojnë mbi tabane ranore ose me baltë, duke shtuar turbullimin e ujit
- **Ndotja akustike** nga zhurmat e motorëve, veçanërisht nga ato të mjeteve lundruese me shpejtësi të lartë
- **Ndikimi i mbetjeve njerëzore:** ujërat e zeza dhe ujërat e përdorura që përmbajnë kimikate dhe vajra të ndryshme toksike

• **Bojërat toksike antivegetative** të cilat përdoren për të parandaluar rritjen e organizmave detare në sipërfaqen e skafeve të mjeteve lundruese, si dhe produktet e dëmshme të pastrimit

• **Përhapja e specieve invazive** përmes transportit të paqëllimtë

• **Emetimet e dritës artificiale**

Ndikime të tjera përfshijnë goditjet e gjitarëve apo breshkave të detit nga mjetet lundruese, dhe veprimtari të rrezikshme si ushqimi i peshqve, peshkimi i gjallesave detare dhe shkarkimi i mbeturinave në det.

¹ Çdo pasagjer në mjetet e mëdha lundruese mund të gjenerojë deri në 40 litra ujëra të zeza dhe 300 deri në 340 litra ujëra të përdorura nga lavamanët, dushet dhe lavanderitë.

DËMTIMI I LIVADHEVE NËNUJORE
ME POSIDONIA NGA ANKORIMI I
MJETEVE LUNDRUESE

© F.BEAU / OBSERVATOIRE MARIN



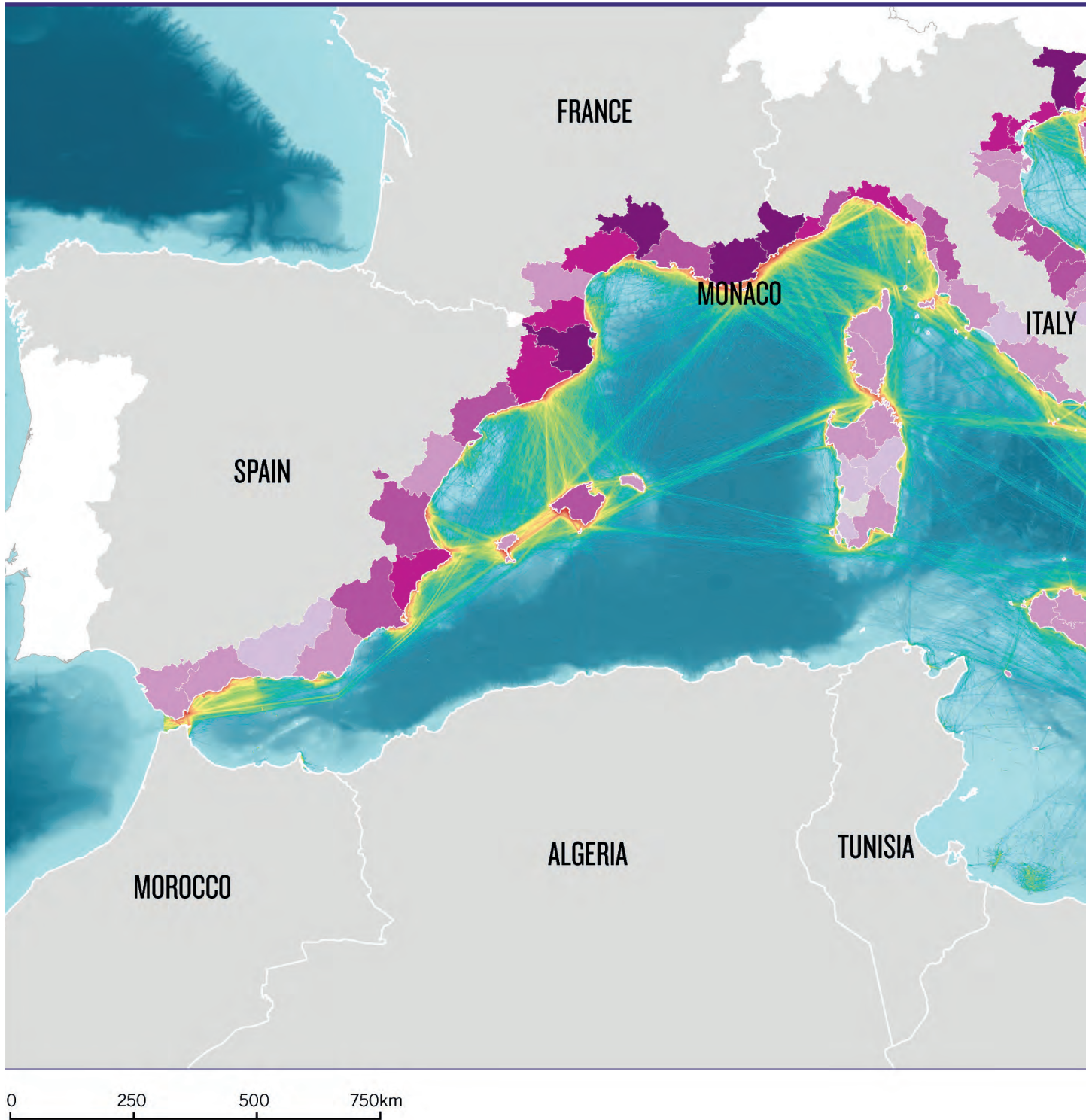
ANKORIMI: NDIKIMI KRYESOR

Ndikimi më i madh i lundrimit argëtues të ZMD-të vjen si pasojë e ankorimit. Dëmtimi i livadheve nënujore me Posidonia, formacioneve koralore dhe tabaneve me maerl zakonisht është në proporcion me përmasat e anijes. Anijet e mëdha dhe superjahtet shkaktojnë dëmtime më të rënda sepse kanë spirancë më të madhe dhe zinxhirë më të rëndë. Midis faktorëve të tjerë, lundrimi argëtues ka pasur një ndikim mjaft të madh në reduktimin me 34% të livadheve nënujore me Posidonia gjatë 50 viteve të fundit.

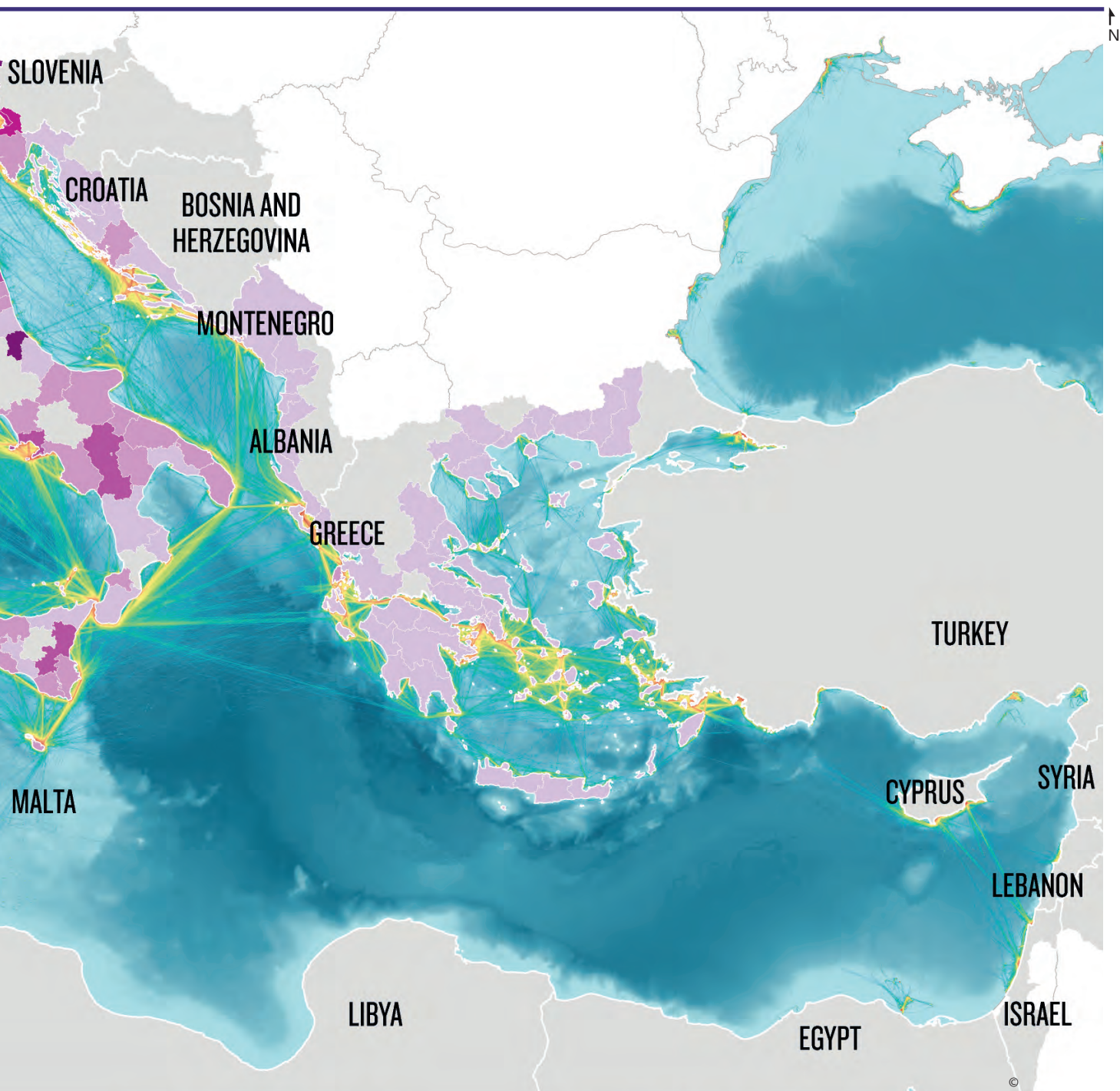
PROBLEMI I MOTORËVE ME DY KOHË

Motorët me dy kohë që përdoren në shumë mjete lundrimi argëtues janë një nga burimet kryesore të ndotjes së ajrit dhe ujit në zonat bregdetare. Mendohet se 20-30% e karburanteve dhe vajit të shtuar që përdoret në këta motorë emetohet e padjegur drejt e në ujë. Në shpejtësi të ulëta, deri në 40% e karburantit që hyn në cilindër mund të rrjedhë e padjegur, ndërkohë që në shpejtësinë më efikase të operimit 8% e karburantit rrjedh nga shkarkuesi.

KAPACITETI I PORTEVE TË MARINËS PËR SA I PËRKET NUMRIT TË ANKORIMEVE PËR ÇDO KILOMETËR TË VIJËS BREGDETARE NË SHETETET E BE-SË (ME PËRJASHTIM TË QIPROS), RRUGËVE DETARE DHE MJETEVE LUNDRUESE PËR ARGËTIM QË PËRDORIN SINJALISTIKAT E SISTEMIT TË IDENTIFIKIMIT AUTOMATIK (AIS) (MJETE LUNDRUESE > 24M)



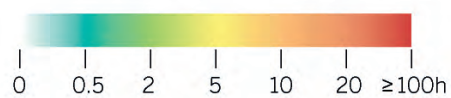
NUMBER OF MOORING PER KM OF COASTLINE
SOURCE: European Environment Agency (2017)
DENSITY OF VESSELS TRACKS
SOURCE: EMODNET (2019)



**MARINA PORT CAPACITY IN MOORINGS
PER KM OF COASTLINE**



**DENSITY OF VESSEL TRACKS BY AIS SIGNALS (IN TOTAL HOUR
OF LEISURE BOAT PRESENCE PER SQUARE KM PER YEAR)**



AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË KONSIDERUESHËM NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË SEKTORIT TË LUNDRIMIT ARGËTUES TE ZMD

Së bashku me vetë sektorin e lundrimit argëtues, autoritetet publike lokale dhe kombëtare janë aktorët që mund të kontribuojnë më tepër në minimizimin e ndikimeve të zhvillimit të mëtejshëm të sektorit në mjedisin detar.

REKOMANDIMET KYÇE TË AUTORITETEVE PUBLIKE PËR LUNDRIMIN ÇLODHËS NË ZMD

1. Ngritja e programeve monitoruese mjedisore për lundrimet çlodhëse në mënyrë që të gjurmohen ndikimet ekologjike dhe social-ekonomike përgjatë vijës bregdetare kombëtare

Parametrat kryesorë që duhet të analizohen janë:

- Tërësia dhe llojet e mjeteve lundruese për çlodhje në det që ankorohen në marina dhe tendencat e përdorimit të tyre
- Tendencat e vizitave në ZMD-të e afërta
- Llojet e ankorimit dhe ndikimet në habitatet e ndjeshme, si livadhet nënujore me Posidonia
- Prania e ndotësve të ujit dhe ajrit nëpër marina dhe në det
- Speciet invazive që vijnë nga formimi i shtresave vegetative, spirancat etj.
- Çdo faktor tjetër me rëndësi, si prania e faunës detare, veçanërisht e cetacëve, dhe përplasjet e raportuara.

2. Përcaktimi i një strategjie kombëtare për planifikimin hapësinor të bregdetit lidhur me lundrimin çlodhës

Strategjitë kombëtare për lundrimin çlodhës duhet të synojnë garantimin e një përdorimi të qëndrueshëm të detit dhe shmangien e ndikimeve të mundshme negative. Në këtë drejtim autoritetet e ZMD-ve luajnë një rol thelbësor

Në varësi të gjetjeve nga aktivitetet monitoruese, duhet të merren masa menaxhimi proaktiv.

Trajtimi i konflikteve midis lundrimit argëtues dhe përdoruesve të tjerë

Zhvillimi hapësinor i lundrimit çlodhës duhet të marrë në konsideratë veprimtaritë tradicionale si peshkimin në shkallë të vogël si dhe sektorët e tjerë, të cilët kanë nevojë për hapësirë, dhe t'i integrojnë ata në planifikimin hapësinor detar.

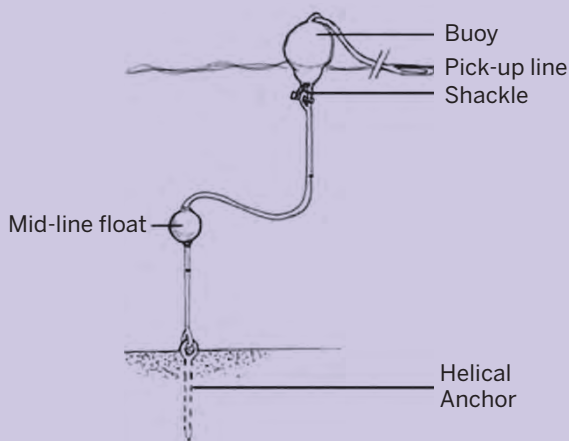
Përkufizimi i një vizioni strategjik të marinave

Numri i marinave si dhe numri i mjeteve lundruese për çlodhje në det duhet të jetë i kufizuar brenda kapacitetit të vijës bregdetare në dispozicion, veçanërisht në zonat detare më të frekuentuara. Për të reduktuar numrin e mjeteve të lundrimit nën pronësi individuale rekomandohet eksplorimi i skemave të përdorimit të përbashkët të tyre. Të gjitha marinat duhet të përdorin standarde të larta mjedisore, duke përfshirë ngritjen e strukturave për mbledhjen e ujërave të zeza, ujërave të përdorura dhe mbetjeve të ngurta nga mjetet lundruese, si dhe krijimin e zonave të posaçme për grumbullimin e këtyre ujërave.

Planifikimi i hapësirave të ankorimit

- Të përcaktohen zonat ku ndalohet ankorimi në habitatet e ndjeshme, të tilla si livadhet nënujore me Posidonia dhe formacionet koralore.
- Të caktohen të autorizuar zona ankorimi, por jo si zgjidhje për mungesën e vendeve të ankorimit nëpër marina (nuk duhet të kthehen në zona të ankorimit të përhershëm). Këtu mund të përfshihen:
 - Ankorimi i organizuar me hedhjen e spirancave: vende të autorizuar ankorimi vetëm mbi tabanë ranorë, kufizim i numrit të mjeteve lundruese, kufizim i kohëzgjatjes së ankorimit, kërkesa strikte për pajisjet e mjeteve lundruese.
 - Pajisjet e lehta (ose "pajisjet ekologjike të ankorimit") në zonat e ankorimit: këto zona mundësojnë ankorimin e sigurt të mjeteve lundruese pa nevojën e një porti, i cili do të shkatërronte vijën bregdetare. Duhet të përdoren vetëm sisteme ekologjike ankorimi të cilat shmangin ndikimet në tabanët delikatë (shih figurën).

SHSEMBULL I ANKORIMIT EKOLOGJIK



Në rastet e përdorimit të bove mund të aplikohen gjoba, të cilat mund të përdoren në favor të menaxhimit të fondit të ZMD-ve (si në rastin e Portofinos, ishujve Egadi dhe Cabrera).

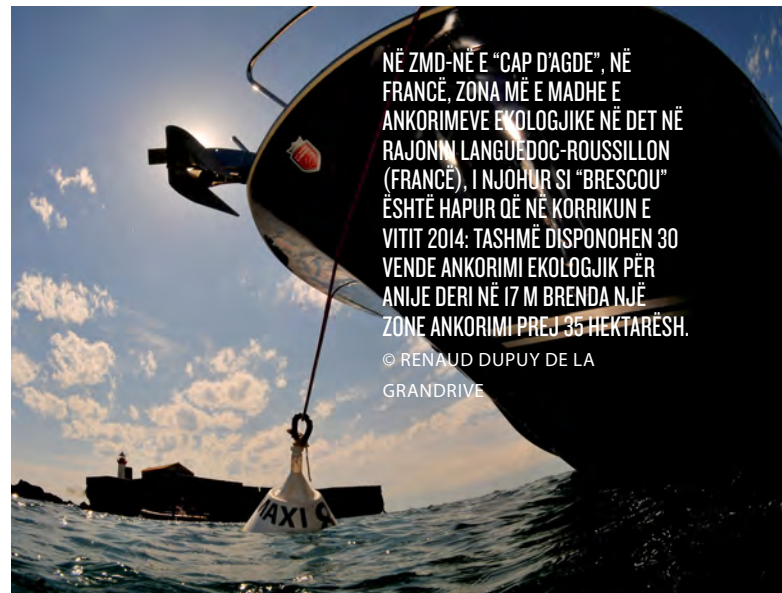
Si masë sigurie, superjahteve duhet t'u ndalohej ankorimi në ujëra mjaftueshëm të cekëta për livadhet nënujore me Posidonia (kryesisht në 30 m thellësi, por edhe më thellë në disa zona të virgjëra). Për zonat me habitate më pak të ndjeshme, si tabanët ranorë, ky kufi prej 30 m mund të jetë fleksibël.

Superjahtet duhet të ndalohen kategorikisht brenda ZMD-ve më të vulnerabël dhe duhen mbajtur larg kufijve të tyre, veçanërisht në zonat e vulnerabël apo me shumë trafik (për shembull, kjo tashmë është në zbatim në ZMD-në e Skandolas, në Francë).

Trajtimi i ndotjes dhe ndikimeve të tjera

Rregulloret kombëtare duhet të nxisin dhe të detyrojnë projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen ekologjike të mjeteve lundruese për çlodhje në det. Këtu përfshihen çështje si:

- Përdorimi i sistemeve energjetike dhe shtytëse ekologjike dhe me konsum të ulët
- Trajtimi i sigurt i ujërave të ndotura (të zeza dhe të përdorura) dhe mbetjeve të ngurta
- Kufizimi i zhurmave të motorëve
- Përdorimi i bojërave dhe produkteve pastruese ekologjike antivegetative në bordin e mjeteve lundruese
- Riciklimi i mjeteve lundruese pasi bëhen të papërdorshme



IPër sa u përket ZMD-ve, mënyra më e mirë e zhvillimit të kuadrove rregullatore për nxitjen e lundrimit ekologjik është një qasje graduale

Kjo përfshin për shembull:

- Pranimin e hyrjes vetëm të atyre mjeteve lundruese për çlodhje në det të cilat kanë gjithë pajisjet e duhura për të shmangur tërësisht shkarkimin e mbetjeve në det
- Pajisjen e detyrueshme me leje për hyrjen në ZMD dhe lëshimin e një numri të kufizuar lelesh në ditë në përputhje me kapacitetin e vlerësuar të zonës përkatëse
- Ndalimin e lundrimit dhe ankorimit për mjetet lundruese me gjatësi mbi 24 m (super-jahtet)
- Caktimin e kufizimeve të shpejtësisë brenda ZMD-ve dhe planifikimin e rrugëve alternative për të parandaluar përplasjet me cetacët
- Marrjen në konsideratë të ndalimit të motorëve me dy takte. Nxitjen e përdorimit të alternativave ekologjike, si motorët elektrikë
- Marrjen në konsideratë të ndalimit të mjeteve lundruese me shpejtësi të lartë brenda ZMD-ve
- Marrjen në konsideratë të ndalimit të qëndrimeve gjatë natës, nëse numri i mjeteve lundruese në atë zonë është i lartë apo nëse nuk ka vende të disponueshme ankorimi
- Nxitjen e përdorimit të bojërave dhe produkteve pastruese jotoksike (ekologjike) antivegetative në bordin e mjeteve lundruese
- Nxitjen e kurseve të përgjegjshme të lundrimit argëtues, veçanërisht për varkat me motor, me qëllim inkurajimin e përdoruesve për të ndjekur praktikatat e mira mjedisore
- Planifikimin e strategjive ndërgjegjëse për informimin e të gjitha grupeve të interesit mbi praktikatat më të mira (pronarët e mjeteve lundruese me qira, strukturat portuale, etj.).

Nevojën e kontrollit me qëllim parandalimin e veprimtarive të paligjshme (ankorimi në livadhet nënujore me Posidonia etj.). Kontrolli dhe monitorimi mund të përmirësohen nga përfshirja e drejtuesve të mjeteve lundruese për argëtim. Ata mund të përbëjnë një burim të vlefshëm informimi rreth situatës në zona të caktuara të ZMD-ve.

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 8

SEKTORI I LUNDRIMIT



SEKTORI I KROÇERAVE DHE ZMD-TË E MESDHEUT: NDËRVEPRIM NË RRITJE

Industria globale e lundrimit oqeanik ka pësuar zgjerim të shpejtë gjatë dhjetëvjeçarëve të fundit, me një normë të përbërë të rritjes vjetore të pasagjerëve prej 6,63% gjatë viteve 1990-2020. Në këtë rritje kanë kontribuar disa faktorë, duke përfshirë kapacitetet gjithmonë në rritje të anijeve të mëdha, disponueshmëria më e madhe e porteve, teknologjitë e reja dhe aktivitetet turistike në bord dhe në bregdet të synuara për të përmbushur kërkesat në rritje të konsumatorëve.

Lundrimet me kroçerë në Mesdhe dhe detet fqinje po shtohen gjithmonë e më shumë: në 2007 numri i pasagjerëve të kroçerave në detin Mesdhe ishte 8,7 milionë, ndërsa në vitin 2018 mbi 25 milionë. Cruise tourism is also rapidly changing as ships have eTurizmi me kroçera po ndryshon me ritme të shpejta edhe si pasojë e rritjes së kapacitetit të anijeve me mbi mijëra persona, në krahasim me shekullin e 20-të. Në ditët e sotme, mega-kroçerat kanë një kapacitet prej mbi 6000 pasagjerë dhe 2000 anëtarë ekuipazhi. Rrjedhimisht, ndikimi i tyre në mjedis është në rritje për sa i përket kapacitetit dhe intensitetit.

Këto tendenca po shtojnë presionet në disa prej zonave të mbrojtura detare (ZMD). Kroçerat operojnë pranë dhe ndonjëherë në brendësi të ZMD-ve të Mesdheut, duke përbërë kështu rrezik të konsiderueshëm për ruajtjen e pikave kritike kyçe të biodiversitetit. Shembujt janë të shumtë: ZMD-ja e Portofinos (Itali) dhe Zona Veçanërisht e Mbrojtur e Kas-Kekova (Turqi) janë atraksione mjaft të frekuentuara nga kroçerat, ndërkohë që ZMD të tjera si Parku Kombëtar i Calanques (Francë) ose Skandola (Francë) gjenden pranë porteve të mëdha dhe itinerareve të kroçerave. Në rastin e Venecias, porti i kroçerave ndodhet brenda zonës detare "Natura 2000".

Presioni i sektorit të kroçerave te ZMD-të dhe zonat e tjera me rëndësi ekologjike pritet të vazhdojë të rritet, dhe autoritetet publike në mbarë rajonin luajnë një rol të rëndësishëm në monitorimin dhe menaxhimin e situatës së përgjithshme. Është e qartë se duhet të bëhen përpjekje për kufizimin sa më shumë të jetë e mundur të ndikimit të kroçerave në mjedis, veçanërisht në zonat e cënueshme ekologjike. Nga ana tjetër, strategjitë duhet të jenë realiste dhe praktike, si dhe të marrin në konsideratë faktin se vizitat e kroçerave në destinacionet më të preferuara nuk ka gjasa të ndalojnë. Nëse menaxhohen me kujdes, proceset e planifikimit hapësinor detar (PHD) me bashkëpunimin e aktorëve të ndryshëm mund të bëjnë mjaft progres drejt arritjes së kompromiseve efikase ndërmjet aspekteve ekonomike dhe mjedisore.

Duke pasur parasysh këto procese, kjo përmbledhje politike thekson ndikimet kryesore të sektorit të kroçerave në ZMD-të e Mesdheut dhe propozon reagime politike prioritare.



SEKTORI I KROÇERAVE

NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Ndonëse anijet moderne e kanë reduktuar ndjeshëm shkallën e ndikimeve të tyre mjedisore, kroçerat mbeten një burim kryesor i ndotjes akustike, të ajrit dhe të mjedisit detar.

Megjithatë, ndërsa kapaciteti i mjeteve të reja më të mëdha lundruese, që arrijnë deri në 8000 pasagjerë (ekuivalent me madhësinë e një qyteti të vogël mesdhetar), është një nga faktorët kryesorë të ndikimit në mjedis, mjetet lundruese më të vogla përbëjnë gjithashtu rrezik për mjedisin detar.

NDIKIMI	PASOJAT
EMETIMET DHE SHKARKIMET	Mbetjet e ngurta Shpesh, praktikat e menaxhimit të mbetjeve në kroçera nuk arrijnë të përmbushin kërkesat e niveleve të duhura të eliminimit të mbetjeve komunale dhe të rrezikshme.
	Ujërat e ndotura Shkarkimet e ujërave të ndotura reduktojnë nivelet e oksigjenit në oqeanë dhe rrisin mundësinë e lulëzimit të algave. Gjithashtu, nëpërmjet shkarkimeve në det, ekziston mundësia që bakteret dhe viruset të kalojnë të organizmat e tjera
	Ujërat e balasteve Ujërat e balasteve mund të përmbajnë ujëra të ndotura, naftë dhe hidrokarbure të tjera, baktere dhe specie invazive. Kjo ka pasoja të shumta për burimet detare, shëndetin e njerëzve, ekosistemin dhe veprimtaritë ekonomike përkatëse.
	Veshjet antivegetative Veshjet antivegetative përmbajnë përqendrimet të larta të biocideve, të cilat mund të dëmtojnë rëndë organizmat detare.
	Hidrokarburet Hidrokarburet ndotëse depërtojnë në mjedisin detar nëpërmjet veprimtarive "rutinë" të tilla si: shkarkimi i ujit të sentinave, ujit të balastit dhe mbushjes me karburant.
	Shiu acid Shiu acid, i cili shkaktohet nga emetimet e dioksidit të squfurit (SO _x) dhe oksidit të azotit (NO _x), mund të bjerë në distanca të largëta nga zona aktuale të emetimeve.
	Ndotja e ajrit Emetimet e gazta shkaktojnë smog të lokalizuar dhe ozon në sipërfaqen e tokës, duke rritur acifikimin e oqeanëve dhe duke kontribuar në ndryshime klimatike në nivel global. Kroçerat shkaktojnë gjithashtu shtim të ndotjes së ajrit në porte.
ÇRREGULLIMET FIZIKE	Përplasjet Përplasjet me gjitarët dhe breshkat e detit përbëjnë një problematikë mjaft shqetësuese. Shpejtësia dhe përmasat e anijeve janë rritur ndjeshëm gjatë viteve të fundit, ashtu si dhe numri total i anijeve. Rrjedhimisht, janë rritur dhe mundësitë e përplasjeve
	Ndotja akustike Zhurmat e motorëve të anijeve mund të çrregullojnë ekosistemin duke shkaktuar largimin e peshqve dhe/ose grabitqarëve.
	Ndotja nga ndriçimi Ndotja nga dritat artificiale nga anijet me ndriçim të fortë përbën problem për speciet që kanë nevojë për errësirë që të orientohen gjatë migrimit, të ushqyerit dhe shumimit ditor dhe sezonal.



DELFIN HUNDËSHISHE
(*TURSIOPS TRUNCATUS*) DHE
"COSTA MEDITERRANEAN" NË
VERI TË DETIT ADRIATIK

© BLUE WORLD INSTITUTE

AUTORITETET PUBLIKE: ROLE THELBËSORE

Autoritetet publike mund të luajnë një rol të konsiderueshëm në minimizimin e ndikimeve të sektorit të kroçerave të ZMD-të

- **Autoritetet mjedisore kombëtare** mund të theksojnë probleme që lidhen me zona të cilat janë veçanërisht të ekspozuara ndaj ndikimeve/kërcënimeve të kroçerave. Proceset e planifikimit hapësinor detar (PHD) përbëjnë një mundësi për dialog ndërsektoral. Autoritetet publike mund të nxisin zgjidhje me anë të inkurajimit të angazhimit të përbashkët të përfaqësuesve të sektorit të kroçerave, autoriteteve portuale, specialistëve të mbrojtjes së mjedisit dhe administratorëve të ZMD-ve.
- **Autoritetet lokale** mund të luajnë gjithashtu një rol kyç në përhapjen e ndërgjegjësimit rreth ndikimeve nga ose rrezeqeve të paraqitura nga trafiku i kroçerave në ZMD-të që janë nën juridiksionin territorial të tyre. Sipas rastit, ato mund ta parashtrojnë nevojën për mbrojtje më të mirë të ZMD-ve në nivele më të larta vendimmarrjeje.

REKOMANDIME PËR AUTORITETET PUBLIKE

- Autoritetet kombëtare duhet të vendosin kufizime të rrepta dhe të përcaktojnë zonat tampon për sa i përket distancës minimale të lejueshme nga kufijtë e ZMD-ve për lundrimin, ankorimin ose ndalimin e kroçerave. Kjo do të minimizonte ndikimet aktuale dhe do të ekuilibronte interesin në rritje të sektorit në vizitimin e këtyre zonave.
- Autoritetet kombëtare të mbrojtjes së mjedisit duhet të nxisin monitorimin e vazhdueshëm të lundrimit të kroçerave, me bashkëpunimin e ngushtë ndërmjet administratorëve të ZMD-ve dhe autoriteteve publike përkatëse (p.sh. regjistrimi i të dhënave operacionale, emetimet dhe shkarkimet, lloji i karburantit).
- Dhënia e autorizimit për lundrim në zonat natyrore me ndjeshmëri të lartë duhet të jetë një proces i mirë informuar, me përfshirjen e ngushtë të administratorëve të ZMD-ve për të ndihmuar në kufizimin e rrezeqeve (p.sh. ngecjet në cektësirë, përplasjet).
- Autoritetet detare duhet të zbatojnë kufizimet e shpejtësisë për të zbutur rrezikun e përplasjes. Gjithashtu, reduktimi i shpejtësisë zvogëlon ndikimet e mundshme akustike dhe emetimet e ndotësve të ajrit.
- Autoritetet kombëtare duhet të përdorin sisteme të PHD-së, si Zonat Detare me Ndjeshmëri të Lartë sipas IMOs (PSSA-të) të cilat mund të parandalojnë aksidentet dhe ndikimet në mjedis.

BASHKËPUNIMI NDËRKOMBËTAR DHE RAJONAL

Bashkëpunimi ndërkufitar, nënrajonat dhe rajonal midis autoriteteve publike është veçanërisht i rëndësishëm duke pasur parasysh shkallën gjeografike në të cilën operon sektori i lundrimit. Zgjidhjet e koordinuara janë thelbësore nëse kanë ndikim të gjerë dhe të qëndrueshëm në të gjithë Mesdheun. Po ashtu nevojiten masa të përbashkëta në ndërshtetërore për të balancuar forcën e konsiderueshëm lobuese të industrisë.

Në shkallë rajonale, secili shtet duhet të zbatojë rregullat e MARPOL (Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet) si dhe standardet përkatëse ndërkombëtare.

REKOMANDIME PËR VENDET NË KUADËR TË BASHKËPUNIMIT RAJONAL

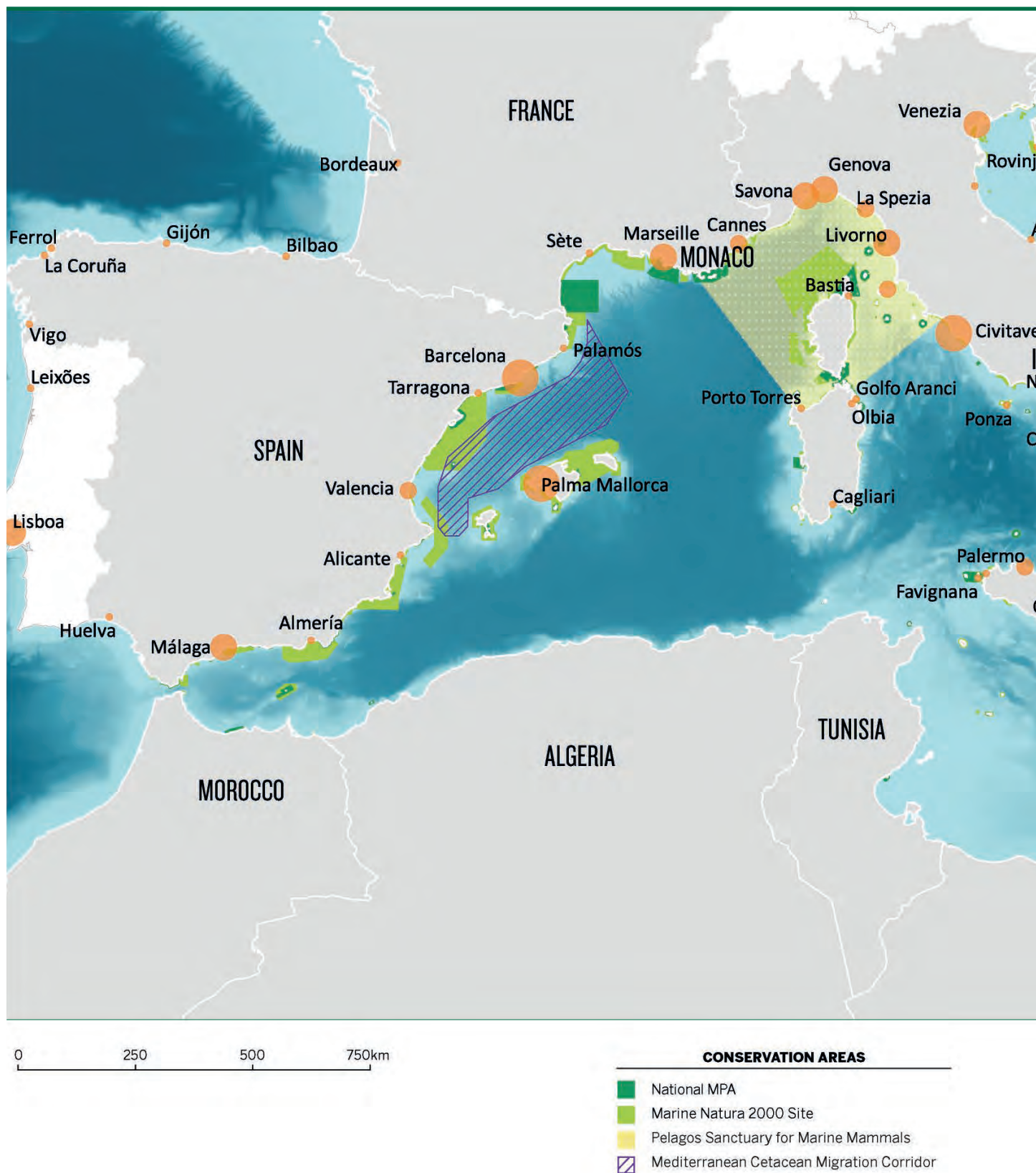
- Për kufizimin e ndikimeve në ekosistem nevojiten rregullore rajonale të cilat nxisin një kontroll më të rreptë në lidhje me emetimet në atmosferë nga sektori i kroçerave (p.sh. SECA), si për ZMD-të ashtu edhe në nivelin e ekorajoneve dhe deteve të rajonit.
- Konventa e Barcelonës duhet të përdoret si udhëzues për palët kontraktuese në lidhje me mënyrën e parandalimit ose minimizimit të ndikimeve të kroçerave në ZMD dhe më gjerë, duke nxitur bashkëpunimin rajonal. Kjo mund të arrihet fillimisht përmes procesit të zbatimit të dokumenteve strategjike që mbështesin Konventën e Barcelonës: p.sh. Kuadri Konceptual për Planifikimin Hapësinor Detar, Protokolli MIZB dhe planet përkatëse të veprimit.
- Gjithashtu, duhet të përgatitet, miratohet dhe zbatohet sa më shpejt një plan specifik veprimi në nivel rajonal me qëllim përmirësimin e rregullimit të operacioneve të sektorit të kroçerave në lidhje me konservimin e mjedisit detar. under the Barcelona Convention.

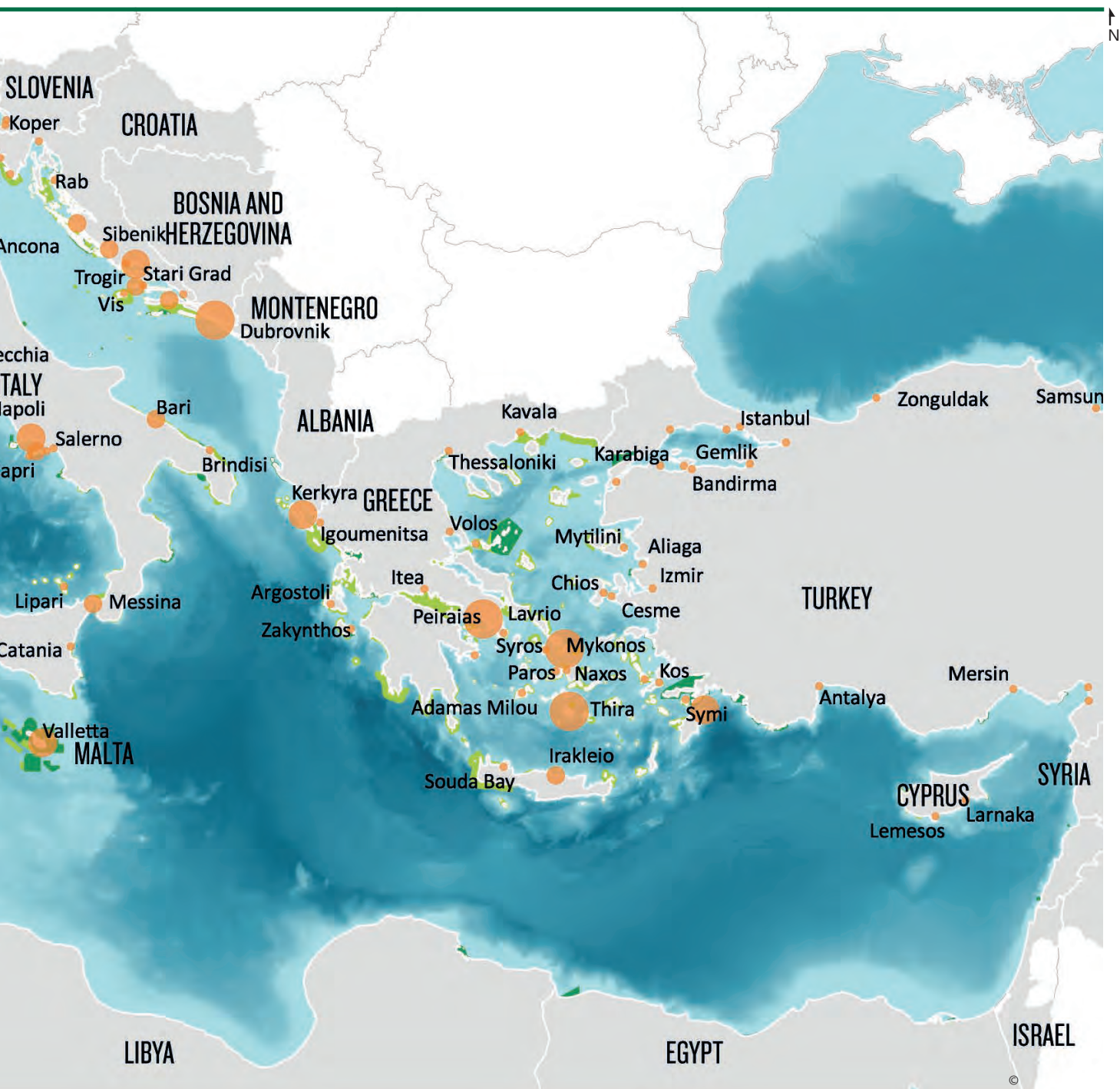


KROÇERË NË LAGUNËN E VENECIAS,
21 TETOR 2011, VENECIE (ITALI)

© SHUTTERSTOCK

FREKUENTIMI VJETOR I KROÇERAVE NË PORTET E TYRE TË POSAÇME NË DETIN MESDHE TË VERIUT (2016)





Conservation areas
 SOURCES: MAPAMED (2017), EMODnet (2018)
 Cruise ports
 SOURCE: EMODnet (2016) adapted by ISMAR
 (2018) and NSO Malta

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 9

TRANSPORTI DETAR



SEKTORI I TRANSPORTIT DETAR DHE ZMD-TË E MESDHEUT NDËRVEPRIME NË RRRITJE

Transporti detar është shtylla e ekonomisë globale. Ky sektor është veçanërisht i rëndësishëm për rajonin e Mesdheut. **pavarësisht se përbën më pak se 1% të oqeanëve në botë, në Mesdhe zhvillohet rreth 15% e transportit detar në nivel global.**

Sektori i transportit detar pritet të ketë një rritje prej **4% në vit gjatë dekadës së ardhshme**; veprimtaria e lundrimit në rajon është duke u rritur për sa i përket numri të rrugëve, intensitetit të trafikut dhe përmasave të anijeve.

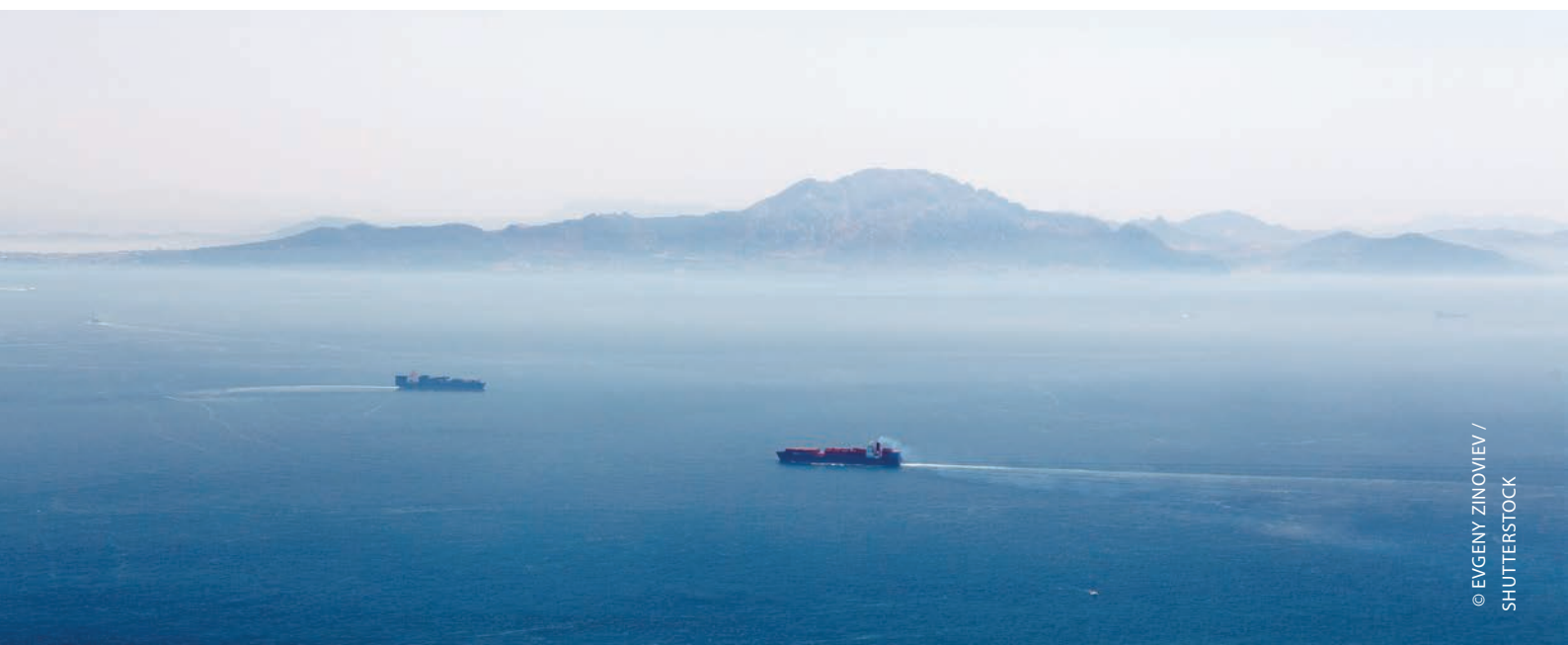
Rrjedhimisht, do të ketë edhe rritje të ndikimeve në mjedis, si ndotja me kimikate, ndotja akustike apo përplasjet me gjitarët e detit.

Këto ndikime mjedisore përbëjnë shqetësim për të gjithë Mesdheun, por është shumë e rëndësishme që ato të parandalohen ose minimalisht të minimizohen në Zonat e Mbrojtura Detare (ZMD), të cilat sipas përkufizimit janë zona të një rëndësie të veçantë për biodiversitetin dhe ekosistemet detare.

Duke pasur parasysh zhvillimin e sektorit, është e pashmangshme që do të shtohet edhe ndërveprimi i rrugëve kryesore të trafikut tregtar me ZMD-të, si dhe masat për ruajtjen e zonave të caktuara në disa nga pikat në Mesdhe, veçanërisht aty ku mjetet lundruese u afrohen porteve apo kalojnë përmes ngushticave, through straits.

Veprimtaritë e lundrimit që paraqesin më shumë rrezik për ndikime mjedisore, si transporti i mallrave të rrezikshme apo hidrokarbureve, duhet të ndalohen plotësisht në të gjitha ZMD-të. Autoritetet publike, nga agjencitë e transportit deri te autoritetet portuale, duhet të vendosin një sërë masash të detyrueshme për parandalimin e aksidenteve dhe mbrojtjen e ekosistemeve. Duke pasur parasysh shkallën në të cilën operon ky sektor, është mjaft i rëndësishëm një bashkëpunim ndërkufitar, nënrajonat dhe rajonal. Në rastet kur ndërveprimi midis trafikut detar dhe zonave të mbrojtura është i pashmangshëm, si p.sh. në ZMD-të pranë porteve dhe ngushticave apo në ZMD më të mëdha si zona e mbrojtur e Pelagos, ekzistojnë zgjidhje për shmangien ose zbutjen e ndikimeve të cilat duhet të zbatohen për të mbrojtur burimet detare të rajonit të Mesdheut.

Në këtë dokument identifikohen ndikimet e sektorit të trafikut detar te ZMD-të e Mesdheut, dhe propozohen përgjigje me politika prioritare.



TRANSPORTI DETAR: NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Transporti detar ndikon në mjedisin detar, si gjatë operacioneve rutinë, ashtu dhe në rastin e aksidenteve. Ndikimet e tij mund të jenë të kufizuara (p.sh. ndikimet e lidhjes dhe ankorimit) ose më të përhapura (p.sh. zhurmat nënujore nga motorët e anijeve); dhe ndodhin si gjatë lundrimit në largësi të brigjeve, ashtu edhe gjatë lundrimit në zonat bregdetare.

ZHURMAT NËNUJORE



Ekspozimi i vazhdueshëm dhe ndikimet kumulative të zhurmave nënujore mund të kenë pasoja afatgjata për statusin e ruajtjes së cetacëve, breshkave të detit, peshqve, shpendëve të ujit dhe jovertebrorëve të detit.

Pikat kritike për sa i përket zhurmave nënujore në Mesdhe, që janë veçanërisht shqetësuese në rrugët e ngarkuara detare, përkojnë me disa nga zonat e mbrojtura dhe/ose zonat me rëndësi për speciet e gjitarëve të detit që janë të ndjeshme ndaj zhurmave.

PËRPLASJET ME FAUNËN DETARE



Përplasjet me mjetet e mëdha të lundrimit përbëjnë kërcënimin më të madh dhe fatal për balenat në rajon. Goditjet nga anijet shkaktohen me shumë mundësi nga zhurmat nënujore, të cilat mund të interferojnë me komunikimin e cetacëve dhe të mos i lejojnë gjallesat që t'i diktojnë dhe të reagojnë ndaj kërcënimeve.

NDOTJA NGA NAFTA DHE LËNDËT E TJERA KIMIKE



Derdhjet e naftës janë një nga shkaktarët kryesorë të ndotjes së mjedisit detar; Qendra Rajonale për Përgjigjen ndaj Emergjencave të Ndotjes Detare (REMPEC) vlerësoi se sasia totale e naftës së shkarkuar nga anijet është 100 000-150 000 tonë në vit. Megjithatë më të rrezikuara janë qartazi rrugët dhe zonat kryesore detare përreth stacioneve më të mëdha të karburantit, rreziku i derdhjes aksidentale të naftës ekziston kudo nëpër Mesdhe.

NDOTJA E AJRIT



Emetimet e gazeve nga anijet ndikojnë ndjeshëm në ekosistemet detare si dhe në shëndetin e njerëzve. Në veçanti, emetimet vlerësohet se përkeqësojnë acidifikimin e oqeanit si dhe përbëjnë një nga kontribuuesit kryesorë në ndryshimet klimatike.

ÇRREGULLIMET E SHTRATIT TË DETIT



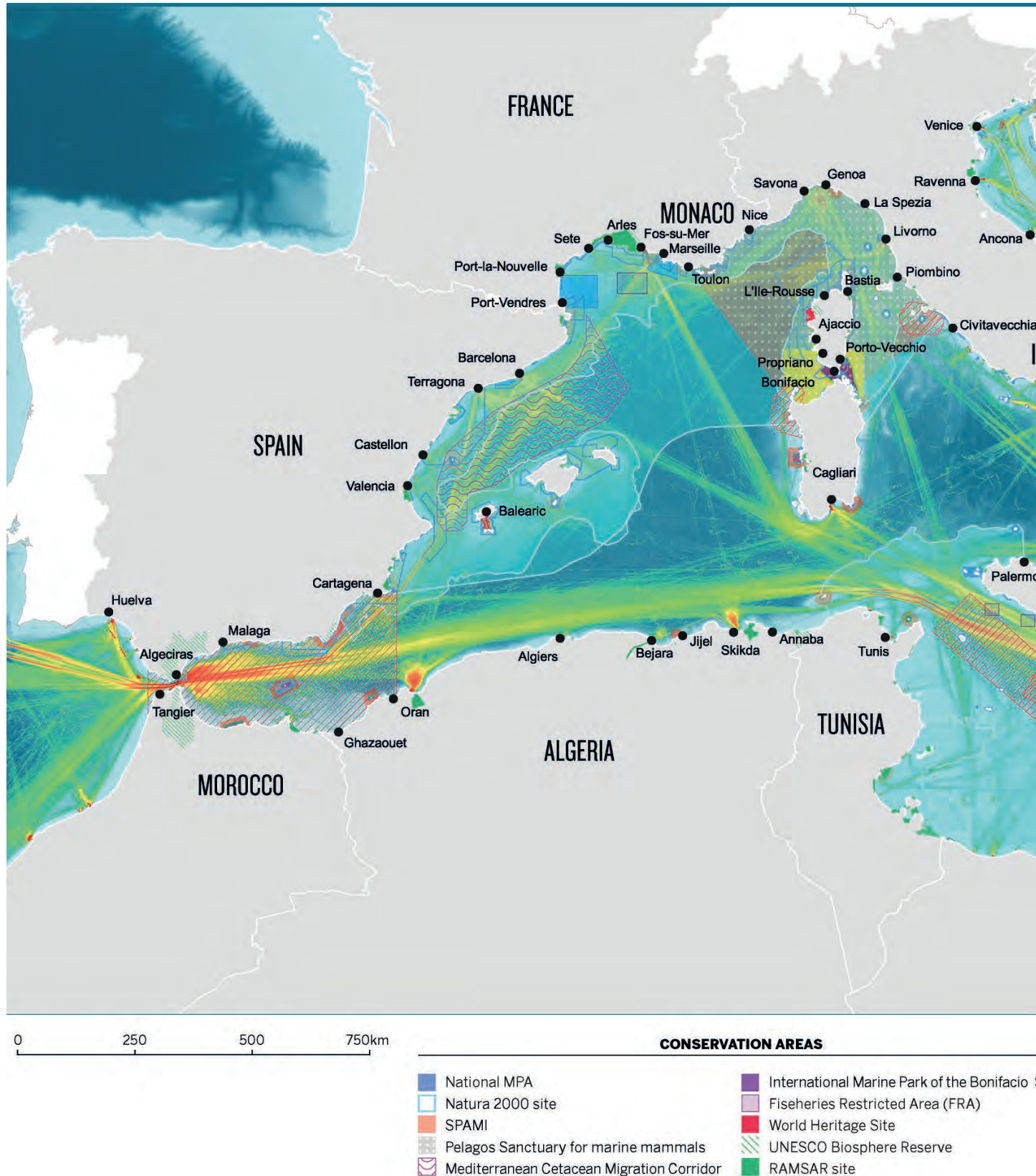
Lidhja dhe ankorimi i mjeteve të mëdha të lundrimit shkakton gërryerje dhe çrregullim të sedimenteve të tabanit të detit, gjë që dëmton habitatet dhe speciet bentike. Gjithashtu, kur këto sedimente pësojnë çrregullime fizike mund të rritet edhe niveli i turbullimit të detit. Kjo mund të dëmtojë llojet e habitateve me vlerë të konsiderueshme ruajtjeje, duke përfshirë salikorniet Posidonia oceanica.

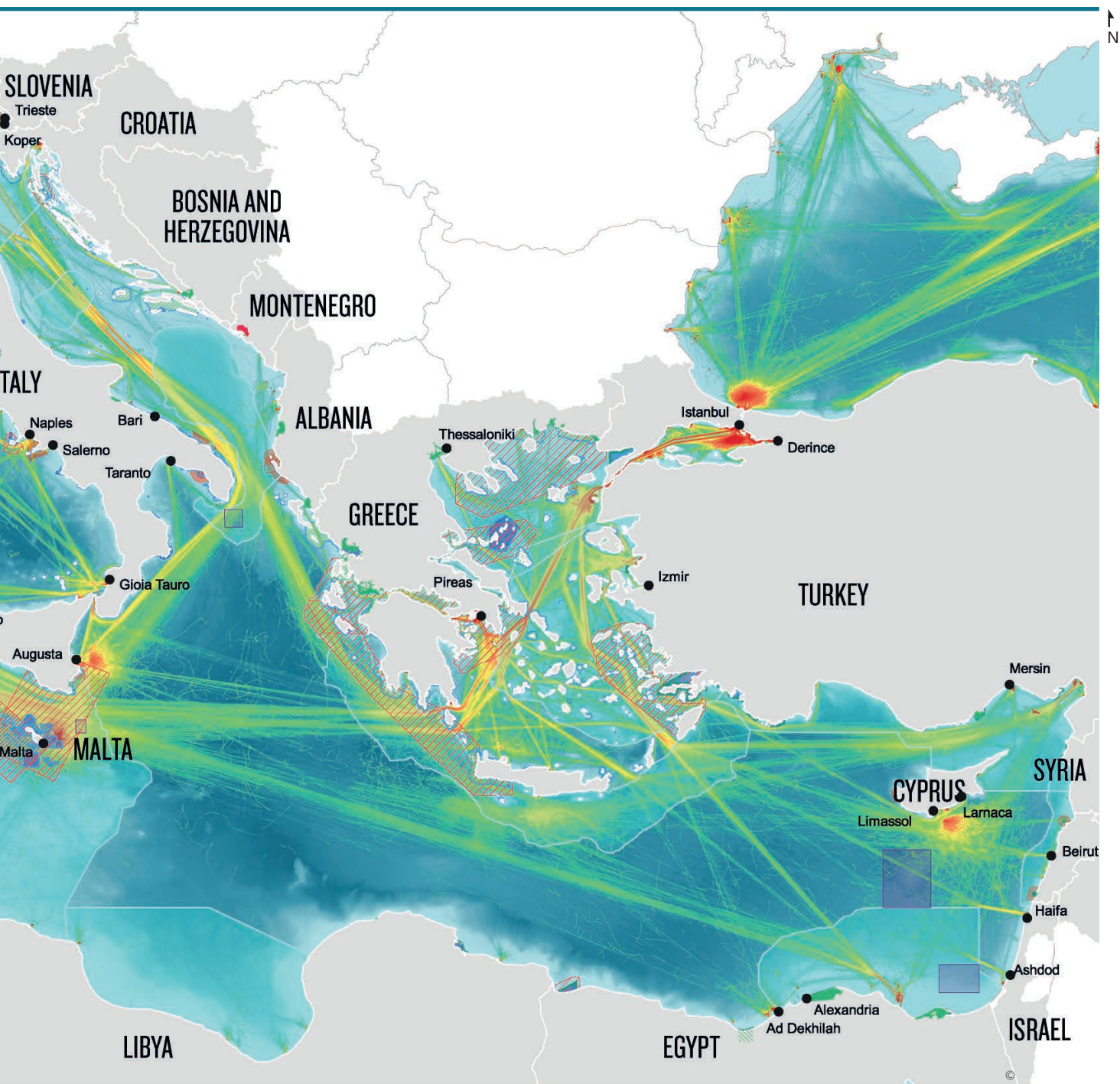
FUTJA E SPECIEVE TË REJA



Në basenin e Mesdheut është vënë re një rritje e qëndrueshme në numrin e specieve joindigjene të sjella nëpërmjet transportit detar, praktikisht një specie e re çdo gjashtë javë (në bazë të shifrave të vitit të kaluar). Sipas Agjencisë Evropiane të Mjedisit, transporti detar është përgjegjës për 51% të specieve detare joindigjene. Disa nga këto specie janë invazive dhe mund të përbëjnë kërcënim serioz për ekosistemet në Mesdhe.

NUMRI I ANIJEVE TË MALLRAVE NË VIT, ZMD-TË DHE ZONAT E TJERA TË RUAJTJES

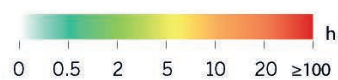




AREAS OF CONSERVATION INTEREST

- PSSA
- EBSA
- CCH

Density of Cargo Vessels - 2017
(Total Hours per Square km per Year)



● Port

Conservation areas and Areas of conservation interest
SOURCES: MAPAMED (2017), EMODnet (2018)

Natura 2000 sites
SOURCES: EEA (2018)

Ports
SOURCES: Eurostat (2015)

Traffic density
SOURCES: EMODnet (2019)

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË RËNDËSISHËM NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË SEKTORIT TË TRANSPORTIT DETAR TE ZMD-TË

AUTORITETET KOMBËTARE TË PLANIFIKIMIT

Autoritetet kombëtare të planifikimit dhe administrimit të përdorimit të hapësirës detare, duke përfshirë agjencitë e planifikimit të hapësirës detare, janë aktorët kryesorë në identifikimin dhe zbatimin e masave për të shmangur ndikimet e sektorit detar tek ekosistemet, veçanërisht të aksidenteve për shkak të trafikut. Autoritetet kombëtare detare dhe ato përgjegjëse për ruajtjen mund të kontribuojnë ndjeshëm duke përcaktuar masa për mbrojtjen e ekosistemeve.

- Për **planifikimin hapësinor detar (PHD)**, autoritetet duhet të përdorin sisteme si Zonat Detare me Ndjeshmëri të Lartë (PSSA-të), Zonat që Duhet Shmangur (ATBA-të) dhe Skemat e Ndarjes së Trafikut (TSS-të) me qëllim mbrojtjen e ZMD-ve nga rreziqet e aksidenteve të trafikut detar dhe reduktimin e mundësive të përplasjeve me cetacët. Autoritetet kombëtare duhet të koordinojnë programe monitorimi për zonat ku janë të përhapur gjitarët e detit dhe rrugët detare që ata përkrahin, me qëllim mbështetjen e proceseve të PHD-së. Në rastin e ZMD-ve ndërkufitare, shtetet duhet të angazhohen aktivisht në IMO dhe të marrin pjesë në koordinimin e propozimeve të përbashkëta në nivelin e IMO-s për sistemet e rrugëzimit dhe PSSA-të.
- Proceset e PHD-së mund të parandalojnë ndikimet e **ankorimit nëpërmjet përcaktimit të zonave** ku ndalohet ankorimi, miratimit të planeve të zonimit të cilat përcaktojnë zonat e ndjeshme dhe zonat e përshtatshme për ankorim, si dhe përfshirjes së kufijve të ZMD-ve dhe zonave të ndjeshme ndaj ankorimit në hartat detare.
- Gjithashtu, autoritetet duhet të përcaktojnë **rregulla në bazë të zonave**, si ndalimi i transimit të mallrave të rrezikshme në zona të rëndësishme detare me qëllim parandalimin e aksidenteve të rënda, ose detyrimi i përdorimit të zgjidhjeve

teknike për të parandaluar përplasjet me cetacët (p.sh. sistemet e pozicionimit në kohë reale). Autoritetet duhet të garantojnë zbatimin e Konventës Për Menaxhimin e Ujërave të Balastit, veçanërisht përmes inspektimeve dhe monitorimeve.

- Është e nevojshme të zbatohen **masa të përbashkëta ndërkufitare** në lidhje me monitorimin dhe sigurinë e lundrimeve, për të garantuar shmangien ose minimizimin e ndikimeve mjedisore. Këto masa mund të përfshijnë sisteme të qeverisjes së koordinuar (një plan i përbashkët veprimi) dhe metoda novatore mbikëqyrjeje (p.sh. përdorimi i antenave të reja me radarë dhe frekuencë të lartë, shkëmbimi dhe përdorimi i përbashkët i të dhënave). Pjesëmarrja në përgjigjet e koordinuara dhe planet e emergjencave për derdhjet e naftës dhe llojet e tjera të ndotjes në nivel ndërkufitar, nënrajonal dhe rajonal është thelbësore.
- Shtetet fqinje duhet të bashkëpunojnë për **përcaktimin e ZMD-ve në det të hapur** (p.sh. në përputhje me Protokollin për Zonat Veçanërisht të Mbrojtura dhe Biodiversitetin të Konventës së Barcelonës). Këto janë të nevojshme për të mbrojtur zonat e ndjeshme detare që aktualisht nuk janë nën juridiksionin e shteteve, qoftë për shkak të mungesës së një ZEE-je zyrtare ose për shkak të të drejtave jo të mirëpërcaktuara të lundrimit.





AUTORITETET LOKALE

Autoritetet lokale (rajonet, provincat, bashkitë etj., në varësi të strukturave të qeverisjes kombëtare), rojat bregdetare lokale dhe autoritetet portuale mund të luajnë një rol të rëndësishëm në reduktimin e ndikimit të trafikut detar. Me anë të nismave që plotësojnë veprimet e ndërmarra në nivel shtetëror, ato mund të garantojnë zbatimin e masave në fuqi.

- Autoritetet lokale **duhet të bashkëpunojnë me kompanitë detare vendase**, për identifikimin dhe zbatimin e zgjidhjeve pilot me qëllim shmangien e aksidenteve në zonat me ndjeshmëri të lartë. Ato duhet të inkurajojnë përdorimin e procedurave dhe teknologjive novatore, si pajisjet për shmangien e përplasjeve.
- Autoritetet portuale duhet të kërkojnë **zbatimin e standardeve dhe kërkesave kombëtare dhe ndërkombëtare**, për shembull nëpërmjet inspektimeve të anijeve.
- Mekanizmat e koordinimit që përfshijnë autoritetet portuale dhe shtetet e porteve, siç është Memorandumi i Mirëkuptimit (MoU) për Mesdheun, janë veçanërisht të dobishme për të shmangur “portet e konvencencës” në rajon¹.
- Rojat bregdetare duhet të **përdorin procedura, instrumente dhe teknologji novatore**, si vlerësimi i rrezikut dhe simulimi i derdhjeve, për të reduktuar rrezikun e derdhjeve të naftës si dhe për të zbutur ndikimet e tyre. Gjithashtu, ato duhet të mbështesin dhe nxisin vendosjen e patrullave vullnetare të shpëtimit dhe pastrimit, si dhe ngritjen e qendrave të shpëtimit. Rojat bregdetare duhet të kryejnë patrullime të rregullta të ZMD-ve, si dhe të garantojnë respektimin e rregullave nga anijet nëpërmjet masave shtrënguese, të tilla si kontrollat madje edhe arrestimet.
- Autoritetet lokale duhet të bashkëpunojnë me organet e administrimit të ZMD-ve për të **gjetur zgjidhje të përbashkëta**, duke përfshirë monitorimin, modelimin dhe vlerësimin e cënueshmërisë, me qëllim mbajtjen nën kontroll të ndikimit të trafikut detar dhe zbutjen e ndikimit të ndotjes nga veprimtaritë portuale.

¹ Portet e konvencencës janë portet që zgjidhen qëllimisht nga pronarët e anijeve për të shmangur rregullat e transportit, pasi këto porte apo shtete nuk janë të gatshme të ndërmarrin veprimet e nevojshme për mbështetjen e masave të ruajtjes dhe menaxhimit.

QEVERISJA RAJONALE

Mekanizmat rajonalë të administrimit të oqeanëve si Konventa e Barcelonës mund të kontribuojnë në mbrojtjen e ZMD-ve nga ndikimet e lundrimit. Kjo realizohet përmes një sërë instrumentesh, duke përfshirë protokollet rajonale dhe planet e veprimit, duke siguruar gjithashtu udhëzimin e palëve kontraktuese në lidhje me ndikimet e transportit detar dhe strategjitë e mundshme të zbutjes së tyre.

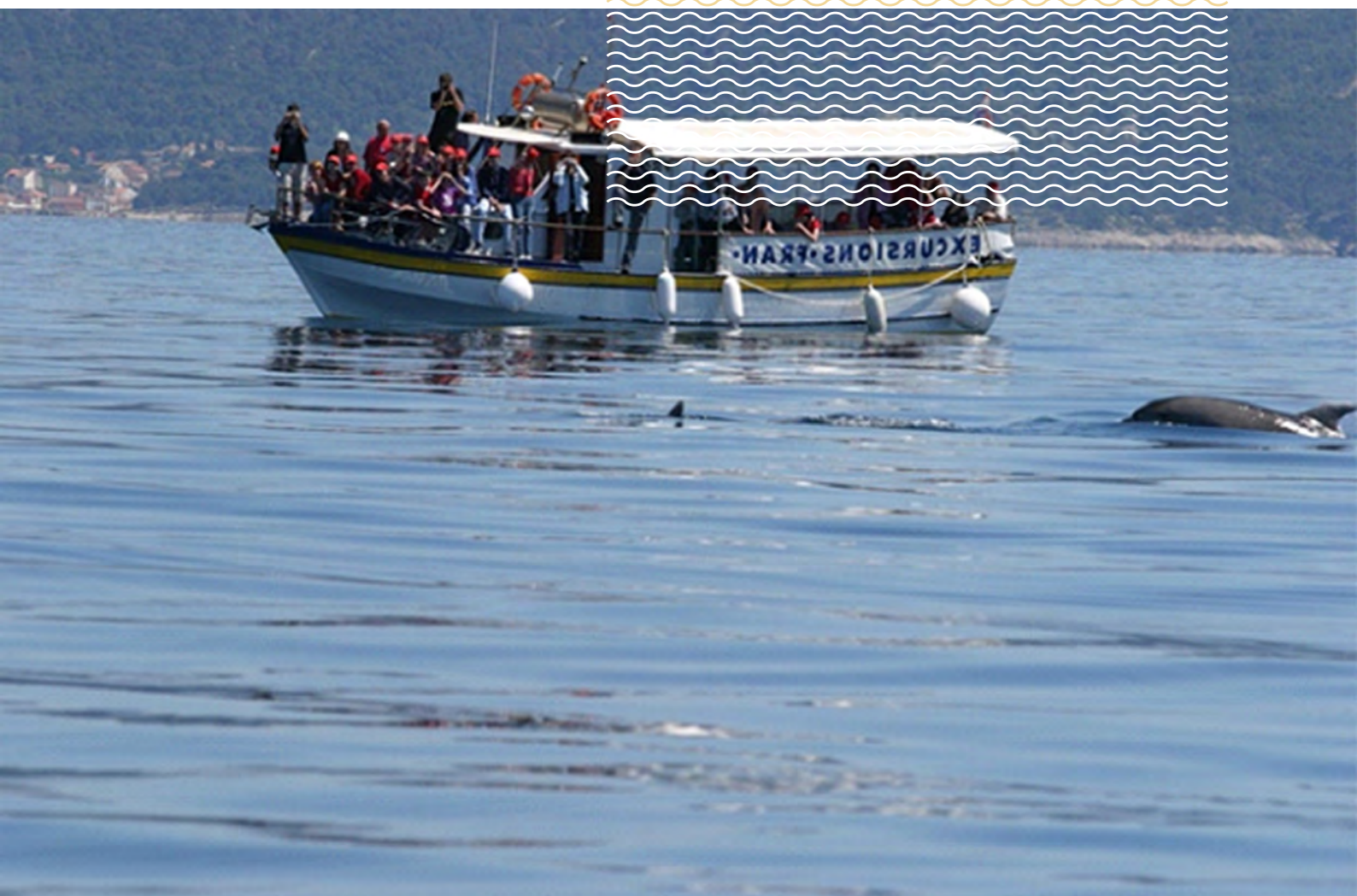
- Nga këndvështrimi rregullator, është e nevojshme të ngrihen **mekanizma më të fortë zbatimi dhe pajtueshërie** për kuadrot ligjore përkatëse. Këto përfshijnë protokollin për bashkëpunimin në parandalimin e ndotjes nga anijet dhe, në rastet e emergjencës, në luftimin e ndotjes së Detit Mesdhe, si dhe protokollin për parandalimin e ndotjes në Detin Mesdhe nga lëvizjet ndërkufitare të mbetjeve të rrezikshme dhe asgjësimin e tyre.
- Mekanizmat e qeverisjes rajonale duhet të përdoren gjithashtu për mbështetjen e mëtejshme të shpalljes së Mesdheut si **Zonë e Kontrollit të Emetimeve**, veçanërisht të oksidit të azotit dhe squfurit, në favor të të gjitha ekosistemeve detare në rajon. Ato mund të lehtësojnë angazhimin në rritje të shteteve të rajonit dhe të mbështesin zhvillimin e propozimeve për IMO-n në kuadër të Shtojcës VI të MARPOL.
- **Zbatimi i instrumenteve të planifikimit detar dhe bregdetar të bazuar në ekosistem, si PHD dhe MIZB**, duhet të prioritetizohet në mbarë rajonin. Të gjitha vendet mesdhetare duhet të ratifikojnë dhe zbatojnë Protokollin për MIZB-në, pasi një gjë e tillë do të mbështesë proceset e planifikimit të bazuar në ekosistem, të cilat marrin në konsideratë të gjitha ndërveprimet e mundshme brenda një ekosistemi, duke përfshirë rreziqet e mundshme mjedisore që lidhen me veprimtaritë e trafikut detar. Protokollin për MIZB-në duhet të integrojë një kuadër rajonal për PHD-në të bazuar në ekosistem.
- Mekanizmat e qeverisjes rajonale, në bashkëpunim me autoritetet kombëtare, duhet të inkurajojnë zhvillimin e mëtejshëm **të planeve të emergjencës për derdhjet ndërkufitare të naftës, të sistemeve të paralajmërimit të hershëm dhe atyre të mbështetjes së vendimmarrjes**. Përdorimi i këtyre instrumenteve është thelbësor për rajonin, veçanërisht në pikat kritike të transportit detar, si Deti Egje, Deti Adriatik dhe Kanali i Sicilisë/Rrafshnalta e Tunizisë. Mekanizmat e qeverisjes rajonale mund të nxisin bashkëpunimin midis shteteve për zhvillimin e këtyre instrumenteve.
- **Iniciativat e koordinuara rajonale që synojnë rritjen e mbikëqyrjes në det**, me anë të monitorimit nga ajri dhe imazheve të satelitëve me radarë, përbëjnë gjithashtu instrumente të rëndësishme për shmangien dhe kontrollin e derdhjeve në rajonin e Mesdheut.

PHAROS4MPAs

KAPITULLI 10

SEKTORI I VARKAVE TË

EKSKURSIONIT



SEKTORI I VARKAVE TË EKSKURSIONEVE DHE ZMD-TË E MESDHEUT:

NJË HISTORI E GJATË BASHKËPUNIMI

Vizitat në zonat e mbrojtura detare (ZMD) me varka ekskursioni janë të zakonshme në pjesën më të madhe të zonave të Mesdheut, ku numri i këtyre varkave apo vizitorëve varion në bazë të shtrirjes, pozicionit gjeografik dhe atraksioneve të disponueshme turistike. Përqindja e vizitave me varka të ekskursioneve në raport me llojet e tjera të turizmit detar varion sipas ZMD-ve: në disa zona të mbrojtura, ky është lloji i vetëm i vizitave dhe në disa të tjera përbën përqindjen më të vogël.

Vizitat ditore me varkat e ekskursioneve zhvillohen përgjithësisht në nivel lokal, duke nisur në brendësi ose pranë zonave të interesit, në rastin e ZMD-ve. Për këto vizita përdoren varka të vogla ose mesatare, përgjithësisht me gjatësi prej më pak se 25 metra, me një kapacitet që varion nga 150 deri në 250 persona për ato me përmasat më të mëdha. Këto mjete lundrimi organizojnë vizita që zgjasin deri në 9 orë dhe kryesisht vizitojnë vende me rëndësi të veçantë për nga aspekti natyror ose kulturor. Në disa ZMD mund të gjenden varka për ekskursione të specializuara, p.sh. për të parë breshkat e detit apo balenat. Gjithashtu, mund të hasen edhe mjete të banueshme lundrimi, të cilat përshkojnë zakonisht itinerare me një ndalesë. Megjithatë, numri i tyre është i ulët dhe në disa ZMD nuk ka fare të tilla. Gjatë kohëve të fundit, në ZMD janë vënë re forma të reja të turizmit me varka. Ato përfshijnë taksitë turistike ujore, vizitat e llojit “hip e zbrit”, organizime festash nëpër varka dhe jahte të mëdha.

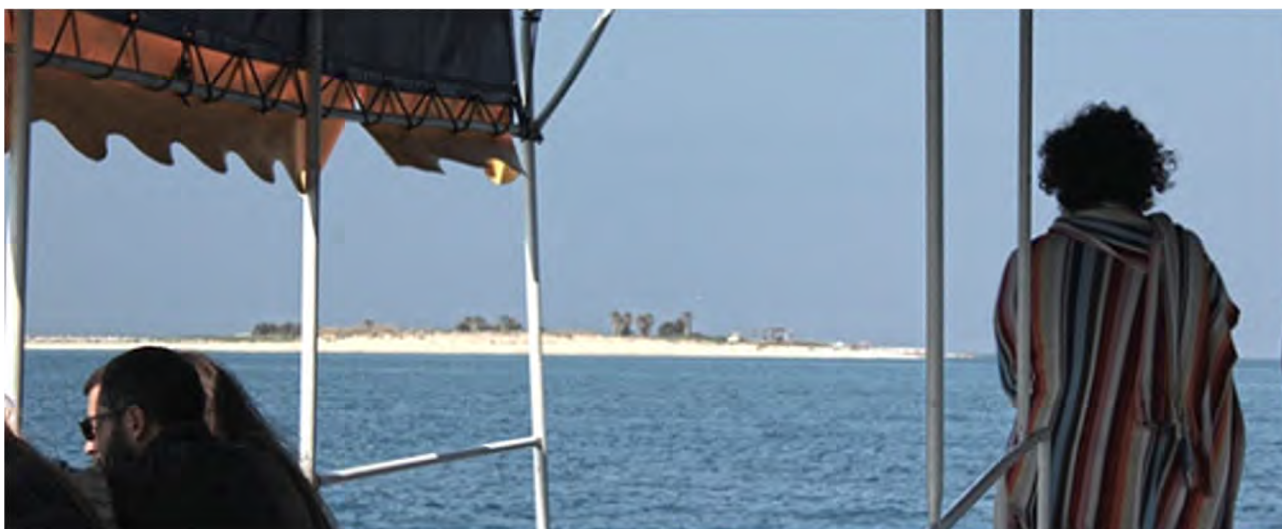
Bashkëpunimi i ngushtë mes ZMD-ve dhe autoriteteve kompetente, vullneti i fortë politik, angazhimi i grupeve të interesit dhe ndërgjegjësimi janë thelbësorë për një kontroll efikas të kësaj veprimtarie detare dhe menaxhimin e presioneve të saj. Përvojat dhe zgjidhjet e mundshme të menaxhimit në përgjithësi mund të përdoren në të gjitha ZMD-të, por në më të shumtën e rasteve ato duhet të përshtaten në varësi të rrethanave lokale, duke qenë se çdo ZMD është unike për sa i përket tipareve të biodiversitetit, pozicionit gjeografik dhe shtrirjes, kuadrin ligjor dhe kulturës së zonës.



VARKA TEUTA BOAT NE SHPELLEN E
HAXHI ALIUT, NE PARKUN KOMBËTAR
DETAR TË KARABURUN-SAZANIT,

© SHQIPERI

GJATË KOHËVE TË FUNDIT, NË
ZMD JANË VËNË RE FORMA
TË REJA TË TURIZMIT ME
VARKA. ATO PËRFSHIJNË
TAKSITË TURISTIKE UJORE,
VIZITAT E LLOJIT “HIP E ZBIT”,
ORGANIZIME FESTASH NËPËR
VARKA DHE JAHTË TË MËDHA.



VARKAT E EKSKURSIONEVE: NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Varkat e ekskursioneve kanë disa ndikime të njëjta me mjete të tjera lundrimit të përfshira në turizmin detar, por emetimet dhe shkarkimet, nëse ka, janë shumë më pak të dëmshme në rastin e anijeve të pasagjerëve. Megjithatë, ndërkohë që varkat e vogla të lundrimit (barkat prej gome me vela, platformat e lundrimit, jahtet e vogla pa motor) duket se kanë pak ose aspak ndikim në mjedis, varkat më të mëdha me motor ndihmës ose motoskafët me motor të brendshëm ose të jashtëm janë përgjegjëse për lloje të ndryshme të degradimit mjedisor.

Veçantia e këtij segmenti të turizmit qëndron në faktin se varkat duan të arrijnë në zonat më të largëta dhe më të virgjëra brenda ZMD-ve, si dhe të arrijnë sa më pranë ose ngjitur me habitatet dhe speciet e ndjeshme. Ky tipar përbën veçantinë e ndërveprimeve të këtij sektori dhe llojit të ndikimeve të mundshme të ZMD-të.

Ndikimet kryesore mjedisore të këtyre lloj vizitash kanë të bëjnë me shkarkimet e mbetjeve të ngurta dhe ujërave të ndotura, emetimet e zhurmave dhe shqetësimin e specieve/habitatëve apo degradimin e tyre. Varkat e ekskursioneve ndikojnë drejtpërdrejt te ZMD-të gjatë

veprimtarive të tyre, gjatë kalimit ose ndalimit në zonat e mbrojtura. Çdo veprimtari ka ndikime të llojeve dhe përmasave të ndryshme. Për shembull, zbarkimi i vizitorëve, kur është i lejueshëm, mund të ndikojë në habitatet bregdetare për shkak të shkeljes së tyre; zhytjet dhe/ose noti me tub ajri mund të shqetësojnë kolonën e ujit; ankorimi, në zonat ku lejohet, mund të ndikojë gjithashtu në habitatet e tabanit të detit. Turmat e vizitorëve, një tipar karakteristik i këtij lloj turizmi (veçanërisht për vizitat ditore), përcaktojnë rritjen e këtyre ndikimeve dhe shkallës së tyre.

Në shkallë më të gjerë, ndikimet mund të ndodhin edhe për shkak të pranisë së porteve dhe pikave të ankorimit/nxjerrjes së anijes në dok nga/drejt pikave të nisjes dhe mbërritjes (jashtë ose brenda ZMD-së). Për më tepër, ekzistenca e kësaj lloj oferte turistike nxit zhvillimin e strukturave pritëse (hotele, kampe, restorante etj.) dhe të infrastrukturave të transportit, duke ushtruar ndikim në të gjithë zonën, (p.sh. gërryerja e dherave në përmbushje të nevojës për ambiente dhe infrastruktura, trafiku, konsumi i energjisë dhe ujit/ushqimit, gjenerimi i mbetjeve, shkarkimi i ujërave të ndotura, emetimet, zhurmat etj.)

Gjatë dekadave të fundit ka pasur një rritje të konsiderueshme të ekoturizmit bregdetar si rrjedhojë e kërkesës së turistëve për të pasur akses në botën e egër në mënyrën më joshkatërruese të mundshme. Vrojtimi i balenave dhe delfinëve, vrojtimi i shpendëve në grykëderdhje/laguna dhe ekskursionet me varka me fund prej xhami po bëhen gjithmonë e më të zakonshme. Nëse menaxhohet siç duhet, ky lloj turizmi kryesisht ose është i padëmshëm, ose mund të ketë efekte fitimprurëse ndër të cilat mund përmendim ruajtjen e hapësirave të mëdha të ligatinave bregdetare për vrojtimin e shpendëve. Problemet, nga ana tjetër, burojnë nga kërkesa jashtëzakonisht e madhe dhe nga turmat e vizitorëve.

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË MADH NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE NË ZMD NGA SEKTORI I VARKAVE TË EKSKURSIONEVE

Autoritetet publike mund të luajnë një rol kyç në parandalimin dhe minimizimin e ndikimeve në ZMD nga varkat e ekskursioneve. Veprimet që ndërmerren nga to janë plotësuese të atyre të administratorëve të ZMD-ve. Autoritetet publike mund të sigurojnë instrumente për zbatimin e rregulloreve dhe praktikave të identifikuara në nivelin e ZMD-ve. Rrallë ndodh që autoriteti kompetent për rregullimin ose kontrollin e pjesës më të madhe të ndikimeve të shkaktuara nga varkat e ekskursioneve të jenë vetë ZMD-të. Përgjithësisht, kjo është kompetencë e autoritetit portual, patrullave detare ose organeve të tjera publike të kontrollit, për shembull përcaktimi dhe monitorimi i zbatimit të rregullave të lundrimit. Rrjedhimisht, bashkëpunimi midis autoriteteve publike dhe administratorëve të ZMD-ve në lidhje me monitorimin, mbikëqyrjen dhe ndërgjegjësimin është thelbësor.

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË
SIGUROJNË INSTRUMENTE PËR ZBATIMIN
E RREGULLOREVE DHE PRAKTIKAVE TË
IDENTIFIKUARA NË NIVELIN E ZMD-VE.



VARKAT E EKSKURSIONEVE PËR
VIZITIMIN E BRESHKAVE NË PARKUN
KOMBËTAR TË ZAKYNTHOS,

© GREQI © NMPZ



VARKE E EKSURSIONEVE PËR
VIZITIMIN E PARKUT KOMBËTAR DETAR
KARABURUN-SAZAN,

© SHQIPERI

NDIKIMET KRYESORE TË VARKAVE TË EKSURSIONEVE TE ZMD-TË

Mbetjet: Kryesisht, varkat e ekskursioneve i kthejnë përsëri mbetjet e ngurta në portin e origjinës ose i lënë ato në zonat e eliminimit të mbetjeve brenda ZMD-ve. Përgjithësisht, ato kontribuojnë në sasinë e mbetjeve të ngurta në det përmes hedhjes së herëpashershme të mbeturinave në det nga pasagjerët, lënies së tyre në vende të papërshtatshme brenda ZMD-ve ose përfundimit të tyre në det për shkak të erës ose përplasjes së fortë të dallgëve në kushte të këqija të motit.

Emetimet e rrezikshme: Disa nga ndikimet e varkave të ekskursioneve që vizitojnë ZMD-të mund të vijnë për shkak të shkarkimit të ujërave të sentinave. Megjithatë, ZMD-të ende nuk e konsiderojnë këtë si kërcënim serioz.

Shkarkimet e gazta: Këto shkarkime nuk konsiderohen ende nga ZMD-të si kërcënim serioz, përveçse në rastet kur vizitorët arrijnë t'i nuhasin ato.

Ujërat e ndotura: Shkarkimi i ujërave të ndotura nga varkat e ekskursioneve konsiderohet si kërcënim për zonat e mbrojtura. Gjithashtu, vizitorët në këto varka shfrytëzojnë restaurantet e zonës ose tualetet në këto ZMD (qendrat e vizitorëve, qendrat e informacionit etj.), të cilat në më të shumtën e rasteve shkarkohen direkt në det ose me anë të depozitave septike poroze, duke ndikuar kështu indirekt në problemin e ujërave të ndotura

Shqetësimet fizike dhe përplasjet: Shqetësimet fizike dhe përplasjet konsiderohen si një kërcënim serioz për ZMD-të ku gjenden specie të ndjeshme ndaj ndërveprimeve me mjetet e lundrimit dhe njerëzit në përgjithësi, të tilla si fokat e nënfamiljes Monachinae, cetacët dhe breshkat e detit. Shqetësimet fizike të shkaktuara nga varkat e ekskursioneve dhe/ose vizitorët e tyre lidhen gjithashtu me degradimin e habitateve të tabanit të detit për shkak të ankorimeve dhe degradimin e habitateve specifike për shkak të numrit të madh të vizitorëve në një vendndodhje dhe kohë të caktuar (noti, noti me tub ajri, shëtitje në dunat e rërës, gërmimi i foleve etj.).

Zhurma: ZMD-të i konsiderojnë zhurmat, duke përfshirë ato nënujore, si një kërcënim të mundshëm, por kanë shumë pak informacion në lidhje me nivelet, përhapjen dhe burimet kryesore, veçanërisht të zhurmave nënujore. Sipas disa studimeve, nuk duhet të nënvlerësohet as ndikimi kumulativ i numrit të madh të varkave të vogla. Varkat e ekskursioneve mund të shkaktojnë gjithashtu nivele të konsiderueshme zhurmash "sipërfaqësore", kryesisht përmes megafonëve dhe altoparlantëve (gjatë vizitave, festave etj.).

Ndriçimi: Varkat e ekskursioneve nuk ofrojnë akomodim, kështu që turistët i vizitojnë ZMD-të gjatë ditës dhe kthehen në port në mbrëmje. Rrjedhimisht, kontributi i tyre në ndotjen nga dritat artificiale nuk është i konsiderueshëm. Ndonjëherë, mjetet e banueshme të lundrimit qëndrojnë një natë në ZMD, por numri i këtyre mjeteve dhe i vizitave të tyre konsiderohet ende shumë i vogël.

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË MADH NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE NË ZMD NGA SEKTORI I VARKAVE TË EKSKURSIONEVE



MBËRRITJA E VARKAVE TË
EKSKURSIONEVE NË PARKUN
NATYROR TË TELAŠĆICA

© NP TELAŠĆICA

REKOMANDIME

Autoritetet në nivel kombëtar duhet të:

- sigurojnë një kuadër ligjor efikas në nivel kombëtar dhe në nivelin e zonave specifike, me qëllim mbajtjen nën kontroll të ndikimeve mjedisore të vizitave nga varkat e ekskursioneve në ZMD, duke garantuar që instrumentet e zbatimit të tyre të jenë të sigurta,
- përforcojnë legjislacionin në lidhje me shkarkimet e ujërave të ndotura nga varkat e ekskursioneve,
- zhvillojnë kapacitetin e autoriteteve kompetente (p.sh. organet e administrimit, autoritetet portuale, institucionet e inspektimit, patrullat detare) për një mbikëqyrje dhe kontroll efikas të veprimtarive detare në ZMD,
- nxisin bashkëpunimin dhe mbikëqyrjen e përbashkët të stafit menaxhues të ZMD-ve me autoritetet kompetente,
- mbështesin monitorimin e ndikimeve mjedisore të varkave të ekskursioneve në ZMD,
- nxisin procese konsultimi me standarde të larta midis grupeve të interesit në administrimin e ZMD-ve, sigurojnë incentiva për bizneset, teknologjitë dhe proceset ekologjike.

Autoritetet e planifikimit hapësinor detar (PHD) duhet të:

Përdorin zonimin gjatë këtij procesi, për të siguruar zonat me akses të kufizuar ose pa akses, në varësi të të cilave kufizohet ose ndalohej edhe lundrimi i varkave të ekskursioneve.

Autoritetet në nivel kombëtar përgjegjëse për koordinimin rajonal duhet të:

- kryejnë një studim rajonal paraprak për veprimtaritë dhe ndërveprimet e varkave të ekskursioneve me ekosistemet detare e bregdetare dhe me ZMD-të, i cili do të përdoret si bazë për zhvillimin e një politike rajonale për këtë sektor.

Autoritetet në nivele kombëtare dhe nënkombëtare/lokale duhet të:

- Nxisin zhvillimin e markave për veprimtari të qëndrueshme të varkave të ekskursioneve.

Autoritetet në nivel nënkombëtar/lokal duhet të:

- sigurojnë dhe fuqizojnë mbikëqyrjen dhe kontrollin e varkave të ekskursioneve në të gjitha fushat e kompetencës (rregulloret në lidhje me lundrimin, mjedisin, fauna e egër) në bashkëpunim me administratorët e ZMD-ve dhe rojat,
- vendosin gjoba për ata që nuk i zbatojnë ligjet dhe rregulloret për mjedisin, mjaftueshëm të larta për të shkrajuar këtë lloj sjelljeje,
- angazhohen në dialogun me ZMD-të për të kuptuar nevojat e tyre për sa i përket çështjes së kontrollit mjedisor në lidhje me veprimtaritë e varkave të ekskursioneve, në rast se ato nuk janë kompetente (p.sh. në administrimin e mbetjeve dhe ujërave të ndotura),
- angazhohen në partneritet me ZMD-të për të krijuar infrastruktura për minimizimin e ndikimeve mjedisore të varkave të ekskursioneve (p.sh. spirancat, urat notuese, sistemet e kanalizimeve),
- nxisin partneritetet me sektorin e biznesit për minimizimin e ndikimeve mjedisore dhe për ndërgjegjësim,
- ngrenë dhe zbatojnë sisteme monitorimi sipas numrit të vizitorëve të varkave të ekskursioneve dhe ndikimeve të tyre në tiparet biologjike, mjedisore dhe socio-ekonomike të ZMD-ve.

PHAROS4MPAs

KAPITULLI II

SEKTORI I ENERGJISË SË ERËS NË DET TË HAPUR



SEKTORI I ENERGJISË SË ERËS NË DET TË HAPUR DHE ZONAT E MBROJTURA DETARE: NDËRVEPRIME NË RRRITJE

Në BE, energjia e erës përbën një nga mjetet më premtuese për zvogëlimin e emetimeve të gazeve serë, duke reduktuar rrjedhimisht pasojat e ndryshimit klimatik.

Sipas parashikimeve për Mesdheun, energjia e erës në det të hapur është burimi më premtues i energjisë së rinovueshme në të ardhmen. **Megjithatë, deri më tani, zhvillimi i këtij sektori në rajon është në hapat e parë. Aktualisht nuk ka asnjë OWF funksionale - e para do të përfundojë në fillim të vitit 2020 në Itali, ndërsa në Francë disa projekte janë ende në fazë pilot. Greqia gjithashtu po e merr në konsideratë zhvillimin e mundshëm të këtij sektori.**

Por, megjithëse kontributi i tij në zbutjen e ndryshimit klimatik është thelbësor, zhvillimi i sektorit të energjisë së erës në det të hapur mund të ketë ndikime të mundshme negative në mjedisin përreth. Ashtu si edhe në vende të tjera, rritja e parashikuar e sektorit të energjisë së erës në det të hapur në Mesdhe është bërë shkak i ngritjes së shqetësimeve për sa i përket ndërveprimeve të tij të mundshme me Zonat e Mbrojtura Detare (ZMD), të cilat sipas përkufizimit janë zona të një rëndësie të veçantë për biodiversitetin dhe ekosistemet detare. Gjatë viteve të fundit, ZMD-të dhe masat e tjera të ruajtjes në bazë të zonave, në të gjithë Mesdheun, janë rritur si në numër ashtu edhe në zonat që mbulojnë.

Duke qenë se përbëjnë mjetet kryesore për mbrojtjen e biodiversitetit dhe ekosistemeve detare, është thelbësore që lidhja e tyre me veprimtari të tilla si ato të OWF-ve të jetë e mirëpërcaktuar.

Duke pasur parasysh këtë, vendndodhjet e ardhshme të OWF-ve duhet të përcaktohen përmes proceseve që marrin parasysh objektivat e ruajtjes, si dhe duhet të synojnë të shmangin zonat me rëndësi ekologjike, veçanërisht ato të mbrojtura. Planifikimi hapësinor detar i bazuar në ekosistem (PHD) dhe vlerësimet mjedisore strategjike (VMS) duhet të garantojnë, për aq sa është e mundur, që OWF-të të mos vendosen në zona ku ka habitate, specie dhe/ose procese ekologjike që janë veçanërisht të ndjeshme ndaj ndikimeve të tyre të mundshme, si gjatë ndërtimit ashtu edhe gjatë shfrytëzimit.

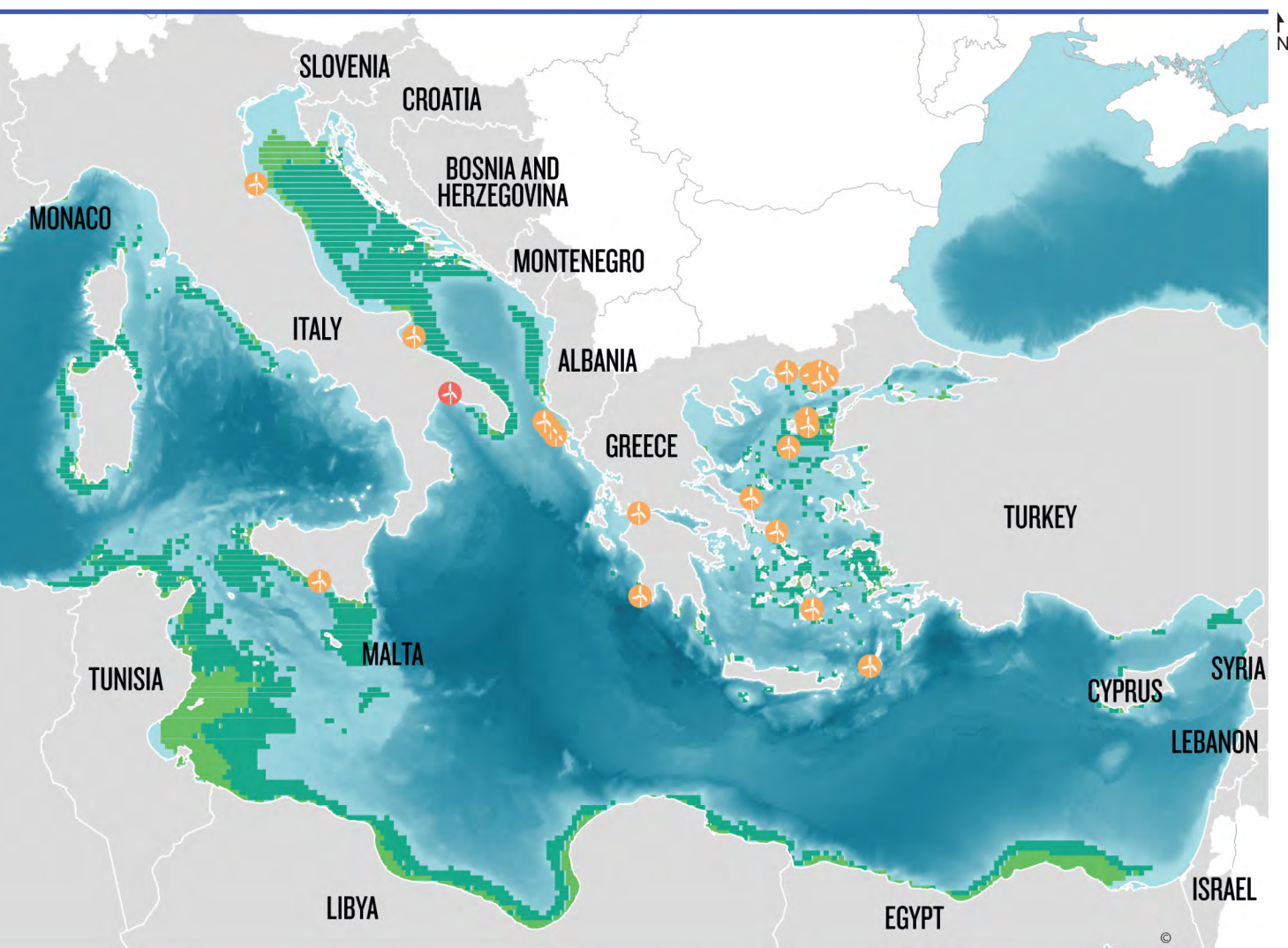
Në vendet ku burimet e rinovueshme të energjisë janë vendosur tashmë në zonat e mbrojtura detare, apo në vendet ku ato janë në fazën e planifikimit dhe vlerësimit, duhet të kryhet një shqyrtim i imtësishëm i të gjitha zhvillimeve, rast pas rasti, në përputhje me legjislacionin përkatës për ruajtjen e natyrës.



Pjesëmarrja aktive ndërsektoriale në PHD është thelbësore për të garantuar si ruajtjen e faunës së egër detare ashtu, edhe zhvillimin e qëndrueshëm të OWF-ve në Mesdhe në kushtet e ndryshimit klimatik.

Përmbledhja e politikave e PHAROS4MPAs ilustron shkurtimisht tendencat kryesore që mbizotërojnë në sektorin e OWF-së, identifikon ndikimet kryesore të këtij sektori në ZMD-të e Mesdheut dhe propozon përgjigje me politika prioritare, si dhe qasjet teknike më të mira të disponueshme për zbutjen e ndikimeve.

ZONAT POTENCIALE TË PËRSHTATSHME PËR ZHVILLIMIN E OWF-VE, SI DHE PROJEKTET E PLANIFIKUARA DHE TË AUTORIZUARA PËR DETIN MESDHE



WINDFARM PROJECTS

-  Planned OWF
-  Authorised OWF

Vende të mundshme
BURIMI: MedTrends (2015)
Projekti Windfarm
BURIMI: EMODNET (2017), rishikuar nga WWF

POTENTIAL SUITABLE AREAS FOR OWF DEVELOPMENT

-  Suitable area for fixed OWF (water depth < 50 m and wind speeds greater than 5m/sec at 80 m height above sea level)
-  Suitable area for floating OWF (water depth 50 to 200 m and wind speeds greater than 5m/sec at 80 m height above sea level)

ENERGJIA E ERËS NË DET TË HAPUR: NDIKIMET KRYESORE NË MJEDISIN DETAR

Me rritjen e numrit dhe përmasave të OWF-ve, ekziston një nevojë gjithnjë e më e madhe për të marrë në konsideratë ndikimet kumulative në habitatet dhe faunën e egër detare.

Ndërkohë që ndikimet e një ferme eolike në një popullatë të caktuar të faunës së egër mund të jenë të papërfillshme, ndikimet e përgjithshme të disa fermave eolike të shpërndara në hapësirë dhe në kohë ka të ngjarë të shkaktojnë reduktim të popullatës së faunës së egër, duke iu shtuar presioneve të krijuara nga sektorët e tjerë detarë.

FAKTORËT STRESUES QË SHKAKTOJNË KËTO NDIKIME PARAQITEN NË TABELËN I SI MË POSHTË VIJON.

PRESIONI	IMPAKTI	GRUPI TAKSONOMIK/HABITATET
Shtrirje kablli	Humbje habitatit	Habitatet/ Komunitete bentike
Shtrirje kablli	Dëmtim fizik, shqetësim	
Zënia e themelit	Humbje habitatit/Dëmtim fizik, shqetësim	
Zhytja e strukturave	Krijimi i efektit të palëve	
Kabllot e operimit nën ujë	Fusha elektromagnetike / rritje temperature	
Grumbullim zhurmash	Dëmtim fizik, shqetësim	Peshq
Kabllot e operimit nën ujë	Fusha elektromagnetike	
Zhytja e strukturave	Krijimi i efektit të palëve	
Zënia e themelit	Humbje habitatit	
Grumbullim zhurmash	Dëmtim fizik	Gjitarë detarë
Trafik anijesh/prezence anijesh	Shembje/ zhvendosje	
Trafik anijesh/zhurmë	Zhvendosje	
Trafik anijesh	Zhvendosje	Zogjtë
Drita	Shembje	
Funksionimi i turbinave të erës	Shembje	
Funksionimi i turbinave të erës	Efekti Barrier	
Funksionimi i turbinave të erës	Shembje	Lakuriq nate
Trafik anijesh	Shembje	Breshka deti
Zhurma e strukturave	Dëmtim fizik, shqetësim	
Drita	Humbje orientimi	
Kabllot e operimit nën ujë	Humbje orientimi	
Mbeturina dhe ndotje	Degradim habitatit, shqetësim dhe demtim fizik	Grupet taksonomik dhe habitatet
Vendosja e anodave	Degradim habitatit, shqetësim dhe demtim fizik	

Niveli i ndikimeve të OWF-ve varet së tepërmi nga karakteristikat e habitatit të një zone të caktuar, nga llojet e turbinave dhe themelet e përdorura, si dhe nga teknikat e instalimeve. Gjithashtu, duhet të theksohet se ndonjëherë OWF-të mund të kenë ndikime të dobishme për disa gjallesa, për shembull duke vepruar si shkëmbinj nënujorë artificialë, duke përmirësuar kështu biodiversitetin dhe duke shtuar burimet ushqimore.

Fermat eolike lundruese ka të ngjarë të kenë ndikime të ndryshme në krahasim me fermat eolike fikse, por ato janë ende në fazat e para të zhvillimit dhe kërkimet deri më tani janë të pamjaftueshme.

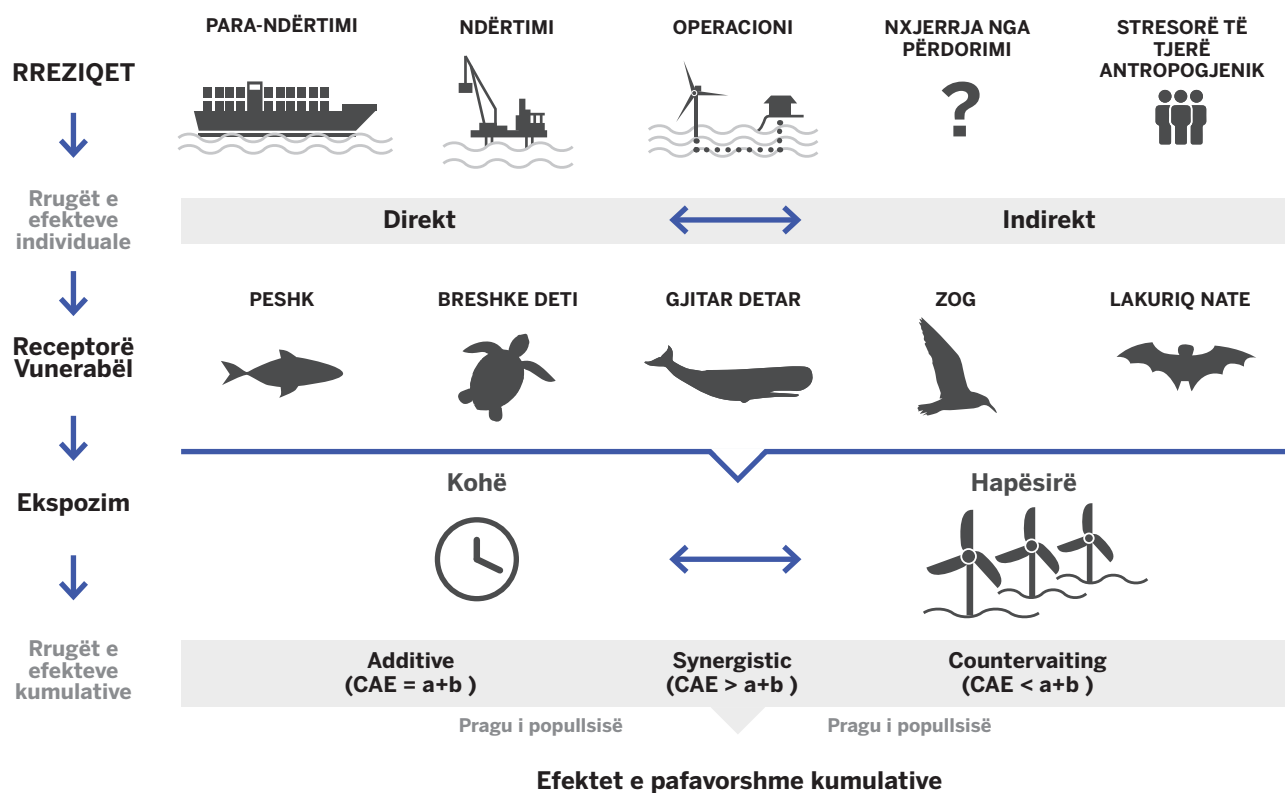
SHIFRA BAZË LIDHUR ME NDIKIMET

- **Rreziket e përplasjeve** – shkalla e vdekshmërisë të shpendët varion ndjeshëm sipas rajonit, nga 8-14 për turbinë në vit në Gjermani deri në 100-1000 në Detin Baltik
- **Zhurmat** – ngulja e pilotave gjatë ndërtimit mund t'i zhvendosë delfinët me 50 km, ndërsa zhurmat e operacioneve mund të dëgjohen nga disa specie balenash deri në një distancë prej 18 km
- **Ndotja nga metalet** – anodat galvanike të një turbine të vetme kontribuojnë çdo vit me 0,5-1 ton metal në mjedisin detar
- **Habitatet e dëmtuara të shtratit të detit** – “gjurma” e një turbine të vetme në fundin e detit mund të jetë mbi 2000 m²
- **Shtrirja dhe ankorimi i kabllove** mund të ndikojë në habitatet e ndjeshme bregdetare, si shtretërit me Posidonia

KOHEZGJATJA E INTESITETIT TË IMPAKTIT:

Faza e uljes	Ndërtimi	Funksionimi	Nxjerrja nga përdorimi
—	MESATAR/I LARTË	I ULËT	I ULËT/I PANJOHUR
—	MESATAR/I LARTË	I ULËT	I PANJOHUR
—	MESATAR/I LARTË	I ULËT	—
—	—	I PANJOHUR	I PANJOHUR
—	—	I PANJOHUR	—
—	I LARTË	—	—
—	-	I PANJOHUR	I PANJOHUR
—	-	I PANJOHUR	I PANJOHUR
—	MESATAR/I LARTË	I ULËT	—
—	HIGH	—	—
I PANJOHUR	I PANJOHUR	I PANJOHUR	I PANJOHUR
I ULËT/MESATAR	MESATAR/I LARTË	MESATAR/I LARTË	MESATAR/I LARTË
I ULËT/MESATAR	I ULËT/MESATAR/I LARTË ne varësi të species		
I ULËT	I ULËT/MESATAR/I LARTË ne varësi të species		
—	—	LOW/MEDIUM/HIGH depending on species	—
—	—	I ULËT /I PANJOHUR	—
—	—	I PANJOHUR	—
I ULËT/MESATAR	MESATAR/I LARTË	I ULËT/MESATAR	I ULËT/MESATAR
—	I LARTË	—	—
I PANJOHUR	I PANJOHUR	I PANJOHUR	I PANJOHUR
—	—	I PANJOHUR	—
I ULËT	I ULËT	I ULËT	I ULËT
—	I PANJOHUR	I PANJOHUR	I PANJOHUR

AUTORITETET PUBLIKE MUND TË LUAJNË NJË ROL TË RËNDËSISHËM NË MINIMIZIMIN E NDIKIMEVE TË SEKTORIT TË OWF-VE NË ZMD



GJATË OPERACIONEVE TË NGULJES SË PILOTAVE PËR NDËRTIMIN E NJË OWF-JE, "VAN OORD" PËRDOR SISTEMIN E BARRIERËS PNEUMATIKE BBS (BIG BUBBLE SYSTEM) PËR REDUKTIMIN E ZHURMAVE NËNUJORE

© VAN OORD

REKOMANDIMET KRYESORE PËR AUTORITETET PUBLIKE

Autoritetet publike të përfshira në zhvillimin e sektorit të OWF-ve duhet të ndjekin qasjen Shmang – Zbut – Kompenso dhe t'i japin përparësi ndarjes hapësinore të zonave të mbrojtura dhe zonave të përcaktuara për OWF-të.

REKOMANDIMET KRYESORE PËR AUTORITETET PUBLIKE

- PHD duhet të ndjekë qasjen e bazuar në ekosistem për të arritur dhe për të ruajtur Statusin e Mirë Mjedisor, si dhe Statusin e Favorshëm të Ruajtjes. Për këtë nevojiten vlerësime mjedisore strategjike (VMS) sa më të sakta, me qëllim identifikimin e vendndodhjeve të ardhshme potenciale për OWF-të, ku të shmangen sa më shumë të jetë e mundur zonat e ndjeshme ekologjike në përgjithësi dhe ZMD-të në veçanti. Gjithashtu, PHD duhet të marrë në konsideratë edhe ndikimet kumulative dhe t'i vlerësojë ato në mënyrë gjithëpërfshirëse.
- Procesi i vendimmarrjes në lidhje me vendndodhjet e ardhshme të OWF-ve duhet të reflektojë prioritetin e ruajtjes dhe të synojë shmangien e zonave të mbrojtura dhe atyre me rëndësi ekologjike. PHD dhe VSM-të efikase të bazuara në ekosistem duhet të garantojnë, për aq sa është e mundur, që OWF-të të mos vendosen në zona ku ka habitate, specie dhe/ose procese ekologjike që janë veçanërisht të ndjeshme ndaj ndikimeve të tyre të mundshme, si gjatë ndërtimit ashtu edhe gjatë shfrytëzimit. Hartëzimi i zonave të ndjeshme është një nga mjetet më të dobishme për një planifikim efikas të OWF-ve, i cili i ndihmon zhvilluesit dhe rregullatorët gjatë fazave të para të vendimmarrjes për t'i mbajtur zhvillimet larg zonave të ndjeshme ku rreziku për ndërveprime negative është më i madh. Në këtë mënyrë reduktohet gjithashtu edhe rreziku operacional.
- Në ato vende ku OWF-të janë vendosur tashmë në zonat e mbrojtura detare, apo në vendet ku ato janë në fazën e ndikimeve mjedisore dhe vlerësimit përkatës, duhet të kryhet një shqyrtim i imtësishëm i të gjitha zhvillimeve, rast pas rasti, në përputhje me legjislacionin përkatës për ruajtjen e natyrës, duke përdorur një qasje parandaluese për të garantuar përmbushjen e objektivave të ruajtjes së zonës.
- Në rastet kur planifikimi i OWF-ve përfshin zonat e ndjeshme apo dhe ZMD-të, si dhe kur nuk ka informacione në lidhje me ndikimin e tyre, në fillim prodhimi duhet të jetë i kufizuar (10-20 turbina). Në këtë mënyrë do të mundësohet monitorimi i ndikimeve mjedisore dhe do të sigurohen të dhëna për përcaktimin e kriterëve ndaluese për zhvillimet e mëtejshme. Për të garantuar përmbushjen e objektivave të ruajtjes, specifikimet për propozimet e një numri të kufizuar OWF-sh duhet të përcaktohen nga një grup shkencor ekspertësh në nivel kombëtar ku bëjnë pjesë edhe administratorët e ZMD-ve.
- Kur shmangia është e pamundur, autoriteti kompetent duhet të marrë masa për zbutjen e ndikimeve. Së fundi, në rast të ndikimeve reziduale të konsiderueshme mund të lindë nevoja e kompensimit ekologjik. Këtu mund të përfshihen edhe masat për rehabilitimin e habitateve të degraduara ose për krijimin e habitateve të reja. Megjithatë, për shkak të pasigurive, kompleksitetit dhe kostove, përgjithësisht këto masa merren në konsideratë vetëm si mundësi e fundit dhe nuk trajtohen në rekomandimet e PHAROS4MPAs.
- Bashkëpunimi midis vendeve dhe zonave me hapësira të përbashkëta detare ose ZMD-ve ndërkufitare është thelbësor për shkëmbimin e informacionit dhe për përcaktimin e unifikuar të objektivave, koncepteve të monitorimit dhe planeve të veprimit.

ROLI I VLERËSIMEVE MJEDISORE STRATEGJIKE

Vlerësimet mjedisore strategjike (VMS-të) përfshijnë një shtrirje të gjerë hapësinore dhe përbëjnë kusht paraprak për një PHD efikase. Problematikat në lidhje me speciet dhe mjedisin detar të cilat nuk kufizohen brenda kufijve kombëtarë janë të shumta. Rrjedhimisht disa nga projektet e fundit në nivel BE-je janë fokusuar në mënyrën e përmirësimit të VMS-ve në mënyrë që të mbështesin protokollet e PHD-së dhe të lehtësojnë bashkëpunimin ndërkufitar. Vendet mesdhetare duhet të hartojnë PHD ndërkombëtare, të cilat përfshijnë ndikimet kumulative të zhvillimit në shkallë të madhe, duke përfshirë ato të OWF-ve. PHD-të e suksesshme, rrjedhimisht dhe VMS-të përkatëse, janë të lidhura ngushtë me kërkimet dhe studimet bazë të thelluara.

BIBLIOGRAFIA

[1]Piante C., Kapedani R., Hardy, P.-Y., Gallon S. (2019). Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for Small-Scale Fisheries. Projekti PHAROS4MPAs. 52 faqe.

[2]Bolognini L., Grati F., Marino G., Punzo E., Scanu M., Torres C., Hardy P.Y., Pianta C. (2019). Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for Aquaculture. Projekti PHAROS4MPAs. 52 faqe.

[3]Gómez, S., Carreño, A., Sánchez, E., Martínez, E., Lloret, J. (2019). Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for Recreational Fisheries. Projekti PHAROS4MPAs. 56 faqe.

[4]Carreño, A., Hardy, P.-Y., Sánchez, E., Martínez, E., Lloret, J., Pianta C. (2019) Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for Leisure Boating. Projekti PHAROS4MPAs.

[5]Caric, H., Jakl, Z., Laurent, C., Mackelworth, P., Noon, V., Petit, S., Pianta, C., Randone, M. (2019). Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for the cruise sector. Projekti PHAROS4MPAs, 48 faqe.

[6]Randone, M., Bocci, M., Castellani, C., Laurent, C. (2019). Safeguarding Marine Protected Areas in the growing Mediterranean Blue Economy. Recommendations for Maritime Transport. Projekti PHAROS4MPAs. 64 faqe.

[7]Petit, S, Bocci, M, Caric, H, Jakl, Z., Laurent, C., Mackelworth, P., Noon, V., Petit, S., Pianta, C., Randone. M. (2019). Tour boats Recommendations Report. Projekti PHAROS4MPAs. 44 faqe.

[8]WWF-France (2019). Safeguarding marine protected areas in the growing Mediterranean blue economy. Recommendations for the offshore wind energy sector. Projekti PHAROS4MPAs. 68 faqe.

PHAROS4MPAs



PROJEKTI PHAROS4MPAS NË SHIFRA

7.14% e Detit Mesdhetar
është e mbrojtur me disa forma

ku **1,231** janë ZMD, dhe
nga masa të tjera efektive të ruajtjes
që mbulojnë rreth
179,798 km²

Me një rritje të
Prodhimit Detar Bruto (GMP) prej

395 miliardë €,
ekonomia e Detit Mesdhetar

është e **5-ta**
nga madhësia në Rajon

7

SEKTORË DETAR

17

PARTNERË

10

SHTETE



TRANSPORTI
DETAR



LËVIZJA E LIRË
E VARKAVE



PESHKIMI
REKREATIV



TRAGETET



FERMAT E ERËS
NË DET TË HAPUR



AKUAKULTURA



PESHKIMI NË
SHKALLË TË ULËT

PHAROS4MPAs core partners



REGIONAL
DEVELOPMENT FUNDS
of the N. AEGEAN REGION



INSTITUTE OF THE REPUBLIC OF SLOVENIA
FOR NATURE CONSERVATION



CNR
Consiglio Nazionale
delle Ricerche



ISMAR
Istituto di Scienze Marine



PHAROS4MPAs associated partners



France
Energie
Eolienne



AGENCE FRANÇAISE
POUR LA BIODIVERSITÉ
ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE L'ÉTAT



INTERMEDITERRANEAN
COMMISSION

Interreg
Mediterranean



PHAROS4MPAs