



ДОКЛАД
за изготвено прединвестиционно
проучване с анализ и обосновка на
настоящи и бъдещи нужди и
капацитети от ППС и СПРЕАЗ в
пристанище за обществен транспорт
с национално значение Бургас

по договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. с предмет
**„ОСИГУРЯВАНЕ НА КОНСУЛТАНТСКИ УСЛУГИ
НА СТРАТЕГИЧЕСКИ СЪВЕТНИК”**

по проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ.....	5
2. ОЦЕНКА НА АКТУАЛНИТЕ НОРМАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ, ПРЕПОРЪКИ И ДОБРИ ПРАКТИКИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ.....	6
2.1. АНАЛИЗ НА ЗАДЪЛЖИТЕЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ	6
2.1.1. Международна Морска Организация (ИМО): Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г. 6	
2.1.1.1. Пристанищни приемни съоръжения.....	7
2.1.1.2. Подходящи пристанищни приемни съоръжения.....	9
2.1.1.3. Докладване относно ППС.....	9
2.1.1.4. Особени райони.....	11
2.1.1.5. Предварително уведомление.....	13
2.1.1.6. Прилагане на MARPOL 73/78 в българското законодателство.....	13
2.1.1.7. Заключение.....	14
2.1.2. Европейски съюз: Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на отпадъци от товари	14
2.1.2.а). Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 година, за изменение на приложение II към Директива 2000/59/ЕО, относно пристанищните приемни съоръжения.....	15
2.1.2.б). Предложение COM (2018) 33 final от 16.1.2018 на Комисията за Директива на Европейския парламент и на Съвета, относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменения на Директива 2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС.....	16
2.1.2.с). Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.....	17
2.1.2.1. Изпълнение на Директива 2000/59/ЕО за пристанищни приемни съоръжения в България.....	17
2.1.2.2. Преглед член по член:	18
2.1.2.3. Заключение.....	29
2.1.3. Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и утайки (BWM Convention), 2004	31
2.1.3.1. Заключение и мерки, които могат да се предприемат за осигуряване на съответствие с изискванията на ИМО.....	31

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

2.1.4. Регламент (ЕС) 1069/2009 за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, предназначени за консумация от човека	32
2.2. МЕЖДУНАРОДНИ ДОБРИ ПРАКТИКИ.....	32
2.2.1. Консолидирано ръководство за оператори и потребители на пристанищни приемни съоръжения (ИМО МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 (01.03.2018)).....	32
2.2.2. Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения за отпадъци (ИМО Резолюция МЕРС.83(44)).....	33
2.2.3. Наръчник на ИМО „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“.....	34
2.2.4. Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017	35
2.2.5. Ръководство за приемни съоръжения съгласно MARPOL Анекс VI, 2011 (резолюция МЕРС.199(62)).....	35
2.2.6. Техническо ръководство за екологосъобразно управление на отпадъците, обект на Базелската конвенция.....	36
2.2.7. Добри практики за прилагане на директива 2000/59/ЕО.....	37
2.2.7.1. Съобщение на Комисията „Насоки за тълкуването на Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ (2016/С 115/05).....	37
2.2.7.2. COM(2015) 0614 final, „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“.....	37
2.2.7.3. Доклад за хоризонтална оценка – Пристанищни приемни съоръжения (Директива 2000/59/ЕО), Европейска агенция за морска безопасност (EMSA), Декември 2010 г.	38
2.2.7.4. Проучване на EMSA за предаването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари на пристанищни приемни съоръжения в пристанищата на ЕС – окончателен доклад, 27.08.2012.....	38
2.2.7.5. Семинар относно системите за възстановяване на разходите по Директива 2000/59/ЕО на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на кораби, Брюксел.....	38
2.2.8. Стандарти на Международната организация по стандартизация (ISO)	39
2.2.8.1. ISO 16304:2013 Разполагане и управление на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци ..	39
2.2.8.2. ISO 21070:2011 Управление и третиране на корабните твърди отпадъци	40
3. АНАЛИЗ НА МЕХАНИЗМА И ЕФЕКТИВНОСТТА НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ	41
3.1. ВЪПРОСИЦИ ЗА ПЪРВОНАЧАЛНО ПРОУЧВАНЕ	41
3.2. АНАЛИЗ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ДЕЙСТВАЩИЯ ПЛАН ЗА ПРИЕМАНЕ И ОБРАБОТВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (ППОО) НА ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС.....	45
3.3. ИНФОРМАЦИЯ ОТ СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ, РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ.....	48

3.3.1. Информация за ГПС на пристанище Бургас в базата данни GISIS на IMO.....	48
3.3.2. Информационни системи за целите на мониторинг, администриране и документиране на процесите по управление на отпадъците в пристанищата.....	51
3.3.3. Проведена среща в Бургас на 16.01.2019 г. с представители на ТП Бургас на ДППИ – констатации и заключения.....	52
4. АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ, ПРЕПОРЪКИ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ И ДОПЪЛВАНЕ НА ГПОО И АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ.....	53
4.1. НАЛИЧНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА ОБЩА СТРАТЕГИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ.....	53
4.2. АНАЛИЗ НА НАЛИЧНИТЕ ГПС И ВИДОВЕТЕ ПРЕДАДЕНИ ОТПАДЪЦИ.....	57
4.3. ОЦЕНКА НА СЛАБОСТИ, НАЛИЧНЕ НА ПОДХОДЯЩИ ГПС, НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ	67
4.4. ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМОСТТА И НАЧИНИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА СПРЕАЗ.....	70
4.5. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОДХОДЯЩИ ГПС, АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ГПОО СЪС СПРЕАЗ, ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ, НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ.....	73
4.6. АНАЛИЗ НА НУЖНИТЕ ПРОМЕНИ В ГПОО.....	76
5. ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ЗА ДОПЪЛВАНЕ НА ГПОО ЧРЕЗ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ ЗА ДОСТАВКА НА ГПС И СПРЕАЗ.....	78
5.1. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГПС И СПРЕАЗ.....	78
5.1.1. Анализ на добрите практики и ръководства за техническите изисквания към ГПС.....	78
5.1.2. Анализ на нуждите и варианти за осигуряване на СПРЕАЗ.....	81
5.2. ПРИОРИТЕЗИРАН СПИСЪК НА ГПС И СПРЕАЗ.....	86
5.3. ПАЗАРНО ПРОУЧВАНЕ НА ОБОРУДВАНЕТО ОТ ПРИОРИТЕЗИРАНИЯ СПИСЪК НА ГПС И СПРЕАЗ.....	86
5.4. ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТПИ 2014 – 2020 г..	86
5.4.1. Варианти по отношение на обхвата на инвестиционния проект по ОПТПИ 2014 – 2020 г.....	87
5.4.2. Варианти по отношение на експлоатацията на съоръженията за ГПС и СПРЕАЗ.....	87
5.4.3. Варианти по отношение на вида на ГПС и СПРЕАЗ.....	87
6. ПРИЛОЖЕНИЯ.....	88
Приложение 1. Приоритезиран списък на ГПС и СПРЕАЗ.....	88
Приложение 2. Пазарно проучване на производители и доставчици на оборудване за ГПС и СПРЕАЗ.....	88

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад съдържа прединвестиционно проучване за нуждите и капацитетите от пристанищни приемни съоръжения (ППС) и допълващи съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) по отношение на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

Проучването е направено в съответствие с чл. 1, ал. 2, т. 1 от договор № ДЕП-27/26.10.2018 г. с предмет „Осигуряване на консултантски услуги на Стратегически съветник“ и Приложения и 2 към договора - Техническа спецификация (ТС) и Техническо предложение на Изпълнителя.

Концепцията за изпълнение на настоящата поръчка е базирана на изискването на Техническата спецификация - резултатите от проект „Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение“ по ОПТ 2007 - 2013 г. да бъдат актуализирани от Стратегическия съветник, за да се използват като входна информация за изпълнение на инвестиционен проект по ОПТИ 2014 - 2020 г. за подобряване на техническите възможности за приемане на отпадъците от експлоатацията на кораби в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително внедряване на допълващи СПРЕАЗ. Настоящият доклад отразява прилагането на същата методика за актуализиране на оценката на нуждите от ППС, базирана на международно признати добри практики. От друга страна са отчетени всички приложими към предмета на обществената поръчка (ОП) промени в международните и европейските нормативни документи, настъпили в периода от приключването на горепосочения проект по ОПТ 2007 - 2013 г. Съгласно изискването на Възложителя, посочено в описанието на Дейност 1, този доклад дава препоръки за разширяване обхвата на действащите ППОО с оценка на необходимостта и последващо внедряване на допълващи СПРЕАЗ.

Проучването е базирано на изложените подход и инструментариум за изпълнение на Дейност 1, представени подробно в точка 1.4 от Техническото предложение на Изпълнителя, и обхваща следните под-дейности, отразени в съдържанието на доклада:

- Поддейност 1.2. Анализ на механизма и ефективността на управлението на отпадъците в морските пространства и пристанищата за обществен транспорт с национално значение, структурата и количествата на отпадъците, капацитета и състоянието на пристанищните приемни съоръжения;
- Поддейност 1.3. Изготвяне на прединвестиционни проучвания, анализ на вариантите и представяне на препоръки за актуализация и допълване на ППОО със СПРЕАЗ;
- Поддейност 1.4. Представяне на варианти за изпълнение на ППОО с предимства и недостатъци на всеки един от тях.

При подготовката на доклада бяха ползвани различни източници на информация, като:

- първоначална информация, предоставена от Възложителя;
- информация от проведени интервюта и срещи със заинтересовани страни;

- публична информация от отчети, интернет страници и презентации на институции, пристанищни оператори, оператори на ППС и други заинтересовани страни.

Този доклад представлява един от четирите основни резултата от изпълнението на Дейност 1. Докладът бе обсъден на среща със заинтересованите страни, проведена на 25.03.2019 г. в Клон – ТП на ДППИ в гр. Бургас, като по преценка на Изпълнителя в него са отразени получените от присъстващите препоръки и коментари. Докладът ще бъде използван при изпълнението на останалите дейности по договора и под-дейности в техния обхват.

2. ОЦЕНКА НА АКТУАЛНИТЕ НОРМАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ, ПРЕПОРЪКИ И ДОБРИ ПРАКТИКИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ

2.1. АНАЛИЗ НА ЗАДЪЛЖИТЕЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

2.1.1. Международна Морска Организация (ИМО): Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г.

Основният международен инструмент, касаещ настоящата ОП, по който Р България е страна, е Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон - ДВ, бр. 94 от 2004 г.).

Терминът „вредно вещество“ е дефиниран в Член 2 на Конвенцията и означава „всяко вещество, което ако попадне в морето е възможно да създаде опасност за здравето на хората, да причини вреда на живите ресурси, на морската флора и фауна, да влоши условията за отдих или да попречи на други правомерни начини за използване на морето, и включва всяко вещество, обект на контрол в съответствие с настоящата конвенция“.

MARPOL 73/78 налага многобройни експлоатационни и технически изисквания на корабите. Шестте технически Анекса на MARPOL 73/78 съдържат детайлни разпоредби, свързани с третирането на борда на корабите и с изхвърлянето в морето или освобождаването в атмосферата на шест главни групи вредни вещества:

- Анекс I: Петрол във всякакъв вид (нефт);*
- Анекс II: Вредни течни вещества пренасяни в наливно състояние;*
- Анекс III: Вредни вещества превозвани в опакован вид;*
- Анекс IV: Отпадъчни води от корабите;*
- Анекс V: Твърди корабни отпадъци; и*

Анекс VI: Емисии замърсяващи въздуха.

2.1.1.1. Пристанищни приемни съоръжения

Използването и предоставянето на пристанищни приемни съоръжения (ППС) има съществено значение за постигане на целта на MARPOL 73/78 за намаляване и в крайна сметка, да се предотврати напълно умишленото замърсяване на морската среда от корабите.

Конвенцията поставя задължения на Страните по нея за осигуряване на подходящи приемни съоръжения в своите пристанища, което трябва да гарантира условия за приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари, които не трябва да бъдат изхвърляни в морето.

MARPOL 73/78 изисква, отпадъците, които не могат да бъдат изхвърлени в морето съгласно съответните изисквания, да бъдат съддени в пристанищни приемни съоръжения. Също така се изисква държавата на пристанището да гарантира предоставянето на приемни съоръжения, които трябва да бъдат подходящи, за да отговорят на нуждите на корабите, без да предизвикват неоправдано забавяне.

За да допълни изискванията към корабите за минимизиране и управление на отпадъците/остатъците от товари, MARPOL 73/78 поставя изисквания и за подходящи ППС, конкретизирани в следните Правила за различните видове отпадъци:

- *Анекс I, Правило 38 Приемни съоръжения. Правила за предотвратяване на замърсяването с нефт* – поставя изисквания към държавите, страни по тази конвенция да осигурят подходящи пристанищни приемни съоръжения за приемане на остатъци от нефтоводни смеси от нефтени танкери и други кораби в нефтените терминали, кораборемонтните заводи и другите пристанища, така че да се посрещнат нуждите на корабите без забавяне. Описват се изисквания към предоставянето на приемни съоръжения за нефтоводни смеси в пристанища извън или вътре в т.нар. „Специални райони”, за какъвто е обявен района на Черно море;
- *Анекс II, Правило 18 Приемни съоръжения и оборудване на разтоварни терминали Правила за контрол над замърсяването от вредни течни вещества в наливно състояние* – поставя изисквания към държавите, страни по тази конвенция да осигурят приемни съоръжения за остатъци от вредни течни вещества, според нуждите на корабите, посещаващи пристанищата, терминалите и кораборемонтните заводи. Държавите трябва да определят нужното оборудване и съоръжения и да уведомят за това Организацията (ИМО). Поставят се отговорности към държавите, относно техни изисквания към разтоварните терминали за вредни течни вещества;
- *Анекс IV, Правило 12 и 13 Приемни съоръжения. Правила за предотвратяване на замърсяването с отпадни води от корабите* – изисква от държавите да осигурят пристанищни приемни съоръжения за отпадни води, за да се посрещнат нуждите на корабите, посещаващи техните пристанища и терминали;
- *Анекс V, Правило 8 Приемни съоръжения. Правила за предотвратяване замърсяването с твърди отпадъци от корабите* - изисква от държавите да осигурят пристанищни приемни съоръжения за отпадъци от корабите, за да се посрещнат нуждите на корабите,

Проект №BG16M10P001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

посещаващи техните пристанища и терминали. Специални задължения към държавите за осигуряване на приемни съоръжения и докладване до Организацията (ИМО) за приемане на остатъци от товари в т.нар. „Специални райони“, за какъвто е обявен района на Черно море.

Остатъци от товари се разглеждат като отпадъци, както са определени в насоките за прилагане на Анекс V от MARPOL 73/78, както е допълнен и изменен. Такива са и опасни отпадъци, генерирани при повреда на опаковките и разпиляване на товари, попадащи в обхвата на Анекс III на MARPOL 73/78. Изискванията на ревизирания Анекс V от MARPOL 73/78 (в сила на 01.01.2013 г.) оказват допълнителен натиск по отношение на необходимостта от осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения. Според тези ревизирани правила, никъде не е позволено изхвърляне на твърди корабни отпадъци, като изключение правят единствено хранителните отпадъци и безвредни остатъци от корабни насипни товари.

От 01.03.2018 г. са в сила изменения в Анекс V от MARPOL 73/78, отнасящи се до остатъците от товари, които са класифицирани като „опасни за морската околна среда“ (hazardous to the marine environment - HME), които включват:

- Изменения в Правило 4 и Правило 6 на Анекс V от MARPOL 73/78, които изискват от товарача да декларира, дали насипните товари (по смисъла на Глава VI-1.2 от MARPOL 73/78) са класифицирани като опасни за морската околна среда. Новото Приложение I към Анекс I съдържа 7-те критерия за класификация на твърдите насипни товари.
- Вследствие на горното е променена и формата на Корабния дневник за отпадъци (Garbage Record Book), като същия е разделен на две части: част I, която се изисква за всички кораби, и част II, която се изисква за кораби за насипни товари.
- Въвежда се нова категория отпадък „е-отпадък“, който се дефинира в новото Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017 (виж точка 2.2 по-долу), като: „електрическо и електронно оборудване, използвано за нормалната експлоатация на кораба или в жилищните помещения, включително всички компоненти, монтажни елементи и консумативи, които са част от оборудването в момента на излизането му от употреба, съдържащи материали, потенциално опасни за човешкото здраве и/или околната среда“.
- *Анекс VI Правила за предотвратяване на замърсяване на въздуха от кораби, Правило 17 Приемни съоръжения* - изисква от държавите да осигурят подходящи приемни съоръжения за покриване на нуждите на корабите, посещаващи техните пристанища, терминали и ремонтни заводи, за предаване на брега на:
 - озоноразрушаващи вещества (ODS) и оборудване за съхраняване на такива вещества, когато те се свалят от корабите;
 - остатъците от почистването на изходящите газове от одобрената система за пречистване на изходящите газове;
 - корабни раздробяващи съоръжения за приемане на озоноразрушаващи вещества и оборудване, съдържащо такива вещества, когато те се свалят от корабите.

В допълнение на основните изисквания в Анексите на MARPOL 73/78, операторите на кораби трябва да знаят, че отделните пристанищни държави са въвели национални и регионални изисквания, които могат да задължават корабите да предават определени видове MARPOL 73/78 остатъци/отпадъци в пристанищни приемни съоръжения. Отделните пристанищни държави също така може да определят начините за предаване на отпадъци, за да отговорят на карантинни и други законови изисквания. Ето защо операторите на кораби трябва да гарантират, че са направили пълен и актуален преглед на националните и регионални изисквания свързани с пристанищните приемни съоръжения. Тази информация може да бъде директно получена от държавните пристанищни власти, посредством агента в пристанището или през търговски асоциации, които представляват корабоплавателната и/или пристанищната индустрия (например под формата на пристанищен план за управление на отпадъците - PWMP).

Международната морска организация (ИМО) е издала и постоянно актуализира редица **ръководства за прилагане на изискванията на конвенцията MARPOL 73/78 по отношение на осигуряването на подходящи ППС и процесите по управление на отпадъците** – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, които са подробно описани в точка 2.2 по-долу.

2.1.1.2. Подходящи пристанищни приемни съоръжения

В контекста на Конвенцията MARPOL 73/78, от особена важност, е разбирането на термина „подходящи ППС“. За да постигне подходящи приемни съоръжения, пристанището трябва да вземе предвид експлоатационните нужди на потребителите и да осигури приемни съоръжения, пригодени за вида и количеството отпадъци от корабите, които обикновено използват пристанището, без това да причинява неоправдани закъснения за тях. С резолюция МЕРС.83(44), ИМО дефинира като подходящи тези съоръжения, които:

- се използват от екипажите;
- покриват изцяло нуждите на корабите, които ги използват редовно;
- не възпират екипажите от използването им;
- допринасят за подобряването на морската околна среда;
- отговарят на нуждите на корабите, обикновено използващи пристанището;
- дават възможност окончателното депониране на корабните отпадъци да се извърши по подходящ за околната среда начин.

2.1.1.3. Докладване относно ППС

Общите задължения по всяко от правилата на MARPOL 73/78, отнасящи се до ППС в различните анекси, изискват страните да предоставят информация за техните ППС на ИМО:

- MARPOL 73/78, Член 11: Обмен на информация

(1) Страните по Конвенцията се задължават да уведомяват Организацията:

Проект №BG16M10P001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

(d) списък с приемните съоръжения, включително тяхното местонахождение, капацитет, приемните съоръжения на разположение и други характеристики;

- и още:

Анекс I, Правило 38 С 10;

Анекс II, Правило 18.7;

Анекс IV, Правило 12.3;

Анекс V, Правило 8.4;

Анекс VI Правило 17.4.

Всички тези Правила изискват всяка страна да уведоми Организацията, за съобщаване до засегнатите страни, относно всички случаи, в които, предвидените по тези правила съоръжения се предполага, че са неподходящи.

За да се разпространява информацията, свързана с пристанищните приемни съоръжения, ИМО е установила база данни за пристанищни приемни съоръжения, в рамките на своята **Световна интегрирана корабна информационна система (GISIS)**. Базата данни за ППС (<http://gis.imo.org/public/>) стана достъпна за обществеността на 1 март 2006.

Редица циркулярни писма на ИМО (Circular letters No.2683, No.2892, No.3773, No.3820) дават указания на Страните-членки относно наличието и докладването на данни за ППС в GISIS.

Във връзка с новите изменения на Анекс V от MARPOL 73/78, в сила от 01.03.2018 г., в модула за ППС на GISIS са въведени три нови под-секции за отпадъци/остатъци по Анекс V, съответстващи на *новите три категории*, описани по-горе. Към момента, в тези секции информацията за пристанищата на Р България е непълна (категории G, H, K).

Следва да се има предвид, че по отношение на **ППС от категориите товари X, Y и Z по Анекс II**, правило 18.1, 18.2 и 18.6 имат по-специфични изисквания за осигуряване на ППС за миячните води от танковете (pre-wash) от страна на терминала, където се обработва товара, а правило 18.4 и 18.5 имат специфични изисквания по отношение на регионалното сътрудничество и регионален план за ППС.

Към момента, в тези секции липсва информация за ППС по Анекс II в пристанищата на Р България.

Базата данни за ППС разчита на актуална информация, предоставена от държавите на пристанищата. Държавните пристанищни власти се насърчават да изискват редовно точна и актуална информация от операторите на приемните съоръжения и от пристанищните власти, и да поддържат записите в базата данни на GISIS. Операторите на приемните съоръжения и пристанищните власти трябва също така да бъдат проактивни в докладването на актуализираната информация към държавните пристанищни власти. Тази двупосочна комуникация ще улесни разпространението на информацията относно пристанищните приемни съоръжения до корабоплавателната индустрия.

Капитаните / корабоприетелите / операторите могат да използват базата данни в уеб страницата на GISIS, за да получат информация за специфичните пристанищни приемни съоръжения. Операторите на ППС се насърчават да поддържат и актуализират редовно текуща

и точна информация свързана със съоръженията им и да предоставят тази информация на властите, като така гарантират, че информацията в базата данни GISIS е точна и че текущата информация е достъпна за корабоприетелите / операторите. Корабните агенти, действащи от името на корабоприетелите / операторите също могат да посетят уеб страницата на GISIS, за да получат информация относно ППС.

Държавите-членки на ИМО трябва да продължават да попълват базата данни за ППС в GISIS, която предлага на потребителите си следните основни услуги:

- търсене на налични ППС (по категорията на отпадъците) в дадено пристанище или държава;
- получаване на информация за контакти с държавните пристанищни власти или с властите на държавата на флага, които са отговорни за докладите относно предполагаема липса на подходящи ППС;

да получат информация за всеки доклад относно предполагаема липса на подходящи ППС за дадено пристанище или в рамките на определен период от време.

Към дата 22.02.2019 г., в базата данни на GISIS **няма справка за докладвани предполагаеми неподходящи пристанищни приемни съоръжения** за пристанище Бургас.

ЗАБ.: По време на проучването, информацията в базата GISIS от 22.02.2019г., беше допълнена с други оператори на ППС, предоставящи съоръжения за приемане на отпадъци от Анекс I и Анекс V в пристанище Бургас.

2.1.1.4. Особени райони

От особено значение за пълното предотвратяване на замърсяването на морето от кораби са по-рестриктивните изисквания, които са в сила за Особени райони и Райони с контрол на емисиите (ECAs), както са дефинирани в MARPOL 73/78.

Актуален списък с всички Особени райони/ Райони с контрол на емисиите, както са приети в рамките на MARPOL 73/78, може да бъде намерен на: <http://www.imo.org> (секция Marine Environment/Special Areas).

За някои от районите, включително Черно море, изискванията за Особен район не са влезли в пълна сила, поради липса на нотификация от страните по MARPOL 73/78, чиито крайбрежни ивици ограничават съответния Особен район, по отношение на наличието на подходящи приемни съоръжения (Правило 38.6 от Анекс I на MARPOL 73/78, Правило 13.2 от Анекс IV на MARPOL 73/78 и Правило 8.2 от Анекс V на MARPOL 73/78).

За настоящата оценка има значение да се отбележи, че Черно море се смята за Особен район по отношение на Анекс I от MARPOL 73/78. Това означава, че не е разрешено никакво изхвърляне на отпадъци и остатъци по Анекс I, освен когато:

- корабът е на ход;
- нефтосъдържащата смес е преработена от оборудване за филтриране на нефт, както се изисква в приложимите части от Правило 14 на Анекс I (Правило 14.6 за кораби между 400 и 10 000 бруттен тонаж; Правило 14.7 за кораби над 10 000 бруттен тонаж);

- съдържанието на нефт в отпадъчния флуид не превишава 15ppm без разреждане;
- при нефтени танкери, нефтосъдържащата смес не произхожда от помпеното помещение и не се смесва с нефтосъдържащи остатъци от корабни товари.

В допълнение, нефтофилтриращото оборудване трябва да има сигнализация и мерки за автоматичното спиране на изхвърлянето, когато съдържанието на нефт в отпадъчния флуид надвиши 15 ppm.

По отношение на Анекс V от MARPOL 73/78, Черно море е в списъка на Особените райони, но изискванията не са влезли в пълна сила, поради липса на нотификация от страните по MARPOL 73/78, чиито крайбрежни ивици ограничават Черно море, по отношение наличието на подходящи приемни съоръжения (Правило 8.2 от Анекс V на MARPOL 73/78). Докато това не се промени, в духа на MARPOL 73/78, корабоплавателната и пристанищната индустрия трябва да се стреми да отговаря на изискванията, все едно статута на Черно море като Особен район е влязъл в сила.

Доколкото в настоящия момент се прилага не Правило 6, а Правило 4 от новия Анекс V на MARPOL 73/78, изхвърлянето на следните видове твърди корабни отпадъци в Черно море е разрешено, докато корабът е на ход и доколкото е възможно най-далеч от брега, но не по-малко от:

- 3 морски мили от най-близкия бряг - за хранителни отпадъци, които са преминали през раздробител или мелачка. Така раздробени или смляни хранителните отпадъци трябва да могат да преминат през сито с големина на отворите не по-голяма от 25mm.
- 12 морски мили от най-близкия бряг за хранителни отпадъци, които не са били третираны съобразно горния подпараграф.
- 12 морски мили от най-близкия бряг за отпадъци от товари, които не могат да бъдат отстранени при използване на обичайно използваните методи на разтоварване. Тези отпадъци от товари не трябва да съдържат никакви вещества, класифицирани като опасни за морската среда, отчитайки указанията, разработени от ИМО (*Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017 – въведено с резолюция MEPC.295(71)*).
- за трупове на животни, изхвърляне да се прилага на възможно най-голямо разстояние от най-близкия бряг, отчитайки указанията, разработени от ИМО (*Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017 – въведено с резолюция MEPC.295(71)*).

Почистващи препарати или добавки, съдържащи се в миячните води от товарните трюмове, палубата и външните повърхности, може да бъдат изхвърляни в морето, но тези субстанции не трябва да бъдат опасни за морската околна среда, отчитайки указанията, разработени от ИМО.

Когато твърдите корабни отпадъци са смесени или замърсени с други вещества, забранени за изхвърляне или с различни изисквания по отношение на изхвърлянето им, трябва да бъдат приложени по-строгите правила.

Горните ограничения допълнително засилват значението на общите задължения да се осигурят подходящи приемни съоръжения за MARPOL 73/78 отпадъци/остатъци.

Във всички случаи, когато корабоплавателните компании се сблъскат с неподходящи приемни съоръжения, тези твърдения трябва да бъдат докладвани точно и на време от държавата на флага на кораба до ИМО и до отговорните държавни пристанищни власти или пристанищни оператори, използвайки формата за доклад предложена в МЕРС.1/Circ.834/Rev.1.

2.1.1.5. Предварително уведомление

В някои пристанища, по логистични причини, осигуряващите пристанищни приемни съоръжения може да изискват предварително уведомление от кораба за намеренията му да използва съоръженията. Повече информация за това изискване е предоставена в раздел 4 от *Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения* (резолюция МЕРС.83(44)). Осигурявайки предварително уведомление за вида и количеството на наличните остатъци/отпадъци на борда, и типа и количеството на тези, предназначени да бъдат предадени, до голяма степен ще помогне на оператора на приемното съоръжение за приемането на отпадъците/остатъците, като същевременно сведе до минимум всяко забавяне на нормалната пристанищна дейност на кораба.

Общоприетата препоръчителна практика е да се осигури поне 24 часов нотис, въпреки че специфичните изисквания могат да са различни в зависимост от приемното съоръжение. Ако някой кораб редовно посещава пристанището, една постоянна договореност с приемното съоръжение може да се окаже най-ефикасно. Препоръчва се капитаните (агентите) да използват стандартизирания Формуляр за предварително уведомление, приет от ИМО (Приложение 2 към МЕРС.1/Circ.834/Rev.1). Пристаннищните власти, корабните агенти и оператори на ППС се призовават да използват стандартизирания формат, но въпреки това, някои оператори изискват алтернативен формуляр.

Предварителното уведомление за българските пристанища на Черно море е въведено като задължително за морските пристанища, разположени в Европейския съюз, чрез Член 6 от *Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари*.

2.1.1.6. Прилагане на MARPOL 73/78 в българското законодателство

Конвенцията MARPOL 73/78 беше ратифицирана със закон в България и приета на 13.10.2004 (брой на ДВ No. 94/22.10.2004). Текстът на Конвенцията MARPOL 73/78 е издаден от Министерство на транспорта и съобщенията, обнародван в ДВ брой No. 12/4.02.2005, в сила от 12.03.1985, като Протокола от 1997 е в сила от 19.05.2005.

Българската Конституция постановява в чл.5 ал. 4, че международните договори, ратифицирани, обнародвани и влезли в сила за Република България не са просто част от националното право, а имат предимство при наличие на противоречие с националното законодателство. Затова от правна гледна точка, Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби и Протоколът от 1997 година са станали част от българското национално законодателство през 2005 година, като Конвенцията влиза в сила на 4 февруари, а протоколът на 19 май, същата година.

Конвенцията постановява в чл.14 ал.1, че при подписването, ратифицирането, приемането, одобряването или присъединяването към сегашната Конвенция, страната може да декларира, че не приема някое от незадължителните приложения, т.е. Анекси III, IV и V. С изключение на незадължителните приложения, страните по Конвенцията са обвързани с всяко друго приложение в неговата цялостност. В обнародваната версия на Конвенцията (MARPOL 73/78) от февруари 2005 година са включени всичките шест приложения, включително поправките. Всички тези поправки се считат за влезли в сила според следната клауза (т.нар. „мълчаливо съгласие“ / “tacit acceptance”):

Комитетът за опазване на морската околната среда (MEPC) на ИМО реши, в съответствие с член 16(2)(f)(iii) от Конвенцията от 1973 година, поправките да бъдат считани за приети преди датата на влизане в сила, освен ако преди датата на влизане в сила, не по-малко от една трета от страните или страните, търговските кораби на които съставят 50% от брутния тонаж на световното търговско корабоплаване, са съобщили възраженията си за поправките.

2.1.1.7. Заключение

- Всички изисквания на MARPOL 73/78 за пристанищни приемни съоръжения са въведени в българското законодателство;
- Черно море е определено като Особен район за Анекс I на MARPOL 73/78, с повече ограничителни изисквания в сила;
- По отношение на Анекс V на MARPOL 73/78, повечето ограничителни изисквания в Черно море (като Особен район) все още не са въведени ефективно, заради липсата на уведомяване до ИМО от всички брегови държави, за наличието на подходящи пристанищни приемни съоръжения (Правило 8.2 от Анекс V);
- Въведена е възможност за докладване на предполагаеми неподходящи ППС – чл.20 и Приложение 1 от Наредба №. 9 от 17 октомври 2013 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн. ДВ бр. 96/5 ноември 2013г.).

2.1.2. Европейски съюз: Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари

През 2000 година Европейската общност прие Директива 2000/59/ЕО относно пристанищни приемни съоръжения, с цел значително редуциране на изхвърляните в морето отпадъци-результат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари. Директивата е приета от Европейския парламент и Съвета на 27 ноември 2000 година, и е публикувана в Официалния вестник на Европейските общности на 28 декември 2000 година.

Тази Директива най-вече цели да редуцира неправомерното изхвърляне от кораби, ползващи пристанищата на Общността, като подобри наличието и използването на пристанищните приемни съоръжения, и по този начин да подобри опазването на морската среда.

Ключовите изисквания на Директивата за ППС включват:

- Задължение за държавите-членки да осигурят наличие на подходящи ППС, които да отговарят на нуждите на корабите, използващи обикновено пристанището, без да причиняват неоправдани закъснения за тези кораби.
- Пристанищата трябва да изготвят и въведат План за приемане и обработване на отпадъци, след консултации със заинтересованите страни (в частност ползвателите на пристанищата). Тези планове трябва да бъдат оценени и одобрени от компетентните власти на държавата-членка.
- Капитанът на кораб трябва да попълни формуляр за уведомление и да го изпрати (най-малко 24 часа преди пристигането на кораба), информирайки пристанището, което ще посети, за намеренията на кораба относно предаване на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от корабни товари.
- Задължително предаване на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност, като се вземе предвид, възможността корабът да не сдава отпадъците, ако разполага с достатъчно специализиран капацитет за съхранението им до следващото пристанище, където може да ги сдаде.
- Въвеждането на система за възстановяване на разходите (прилагане на такса отпадъци), която стимулира корабите да не изхвърлят отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност в морето.
- Създаването на схема за правоприлагане, с която държавите-членки гарантират, че всеки кораб може да бъде подложен на проверка.

2.1.2.а). Директива (ЕС) 2015/2087 на Комисията от 18 ноември 2015 година, за изменение на приложение II към Директива 2000/59/ЕО, относно пристанищните приемни съоръжения

Промените, въведени в Приложение II на Директива 2000/59/ЕО, целят:

- Да се включи информацията за разтоварването на отпадъци в предходното пристанище. Това е от съществено значение, за да се изчисли точно какъв е достатъчният капацитет, предназначен за съхранение на отпадъци на борда на този кораб. Систематичното събиране на точни данни за разтоварваните отпадъци ще позволи по-добър статистически анализ на моделите на потоците отпадъци в пристанищата и ще улесни създаването на информационната и контролна система, предвидена в член 12, параграф 3 от Директива 2000/59/ЕО.
- Да се хармонизира Приложение II с новата категоризация на отпадъците, въведена с измененото приложение V към Конвенцията MARPOL 73/78 (Резолюция МЕРС.201(62) – в сила от 01.01.2013 г.).

ЗАБЕЛЕЖКА: Следва да се има предвид, че влезлите в сила от 01.03.2018 г. промени в Анекс V на MARPOL 73/78 (виж по-горе), наложиха промени в съответните форми на ИМО (виж МЕРС.1/Circ.834/Rev.1), което налага нови промени в тази директива.

2.1.2.6). Предложение СОМ (2018) 33 final от 16.1.2018 на Комисията за Директива на Европейския парламент и на Съвета, относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменения на Директива 2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС

Заб. В процеса на подготовка на този доклад, в Държавен вестник на ЕС от 07.06.2019 г., беше публикувана новата Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО. Директивата следва да се транспонира в националното законодателство до 28.06.2021 г.

Приблизително 17 години след влизането си в сила, директива 2000/59/ЕО се нуждае от задълбочено преразглеждане. Настоящата ситуация се различава значително от тази през 2000 г., когато беше приета първоначалната директива. Тъй като конвенцията MARPOL 73/78 беше подсилена оттогава насам с последващи изменения, обхватът и определенията на действащата директива вече не са в съответствие с международната рамка. Оценката на въздействието, придружаваща новото предложение, показва разлика между генерираните и предаваните твърди отпадъци (garbage) между 7%-34%, за отпадни нефтопродукти (oily waste) - 2.5%, а за отпадъчни води (sewage) - 10%.

Предложението за нова директива е по-хармонизирано с MARPOL 73/78 по отношение на обхвата, дефинициите и формулярите, и цели по-нататъшна стандартизация на процеса по предаване на отпадъците. В същото време, предложението за нова директива регулира по-детайлно и по различен начин от досегашната директива системата за покриване на разходите за приемане на отпадъци в ППС.

Основните проблеми, които новата директива цели да преодолее, включват:

- Концепцията за подходящи пристанищни приемни съоръжения, която не бе определена ясно в старата директива и предизвикваше объркване сред ползвателите и операторите на пристанищата.
- Липсата на консултации с ползвателите на пристанищата, както и на съгласуваност с „наземното“ законодателство на ЕС, доведоха до ситуация, при която в пристанищата невинаги са налични подходящи съоръжения.
- Директивата не е в пълно съответствие със съответните политики на ЕС, например със законодателството на ЕС в областта на отпадъците и с неговите основни принципи, които не са прилагани напълно в пристанищата.
- Значителни промени в международната правна рамка (MARPOL 73/78) не бяха включени в директивата.
- Липсата на систематично записване на предаваните в пристанищата отпадъци и недостатъчният обмен на информация между държавите членки възпрепятстваха ефективното наблюдение и правоприлагане на директивата и доведоха до значителни пропуски в данните за потоците отпадъци в пристанищата на ЕС.

Основните области, в които директивата и конвенцията MARPOL 73/78 ще продължат да се различават, се отнасят до:

- приемането на планове за приемане и обработка на отпадъци;
- разработването и функционирането на системите за покриване на разходите;
- задължителното докладване на информация от предварителното уведомление за отпадъци и потвърждението за приемане на отпадъци;
- режима за проверки;
- режима за освобождавания на корабите, извършващи редовни превози.

Много от посочените различия в режима на ЕС имат за цел да подобрят изпълнението и правоприлагането на режима, предвиден от конвенцията MARPOL 73/78.

2.1.2.с). Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата

Регламентът включва в своя обхват предоставянето на пристанищни приемни съоръжения като услуга. Той предоставя правила за прозрачността на структурите на таксите, прилагани за ползването на пристанищните услуги, за консултациите с ползвателите на пристанищата и за процедурите за разглеждане на жалби.

Посоченото по-горе предложение (COM (2018) 33 final от 16.1.2018) за нова директива за ППС, надхвърля рамката, предвидена от Регламент (ЕС) 2017/352, като предоставя по-подробни изисквания за експлоатацията и проектирането на системите за покриване на разходите за работата на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от корабите и за прозрачността на ценовата структура.

2.1.2.1. Изпълнение на Директива 2000/59/ЕО за пристанищни приемни съоръжения в България

Различните изисквания на Директива 2000/59/ЕО са приложени в българското законодателство чрез транспонирането им в различни закони, наредби и тарифи, като:

- *Наредба No. 15 от 28 септември 2004 година за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари (Обн. ДВ. бр.94 от 22 Октомври 2004г.);*
- *Наредба No. 9 от 17 октомври 2013 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн. ДВ бр. 96/5 ноември 2013);*
- *Закон за морските прострaнства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) (обн. ДВ бр. 12/11 февруари 2000);*
- *Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (приета с ПМС No. 97/3 май 2007);*
- *Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в*

пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване (приета с ПМС No. 186 от 23 август 2012).

2.1.2.2. Преглед член по член:

Тази секция предоставя преглед член по член на всички изисквания на Директива 2000/59/ЕО и приложението им в българското законодателство.

Член 1: Цел

Целта е въведена в ЗМПВВПРБ : *“осигуряването на безопасност на корабоплаването, опазването на морската и речната среда при корабоплаване и поддържането на екологичното равновесие”*.

Въпреки че Директива 2000/59/ЕО се отнася единствено за отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари в морето, ЗМПВВПРБ също така включва и опазването на речната среда.

Член 2: Дефиниции

В Директива 2000/59/ЕО са включени дефиниции за „кораб“, „MARPOL“, „отпадъци от експлоатация на кораби“, „остатъци от корабни товари“, „пристанищни приемни съоръжения“, „риболовен кораб“, „кораб за развлечения“ и „пристанище“. Въпреки че са пръснати из различни закони и подзаконови актове, които не винаги копират точния подбор на думи използвани в Директива 2000/59/ЕО, всички тези определения може да се считат за приложени в българското законодателство.

Констатации:

Дефиницията за „отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“ в § 2.т.37 от Заключителните разпоредби към ЗМПВВПРБ, в § 2.т.15 от Тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ и в § 1.т.1 от Наредба №15, на практика копира дефиницията от чл.2.т.в) на Директива 2000/59/ЕО. Тази дефиниция покрива само отпадъци, в контекста на Анекси I, IV и V на MARPOL 73/78. В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.6). по-горе) се въвежда нова дефиниция, хармонизирана с последните промени в конвенцията MARPOL 73/78, както следва:

Чл.2.в) - „отпадъци от кораби“ означава всички отпадъци, включително остатъци от товари, възникнали по време на експлоатацията на кораба или по време на товарене, разтоварване и почистване, или отпадъци, които са попаднали в мрежите по време на риболовни операции **и попадат в обхвата на приложения I, II, IV, V и VI към MARPOL;**

Доколкото Р България е Страна по конвенцията MARPOL 73/78, нейните задължения за осигуряване на ППС включват и отпадъци от категориите на Анекси II (Пр.18) и VI (Пр.17), националното законодателство следва да транспонира адекватно този най-висш международен правен инструмент, ратифициран от Р България, без да изчаква актуализацията на директивата на ЕС.

В допълнение, следва да се отчете, че въпреки приложимостта на Наредба №15 (чл.6.3) и ЗМПВВПРБ (чл.103в ал.(5), чл.103д ал.(2)т.1, чл.116 ал.(2) т.1 и др.) по отношение на „отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“ и за пристанищата на р. Дунав, тази дефиниция следва да е различна за тези кораби и пристанища, доколкото там не са

приложими категориите отпадъци съгласно MARPOL 73/78, а тези, съответстващи на изискванията и категоризацията на *Препоръките за организация на събирането на отпадъците от корабите, плаващи по р. Дунав*, приети с Постановление на шейсет и осмата сесия на Дунавската комисия (док. ДН/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г. с всички негови последващи изменения и допълнения.

Дефиницията за „остатъци от корабни товари“ в § 2.т.38 от Заключителните разпоредби към ЗМПВВППРБ и в § 1.т.2 от Наредба №15 е копие на дефиницията от Директива 2000/59/ЕО, но тя не е актуализирана съгласно новата версия на Анекс V на MARPOL 73/78, в сила от 01.01.2013 г., според която такива са: *„остатъци от товари, които не попадат в обхвата на други Анекси на настоящата Конвенция, и които остават на палубата или в трюмовете след товарене или разтоварване, включително излишъците или разливи или количествата по време на товарене и разтоварване, независимо дали във влажно или сухо състояние, или увлечени с миячните води, но не включва прах от товара, останал на палубата след измитане или по външните повърхности на кораба“*. В контекста на новия Анекс V, „остатъци от корабни товари“ се отнася до тези, които не са в обхвата на Анекси I и II, т.е. остатъци от сухи насипни товари. В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.6). по-горе се въвежда нова дефиниция, хармонизирана с последните промени в конвенцията MARPOL 73/78, както следва:

Чл.2.2) - *„остатъци от товари“* означава остатъци от товарите на борда, които остават на палубата или в трюмовете след товарене и разтоварване, включително излишъци или разливи при товарене и разтоварване, независимо дали в течно или сухо състояние или отнесени в отливната вода, с изключение на прах от товара, останал на палубата след премитане, или прах по външните повърхности на кораба;

Доколкото Р България е Страна по конвенцията MARPOL 73/78, националното законодателство следва да транспонира адекватно този най-висш международен правен инструмент, ратифициран от Р България, без да изчаква актуализацията на директивата на ЕС.

Член 3: Приложно поле

Директива 2000/59/ЕО се прилага:

- за всички кораби, включително за риболовните кораби и корабите за развлечение, независимо под какъв флаг плават (с изключение на военните кораби и спомагателните военни кораби, както и други кораби принадлежащи на една държава и използвани изключително за правителствени и нетърговски цели), които посещават или работят в пристанище на дадена държава-членка;
- за всички пристанища на държавата-членка, посещавани от горепосочените кораби.

Констатации:

Може да се спомене, че приложното поле, за което става дума в Директива 2000/59/ЕО е въведено в няколко български нормативни акта. Все пак, това може да доведе до възможни противоречия и неясни очертания (например, в съответствие с нейния чл.1(3), Наредба 9 изключва „места за укритие на риболовни кораби“, докато чл.93 от ЗМПВВППРБ се отнася за рибарски пристанища), както и трудности при въвеждането на възможни бъдещи изменения.

В допълнение, трябва да се отбележи, че според Директива 2000/59/, държавите-членки трябва да вземат мерки, за да следят, че корабите, изключени от приложното поле на текущата

директива, действат по начин, съвместим с настоящата директива, доколкото това е разумно и възможно. Тъй като никъде в българските нормативни актове не може да се открие препратка към този параграф от Директива 2000/59/ЕО, може да се заключи, че тази част не е добре транспонирана.

Член 4: Пристанищни приемни съоръжения

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Държавите-членки трябва да се уверят, че са налични подходящи пристанищни приемни съоръжения, които да отговарят на нуждите на корабите, използващи обикайно пристанището, без да причиняват неоправдани забавяния за тези кораби.
- За да бъдат подходящи, приемните съоръжения трябва да са в състояние да поемат видовете и количествата отпадъци- резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, произхождащи от корабите, които обикновено използват пристанището, като се имат предвид оперативните нужди на ползвателите на това пристанище, значението и географското му положение, вида на корабите, които имат престой в него, както и освобождаванията, предвидени в член 9.
- Държавите-членки установяват процедури съответстващи на тези, одобрени от ИМО, за да уведомят държавата, на чиято територия се намира пристанището, за заявените недостатъци на пристанищните приемни съоръжения.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.6). по-горе) се въвежда и изискване за хармонизиране на изискванията към управлението на ППС и отпадъците от корабите с „бреговото“ законодателство на Съюза - чл.4.2.в), включително и с по-строгите изисквания, наложени от Регламент (ЕО) № 1069/2009 за управление на кухненските отпадъци от международния транспорт.

Констатации:

Въпреки че всички тези изисквания са въведени до голяма степен в националната нормативна уредба, фактът, че са посочени в различни закони и подзаконовни актове може да доведе до дублиране на изисквания и до неяснота относно това кой е отговорен, както и трудно актуализиране при промени.

Така например, Чл. 11 от Наредба №. 15 от 28 септември 2004 година за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари, определя, че „Дейността по събиране, транспортиране, съхранение и обезвреждане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари се извършва от физически и юридически лица, на които са издадени разрешения за това, съгласно Закона за управление на отпадъците”, а чл.чл.12-17 дефинират какви ППС се използват за приемане на различните видове отпадъци. В същото време, съгласно чл. 117а ал.(6) от ЗМПВВПРБ „Достъпът до пазара на пристанищните услуги по чл. 116, ал. (3), т. 1 се придобива с вписването в Регистъра на пристанищните оператори” (което включва и услуги по чл.116, ал.(2) т.1), а в чл.117б ал.(1) са дадени изискванията към тези оператори, които не включват изискването за разрешения по ЗУО, посочени в чл.11 на Наредба 15. В ал.(2) на чл.117б е посочено, че тези оператори трябва да отговарят и на посочените в наредбата по чл. 117 специфични изисквания за извършване на съответната пристанищна услуга по чл. 116, ал. 3, т. 1, но тази наредба (Наредба №18 от 3 декември 2004г. за регистрация на пристанищните оператори в Р България, Обн. ДВ бр.109/14.12.2004г., посл. изм. ДВ бр.15/21.02.2014

г.) не поставя изисквания за разрешително по ЗУО към лицата, които искат да бъдат вписани в регистъра на пристанищните оператори като оператори на морско-техническата услуга "приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност".

Член 5: Планове за приемане и третиране на отпадъци

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Подходящ план за приемане и обработване на отпадъците се изготвя и въвежда за всяко пристанище, след консултации със заинтересованите страни (ползвателите на пристанища).
- Плановите за приемане и третиране на отпадъци могат да бъдат изготвени на регионално ниво (като оценка за ППС е направена за всяко едно от пристанищата).
- Държавите-членки оценяват и одобряват план за приемане и обработване на отпадъците, като контролират неговото изпълнение и следят той да бъде подлаган на ново одобряване поне на всеки три години и след всяко важно изменение в експлоатацията на пристанището.

В допълнение, Анекс I от Директива 2000/59/ЕО предоставя детайлна информация за изискванията относно плановите за приемане и обработване на отпадъците в пристанищата.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе) се въвежда и изискване Държавите-членки да гарантират, че определената в Чл.5.2. а) – е) информация от плановите за приемане и обработка на отпадъците, засягаща наличието на подходящи приемни съоръжения в съответното пристанище и свързаните с тях разходи, се съобщава ясно на корабните оператори и е обществено достъпна на уебсайта на пристанището или в печатна форма, както и че тази информация се докладва по електронен път също и в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.

Констатации:

Въпреки че са пръснати из различни закони и подзаконовни актове, които не винаги копират точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, всички тези изисквания може да се считат за приложени в българското законодателство.

Също така, всички тези изисквания за ППОО, включително информацията, която да бъде на разположение на обществеността, както е посочено в Анекс I от Директива 2000/59/ЕО, са обхванати чрез прилагане в член 21(2) от *Наредба № 9 от 17 октомври 2013 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти* (обн. ДВ бр. 96/5 ноември 2013). При влизане в сила на новата директива, следва да се направи преглед на тези части на ППОО и при нужда да се актуализират. Същото се отнася и за режима на докладване, съгласно Директива 2002/59/ЕО.

Следва да се отбележи, че съгласно член 25.(1).4 от Наредба № 9, трябва да се въведат изменения по плана за приемане и обработване на отпадъци, когато има промени в обстоятелствата по чл.92 от ЗМПВВПРБ, които не е задължително да се считат за „важно изменение в експлоатацията на пристанището“, по смисъла на чл.5.3 от Директива 2000/59/ЕО.

Член 6 : Уведомяване

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Капитаните на кораби, с изключение на риболовните кораби и на корабите за развлечения, имащи разрешение да превозват максимум 12 пътници, при отплаване за пристанище, намиращо се в Общността, трябва да попълнят вярно и точно формуляра от приложение II на директивата и да съобщят тази информация на властта или на органа, посочени за тази цел от държавата-членка, на чиято територия се намира пристанището:
 - а) най-малко двадесет и четири часа преди пристигането, ако пристанището, в което ще има престой, е известно, или
 - б) веднага щом пристанището, в което ще има престой, стане известно, ако тази информация е на разположение по-малко от двадесет и четири часа преди пристигането, или
 - в) най-късно в момента, в който корабът напуска предходното пристанище, ако продължителността на пътуването е по-малка от двадесет и четири часа.

Държавите-членки могат да решат тази информация да бъде съобщена на лицето, експлоатиращо пристанищните приемни съоръжения, което да я препрати на съответната власт.

- Информацията, предвидена в параграф 1, се съхранява на борда най-малко до следващото пристанище, в което ще има престой, и се предоставя на властите на държавите-членки при поискване от тяхна страна.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе) се въвежда и изискване за докладване на информацията, предвидена в параграф 1 по електронен път също и в частта от системата за информирание, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.

Констатации:

Тези изисквания са транспонирани, както в Наредба № 15, така и в Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване.

Приложение 1 на Наредба № 15 и Приложение 6 към Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване съдържат един и същ формуляр, при това (към дата 22.02.2019 г.) и двата не са актуални. Това дублиране и противоречие трябва да бъде отстранено, като се поддържа само една (актуална) форма за предварително уведомяване, съгласно МЕРС.1/Circ.834/Rev.1, както е изменено и допълнено в бъдеще.

Член 7: Предаване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност

Според Директива 2000/59/ЕО:

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

- Преди да отплава от пристанището, корабът трябва да предаде всичките си отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност в пристанищно приемно съоръжение.
- Независимо от горното, на даден кораб може да бъде разрешено да отплава за следващото пристанище, където ще има престой, без да предаде отпадъците си, ако въз основа на информацията от уведомлението, има съответен капацитет за съхранение, достатъчен за всички отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, които са на борда и които ще бъдат натрупани по време на предвиденото плаване до пристанището за предаване.
- Ако има основателни причини да се смята, че пристанището, в което е предвидено да се предадат отпадъците, не разполага с подходящи ППС, или че това пристанище не е познато, и че следователно съществува опасност отпадъците да бъдат изхвърлени в морето, държавата-членка взима всички необходими мерки, за да избегне замърсяване на морската среда, ако е необходимо, като задължи кораба да предаде своите отпадъци преди да напусне пристанището.
- Параграф 2 се прилага без това да накърнява евентуални по-стриктни изисквания за предаване, валидни за корабите, приети в съответствие с международното право.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе) изискването за предаване на отпадъците от кораба, изрично се обвързва с приложимите норми за изхвърляне, предвидени в конвенцията MARPOL (Чл.7.1). Въвежда се изискване за докладване на информацията от потвърждението за приемане на отпадъци в частта от системата за информиране, наблюдение и правопрilagане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.

Констатации:

Въпреки че не винаги се използва точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, всички тези изисквания може да се считат за изцяло въведени в българската нормативна уредба, чрез транспонирането им в Наредба № 15.

Съгласно чл.8.(1) от Наредба № 15, корабът може да отплава без предаване на отпадъците, само в случаите когато корабът разполага с достатъчен капацитет за съхранение на борда на съществуващите отпадъци, както и на тези, които ще бъдат генерирани до следващото пристанище, когато то се намира в държава - членка на Европейския съюз, докато Директива 2000/59/ЕО не включва подобни ограничения. Тези текстове на Директивата се отнасят само до ситуации, в които държавата-членка може да вземе конкретни мерки – като например да задължи кораба да предаде, когато има риск от изхвърляне в морето. Това зависи от наличието на ППС в следващото пристанище на предаване, а не от това, дали то е в страна-членка на ЕС.

Предложението за нова директива на ЕС относно ППС (Чл.7, т.т.5 – 7) включва по-разширено и ясно търкуване на случаите, когато кораба може да не сдаде всички отпадъци в даденото пристанище, което следва да се отрази в нормативната уредба и в ППОО, след влизане в сила на новата директива.

Член 8: Такси за отпадъците-резултат от корабоплавателна дейност

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Държавите-членки следят разходите по пристанищните приемни съоръжения,

предназначени за отпадъците от експлоатацията на корабите, включително и за третирането и депонирането на отпадъците, да се покриват от такса, събирана от корабите.

- Системите за покриване на разходите за използването на пристанищните приемни съоръжения не трябва да подтиква корабите към изхвърляне на отпадъците в морето. За тази цел следва да се прилагат следните принципи по отношение на корабите, различни от риболовните кораби и от корабите за развлечения, имащи разрешение да превозват до 12 пътници:
 - а) всички кораби поемат значителна част от разходите, независимо от това дали използват съоръженията или не. За тази цел таксата може по-специално да бъде включена в пристанищните такси или да се формира като специална предварително определена такса за отпадъците. Таксите могат да варират по-специално в зависимост от категорията, вида и размера на кораба;
 - б) частта от разходите, която в някои случаи не е покрита от таксата, посочена в параграф а), ще бъде покрита на основата на видовете и количествата отпадъци от експлоатацията на кораба, действително предадени от кораба;
 - в) таксите могат да бъдат намалени ако управлението, проектирането, оборудването и експлоатацията на кораба от екологична гледна точка са такива, че капитанът може да докаже, че корабът отделя намалени количества отпадъци от експлоатацията.
- За да се гарантира, че таксите са справедливи, прозрачни и недискриминационни и че отразяват разходите по съоръженията и предлаганите и, според случая, използваните услуги, ползвателите на пристанището следва да бъдат информирани за размера на таксите и за базата на изчисляването им.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе), в Чл.8.1 се въвежда ново Приложение 4, което включва елементите, които трябва да се покриват от индиректната такса. Този член изрично указва, че отпадъците по Анекс VI на MARPOL73/78, както и остатъците от товари не се покриват от индиректната такса.

Констатации:

Въпреки че са разпръснати в различни закони и подзаконови актове, които не винаги копират точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, повечето от тези изисквания може да се считат за приложени в българското законодателство.

Въпреки това, трябва да се отбележи, че:

- Изискването на чл.8.3 от Директива 2000/59/ЕО „да се гарантира, че таксите са справедливи, прозрачни и недискриминационни и че отразяват разходите по съоръженията и предлаганите и, според случая, използваните услуги, ползвателите на пристанището следва да бъдат информирани за размера на таксите и за базата на изчисляването им” не е отразено в нито един от българските нормативни актове, регламенти или тарифи, нито е отразено в плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Варна и Бургас. Това е индикация, че този параграф на Директива 2000/59/ЕО не е добре въведен;

Член 9: Освобождавания

Проект №BG16M10P001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Когато кораби извършват редовни морски превози, свързани с чести и редовни престои, и ако достатъчно доказателства установяват съществуването на споразумение по отношение на предаването на отпадъците от експлоатацията на кораби и на плащането на съответните такси в дадено пристанище, намиращо се по маршрута на кораба, компетентните за съответните пристанища държави-членки могат да освободят тези кораби от задълженията, посочени в член 6, в член 7, параграф 1, и в член 8.
- Държавите-членки информират редовно, най-малко веднъж годишно, Комисията за предоставените освобождавания.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе), се предвижда (Чл.9.2) ако бъде предоставено освобождаване, държавата членка, в която се намира пристанището, да издава удостоверение за освобождаване въз основа на формуляра, определен в приложение 5 на новата директива.

Съгласно чл.9.3, държавите членки докладват информацията от удостоверението за освобождаване по електронен път в системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с разпоредбите на Директива 2002/59/ЕО.

Констатации:

Въпреки че не винаги се използва точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, тези изисквания може да се считат за приложени в българското законодателство чрез прилагането им в Наредба № 15 (чл.9), Наредба № 9 (чл.21 ал.(4) т.6) и чл.чл.9 и 10 от *Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“*.

Може да се отбележи, обаче, че не всички изисквания от които корабите могат да бъдат освободени, съгласно член 9 от Директива 2000/59/ЕО, са въведени в националната нормативна база: докато Директива 2000/59/ЕО позволява държавите-членки да предвидят освобождаването на корабите от изискванията за уведомяване (чл.6 от Директивата), заплащане на такси (чл.8 от Директивата) и задължително предаване (чл.7.1 от Директивата), българското законодателство споменава за освобождаване само от задължително предаване на отпадъци-результат от корабоплавателна дейност и от заплащане на такса отпадъци, без възможност за освобождаване от уведомяване. Горното води до частично прилагане в българските морски пристанища на възможностите, предвидени от Директива 2000/59/ЕО, по отношение на освобождаването.

При влизане в сила на новата директива на ЕС относно ППС, следва да се актуализира нормативната база, с оглед на изискванията на чл.9.2 и 9.3.

Член 10: Предаване на остатъци от товари

Капитанът на кораб, който има престой в пристанище на Общността, трябва да се увери, че остатъците от товари се предават в пристанищно приемно съоръжение, в съответствие с разпоредбите на MARPOL 73/78. Всяка такса, свързана с предаването на остатъците от товари, се заплаща от ползвателя на приемното съоръжение.

Констатация:

Проект №BG16M10P001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Това изискване е имплементирано в член 6 от Наредба № 15, но може да се отбележи, че:

- Наредба № 15 не поставя изискването на чл.10 от Директива 2000/59/ЕО, предаването на остатъците от товари да става в съответствие с приложимите изисквания на MARPOL 73/78. Формалния прочит на този член може да подсказва за задължително предаване на остатъци от корабни товари, независимо от класификациите на MARPOL 73/78 (например по отношение на миячни води и остатъци от вещества по Анекс II. Следва да се има предвид, че дефиницията за „остатъци от корабни товари“ не е актуализирана, съгласно новия Анекс V на MARPOL 73/78 (вж коментара по Член 2 по-горе).
- въпреки, че чл.18 поставя специфични изисквания към предаването на остатъци от „опасни товари“ по IMDG Code, никъде не се прави препратка към изискванията на Анекс V на MARPOL 73/78 по отношение на класификацията на остатъците от товари като „Опасни за морската околна среда - HME“, съгласно 4.1.3 (извън особени райони) 6.1.2 (в особени райони).
- В проекта за нова директива на ЕС относно ППС този член отпада, но изискването за съответствие на ППС и сдаването на отпадъци от кораби изрично се обвързва с приложимите норми за изхвърляне, предвидени в конвенцията MARPOL (Чл.7.1 от новата директива).

Член 11: Изпълнение

Според Директива 2000/59/ЕО:

- Държавите-членки следят всеки кораб да може да бъде подложен на проверка, предназначена да установи дали спазва членове 7 и 10 и да се извършват достатъчно проверки;
- В случай на проверки на кораби, различни от риболовните кораби и корабите за развлечения:
 - a) държавите-членки по време на подбора на корабите, които трябва да бъдат предмет на проверка, обръщат особено внимание:
 - на корабите, които не спазват изискванията за уведомяване,
 - на корабите, за които разглеждането на информацията, предоставена от капитана, дава други основания да се смята, че корабът не спазва разпоредбите по настоящата директива;
 - b) тази проверка може да бъде извършена в рамките на Директива 95/21/ЕО, когато тя е приложима; каквато и да е рамката на проверките, прилага се нормата от 25 % проверки, установена от споменатата директива;
 - c) ако компетентната власт не е удовлетворена от резултатите от тази проверка, тя следи корабът да не напуска пристанището, преди да е предал отпадъците от експлоатацията си и остатъците от товари в пристанищно приемно съоръжение в съответствие с членове 7 и 10;
 - d) когато ясно е установено, че даден кораб е отплавал, без да е спазил член 7 или член 10, компетентната власт на следващото пристанище на посещение се информира за

това и на кораба не се разрешава да напусне това пристанище, без това да накарнява прилагането на санкциите, посочени в член 13, докато не се извърши по-подробна оценка на факторите, свързани със спазването от страна на кораба на настоящата директива, като например точността на информацията, предоставена в съответствие с член 6.

- Държавите-членки установяват в необходимата степен контролни процедури за риболовните кораби и за корабите за развлечения, за да гарантират, че те спазват изискванията по настоящата директива, приложими по отношение на тях.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе), този член е заменен от членове 10 – 13 на Раздел IV Правоприлагане, като се регламентират и проверките на кораби, извън рамките на държавния пристанищен контрол (чл.12).

Констатации:

Въпреки че са пръснати из различни закони и подзаконовни актове, които не винаги копират точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, всички тези изисквания може да се считат за изцяло приложени в българското законодателство.

Трябва да се отбележи, че съгласно член 10.2 от Наредба №15, териториалните дирекции на ИА "МА" подават на всеки 3 месеца в съответната регионална инспекция по околната среда и водите обобщена статистическа информация относно вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност.

Член 12: Съпътстващи мерки

Член 12 от Директива 2000/59/ЕО осигурява съпътстващи мерки, включително и изисквания за държавите-членки и Европейската комисия:

- Държавите-членки:
 - а) вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че капитаните, доставчиците на приемни съоръжения и другите заинтересовани лица са правилно информирани за изискванията, на които трябва да отговарят по силата на настоящата директива, и че се съобразяват с тези изисквания;
 - б) посочват подходящи власти или органи, които да изпълняват функциите, предвидени от настоящата директива;
 - в) взимат мерки с оглед сътрудничеството между техните компетентни власти и търговските организации с цел осигуряване на ефикасното въвеждане на настоящата директива;
 - г) следят информацията, предавана от капитаните по силата на член 6, да бъде разглеждана по подходящ начин;
 - д) следят формалностите, свързани с използването на пристанищните приемни съоръжения, да бъдат опростени и бързи, за да мотивират капитаните да използват тези съоръжения и да се избегне причиняването на неоправдани закъснения за корабите;
 - е) следят копие от твърденията относно липсата на подходящи пристанищни приемни

съоръжения, посочени в член 4, параграф 3, да бъде предоставено на Комисията;

- g) следят обработването, оползотворяването и премахването на отпадъците от експлоатацията на кораби и на остатъците от товари да се осъществяват в съответствие с Директива 75/442/ЕИО и с другото действащо в областта на отпадъците законодателство на Общността, и по-специално Директива 75/439/ЕИО на Съвета от 16 юни 1975 г. относно премахването на отработени масла и Директива 91/689/ЕИО на Съвета от 12 декември 1991 г. относно опасните отпадъци;
- h) следят, в съответствие с тяхното национално законодателство, всяка страна, участваща в предаването или приемането на отпадъци от експлоатацията на кораби или на остатъци от товари, да може да поиска обезщетение за неоправдано закъснение.
- Предаването на отпадъците от експлоатацията на кораби или на остатъците от товари се счита за свободно движение по смисъла на член 79 от Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 г. относно създаване на Митнически кодекс на Общността. Митническите органи не изискват подаването на обобщена декларация в съответствие с член 45 от Митническия кодекс на Общността.
- Държавите-членки и Комисията си сътрудничат с оглед създаването на подходяща информационна и контролна система, отнасяща се най-малко за цялата Общност, предназначена да:
 - a) подобри идентифицирането на корабите, които не са предали своите отпадъци от експлоатацията и остатъци от товари в съответствие с настоящата директива,
 - b) гарантира, че целите, посочени в член 1 от директивата, са били постигнати
- Държавите-членки и Комисията си сътрудничат с оглед установяване на общи критерии за идентифициране на корабите, посочени в член 8, параграф 2, буква в).

Въпреки че са пръснати из различни закони и подзаконови актове, които не винаги копират точния подбор на думи избрани в Директива 2000/59/ЕО, повечето от тези изисквания може да се считат за приложени в българското законодателство.

Въпреки това трябва да се отбележи, че не е ясно къде следните елементи са били добре адресирани в нормативната уредба:

- Член 12.1(а): да гарантира, че заинтересованите страни са добре информирани относно техните задължения.
- Член 12.1(з): да гарантира, че всяка страна, която участва в предаването или приемането на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, може да иска компенсация при вреди, причинени от неоправдано закъснение.

В проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе), този член отпада, но се въвежда нов член 14 Електронно докладване и обмен на информация, който дефинира докладване и обмен на информация, основани на системата за обмен на морска информация на Съюза (SafeSeaNet), посочена в член 22а, параграф 3 и приложение III към Директива 2002/59/ЕО, както и на изискванията на Директива 2010/65/ЕО.

Член 13: Санкции

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Според Директива 2000/59/ЕО, държавите-членки определят системата за санкции, налагани в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети по силата на настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефикасни, пропорционални и възпиращи.

Тези изисквания са изпълнени чрез текстовете на чл.чл.121-124 от ЗМПВВППРБ, чл.чл.42-46 от Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване и чл.19 ал.(4) от Наредба №15.

Други членове:

Другите членове от Директивата за пристанищни приемни съоръжения са с по-общ характер и не адресират специфични изисквания към държавите-членки, заради което не са включени в тази оценка.

2.1.2.3. Заключение

Като цяло може да се заключи, че тъй като изискванията на Директива 2000/59/ЕО са приложени в няколко различни закони, наредби и тарифи, някои области не са правилно или ясно въведени в националната нормативна база. В допълнение, изискванията на няколко члена са приложени в повече от един нормативен акт (водещо до дублиране на изисквания), което означава, че при изменения на Директива 2000/59/ЕО трябва също да бъдат хармонизирани изменения и различните актове.

Трябва също така да се отбележи, че проекта за нова директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе), най-вероятно ще бъде приет до края на 2019 г., което ще наложи преглед и актуализиране на законовите и под-законовите актове, въвеждащи изискванията към ППС и управление на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари. Това е подходящ момент за консолидиране на вторичната нормативна уредба в тази област, в единен подзаконов акт (например – Наредба №15).

Относно **ключовите изисквания** на Директива 2000/59/ЕО:

- **Приложно поле:**
 - Изпълнено е в няколко закони и подзаконовите актове, което може да доведе до възможни противоречия, неясни граници, и трудности при прилагането на възможни бъдещи изменения;
 - Според чл.3 на Директива 2000/59/ЕО, държавите-членки трябва да вземат мерки, за да гарантират, че и корабите, които не са включени в приложното поле, трябва да се съобразяват по начин, който е съвместим и до колкото може разумен и практичен, с Директивата. Никаква препратка към този параграф не може да бъде намерена в нито един от българските закони/актове.
- **Наличие на подходящи пристанищни приемни съоръжения:** фактът, че тези изисквания са дефинирани в различни нормативни актове (от едно ниво или от различни нива) може да доведе до дублиране на изискванията и неяснота относно това

кой носи отговорност и кое се прилага (особено при промени и поява на различия);

- **Планове за приемане и обработване на отпадъци:** изискванията на Директивата са добре въведени в нормативната уредба и практиката в морските пристанища за обществен транспорт с национално значение;
- **Предварително уведомяване:** Различни формати (ИМО и ЕС) са приложени в различните подзаконовни актове, като същите не се поддържат актуални, съгласно последните изменения на MARPOL 73/78;
- **Задължително предаване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност:** Тези изисквания може да се считат за изцяло приложени в българското законодателство чрез приложенето им в Наредба 15. Също така може да се отбележи, че:
 - Според Наредба 15, корабът може да отплава без да предаде отпадъците само ако има достатъчен капацитет за съхранението им и ако отпадъците ще бъдат предадени в следващото пристанище, когато това пристанище е в страна – членка на ЕС, докато Директива 2000/59/ЕО не включва подобни ограничения. Тези изисквания на Директивата се отнасят само за случаите, в които държавата-членка може да предприеме определени мерки - като да принуди корабът да предаде отпадъците преди отплаване, когато има риск за изхвърляне в морето, например - когато е известно, че в следващото пристанище липсват ППС или следващото пристанище не е известно.
- **Такси, които се плащат за отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност:** въпреки че са приложени в различни закони и актове, повечето от изискванията се считат за приложени в българското законодателство. Въпреки това, трябва да се отбележи, че:
 - Изискването на чл.8.3 от Директива 2000/59/ЕО „да се гарантира, че таксите са справедливи, прозрачни и недискриминационни и че отразяват разходите по съоръженията и предлаганите и, според случая, използваните услуги, ползвателите на пристанището следва да бъдат информирани за размера на таксите и за базата на изчисляването им” не е отразено в нито един от българските нормативни актове, регламенти или тарифи, нито е отразено в плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Варна и Бургас. Това е индикация, че този параграф на Директива 2000/59/ЕО не е добре въведен.

Относно **другите изисквания** на Директива 2000/59/ЕО:

- **Цел и дефиниции:** Може да се отбележи, че като цяло дефинициите, свързани с ППС и отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, не са актуализирани съгласно последните промени на MARPOL 73/78. С влизане в сила на новата директива на ЕС относно ППС (виж точка 2.1.2.б). по-горе, хармонизирането на тези дефиниции в законовата и подзаконова нормативна уредба става още по-наложително.
- **Освобождаване:** тези изисквания може да се считат за добре изпълнени. Въпреки това може да се отбележи, че не всички изискванията, посочени чл.9 от Директивата, от които корабът може да бъде освободен, са отразени.
- **Остатъци от корабни товари:** Това изискване е имплементирано за море, но е добре

да се отбележи, че текстовете не визират спазването на MARPOL 73/78. Внимателното прочитане на този член може да подсказва за задължително сдаване на остатъци от корабни товари, независимо от класификациите на MARPOL 73/78 (напр. по Анекс V). В същото време, управлението на остатъците от товари по Анекс II (миялни води от pre-wash процедури) не са регламентирани в нормативната уредба и в ППОО на морските пристанища.

- **Санкции:** изискванията могат да се считат за приложени в българското законодателство.

2.1.3. Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и утайки (BWM Convention), 2004

След 14 години на продължителни и трудни преговори в рамките на ИМО, конвенцията влезе в сила от 08.09.2017 г. Конвенцията има конкретни изисквания към ППС, както следва:

- Съгласно *Член 5 Приемни съоръжения за утайки*, всяка Страна по конвенцията се задължава да осигури подходящи ППС за утайки от баласт, в пристанищата и терминалите, където се извършва почистване или ремонт на корабни баластни танкове, като вземе предвид Ръководствата, разработени от ИМО. Всяка Страна по конвенцията трябва да уведоми ИМО при случай на оплакване за неподходящи ППС за утайки от баласт.
- Съгласно *Член 14 Предоставяне на информация*, всяка Страна по конвенцията се задължава да уведоми ИМО за наличността и местоположението на ППС за предаване на баластни води и утайки.
- В *под-точка 6 на Правило В-3 Управление на баластните води за кораби*, се прави изключение от изискванията на това правило (относно приложимостта на стандарт D-1 или D-2 за третиране на баластните води), когато кораба предава баластните си води на ППС, отговарящи на Ръководствата, разработени от ИМО.

Във връзка с влизането в сила на BWM Convention, в модула за ППС на GISIS, е въведена нова секция „BWM Convention“, с две под-секции:

- Баластни води - Ballast water (BWM Convention)
- Утайки - Sediments (BWM Convention)

Към момента, в тези секции липсва информация за пристанищата на Р България.

2.1.3.1. *Заклучения и мерки, които могат да се предприемат за осигуряване на съответствие с изискванията на ИМО*

- Включване в ППОО за морските пристанища на Р България информация, относно ППС и режима за приемане на отпадъци, свързани с BWM Convention
- Попълване на базата данни в GISIS с информация относно ППС, свързани с BWM Convention
- Преглед и актуализиране на Приложение № 7 по Чл.33 от Наредба за организацията за осъществяване на граничен поспартен, митнически, здравен, ветеринаромедицински и

фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, Приета с ПМС № 186 от 23.08.2012 г., Обн. ДВ бр.67 от 31.08.2012г.

2.1.4. Регламент (ЕС) 1069/2009 за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, непредназначени за консумация от човека

Карантинни отпадъци Категория 1 се счита за носеща най-големи рискове. Кухненски отпадъци от превозни средства, работещи по международни линии (т.е. идващи от дестинации извън ЕС) също са категория 1 (чл.8, т.1). Член 12 от Регламентът поставя изискванията за третиране на тази категория материал, които най-общо изискват унищожаване чрез изгаряне. Част от материала от тази категория се изисква да бъде стерилизиран под налягане и изхвърлян на оторизирано депо.

От изключително значение е правилното сепариране на тези отпадъци и опаковките от тях, още на борда на кораба и при предаване на ППС.

2.2. МЕЖДУНАРОДНИ ДОБРИ ПРАКТИКИ

2.2.1. Консолидирано ръководство за оператори и потребители на пристанищни приемни съоръжения (ИМО МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 (01.03.2018))

По време на своята 66-та сесия (Април 2014 г.), Комитета МЕРС прие *Circular МЕРС.1/Circ.834, който съдържа Консолидирано ръководство за доставчиците и потребителите на пристанищни приемни съоръжения*, с който обобщава в единен документ Ръководството за добри практики на доставчици и потребители на пристанищно приемно съоръжение (МЕРС.1/Circ.671/Rev.1) и четири други циркулярни писма свързани с пристанищните приемни съоръжения (МЕРС.1/Circ.469/Rev.2, МЕРС.1/Circ.644/Rev.1, МЕРС.1 / Circ.645 / Rev.1 and МЕРС.1/Circ.470/Rev.1), като отмени споменатите 5 предишни циркуляри.

На своята 70-та сесия Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) на ИМО одобри с Резолюция МЕРС.277(70) промени в Анекс V на MARPOL 73/78, въвеждайки нови категории отпадъци. В тази връзка МЕРС възложи на *Секретариата на ИМО да актуализира Консолидираното ръководство, което бе публикувано като МЕРС.1/Circ.834/Rev.1.*

Това консолидирано ръководство има за цел да служи като практическо указание за корабните екипажи, които се стремят да предадат MARPOL 73/78 остатъци/отпадъци на брега и за операторите на ППС, които се стремят да предоставят навременни и ефикасни пристанищни приемни услуги на корабите. То предоставя основата за установяване на процедури по най-добри практики, с цел да се подобри интегрирането на пристанищните приемни съоръжения в една по-цялостна схема за управление на отпадъците, в която окончателното депониране на MARPOL 73/78 отпадъци се случва по начин, който защитава околната среда, като се взема предвид здравето и безопасността на работниците и населението като цяло. Ръководството се базира на фундаменталните изисквания установени от MARPOL

73/78 и на препоръките от „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“, 2016 (ИМО Publication, Nr.IB597E) и Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения (резолюция МЕРС.83(44)).

Консолидираното ръководство подсказва как съвременните системи и процедури за управление на околната среда, могат да помогнат за подобряване на предаването на супата на MARPOL 73/78 остатъци / отпадъци. Процедурите предложени тук от ИМО включват процедури по комуникация и докладване и използването на стандартизирани форми.

Консолидираното ръководство обхваща:

- задължения на корабите и на ползвателите на пристанищата;
- добри практики за капитани, корабоприитежатели и оператори;
- добри практики за оператори на пристанищни приемни съоръжения.

Освен това, консолидираното ръководство съдържа следните формуляри:

- формуляр за докладване на предполагаеми несъответствия при пристанищни приемни съоръжения;
- стандартен формат на предварително уведомление относно предаване на отпадъци в пристанищни приемни съоръжения;
- стандартен формат на разписка за сдадени отпадъци;
- изисквания за докладване от страна на държавата по отношение на ППС.

От особена важност за операторите на ППС са секции 46-56 на консолидираното ръководство, които показват добри практики за организацията на дейността по приемане на отпадъците, както и въвеждат съответните стандартизирани формати за обмен на информация и документиране на процеса.

Консолидираното ръководство не замества Наръчника „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“, 2016 и Ръководството за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения, които съдържат насоки към Правителствата на държавите – Страни по MARPOL 73/78, по отношение осигуряването на ППС.

2.2.2. Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения за отпадъци (ИМО Резолюция МЕРС.83(44))

От Правителството на всяка страна по конвенцията MARPOL 73/78 трябва да бъде гарантирано, че ще бъдат осигурени приемни съоръжения за нефтените терминали, терминалите на ремонтни заводи и в други пристанища, в които корабите имат за предаване нефтени остатъци и нефтоводни смеси. Международната морска организация е разработила ръководство за осигуряването на достътъчни пристанищни приемни съоръжения за отпадъци, което да подпомага пристанищата за постигане на съответствие с изискванията, както са отразени в правило 38 от Анекс I на MARPOL 73/78. Това ръководство беше прието чрез резолюция МЕРС.83(44).

MARPOL Анекси I, II, IV, V и VI изискват осигуряване на подходящи приемни съоръжения. Въпреки това, интерпретацията на „подходящи“ е оставена на съответната пристанищна държава и потребителите (корабите, посещаващи пристанищата). Определянето на това,

доколко ППС са подходящи се е доказало като затруднение. С цел да предостави ръководство относно определянето на подходящи ППС, на 13.03.2000 г. МЕРС прие „Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения за отпадъци“ (резолюция МЕРС.83(44)). Ръководството обръща внимание на Правителствата да изгълнят своите задължения за осигуряване на подходящи приемни съоръжения и организиране на ефикасно приемане на корабните отпадъци в своите пристанища. В наръчника на ИМО “MARPOL – Как да го направим” се отчита, че определянето на нуждите, т.е. дали съоръженията за дадено пристанище са „подходящи“ е специфично за всеки отделен случай, като това се определя от пристанищните власти и от потребителите (корабите, посещаващи пристанищата). За извършване на тази оценка за подходящи ППС, наръчника препраща към *Резолюция МЕРС.83(44)*.

2.2.3. Наръчник на ИМО „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“

На своята 69-та сесия през м. май 2016 г., Комитета МЕРС прие документа „*Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави*“, 2016 (IMO Publication, Nr.IB597E), който актуализира и заменя Подробния наръчник на ИМО за пристанищни приемни съоръжения, от 1999 г. Това е специално разработен от ИМО препоръчителен документ, за да подпомогне правителствата на Страните по конвенцията и компетентните пристанищни власти, при прилагане на изискванията на MARPOL 73/78, по отношение на пристанищните приемни съоръжения. Наръчника е структуриран в 15 глави, което позволява да се приложи системен подход, в рамките на обща национална стратегия за управление на отпадъците, за постигане на съответствие с конвенцията MARPOL 73/78, отчитайки последните изменения в нея, както и промените в организацията и технологиите за ППС през изминалите над 15 години от предното издание. Последното издание използва нова терминология за корабните отпадъци (“ship-generated wastes/residues”), за да покрие всички потоци отпадъци, които се генерират по време на нормалната експлоатация и товаро-разтоварните операции, регулирани от конвенциите MARPOL 73/78, Ballast Water Management Convention и Anti-Fouling Systems Convention. Последното е важно, при определяне на нуждите от ППС в българските пристанища, в контекста на настоящата ОП.

В глави 1-5 от наръчника са посочени добри практики относно правните аспекти, разработването на национална стратегия, планирането и експлоатацията на ППС. В глава 6 са дадени препоръки за разработване, консултиране, утвърждаване и мониторинг на пристанищните планове за управление на отпадъците (PWMP). В следващите глави (7-10), наръчника разглежда въпросите с местоположението на ППС, видовете и количествата на отпадъците, както и третирането на отпадъците, след като са приети от кораба. Въпросите за експлоатацията на ППС, финансирането на дейностите по управление на корабните отпадъци и хармонизирането на изискванията към корабите и пристанищата, са обхванати в глави 11 и 12. Друг аспект на ППС е осигуряване на тяхното ползване, поради което системите за инспекция и контрол на ползването на ППС са изключително важни (раздел 13). Разгледан е и нарастващия проблем с ППС за малки кораби, каботажния трафик и корабите за развлечение (раздел 14). В глава 15 са включени примерни въпроси, които покриват съдържанието на различните глави на наръчника, и са използвани при настоящото проучване.

2.2.4. Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017

В текстовете на ревизирания Анекс V на MARPOL 73/78 (Правила 1, 3, 6, 10) се препраща към *Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V*. По време на своята 71-ва сесия, МЕРС прие *Res.MEPC.295(71) Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017 г.* Това ръководство отменя едноименното издание от 2012 г.

Основните цели на ръководството са подпомагане на:

- правителствата при разработване и приемане на местно законодателство за прилагане на Анекс V на MARPOL 73/78;
- корабособствениците, корабните оператори, екипажите, товародателите и производителите на оборудване, за постигане на съответствие с изискванията на Анекс V и свързаните с него местни изисквания; и
- операторите на пристанища и терминали, при оценка на нуждите и осигуряване на подходящи ППС за твърдите отпадъци – резултат от експлоатацията на кораба/остатъци от товари, като за постигане на хармонизация, ръководството препраща към новия наръчник „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“, 2016.

Особен интерес за изпълнение на Дейност 1 от настоящата ОП представляват секциите от това ръководство, отнасящи се до:

- управление на отпадъците (секция 2);
- управлението на остатъците от твърди насипни товари (секция 3);
- квалификация, обучение и информация (секция 4);
- пристанищни приемни съоръжения за твърди отпадъци (секция 5), и
- усъвършенстване съответствието с Анекс V на MARPOL (секция 6).

Новата версия на ръководството въвежда последните нови видове отпадъци (E-waste) и детайлизира термина „other similar discharges“ (Пр.1.12 от Анекс V), отчитайки последните изменения в Анекс V от MARPOL 73/78, в сила от 01.03.2018 г. Секция 2 препоръчва как да се събират разделно отделните категории отпадъци от Анекс V, което е от изключителна важност за хармонизиране на подхода за разделно събиране на борда и в бреговите ППС. Секция 3 описва добри практики за осигуряване на подходящи ППС по отношение на остатъци от товари, класифицирани като опасни за морската среда (HME), съгласно новото приложение 1 към Анекс V, в сила от 01.03.2018 г. Тези остатъци от товари не трябва да се изхвърлят в морето, както е записано в Правила 4.1.3 и 6.1.2 от Анекс V, и следователно, задължително следва да се предадат на ППС. Това изисква и съответния обмен на информация между товародатели, пристанищни оператори, ДППИ, ИАМА и др. Секция 4 дава подробна информация за видовете програми за обучения на персонала на операторите на ППС, както и за информиране на обществеността. В последната секция 6 от ръководството, е посочена важността на системите за предварително докладване и за проследяване на потоците на предадените отпадъци.

2.2.5. Ръководство за приемни съоръжения съгласно MARPOL Анекс VI, 2011 (резолюция МЕРС.199(62))

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Във връзка с необходимостта от постигане на съответствие със задължителните изисквания на *Правило 17 от Анекс VI на конвенцията MARPOL 73/78*, Комитета за опазване на морската околна среда на ИМО прие резолюция МЕРС.199(62)/15.07.2011, с която въвежда *Ръководство за приемни съоръжения съгласно MARPOL Анекс VI, 2011*.

Основните цели на това Ръководство са да подпомогне:

- правителствата, при разработване и приемане на местно законодателство за транспониране и прилагане изискванията на правило 17 Приемни съоръжения, Анекс VI, MARPOL 73/78;
- операторите на пристанища, терминали, кораборемонтни и кораборециклиращи предприятия, при оценка на нуждите и осигуряване на подходящи ППС за озоноразрушаващи вещества (ODS) и оборудване, съдържащо такива;
- операторите на пристанища и терминали при оценка на нуждите и осигуряване на подходящи ППС за остатъците от пречистването на изходящите газове.

Ръководството цели подпомагане на държавите - членки за спазване на Правило 17, като посочва общите изисквания (обработка и депониране, обучение на персонала, оценка на необходимия капацитет, документирание на предаването и др.) към ППС, за два типа отпадъци:

- озоноразрушаващи вещества (ODS) и оборудване за съхраняване на такива вещества;
- остатъците от пречистването на димоходите за изходящите газове от одобрената система за почистване на изходящите газове (EGCS).

2.2.6. Техническо ръководство за екологосъобразно управление на отпадъците, обект на Базелската конвенция

Страните по Базелската конвенция са убедени, че държавите трябва да предприемат нужните мерки за подсигуряване, че управлението на опасни отпадъци, включително трансграничното им движение и изхвърляне, са в съответствие със защитата на човешко здраве и природата и нейното екологосъобразно управление от генерирането, през обработка, съхранение, рециклиране или крайно обезвреждане. Базелската конвенция определя „екологосъобразно управление” на отпадъците, обект на неин контрол, като предприемане на всички практически изпълними стъпки за гарантирането, че тези отпадъци са управлявани по начин, който предпазва човешкото здраве и природата от нежелани ефекти, които биха могли да се получат в резултат от подобни отпадъци. В това отношение, Базелската конвенция постановява, че трябва да бъде създадено и прието от Конференцията на страните по конвенцията (COP), техническо ръководство за екологосъобразно управление на отпадъци, попадащи в обсега и.

Това техническо ръководство съответства на изискванията на Базелската конвенция. В частност, то отговаря на задълженията на страните-членки да осигурят и постигнат екологосъобразно управление на отпадъците, както са задължени от член 4 (2) (а) - (д) от Базелската конвенция. За да подготви техническото ръководство, споменато по-горе, бе създадена Техническа работна група, спомагателен орган на Конференцията на страните. След 6-та среща на страните (COP6), работата на Техническата работна група беше заменена с постоянна Работна група.

Въпреки, че не е задължително, това техническо ръководство предоставя основа за работа на държавите по стандарт, който не е по-малко екологосъобразен от този, изискван от Базелската конвенция.

Въпреки, че това ръководство не съдържа специфични технически препоръки за развитие и управление на пристанищни приемни съоръжения, съществуват няколко направления, които могат да бъдат използвани при оценка на пътя на отпадъците и крайното им обезвреждане.

2.2.7. Добри практики за прилагане на директива 2000/59/ЕО

2.2.7.1. Съобщение на Комисията „Насоки за тълкуването на Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ (2016/С 115/05)

Въз основа на опита от контрола и оценката на изпълнението на Директива 2000/59/ЕО през последните петнадесет години, и в интерес на прозрачността и правната сигурност, ЕК публикува тълкуване на някои от ключовите разпоредби на директивата.

В това съобщение, публикувано през 2016 г., ЕК си поставя за цел да разясни виждането на Комисията за това как следва да се прилагат някои разпоредби. Съобщението първо излага основните задължения за предоставяне на достатъчни и подходящи пристанищни приемни съоръжения и как това следва да е отразено в цялостните планове за приемане и третиране на отпадъците за всяко пристанище в съответствие с изискванията в приложение I към Директивата. След това се посочват основните задължения при действителното използване на тези съоръжения: изискването за предаване на отпадъците, които са резултат от корабоплавателна дейност в пристанищните приемни съоръжения, преди корабът да може да напусне пристанището, и изключението от това изискване, когато е налице достатъчен капацитет за съхранение на борда на всички отпадъци, които са резултат от корабоплавателната дейност. Накрая, в раздел 4 на съобщението, ЕК дава указания за прилагането на освобождавания от основните задължения, определени в Директивата.

2.2.7.2. COM(2015) 0614 final, „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“

Стратегията на Комисията за кръговата икономика (COM(2015) 0614 final, „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“), в своята точка 5.1, определи цел за намаляване на морските отпадъци с 30 % до 2020 г. и потвърди специфичната роля, която Директива 2000/59/ЕО трябва да изиграе в това отношение, като осигури наличието на подходящи съоръжения за приемане на твърди отпадъци и предвиди както подходящо равнище на стимулите, така и правоприлагане относно предаването на отпадъци в съоръженията на брега.

2.2.7.3. Доклад за хоризонтална оценка – Пристанищни приемни съоръжения (Директива 2000/59/ЕО), Европейска агенция за морска безопасност (EMSA), Декември 2010 г.

Докладът се основава на 22 инспекции на EMSA в държавите-членки, за оценка на съответствието с Директива 2000/59/ЕО. Инспекциите са проведени в периода 2007 - 2010 г. Резултатите от инспекцията бяха обобщени в така наречените фокус области, като са идентифицирани три области с преобладаващи проблеми, които са анализирани задълбочено в доклада:

- Тема 1 – Планове за приемане и обработване на отпадъци (Чл.5 и Анекс I на Директива 2000/59/ЕО);
- Тема 2 – Системи за покриване на разходите и такси (Чл.8 на Директива 2000/59/ЕО);
- Тема 3 – Прилагане и изпълнение (Чл. 6, 7 и 11 на Директива 2000/59/ЕО).

2.2.7.4. Проучване на EMSA за предаването на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари на пристанищни приемни съоръжения в пристанищата на ЕС – окончателен доклад, 27.08.2012

Основната цел на това проучване е да се предоставят на EMSA данни за предадените отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари на ППС в пристанищата от ЕС. Проучването е базирано на попълнени въпросници и уточняващи интервюта от 40 пристанища в 22 страни – членки на ЕС. От България са интервюирани две пристанища – Варна и Бургас. Практиките на предаване на отпадъци, включително системите за предварително уведомяване за отпадъци и системите за заплащане, са анализирани чрез проверка на съответствието им с член 8 от Директива 2000/59/ЕО.

Предаването на корабни отпадъци зависи от много фактори и следователно е невъзможно да се направят статистически валидни заключения за отделните пристанища относно поведението на посещаващите ги кораби по отношение на предаването на отпадъци. Въпреки това, могат да бъдат забелязани тенденции през годините, когато се натрупат цифрите на 40-те анализирани пристанища. Показанията за тези тенденции могат да бъдат използвани, по време на оценката на практиките на българските пристанища.

2.2.7.5. Семинар относно системите за възстановяване на разходите по Директива 2000/59/ЕО на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на кораби, Брюксел

В доклада от работния семинар за системите за покриване на разходите по Директива 2000/59/ЕО относно пристанищни приемни съоръжения за отпадъците от експлоатацията на корабите, проведен в Брюксел на 2 Март 2006 г., са публикувани добри практики и препоръки, в следните основни области:

- видове системи за покриване на разходите и техните предимства / недостатъци;

Проект №BG16M10P001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

- интерпретации на „значителна част от разходите” по смисъла на чл.8 т.2.а) от Директива 2000/59/ЕО;
- роля и участие на портовите власти в управлението на пристанищните приемни съоръжения по смисъла на чл.12 т.1.б) и в) от Директива 2000/59/ЕО.

2.2.8. Стандарти на Международната организация по стандартизация (ISO)

Представяват добри практики за прилагане на конвенцията MARPOL 73/78 и Директива 2000/59/ЕО, разработени и приети от държавите – членки на Международната организация по стандартизация (ISO).

Поради скорошното им приемане, тези стандарти още не са преведени и въведени като БДС стандарти, но и след като това стане, те ще останат препоръчителни норми, освен ако в нормативната база не се включи изискване за съответствие с тях.

2.2.8.1. ISO 16304:2013 Разполагане и управление на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци

Международният стандарт ISO 16304:2013 *Кораби и морска технология - Опазване на морската околна среда - Организация и управление на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци (Ships and marine technology – Marine environment protection – Arrangement and management of port waste reception facilities)* е разработен и публикуван наскоро от ISO, в отговор на разбирането сред страните-членки на IMO и като резултат на залегналата работна тема 3.2 “Оборудване/технология – Стандартизиране на разделянето на отпадъците и идентифициранена замърсяването” от плана за работа на под-комитета Flag State Implementation. Държавите – страни по конвенцията MARPOL 73/78 са стигнали до искане към Международната организация по стандартизация (ISO) за разработване на международен стандарт, даващ добри практики за организация и управление на ППС. Те установяват, че поради различията на пристанищата като експлоатационни характеристики, собственост, географски характеристики, законови изисквания и др., има голямо различие в начина, по който се регулира, въвежда и контролира изпълнението на изискванията на конвенцията MARPOL 73/78, Директива 2000/59/ЕО и други по отношение на пристанищните приемни съоръжения и екологосъобразното третиране на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност.

Международният стандарт ISO 16304:2013 осигурява метод за управление на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от корабни товари от генерирането им на борда на кораба, до тяхното третиране на брега. Този стандарт обхваща също принципите и въпросите, които трябва да се отчитат при разработване на Планове за приемане и обработване на отпадъци в пристанищата и тяхното прилагане. Процедурите за експлоатация на ППС и разработването на ППОО са тясно свързани, поради което са интегрирани в ISO 16304:2013. Стандарта е предназначен за използване от пристанищата както за подобряване на съществуващите системи, така и за изграждане на нови пристанищни приемни съоръжения.

Обхватът на този стандарт включва:

- разработване на стратегия за управление на отпадъците в пристанищата (елементи на

- стратегията, административни и правни въпроси, приложими технологии, съществуващи инфраструктура и спомагателни услуги);
- проектиране и експлоатация на ППС (с отчитане на: пристанищните характеристики, типовете ППС, характеристиките на видовете отпадъци, необходимите капацитети, възможностите на ППС и достъпа до тях, възможностите за разделно събиране, рециклиране и предаване на отпадъците);
 - разработване, прилагане и съответствие с ПООО (ключови елементи при разработване на планове, правни и регулаторни съображения, структура и администриране на пристанището, отговорни страни, отговорности за управление на отпадъците, одитиране на съответствието и др.);
 - управление и отговорности за ППС (отговорни страни, отговорности за управление на отпадъците, финансиране на системата за възстановяване на разходите, комуникации, консултации и информация за ППС), и др.

Международния стандарт ISO 16304:2013 е предназначен да допълни Системата за управление по отношение на околната среда, изградена в много от пристанищата, съгласно международния стандарт ISO 14001, разширявайки прилагането на принципите на ISO 14001 при управлението на отпадъците в пристанището. Той предлага специфична методология, която всяко пристанище може да приложи при планиране, изграждане и експлоатация на ППС и която може да помогне за сертифицирането по ISO 14001. В този смисъл, неговото отчитане при разработването на процедурите за приемане, събиране, складиране, обработване и унищожаване, включени в ППОО, може да се разглежда като изпълнение на изискването на параграф 4 от Приложение I към Директива 2000/59/ЕО.

2.2.8.2. ISO 21070:2011 Управление и третиране на корабните твърди отпадъци

Международният стандарт ISO 21070:2011 *Кораби и морска технология - Опазване на морската околна среда – Управление и третиране на корабните твърди отпадъци* (*Ships and marine technology – Marine environment protection – Management and handling of shipboard garbage*) е разработен и публикуван от ISO, за да хармонизира на международно ниво добрите практики за управление на отпадъците на борда на кораба.

В увода към стандарта се цитират дискусии на международно ниво (ИМО и др.), на база на които се прави заключение, че сегашните механизми за управление на събирането и предаването на отпадъците на брега често са неуспешни, тъй като няма общи правила или международни стандарти за корабите и международните пристанища за разделно събиране на борда, предаване и третиране на отпадъците в ППС. Този стандарт отговаря на въпросната липса, като дава международна добра практика за минимизиране, управление и разделно събиране на корабните твърди отпадъци, така че да бъдат успешно управлявани на борда, предадени и третирани от ППС. За да се постигне това по най-ефективен начин, в стандарта ISO 21070:2011 е заложена концепцията за минимизиране на отпадъците, чрез инкорпориране на следния основен принцип:

„Предотвратяване преди намаляване преди рециклиране преди депониране“

Обхватът на стандарта е ограничен до Анекс V на конвенцията MARPOL 73/78 - твърди отпадъци от кораби (включително остатъци от корабни товари), като се предвижда възможност за разширение в бъдеще – по отношение на другите Анекси на конвенцията.

Стандартът ISO 21070:2011 се фокусира върху:

- минимизиране на отпадъците преди отплаване;
- минимизиране на отпадъците при източника, на борда на кораба;
- събиране на отпадъците при източника;
- разделно събиране на отпадъците в определени категории, които са международно известни и отговарят на множеството системи за категоризация по света;
- минимизиране на отпадъците след тяхното разделяне;
- съхранение на борда на кораба;
- въпроси на здравето и безопасността, свързани с обработката, съхранението и предаването на отпадъците на брега.

Този стандарт не трябва да се разглежда сам за себе си, а следва да се прилага съвместно с паралелния ISO 16304:2013, за осигуряване на приемането и третирането на отпадъците в пристанищата.

3. АНАЛИЗ НА МЕХАНИЗМА И ЕФЕКТИВНОСТТА НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ

3.1. ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПЪРВОНАЧАЛНО ПРОУЧВАНЕ

Съществен елемент при оценката до колко пристанищните приемни съоръжения (ППС) са подходящи е събирането на информация. Събирането на съответните данни следва да разкрие съществуващите слабости, отнасящи се до пристанищните и корабните практики и да даде възможност за въвеждане на подобрения.

За целта бяха разработени различни въпросници за оценка на съществуващите практики в морските пристанища на Черно море и в речните пристанища, разположени по река Дунав, тъй като има разлика между регулаторната рамка за корабоплаването и пристанищата по р. Дунав, и тази за морските кораби и пристанища. С цел да се гарантира, че всички важни въпроси ще бъдат взети под внимание, въпросникът бе разработен на база на препоръките в МЕРС.83(44) на ИМО „Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения“, с актуализирани към момента на проучването видове и категории отпадъци, съгласно влезналия в сила от 01.03.2018г. Анекс V.

За оптимизиране на изискваната информация от различните заинтересовани страни, въпросниците бяха разработени в по два варианта (отделно - за река и море), фокусирани към различните целеви групи, както следва:

I-ви вариант

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Въпросници, изпратени до терминални, пристанищни и оператори на пристанищни приемни съоръжения в пристанище Варна и пристанище Бургас, бяха фокусирани върху следните данни :

- Пристанищни дейности и трафик:
 - брой посещения през 2018 и прогноза за трафика през следващите 5 години;
 - предходно и следващо пристанище;
 - обработените товари през 2018 и прогноза за следващите 5 години;
 - информация за бруто тонажа на посетилите пристанището кораби;
 - информация за пристанищните дейности;
- Отпадъци приемани от пристанището:
 - посочване на видовете отпадъци приети в пристанището;
 - наличност на пристанищни приемни съоръжения в пристанището, за различни видове отпадъци;
 - методи за приемане на различни видове отпадъци, включително информация за наличния приемен капацитет;
 - разположението на съоръженията за третиране на отпадъците;
 - разположението на съоръженията за третиране на промишлени или битови отпадъци от брегови източници;
 - съоръжения в пристанищата, за предварително третиране на отпадъците;
- Количество отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, за което е съобщено преди влизане в пристанището и количеството, което действително е предадено в последните 5 години;
- Процедури за уведомяване за отпадъците;
- Система за таксуване сдаването на отпадъци в пристанище:
 - принцип на системата за таксуване сдаването на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност, включително кой е отговорен за нея;
 - метод за изчисляване на таксите;
 - метод за плащане на таксата за отпадъци в случай на директна/индиректна такса;
 - какво се включва в приложената индиректна такса за отпадъци;
 - възможни ограничения в количествата, допълнително заплащане и намаление за „зелени кораби“;
- Условия за освобождаване от сдаване на отпадъци за често посещаващи кораби;
- Наблюдение, прилагане и инспекция.

II-ри вариант

Въпросниците, изпратени до целева група, включваща корабните агенти, опериращи на територията на пристанище Варна и Бургас, включват следните данни:

- Обем на дейността:
 - брой посещения през 2018 и прогноза за трафика през следващите 5 години;
- Вид и количества на отпадъците, които оперираните (агентираните) кораби имат нужда да предават в средни и максимални количества;
- Методи за приемане на различните видове отпадъци, който би бил най-удобен за кораба;
- Система за таксуване сдаването на отпадъци в пристанищата, в която да бъде посочен предпочитания за корабния оператор принцип;
 - Начин на уведомяване за количествата корабни отпадъци, които трябва да се сдадат от капитана на кораба/корабния оператор/корабния агент, използвана ли е електронна информационна система;

Тези въпросници бяха изпратени на 11.12.2018 г., с молба попълнените такива да бъдат изпратени обратно до 20.12.2018 г. Въпреки това, реакцията беше слаба, със само 9 получени обратно, частично попълнени въпросници, което предостави недостатъчна информация и данни. Въпросниците бяха получени от: Клон ТП „Пристанище Бургас“, „Пристанище Бургас“ ЕАД, „Поддържане чистотата на морските води“ АД, „Океан Шипинг“ ООД, „Водмар“ ЕАД за пристанищен терминал „Несебър“, „Лукойл Нефтохим Бургас“ ЕАД, ПТД „Трансфикс“ ООД Бургас, „Мирамар“ ЕООД и „Династи“ ЕООД.

От тези въпросници може да се извлече частична информация относно следните въпроси:

- брой корабни посещения на терминалите, оперирани от „Пристанище Бургас“ ЕАД;
- предишни и следващи пристанища;
- обработените товари през 2018г. от „Пристанище Бургас“ ЕАД
- информация за бруто тонажа на корабите, посетили „Пристанище Бургас“ ЕАД;
- видове пристанищни дейности;
- метод за приемане на отпадъците и наличен приемен капацитет, предоставен от оператора, извършващ дейности по приемане на отпадъци;
- видове отпадъци приемани от пристанището;
- наличие на съоръжения за предварително третиране;
- съоръжения за третиране на отпадъци от брегови източници;
- процедура за уведомяване за отпадъците и система за таксуване сдаването на отпадъци.

Нямаше ясни отговори на въпросите засягащи:

- броя корабни посещения за цялото пристанище за обществен транспорт Бургас;
- прогнози или индикации, свързани с трафика през следващите години;
- брой налични в пристанището съоръжения и тяхната собственост;

- процедури относно разрешения за освобождаване от сдаване на отпадъци за често посещаващи кораби;
- процедури относно наблюдение, прилагане и инспекция.

На проведените срещи по места с представителите на териториалните поделения на ДП „Пристанищна инфраструктура” в периода 16 -23 януари 2019 г. (среща на 16.01.2019 г. за пристанище за обществен транспорт Бургас), бяха обсъдени следните въпроси, за които не бе получена достатъчна информация от въпросниците:

- Брой на корабите декларирали и предали отпадъци през 2018г. (по отношение на всеки от Анекси I, II, IV и V на MARPOL 73/78);
- Товарооборот и прогнозни количества;
- Аварийен план за борба с разливите, налични съоръжения за нефтени разливи, регистрирани инциденти през последните 5 (пет) години.

След проведената среща в Бургас на 25.03.2019г., ни бяха предоставени следните данни:

Общ брой корабни посещения на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, (информацията се отнася за терминалите Изток 1, Изток 2, Запад, Росенец и Несебър) през 2018г. – 1247. Очакваната прогноза е да се запази броя корабни посещения за следващите 5 години, като може да се очаква слабо увеличение в порядъка на 5%. От корабите посетили пристанище Бургас през 2018 г., отпадъци от видовете по Анекс I на MARPOL са предали 340 кораба, генерирайки общо количество от 1912,4 м³ (средно по 5,6 м³ на посещение). Броят на корабите, предали отпадъци от Анекс IV на MARPOL са били 45, което е довело до общо количество от 359.89 м³ (средно по 8 м³ на посещение) и корабите предали отпадъци от видовете по Анекс V на MARPOL са били 775, което е довело до общо количество предадени твърди отпадъци от 775 м³ (средно по 1,14 м³ на посещение). При направен сравнителен преглед с докладите, изготвени през 2013г. се идентифицира слабо увеличение на общия брой корабни посещения в пристанище Бургас (1015 корабни посещения- през 2013г.). Средното количество предадени отпадъци по Анекс I на MARPOL се е запазило, при положение, че броя на корабите, които действително са предали през 2013г от 239 се е повишил на 340 през 2018 г. По отношение на Анекс V на MARPOL общото количество предадени отпадъци се е увеличило, макар че броя на корабите, които са предали отпадъци през 2018г. е с 71 по-малко от този през 2013 г. Средното количество на предадените отпадъци се е запазило през двата изследвани периода (средно по 1 м³ на посещение).

Според попълнените въпросници от операторите на ППС, с които ДП “Пристанищна инфраструктура“ има сключени договори за приемане на отпадъци от пристанище за обществен транспорт Бургас, наличните мобилни приемни съоръжения са 17 с общ приемен капацитет от 726 м³ за Анекс I и Анекс IV на MARPOL 73/78 (ПЧМВ), и 8 мобилни приемни съоръжения с капацитет - 125 м³ за Анекс V на MARPOL 73/78. Също така има няколко стационарни приемни съоръжения, с общ приемен капацитет от 3800 м³ за Анекс I на MARPOL 73/78 и 200 м³ за Анекс V на MARPOL 73/78.

От информацията, получена от ТП Бургас относно докладваните и действително предадени отпадъци за периода 2015-2018г., може да се направи следния анализ. По отношение на Анекс I : през 2015г. са предадени с 129 м³ повече от заявените, през 2016 и 2017 г. са предадени с 735 м³ повече, а през 2018г. с 988 м³. По отношение на Анекс IV през разглеждания период декларираните отпадъци липсват като данни, а действително предадените през 2015г. са 60 м³, през 2016 г. – 0 м³, през 2017г. – 71,4 м³ и през 2018г. – 305 м³. По отношение на Анекс V – през 2015г. декларираните количества са по-малко от реално предадените с 315 м³, през 2016г. – с 269 м³, 2017г. – 175 м³, а през 2018г. с 417 м³ по-малко от реално предадените.

В страницата на ИАМА е публикуван отчет за дейността на агенцията за 2018г., в който е цитирано, че: *“инспекторите успешно са осъществявали ефективен контрол на корабите за съответствие с българските, европейските и международните изисквания за предотвратяване замърсяването на морската среда и въздуха. По линия на държавния екологичен контрол на корабоплаването са проверени 953 кораба от общо 3 520 кораба от подлежащите на проверка по Наредба № 15 за предаване и приемане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари. През отчетната година в дирекциите във Варна и Бургас са регистрирани общо 3 349 уведомления за отпадъци и 833 уведомления за бункеровъчни операции на кораби.”*

От получените обобщени данни за 2018г. общия брой кораби, посетили пристанища Варна и Бургас е 3 447. Общият брой кораби, предали отпадъци са 3 337. Статистически информацията е близка до публикуваната в отчета за дейността на ИАМА, но не е съвсем точна. С оптимизирането на СУО, което е предвидено в Дейност 3 на настоящия проект, данните по отношение на количествата и потоците предавани отпадъци, ще бъдат актуални и лесно достъпни до всички заинтересовани страни, като администрации и контролиращи органи.

3.2. АНАЛИЗ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ДЕЙСТВАЩИЯ ПЛАН ЗА ПРИЕМАНЕ И ОБРАБОТВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (ППОО) НА ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС

Актуалният План за приемане и обработване на отпадъци е разработен от ДППИ и одобрен от ИАМА на 08.03.2019 г.

Планът за приемане и обработване на отпадъците съдържа информацията, която се изисква от Анекс I на Директива 2000/59/ЕО, както следва:

- Описание на географското положение и големината на пристанището, броя и вида на корабите, които обикновено го посещават.
- Оценка на необходимостта от Пристанищни приемни съоръжение (ППС), съобразно нуждите на корабите, които обикновено посещават пристанището.
- Описание на вида и капацитета на ППС.
- Процедури за деклариране на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност (ОКДТ) на борда на кораба.
- Подробно описание на процедурите по приемане и предаване на ОКДТ.
- Описание на системата от такси за приемане и обработване на ОКДТ.

- Процедури за уведомяване на установени несъответствия на ППС.
- Процедури за сътрудничество (взаимодействие) с ползвателите на пристанището, операторите и други заинтересовани страни.
- Вид и количество на предадените и обработени ОКДТ.
- Информация за действащото законодателство и изискванията за предаване на ОКДТ.
- Информация за лицата, отговорни за прилагането на ППОО.
- Описание на съоръженията и методите за предварително обработване на отпадъци от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари.
- Описание на методите за документиране на действителното натоварване на ППС.
- Процедури за събиране, обработка и съхранение на данни за събраните и обработени количества ОКДТ.
- Информация за окончателното обезвреждане на ОКДТ.
- ПРИЛОЖЕНИЕ №1 Форма за предварително уведомяване за предаване на ОКДТ в ППС
- ПРИЛОЖЕНИЕ №2 Декларация, относно вида и обема на предадените ОКДТ
- ПРИЛОЖЕНИЕ №3 Заявка за услуги
- ПРИЛОЖЕНИЕ №4 Разписка за приети корабни отпадъци
- ПРИЛОЖЕНИЕ №5 Форма за уведомяване за несъответствия на пристанищни приемни съоръжения
- ПРИЛОЖЕНИЕ №6 Форма на отчет за предадени ОКДТ към РИОСВ
- ПРИЛОЖЕНИЕ №7 Информация, която се предоставя на всички ползватели на пристанището.

На база на извършения анализ, могат да бъдат направени следните коментари по отношение на действащия ППОО:

1. В дефиницията за "Отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност" са включени всички видове отпадъци, съгласно MARPOL 73/78 (Анекси I, II, IV, V и VI).
2. В т. 2 е направена положителна оценка на съществуващите ППС за отпадъци. Относно Анекс V обаче, не са предвидени новите категории отпадъци (Cargo residues – non HME, Cargo residues HME, E-waste). Горепосочените нови категории отпадъци произтичат от промени в MARPOL 73/78 Анекс V, които са в сила от 01.03.2018 г. Доколкото международните инструменти, по които България е страна имат предимство пред националното законодателство, тези категории отпадъци трябва да се включат както в ППОО, така и във всички формуляри / електронни системи за докладване от корабите, независимо дали директивата на ЕС е актуализирана или съответните наредби на МТИТС са актуализирани.

3. В т.3.2. не е посочен капацитета поотделно на приемните съоръжения, с които разполага оператора „Океан шипинг“ ООД. Във въпросника, попълнен от оператора е дадена обобщена информация – 22 м³ чрез камиони и 95 м³ други. Общо:117 м³.

4. Процедури по уведомяване (точка 4 от ППОО):

В точка 4 (Процедури за деклариране на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност на борда на кораба) на ППОО е направена препратка към Приложение 1 от същия, което представлява формата на уведомлението преди пристигане, съгласно Анекс II от Директива 2000/59/ЕО. Директивата е транспонирана в националното законодателство като приложение към Приложение 6 от *Наредбата за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарно-медицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на паспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване*. Според точка 4.5 и 4.7. от ППОО, отплаване без да бъдат предадени отпадъците-резултат от корабоплавателна дейност е позволено, когато корабът разполага с достатъчен капацитет за съхранение на борда на съществуващите отпадъци, както и на тези, които ще бъдат генерирани до следващото пристанище или когато корабът плава по установена корабна линия и има сключен договор за предаване на отпадъците-резултат от корабоплавателна дейност, в някое от пристанищата по линията. Формулярът в Приложението е неактуален, поради влизането в сила на *APPENDIX 2 Standard format of the advance notification form for waste delivery to port reception facilities* (MEPC.1/Circ.834/Rev.1 Annex, page 15 на IMO). Независимо от това, че новите промени в Анекс V не са транспонирани в националното законодателство, те трябва да се актуализират в ППОО, тъй като са в сила за Република България. Приложенията ще бъдат приложени в проектите за актуализация на ППОО на английски език, до тяхното въвеждане в българското законодателство.

5. Описание на системата от такси (точка 6 от ППОО):

Предоставена е таблицата, която съответства на чл.8 от *Тарифа за пристанищните такси събирани Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“*. Не става ясно каква единица се използва при измерването на обема отпадъци, на които да отговарят посочените такси под колони А, А1 и А2 (респективно отпадъците под Анекс I, Анекс IV и Анекс V от MARPOL 73/78), например - м³, тонове, торби и др. По този начин, не става ясно какво количество отпадък е покрит от максимално допустимата сума на индиректната такса в колони Б, Б1 и Б2. Представената индиректна система за плащане за услуги покрива само отпадъците под Анекси I, IV и V, и определя отпадъците под Анекси II и VI като подлежащи на директно плащане на оператора на ППС. Не съществува информация за базата, на която се изчисляват таксите. Съгласно чл.8.3 от Директива 2000/59/ЕО („*За да се гарантира, че таксите са справедливи, прозрачни и недискриминационни и че отразяват разходите по съоръженията и предлаганите и, съответно използваните услуги, ползвателите на пристанището следва да бъдат информирани за размера на таксите и за базата на изчисляването им*“) и Анекс I към нея („*плановите трябва да обхващат следните елементи: описание на системата за определяне на такси*“) и „*информацията, която трябва да бъде предоставена на разположение на всички ползватели на пристанището: описание на системата за определяне на таксите*“), тази информация трябва да бъде предоставена на разположение. Съгласно Член 4, т.4 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата, влизащ в сила от 24.03.2019г., таксите за „събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ попадат в обхвата му.

6. В т.6.3. не са добавени новите категории от Анекс V, влезнал в сила на 01.03.2018г. Според 6.1.2 за всеки кораб трябва да се заплати такса „за всеки започнат месец” - не е ясно какво точно се има предвид под това.
7. В т. 6.5. са изброени отпадъците по Анекс II, остатъците от товари и отпадъците по Анекс VI, които не попадат в индиректната система на заплащане. Посочено е, че тези отпадъци се заплащат директно към операторите, посочени в регистъра на пританищните оператори на ИА“Морска администрация“. Допусната е грешка по отношение на удостоверението, което трябва да притежават операторите на ППС.
8. Според 6.6. трябва да се заплатят допълнителни такси в случаите, когато корабите предадат повече отпадъци от позволеното според индиректната схема. Въпреки това, не е дадена конкретна тарифа за това. В т.6.6. „Цени на пристанищния оператор“: за оператора „Океан шипинг“ ООД се съобщава, че ценовата листа се изпраща по имейл.
9. Посочената директна такса, в случаите, когато корабът трябва да предаде баластни води: може да е печатна грешка (най-вероятно се има в предвид „мръсни баластни води”) или става въпрос за баластни води, които не отговарят на Стандарт D-2 от BWMS.
10. Процедури за докладване на несъответствие на ППС (точка 7 от ППОО): за процедурата по докладване не е уточнено къде точно се докладва в „Националния център за електронен документооборот на морския транспорт“.
11. Приложение 4 от ППОО (Бележка за приемане на корабни отпадъци) не е съгласно APPENDIX 3 Standard format for the waste deliver receipt (MEPC.1/Circ.834/Rev.1 Annex, page 17.
12. Информация, която се предоставя на всички ползватели на пристанището (Приложение №7) - Изискваната информация по Наредба 9, която е отразена в плана като Приложение №7, не е обобщаваща и лесно достъпна до ползвателите. Приложената карта, която се изисква според Анекс I от Директива 2000/59/ЕО („местоположение на пристанищните приемни съоръжения, съответстващи на всяко кейово място, с диаграма/карта”), не е достатъчно ясна и конкретна.
13. Отпадъците по Анекс VI на MARPOL 73/78 (озоно-разрушаващи вещества и остатъците от почистването на изходящите газове), както и утайки от танкове за баластни води не са включени в плана за приемане и обработване на отпадъци. Директива 2000/59/ЕО не се отнася за тези видове отпадъци, но с оглед на очакваното влизане в сила на новата директива (Предложение COM (2018) 33 final от 16.1.2018 на Комисията – виж 2.1.2.б) по-горе), както и изискванията на конвенцията MARPOL 73/78, е полезно да се предвидят бъдещите тенденции и също така да се оцени нуждата от ППС за тези видове отпадъци.

3.3. ИНФОРМАЦИЯ ОТ СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ, РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ

3.3.1. Информация за ППС на пристанище Бургас в базата данни GISIS на IMO

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Наличната в базата данни на GISIS информация за ППС на пристанище Бургас (към дата 22.02.2019 г.), се отнася до събирането на следните категории отпадъци:

А. За оператор на ППС, фирма „Поддържане чистотата на морските води“ АД, със седалище в гр.Варна:

- нефтосъдържащи смеси от машинно отделение (Анекс I)
- нефтосъдържащи отпадъци (слъдж) (Анекс I)
- нефтосъдържащи смеси от товара (слоп) (Анекс I)
- замърсени баластни води (Анекс I)
- накипи и остатъци от почистването на танковете (Анекс I)
- нефтени смеси съдържащи химикали (Анекс I)
- вещества от категория X (Анекс II)
- вещества от категория Y (Анекс II)
- вещества от категория Z (Анекс II)
- отпадни води (Анекс IV)
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (A) пластмаси
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (B) хранителни отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (C) битови отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (D) мазнини за готвене
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (E) пепел от инсинератори
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (F) експлоатационни отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (H) риболовни принадлежности
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (I) електронни отпадъци (e-waste)
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (J) остатъци от корабни товари, не опасни за морската среда (non-HME)
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (K) остатъци от корабни товари, опасни за морската среда (HME)
- остатъци от почистване на изходящите газове (Анекс VI)

Б. За оператор на ППС, фирма „ЕКППМАР“ ООД, със седалище в гр.Сливен:

ЗАБ: За посочените категории, в графата „Система за плащане“ е написано „Директно плащане, цени по договаряне“, въпреки че в пристанищата за обществен транспорт с

национално значение е в сила индиректна система, съгласно чл.8 на Тарифа за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“, приета с ПМС №97 от 03.05.2007 г., обн. ДВ бр.38 от 11.05.2007 г.

- всички отпадъци по MARPOL Анекс V, включително лекарства с изтекъл срок
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (A) пластмаси
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (B) хранителни отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (C) битови отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (D) мазнини за готвене
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (E) пепел от инсинератори
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (F) експлоатационни отпадъци
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (H) риболовни принадлежности
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (I) електронни отпадъци (e-waste)
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (J) остатъци от корабни товари, не опасни за морската среда (non-HME)
- твърди корабни отпадъци (Анекс V), под-категория (K) остатъци от корабни товари, опасни за морската среда (HME)

В. Липсват обявени ППС за отпадъци от категориите:

- Озоно-разрушаващи вещества и оборудване, съдържащо такива вещества (Анекс VI)
- Баластни води (не отговарящи на Стандарт D-2) - BWI Convention
- Утайки - BWI Convention

Описаната към 22.01.2019г информация в базата данни GISIS, не съответства на тази, която съществува в регистъра на операторите, поддържан от ИАМА. По време на предпроектното проучване, данните от GISIS, цитирани по-горе бяха допълнени с информация за други действащи оператори предлагащи морско-техическа услуга по приемане на отпадъци за района на пристанище Бургас.

По отношение на данните за системата от такси, информацията в GISIS е частична и неточна, тъй като не отговаря на въведената индиректна система за пристанищата за обществен транспорт с национално значение, която корабите, заплащат при посещения си. В полето „Допълнителна информация“ („Additional information“) е упоменато, че по тарифата се покриват отпадъци от Анекси I и V, а по Анекс IV се заплащат директно, макар че тарифата покрива отпадъците от Анекс IV. Необходимо е да бъде уточнено, че таксата покрива отпадъците, обхванати от Анекси I, IV и V. Важно е да се отбележи, че са включени оператори, които прилагат директно плащане, а при други, че тарифата покрива отпадъците. Това води до неясна и некоректна информация за описанието на системата от такси, която корабите трябва да заплатят при посещение на пристанище Бургас. Препоръчително е да се

посочи линк/адрес към сайта на ДППИ, където е поместена необходимата информация за ползвателите на пристанищата. Тази информация трябва да се поддържа актуална и на английски език, за да е достъпна до заинтересованите страни.

3.3.2. Информационни системи за целите на мониторинг, администриране и документирание на процесите по управление на отпадъците в пристанищата

Основни системи, които имат функции, свързани с отделни етапи на процеса на управление на отпадъците, са **Single Window системите: Maritime Single Window (MSW) за море и Single Window на БУАРИС за река Дунав.**

Единствената специализирана система е **Системата за управление на отпадъци (СУО).** Системата осигурява:

- База данни за отпадъците от корабоплавателна дейност в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение, която спомага за проследимостта на процесите по управление на отпадъците в пристанищата и гарантира устойчивост при опазването на околната среда;
- Възможност за акумулиране, обработка и съхранение на данни относно отпадъците, пристанищните приемни съоръжения, съоръженията за третиране на отпадъците и организациите, извършващи тези дейности, за нуждите на изготвянето на статистическа информация, както и за планиране и подобряване на съответствието на Р. България с изискванията на Директива 2000/59/ЕО и конвенцията MARPOL 73/78.

Системата не предоставя достатъчно детайлна информация за всички дейности, свързани с управление на отпадъците, тъй като в разписката, която се генерира от системата липсват няколко категории от Анекс V (Е – Пепел от инсинератор, Н – Риболовни принадлежности, I – Електрическо и електронно оборудване, J – Остатъци от насипни товари – не опасни за морската среда и К – Остатъци от насипни товари – опасни за околната среда). Липсват и данни за предадените отпадъци от специализирани и развлекателни кораби, които също имат задължение да предават отпадъци. Към момента, поради нефункционалното използване (липса на докладване), наличната информация не е достатъчна за изготвянето на статистически справки, за проследимост и контрол от компетентните органи, отговорни за целия процес по управление на отпадъците в пристанищата.

Другите налични информационни системи:

Национален център за електронен документооборот на морския транспорт (Maritime Single Window - MSW) - Системата събира информация за даване на сведения, изисквани преди пристигането или заминаването на кораба. В системата се докладва веднъж и информацията е на разположение на всички заинтересовани институции и морския бизнес. Определена част от тази информация се предоставя на други държави-членки на ЕС чрез SafeSeaNet /SSN/.

В системата не са добавени новите кодове на отпадъци, съгласно измененията на Анекс V, влезнал в сила на 01.03.2018 г.

От разгледаните в т. 3.2. коментари по отношение на настоящите планове за приемане и обработване на отпадъци, не става ясно къде точно се докладват несъответствията на ППС в електронната система.

Данните за докладваните количества отпадъци в Националния център за електронен документооборот е необходимо да постъпват автоматично и в Системата за управление на отпадъци в еднакъв формат, за да отговарят и на изискванията на новите форми по ИМО: МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 Annex, page 15 и МЕРС.1/Circ.834/Rev.1 Annex, page 17. По този начин:

- ще се изпълни изискването на предстоящите промени на Европейската директива за предоставяне на услугата на „гигиене едно“;
- ще се съкрати процеса на предварително уведомяване, вместо в две системи, ще бъде сведено до подаване на информация само в една система;
- ще се избегне допълнителното прилагане на разписките за приетите отпадъци, тъй като те ще постъпват като данни в момента на обслужване на кораба;
- информацията за количествата декларирани и реално предадени отпадъци ще е достъпна за ДП“ПИ“ и ИА“МА“.

3.3.3. Проведена среща в Бургас на 16.01.2019 г. с представители на ТП Бургас на ДППИ – констатации и заключения

- Разликата в данните на декларираните и реално предадените отпадъци се дължи на проблеми в комуникацията агент-капитан, както и на недостатъчно ефективното използване на наличните информационни системи. Справките се изготвят ръчно от служителите на ДП“ПИ“. Препоръчително е да бъдат предприети действия информационните системи да предоставят справки и структурирани данни, както и да се генерират част от необходимите документи. Системата Single window е необходимо да бъде актуализирана, така че информацията, която влиза в нея, да не е във формат *.pdf.
- Беше обърнато внимание, че на терминалите, които са част от пристанище с национално значение оперират само двама оператори, извършващи морско-техническа услуга „приемане на отпадъци“. В другите пристанища с регионално значение за приемането на отпадъци са отговорни други оператори на ППС. Количествата и видовете отпадъци, които са приемат на тези пристанища не са известни. Капацитетите и видовете ППС, с които разполагат операторите не са налични като информация към момента на проучването, което ще се отрази неблагоприятно върху анализа.
- ТП Бургас на ДППИ и ИАМА на всяко тримесечие съпоставят информацията за предадените отпадъци за конкретни кораби, които се избират на случаен принцип.
- Беше уточнено, че „Пристанище Бургас“ е 90% отдадено на концесия и монтирането на приемни съоръжения и СПРЕАЗ може да доведе до проблеми с концесионерите относно концесионните договори. Възможно е подобна препоръка да не може да бъде изпълнена, ако концесионерът не е заинтересован.

- Относно съоръженията за превенция и борба с разливи беше уточнено, че „Лукойл“ разполага с такава техника и при нужда я ползва и предоставя за другите терминали.
- Плана за морски аварийно-спасителен отряд или други стратегии за борба с подобни инциденти се изготвя на областно ниво и може да бъде предоставен от областна администрация. Отговорен за действия при разлив е директорът на ИАМА, който издава заповед да се събере екип. Бе посочено, че за последните 5 години няма данни за нефтени разливи в акваторията на пристанище Бургас. При регистриране на разлив, отговорността за отстраняването му е оператора, с който ДППИ е сключен договор за приемане на отпадъци по Анекс I и Анекс IV. Ангажиментът на ДППИ се свежда до заплащането на извършената услуга.
- ТП Бургас на ДППИ посочиха необходимостта от допълнителна плаваща баржа с подходяща вместимост, която да се използва и за събиране на баласт, с което да може да се изпълняват изискванията и на Международната Конвенцията за контрол и управление на корабните баластни води и седименти.

4. АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ, ПРЕПОРЪКИ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ И ДОПЪЛВАНЕ НА ППОО И АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ

4.1. НАЛИЧИЕ И ПРИЛАГАНЕ НА ОБЩА СТРАТЕГИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ.

Независимо, че задължението на Р България за осигуряване на подходящи ППС в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, е делегирано на ДП „Пристанищна инфраструктура“, експлоатацията на ППС се извършва от търговски дружества, за които това представлява бизнес възможност. За пристанища с регионално значение и други пристанища, с по-малки количества трафик или предавани отпадъци от корабите, за да се постигне ефективно управление на отпадъците и експлоатацията на ППС, планирането и осигуряването на ППС, би могло да се извърши на регионално ниво, за повече от едно пристанище.

В проучването направено през 2013 г. по проект: *“Консултантски услуги по управление на отпадъците в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение”* е направено подробно описание на единна стратегия за управление на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност, включващо административните, правни и технологичните елементи, инфраструктурата, както и периодичен мониторинг на действащите планове за управление на отпадъците.

Основните цели на стратегията и планирането са да се осигури на практика, че:

- Корабите, които искат да предадат отпадъци, могат да го направят, без неоправдано забавяне;
- Отпадъците са събрани и разделени в максимална степен;

- Всички отпадъци са обработени по най-екологосъобразния начин; и
- Принципа „замърсителя плаща“ е напълно приложен.

Стратегията за управление на отпадъците се позовава както на нормативните актове, имащи отношение към управлението на отпадъците, така и на изпълнението на ангажимента на Република България, като страна членка на ЕС. Ефективното управление на отпадъците се основава на комбинация от мерки, а не на отделни нормативни или технически начинания.

1. За отпадъците по Анекси I и IV на MARPOL 73/78

Наблюдението при направеното проучване за морските пристанища показва, че се прилага обща стратегия за управление на нефтосъдържащите отпадъци по Анекс I и отпадни води по Анекс IV. Количествата, които се приемат в пристанища Варна и Бургас позволяват да се транспортират в едно третиращо съоръжение. В двете пристанища за обществен транспорт с национално значение – Варна и Бургас, съществуват ППС за отпадъците по Анекси I и IV на MARPOL 73/78. С промените в Тарифата за таксите, събирани от ДППИ, публикувани в ДВ бр.72 от 29.08.2014 г., отпадъците по Анекс IV бяха включени в индиректната система от такси, приложена в морските пристанища. Това наложи да бъде избран регистриран оператор за тяхното приемане и обработване. Съгласно Договори за обществена поръчка от 03.07.2018г. отпадъците по Анекс IV на MARPOL 73/78 се приемат и обработват от оператора на отпадъци „Поддържане чистотата на морските води“ АД в пристанища Варна и Бургас. Операторът „Поддържане чистотата на морските води“ АД е разположено в източната част на Южна промишлена зона на пристанище Варна, но има и клон в пристанище Бургас. Фирмата притежава терминал за базови масла, терминал за генерални товари във Варна, брегова пречиствателна станция за нефтоводни смеси и отпадни води, както и съответни подвижни ППС за приемане на отпадъци – резултат от експлоатацията на корабите.

Експлоатацията на пречиствателната станция е достатъчна да покрива нуждите към момента на проучването. Количествата, предадени през 2018 г. в двете пристанища Варна и Бургас по Анекс I на MARPOL 73/78 са общо 8140,7 m³, а по Анекс IV на MARPOL 73/78 - 597,4 m³. В тази връзка, няма идентифицирана нужда от търсене на интегриран подход за третиране на тези корабни отпадъци в други съществуващи съоръжения, заедно с подобни отпадъци от брегови източници.

2. За отпадъците по Анекси II на MARPOL 73/78

Поради своите физико-химически характеристики и опасния характер на остатъците от нефтени товари (Анекс I на MARPOL 73/78) и остатъците от товари, съдържащи вредни течни вещества (Анекс II на MARPOL 73/78), съществуват възможности за интегриране на ППС за тези отпадъци. Предаването на остатъци от този вид зависи от количествата на обработения трафик и вида на товарите. Тъй като посещенията са от специализирани кораби и количествата обработени товари по Анекс II в пристанищата Варна и Бургас са относително малки, на този етап не се идентифицира определена нужда от специфични ППС за такива видове отпадъци.

В зависимост от вида на товара и неговите характеристики оператор на ППС – „ПЧМВ“ АД може да приема тези отпадъци, но след като предварително е направено изпитване за третирането на същия. Доколкото операторите на специализираните пристанищни терминали / промишлените предприятия – получатели на товара имат опит в обработката и третирането на товара, те също могат да бъдат въввлечени в приемането и третирането на остатъците от същия. Могат да се използват инсталации за третиране на тези видове отпадъци от брегови промишлени източници. (виж още т.4.5 по-долу)

Прогнозните данни за увеличение на корабните посещения до 2022 г. е минимално (5%), което би довело и до неоголямо увеличение на количествата на този вид отпадъци и остатъци от товари, не се очакват проблеми с приемането и обработката на отпадъците по Анекси I и II на MARPOL 73/78 в пристанища Варна и Бургас.

3. За отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78:

Управлението на твърдите отпадъци включва, освен осигуряването на контейнери, периодично извозване (за корабите – приемане от кораба) и транспортиране до съоръжения за третиране или окончателно депониране. Разделното събиране на отделни видове отпадъци подобрява рециклирането и така намалявайки количествата за окончателно депониране, намалява цената на услугата. От гледна точка на околната среда, интегрирания подход за третиране на твърдите отпадъци има значителни преимущества, защото както корабните отпадъци, така и тези от брегови източници съдържат материали, които могат да се ползват като ресурс за други промишлени дейности.

Общото количество твърди отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78, предадени в пристанища Варна и Бургас през 2018 г. е 2081,4 m³ (не е налична информация за специфични под-категории – хранителни отпадъци, хартия, пластмаса, както и нововъведените категории като E-waste, остатъци от насипни товари – не опасни за морската среда Cargo residues non-HME (J), Остатъци от насипни товари – опасни за морската среда / Cargo residues HME (K) и др.). Оператор на ППС за този вид отпадъци в пристанище Бургас е „Окен Шипинг“ ООД, а в пристанище Варна - „Поддържане чистотата на морските води“ АД. И двата оператора използват мобилни съоръжения за приемане (сухопътни или плаващи) и използват площадки за предварително съхранение, където се отделя рециклируемия отпадък от този, който не подлежи на рециклиране.

Поради влезналите в сила по-строгите изисквания на Анекс V на MARPOL 73/78 за Черно море, като особен район, може да се очаква допълнително увеличение на количествата предадени твърди отпадъци от корабите, съответно – допълнителни нужди от капацитет на ППС. Следователно, подходящо е прилагане на интегриран подход при третиране на твърдите отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78 – резултат от корабоплавателна дейност, и тези от брегови източници. „Изискванията за особен район все още не са влезли в сила поради липсата на уведомления от страните по MARPOL, чиито брегове граничат със съответните райони за съществуването на подходящи приемни съоръжения. Макар това да е така, корабоплаването и пристанищната индустрия следва да се стремят да изпълнят изискванията, така както изисква статутът на специална зона за тези райони.“ (параграф 21 от Circ.834/rev.2018.)

Кухненски отпадъци от превозни средства, работещи по международни линии (т.е. идващи от дестинации извън ЕС) се класифицират като карантинни отпадъци категория 1, съгласно Регламент (ЕС) 1069/2009 за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, непредназначени за консумация от човека. Член 12 от Регламента поставя изискванията за третиране на тази категория материал, които най-общо изискват унищожаване чрез изгаряне или изхвърляне на специално оторизирано депо.

Поради по-стриктните карантинни изисквания към тези отпадъци, те трябва да се събират разделно от другите твърди отпадъци и да се подлагат на окончателно обезвреждане (изгаряне или депониране в специално депо), съгласно горните изисквания. Подходяща разходна ефективност при обезвреждане на тези карантинни отпадъци може да се постигне при интегриране на техните количества, за осигуряване на нужния капацитет от брегови инсинераторни съоръжения.

Отчитайки последните изменения в Анекс V от MARPOL 73/78, в сила от 01.03.2018 г., миячните води от товарните помещения, съдържащи вещества които представляват „опасност за морската среда“ (НМЕ) задължително следва да се предадат на ППС. Тъй като значителна част от количествата обработени товари в пристанища Бургас и Варна са сухи насипни товари, нуждите от ППС за приемане на такива миячни води ще нарастват. Към момента на проучването не са отразени количества от този вид отпадъци. От получените въпросници, оператора на ППС „Океан шипинг“ ООД не е посочил съоръжения за този вид отпадъци, докато „ПЧМВ“ АД е заявило, че има възможност да ги приема чрез своите мобилни приемни съоръжения. За да се осигурят ППС е препоръчително да се предприеме интегриран подход, за да се осигурят ППС за тези категории отпадъци и на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас. Изисква се и провеждането на периодични консултации със съответните товародатели/получатели, пристанищни оператори, оператори на ППС, за да се получи реална представа за очакваните количества от миячни води и какви са подходящите възможности за третиране.

4. За отпадъци по Анекс VI на MARPOL 73/78:

Основен източник на отпадъци, съдържащи озоноразрушаващи вещества (ODS) е оборудването и газовете, използвани в климатичните инсталации и пожарогасителните системи на борда на корабите. Тъй като корабните отпадъци, съдържащи озоноразрушаващи вещества са подобни на отпадъците, образувани от подобни брегови източници, ППС за тези отпадъци следва да се интегрират със съществуващи брегови съоръжения за приемането им и тяхното третиране.

Преоборудването на съществуващи кораби със системи за почистване на изходящите газове (EGCS) продължава, което води до очаквана необходимост от такива ППС в морските пристанища. Поради факта, че съхранението, третирането и обезвреждането на остатъците от почистването на изгорелите газове е специфично, а количествата на този отпадък – резултат от корабоплавателна дейност са малки, третирането на този отпадък следва да се интегрира с това на подобни видове отпадъци, образувани от брегови системи за почистване на изходящи газове.

Заклучения:

- От направеното проучване, може да се заключи, че в морските пристанища за обществен транспорт с национално значение се **прилага единна стратегия по отношение на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност.**
- Въпреки формулираното предложение за единна стратегия за управление на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност, направено в рамките на проучването по проект *“Консултантски услуги по управление на отпадъците в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение”* по ОПТ 2007-2014 г., такъв документ не е официално въведен и не е направен публично достояние.
- Развиването на обща стратегия е приложимо и към системата за оборудване на пристанищата за превенция и борба с нефтени разливи. Близкото географското разположение на пристанищата, общия брой корабни посещения (3447) на двете морски пристанища са фактори, които благоприятстват развитието на интегрирана система, чрез която ще се осигури необходимата превенция и ефективен отговор при възникването на аварийна ситуация в акваторията на пристанищата.

4.2. АНАЛИЗ НА НАЛИЧНИТЕ ППС И ВИДОВЕТЕ ПРЕДАДЕНИ ОТПАДЪЦИ.

Въпреки, че реакцията на въпросниците по проучването бе слаба и не донесе много детайлна информация, отговорите показват, че корабите посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, могат да предадат следните видове отпадъци:

- нефтосъдържащи отпадъци от машинно отделение (Анекс I, MARPOL 73/78);
- нефтосъдържащи отпадъци от товара (Анекс I, MARPOL 73/78);
- отпадъчни води (Анекс IV, MARPOL 73/78)
- твърди отпадъци (Анекс V, MARPOL 73/78);
- отпадъци по Анекс VI на MARPOL 73/78:
- остатъци от пречистващи системи за отработените газове.

Няма ППС (регистрирани оператори на ППС) за следните видове отпадъци:

- вредни течни вещества (Анекс II, MARPOL 73/78);
- Отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78:
- Категория Н – риболовни принадлежности
- Категория J – остатъци от насипни товари – не опасни за морската среда
- Категория К – остатъци от насипни товари – опасни за морската среда
- отпадъци по Анекс VI на MARPOL 73/78:
- вещества, разграждащи озона (ODS), и оборудване, съдържащо такива вещества

Липсват за момента и ППС за приемане на седименти от танкове за баластни води и за отпадъци от противообрастващи бои.

Тъй като Р България е ратифицирала всички анекси на MARPOL 73/78, по принцип следва да има ППС за всички видове отпадъци. От друга страна, съгласно чл. 4 на Директива 2000/59/ЕО, страните-членки трябва да осигурят наличието на ППС, подходящи да посрещнат нуждите на *„корабите, които нормално посещават пристанището“* и тези ППС трябва да могат да приемат *„видовете и количествата отпадъци – резултат от експлоатацията на кораба и отпадъци от товари от корабите, нормално ползващи пристанището, отчитайки експлоатационните нужди на ползвателите“*. В този смисъл, ако корабите, посещаващи пристанището не предават други отпадъци, освен от видовете по Анекси I или V на MARPOL 73/78, необходимостта да има ППС за другите видове отпадъци, рискувайки те да не бъдат използвани, се обезмисля. През разглеждания период на проучването при проведените срещи по места, както и данните от попълнените въпросници, не идентифицират нужда от предоставяне на такива ППС, тъй като няма данни за докладвани количества от горе изброените отпадъци. Сключването на договори с фирми, които имат издадени разрешителни за третиране на тези отпадъците е добра възможност чрез, която може да се осигури приемането им. По този начин ще се намали разхода за инвестиция за осигуряване на подходящи съоръжения, които няма да бъдат ефективно използвани, както и разходите за тяхната поддръжка и амортизация.

В регистъра на пристанищните оператори за пристанище Бургас, поддържан от ИАМА, са вписани следните фирми:

„СПЕКТА АУТО“ ООД - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 и ал. 3, т. 2 от ЗМПВВПРБ - морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност“, с район на предоставяне на услугата - пристанище за обществен транспорт с регионално значение "Поморие";

„ЕКИПМАР“ ЕООД - пристанищни услуги по чл.116, ал.3, т.1 във връзка с ал.2, т.1 от ЗМПВВПРБ – морско-техническа пристанищна услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“ по отношение на отпадъци по Анекс V към MARPOL 73/78, с район на предоставяне на услугата - пристанищата, намиращи се в района на териториалната компетентност на дирекция „Морска администрация –Бургас“;

„ПАРТНЕРС“ ООД - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 1 във връзка с ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ - морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност“ по отношение на отпадъци по Анекс I към MARPOL 73/78, с район на предоставяне на услугата – пристанищата, намиращи се в района на териториалната компетентност на дирекция „Морска администрация – Бургас“;

„ФИНТРЕЙД ИНЖЕНЕРИНГ“ ЕООД - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“ дейност“ по отношение на отпадъци по Анекс V към MARPOL 73/78, с район на предоставяне на услугата - пристанищата, намиращи се в района на териториалната компетентност на дирекция „Морска администрация – Бургас“;

„ОКЕАН ШИПИНГ“ ООД - пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“ по отношение на отпадъци по Анекс V към MARPOL 73/78, с

район на предоставяне на услугата - пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас - „Бургас-Изток – 1”, „Бургас - Изток – 2”, „Бургас – Запад”, „Несебър” и „Росенец”; Пристанища за обществен транспорт с регионално значение „Порт България Уест”, „Кораборемонтен завод Порт Бургас”, „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л” и „Трансстрой – Бургас”; Яхтено пристанище „Марина Порт Созопол“;

"Поддържане чистотата на морските води" АД - пристанищни услуги по чл. 1176 от ЗМПВВППРБ - приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност, поставяне на бонови заграждения, с район на предоставяне на услугата - пристанища за обществен транспорт с национално значение: „Бургас Изток - 1”, „Бургас Изток - 2”, „Несебър”, „Росенец”. Пристанища за обществен транспорт с регионално значение: „Порт България Уест”, „Бургаски корабостроителници южен кей –Л”, „Кораборемонтен завод Порт – Бургас”, „Трансстрой-Бургас.

На основание сключен договор за с ДППИ, частния оператор „Поддържане чистотата на морските води“ АД, приема отпадъците по Анекс I и Анекс IV от корабите, посещаващи пристанища за обществен транспорт с национално значение Бургас. Регистрираният оператор „ПЧМВ“ АД разполага с възможности за приемане и обработване на част от отпадъците по Анекс II, MARPOL 73/78, но след предварително проучване на вида на опасните вещества и взавизимост от тяхната характеристика може да предостави наличните приемни съоръжения за тази цел. Относно Анекс VI операторът има възможност да приема остатъци от пречистващите системи за отработени газове.

Съгласно информацията от попълнения въпросник и ППОО, съществуват следните подвижни и стационарни приемни съоръжения, които се предоставят на корабите, посещаващи пристанище Бургас:

Подвижни ППС по Анекс I и Анекс IV:

Но.	Описание на ППС	Приемен капацитет (m ³) по Анекс I и Анекс IV на MARPOL
1.	НС-23	16.00 m ³
2.	НС-25	16.00 m ³
3.	НС-26 Вн 4123	16.00 m ³
4.	НС – 28 Вн 4436	16.00 m ³
5.	НС-30 Вн 3936	16.00 m ³
6.	НСОМ “Русалка”	128 m ³
7.	м/т „Тюленово 2”	450.00 m ³

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

10.	Автомобил цистерна „Мерцедес”	7 m ³
11.	Автомобил цистерна „Мерцедес”	9 m ³
12.	Автомобил цистерна „МАН“	22 m ³
13.	Автомобил цистерна “Ивеко“	30 m ³

Стационарни ППС по Анекс I и Анекс IV:

Но.	Описание на ППС	Приемен капацитет (m ³) по Анекс I и Анекс IV на MARPOL
1.	Плаваща цистерна „Antipollution”	266 m ³
2.	Стоманени резервоари на бетонни фундаменти	3800 m ³
3.	Вертикални утаители за битово-отпадни води	388,80 m ³
4.	Затворени метални кесони за отработени масла	18 m ³

„Поддържане чистотата на морските води“ АД е разположено в източната част на Южна индустриална зона на пристанище Варна. Фирмата притежава терминали за базови масла и за генерални товари, както и брегова пречиствателна станция за нефтоводни смеси и отпадни води, както и подвижни ППС за приемане на отпадъци – резултат от експлоатацията на корабите.

Приетите нефтоводни смеси се третира в инсталацията за физико-химично третиране, намираща се на територията на площадка Брегова пречиствателната станция. Приетите нефтоводни смеси подлежат на сепариране, гравитачно отсложаване и температурна обработка за отделяне на нефта от водата. Отделеният отпадъчен нефтопродукт се предава за оползотворяване на фирми, притежаващи необходимия лиценз. Отделената вода се третира по физико-химичен път в пречиствателната станция за отпадни води до достигане на нормативно заложените стандарти за пречистена вода (съдържание на нефтопродукт до 10 ppm).

Оператор на ППС за събиране на твърдите отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78 в пристанище Бургас, с който ДП „ПИ“ има сключен договор, е „Океан Шипинг“ ООД. За извършване на дейността, оператора притежава:

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

Мобилни ППС по Анекс V на MARPOL 73/78 –Тъй като липсват данните поотделно за всяко ППС, информацията беше предоставена от „Океан шипинг“ ООД :

№.	Описание на ППС	Приемен капацитет (m ³) по Анекс V на MARPOL
1.	Товарен автомобил “NISSAN TL“	6 m ³
2.	Товарен автомобил „SCANIA“	12 m ³
3.	Товарен автомобил „MAN“	3 контейнера, от които всеки с вместимост 12 m ³ , 15m ³ и 30 m ³
4.	Товарен автомобил „ Мерцедес“	11 m ³
5.	Автокран бордови „ДАФ“	11 m ³
6.	Микробус бордови „Форд транзит“	5 m ³
5.	Микробус бордови „Форд транзит“	8 m ³
6.	Моторна лодка „ДЕЛФИН СТ“	15 m ³

Стационарни ППС по Анекс V :

№.	Описание на ППС	Приемен капацитет (m ³) по Анекс V на MARPOL
1.	Площадка в Промислена зона Лозово за временно съхранение и третиране на отпадъците до извозване на депо Братово	200 m ³

За останалите оператори от регистъра, предоставящи морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност“, нямаме данни за капацитета и вида на съоръженията, с които я осъществяват. В базата данни на GISIS има посочена информация за видовете отпадъци, които могат да приемат само част от регистрираните от ИАМА оператори. Присъствието на повече оператори от тези, които оперират съгласно сключен договор с ДППИ за предоставяне на тази вид дейност на пристанище Бургас, както и начина на заплащане, посочен в GISIS, води до объркване на ползвателите на услугата. Информацията трябва да бъде предоставена ясно и конкретно,

относно операторите, към които могат да се предават отпадъците, за да може да се спазва принципа на проследимост на отпадъка и предаването му за последващо третиране.

Следната обобщена информация бе получена относно предадените през 2018 г. в пристанище Бургас отпадъци по Анекси I, IV и V на MARPOL:

- 1912,48 m³ по Анекс I на MARPOL 73/78
- 359,89 m³ по Анекс IV на MARPOL 73/78
- 886,59 m³ по Анекс V на MARPOL 73/78

При направен сравнителен анализ на двата периода на проучването (2013 и 2018г.), се установи, че основният критерий - интензитет на корабния трафик, се е запазил. Общият брой кораби, които са предали отпадъци по Анекс I се е покачил с 5%, но средният количествен обем предадени отпадъци е около 6 куб.м. и за двата периода. Спрямо Анекс V, общия брой кораби, които са предали отпадъци е намалял с 16%, но средният количествен обем предадени отпадъци е около 1 куб.м. и за двата периода. За Анекс IV не може да се направи сравнителен анализ, тъй като през 2013 година, тези отпадъци не са били включени в индиректната такса за пристанище Бургас.

Данните от двата анализирани периода са обобщени в таблица:

Пристанище Бургас	2013	2018
Брой корабни посещения	1015	1247
Общ брой предавания по Анекс I на MARPOL 73/78	239 (24%)	340(29%)
Количества предадени отпадъци по Анекс I на MARPOL 73/78	1456,2 m ³	1912,48 m ³
Среден обем	6,1 m ³	5,6 m ³
Общ брой предавания по Анекс IV на MARPOL 73/78	-	45 (4%)
Количества предадени отпадъци по Анекс IV на MARPOL 73/78	-	359,89 m ³
Среден обем	-	8 m ³
Общ брой предавания по Анекс V на MARPOL 73/78	846 (83%)	775 (67%)
Количества предадени отпадъци по Анекс V на MARPOL 73/78	849,82 m ³	886,59 m ³
Среден обем	1 m ³	1,14 m ³

Обемите на предадените отпадъци по Анекс I и Анекс V се запазват и за двата периода. От получената информация по време на изследването не се прогнозира нарастване на броя

корабни посещения до 2020 г., което няма да промени настоящата ситуация в пристанище Бургас.

Изводите, които можем да направим са следните:

За отпадъците по Анекс I на MARPOL 73/78:

С основание може да се заключи, че оператора на ППС ("Поддържане чистотата на морските води" АД) поддържа подходящи ППС за посрещане на настоящите нужди на ползвателите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

Фактът, че се оперира основно с мобилни средства за приемане на отпадъците (позволяващи по-голяма оперативна и финансова гъвкавост), позволява да се очаква, че настоящите ППС може да осигури съответно приемане на бъдещите количества чрез по-ефективно оперативно планиране, избягвайки необходимостта от големи финансови инвестиции (напр. за строителство на нови танкове за съхранение на нефтоводни смеси и др.).

Освен това, приемането на нефтените отпадъци може да имат положителна икономическа стойност, като по тази причина частните оператори ще имат интерес да инвестират в ППС по Анекс I на MARPOL 73/78.

За отпадъците по Анекс II на MARPOL 73/78:

Изискванията към вредни течни вещества (NLS), включително тези за предаване на отпадъци, са посочени в Анекс II на MARPOL 73/78, като същите са разделени на четири под-категории:

- Вещества категория X:

Това са вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето по време на миене на танковете или дебаластиране, се счита че представляват голяма опасност за морските ресурси или човешкото здраве, поради което оправдават забрана за изхвърляне в морето.

- Вещества категория Y:

Това са вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето по време на миене на танковете или дебаластиране, се счита че представляват опасност за морските ресурси или човешкото здраве, или причиняват вреди на местата за отдих или друга законна употреба на морето, поради което оправдават ограничения в качествата и количествата на изхвърляните в морето смеси.

- Вещества категория Z:

Това са вредни течни вещества, които при изхвърляне в морето по време на миене на танковете или дебаластиране, се счита че представляват малка опасност за морските ресурси или човешкото здраве, поради което оправдават по-малко строги ограничения в качествата и количествата на изхвърляните в морето смеси.

- Други вещества:

Вещества, посочени в колоната за категория на замърсяване на глава 18 на Международния кодекс за конструкция и оборудване на кораби, превозващи опасни химикали в течено състояние (IBC Code), които са оценени че не попадат в категории X, Y или Z, защото на този етап не представляват опасност за морските ресурси, човешкото здраве, местата за отдих или друга законна употреба на морето, при изхвърляне в морето по време на миене на танковете или дебаластиране.

Не беше предоставена информация относно количествата вредни течни вещества, действително предадени на терминалите в пристанище Бургас, нито относно тяхната под-категория. Поради това е много трудно да се прецени допълнителна нуждата от ППС за остатъци от товари, съдържащи вредни течни вещества.

Във въпросника, попълнен от „Лукойл Нефтохим Бургас“ в качеството си на терминален оператор на пристанищен терминал „Росенец“ е посочено, че брой посещения на танкери – химикаловози е 78% от общия брой посещения. Не са посочени пристанищни приемни съоръжения на този терминал, макар че терминалният оператор разполага със съоръжения за третиране на отпадъци, като инсинератор, съоръжения за третиране на отпадъчни води и площадки за третиране. Поради факта, че основно тези кораби, посещават пристанищен терминал „Росенец“, както и, факта че превозват един вид (поради което няма нужда от предварително измиване на товарните танкове), *изглежда че няма належаща нужда от ППС за този вид отпадък.* (виж още т.4.5 по-долу)

Доколкото операторът на терминала, обработващ тези видове товари е запознат с обработката и третирането на съответния товар, същия нормално е ангажиран, при необходимост от осигуряване на ППС за приемане на отпадъци / остатъци от тези товари.

За отпадъците по Анекс IV на MARPOL 73/78:

Към момента, в пристанище Бургас се приемат отпадъчни води от операторът на ППС - “Поддържане чистотата на морските води”АД. Приемните съоръжения, с които разполага оператора са подходящи и достатъчни за посрещане на настоящите нужди на ползвателите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

За отпадъците по Анекс V на MARPOL 73/78:

Предвид слабото прогнозирано нарастване на корабните посещения до 2022 г., факта че средното количество твърди отпадъци, сдавани от един кораб при посещение в пристанище Бургас е относително малко (1m3) и факта, че ППС оперира основно с подвижни приемни средства (позволяващи оперативна и финансова гъвкавост), евентуалното нарастване на нужните капацитети в бъдеще може лесно да се постигне с по-добро планиране, избягвайки нуждата от допълнителни финансови инвестиции.

Може да се очаква, че влизането в сила на по-стриктните изисквания на Анекс V от MARPOL 73/78 по отношение на Черно море като „особен район“, ще доведе до увеличаване количествата на предадените твърди отпадъци (повече кораби ще предават повече отпадъци, тъй като по-малко ще може да се изхвърля в морето), като нужните допълнителни капацитети от ППС може да бъдат значителни (количеството е много трудно да бъде определено, поради

липса на информация за отпадъците, генерирани на борда на корабите, плаващи в Черно море).

С прилагането на разделно събиране на твърдите отпадъци на борда на корабите, в съответствие със стандарта *ISO 21070:2011 Управление и третиране на корабните твърди отпадъци*, в бъдеще може да се очаква наличие на повече потоци различни видове отпадъци, което ще изисква и по-голям брой съоръжения за приемане.

MARPOL 73/78 изисква също разделянето на отпадъците на борда да съответства на бреговите програми за рециклиране. Това, както и принципите, заложи в стандарта *ISO 16304:2013 Организация и управление на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци*, може да увеличи повторното използване или рециклирането на потоците приемани отпадъци. В много случаи това няма да намали общите разходи за третирането на отпадъците, защото екологосъобразното третиране и окончателно депониране на отпадъците изисква комплексно и следователно скъпо оборудване.

Предлага се да се събират разделно следните под-категории твърди отпадъци:

- нерециклируеми пластмаси и такива, смесени с други отпадъци;
- парцали (замърсени с нефт, химикали, бои и др.);
- рециклируеми:
 - ✓ мазнини за готвене;
 - ✓ стъкло;
 - ✓ алуминиеви опаковки;
 - ✓ хартия, картон, велпапе;
 - ✓ дърво;
 - ✓ метал;
 - ✓ пластмаси (вкл. стиропор или други подобни материали);
- отпадъци, които могат да представляват опасност за кораба или екипажа (напр. луминисцентни лампи, киселини, батерии, химикали, медицински отпадъци и др.);
- електронно и електрическо оборудване (напр. електронни платки, инструменти, оборудване, компютри, касети от принтери и др.);
- Карантинни отпадъци категория 1, съгласно Регламент (ЕС) 1069/2009 за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, предназначени за консумация от човека):

Материал от Категория 1 се счита за носещ най-големи рискове. Кухненски отпадъци от превозни средства, работещи по международни линии (т.е. идващи от дестинации извън ЕС) също са категория 1 (чл.8, т.1). Член 12 от Регламентът поставя изискванията за третиране на тази категория материал, които най-общо изискват унищожаване чрез изгаряне. Част от материала от тази категория се изисква да бъде стерилизиран под налягане и изхвърлян на оторизирано депо.

Понастоящем отпадъците, представляващи материал от Категория 1 по Регламент (ЕС) 1069/2009, се приемат в пристанище Бургас със специализирано транспортно средство, което

е регистрирано и съгласно Закона за ветеринарно-медицинската дейност. След дезинфекциране, отпадъка се предава за депониране в специална клетка за този вид отпадък.

- Остатъци от товари:

Следствие от влизането в сила на новите изисквания на Анекс V от MARPOL 73/78, миачните води от товарните помещения, съдържащи вещества, които са класифицирани като „Опасни за морската среда“ (HME), вече не е разрешено да бъдат изхвърляни в морето и следователно трябва да се предават на ППС. Тъй като значителна част от обработваните товари, са сухи насипни товари, нуждите от ППС за приемане на такива миачни води ще нараства. Количеството на такъв отпадък може да бъде много голямо (примерно до 300 m³ за кораб). Препоръчително е да се проведат консултации със съответните товародатели/получатели, пристанищни оператори, оператори на ППС, за да се получи реална представа за очакваните количества от миачни води (на база големината на корабите, технологията и изискванията към подготовката за товаро-разтоварните операции и др.).

Операторът на ППС, който в момента предоставя морско - техническата услуга „приемане на отпадъци“ („Океан Шипинг“ ООД) разполага с достатъчен капацитет за посрещане на настоящите нужди на ползвателите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

За добавените в Анекс V на MARPOL 73/78, нови категории: „Остатъци от насипни товари – не опасни за морската среда“ и „Остатъци от насипни товари – опасни за морската среда“, стана ясно, че оператора не разполага с подходящи ППС за тяхното приемане. Необходимо е операторът, който приема към момента отпадъците по Анекс V на MARPOL 73/78, да осигури необходимите съоръжения за приемане на отпадъци и да бъде ангажиран за тяхното екологосъобразно управление.

За отпадъците по Анекс VI на MARPOL 73/78:

В момента има малко информация за количествата и вида на отпадъците по Анекс VI на MARPOL 73/78, които ще се предават на ППС. Изискванията на Анекс VI на MARPOL 73/78 към ППС се отнасят за две под-категории - остатъците от пречистването на изходящите газове (scrubber waste) и озоноразрушаващи вещества (ODS) и оборудване за съхраняване на такива вещества, когато те се свалят от корабите като отпадък.

- Остатъци от почистването на изходящите газове:

Видът и количеството на тези отпадъци зависи от вида на Системата за пречистване на изходящите газове (EGCS) инсталирана на съответните кораби. Подобна информация може да се потърси от производителите на съответните системи, като ключово значение за вида на нужните ППС има вида на системата (сухо почистване или мокро с отворен/затворен цикъл). Понастоящем няма много кораби, оборудвани с такива системи, поради което може да няма спешна нужда от ППС. В резултат на влизащите в сила по-строгите изисквания към изходящите газове, може да се очаква, че много корабособственици ще преоборудват корабите си с такива системи в близките няколко години.

- Отпадъци, съдържащи озоноразрушаващи вещества:

Оборудването и газовете, използвани на борда на корабите са подобни на тези, използвани в бреговите инсталации. Това означава, че ППС за тези отпадъци трябва да са подобни (или интегрирани) с тези за събиране и третиране от брегови източници. Тъй като тези отпадъци основно се получават при ремонтни работи и/или реконструкции, логично е кораборемонтните заводи да имат добра готовност за такива ППС.

ППС за други видове отпадъци:

Отпадъци, получени от прилагане на противообрастващи системи и седименти от баластни води, се получават най-често при кораборемонтни дейности или при скрапиране на кораби. Нормално е тези предприятия да бъдат задължени да събират и предават тези отпадъци по подходящ начин, притежавайки съответните разрешителни. Няма информация за специфични нужди или наличности на ППС за тези видове отпадъци в пристанище Бургас.

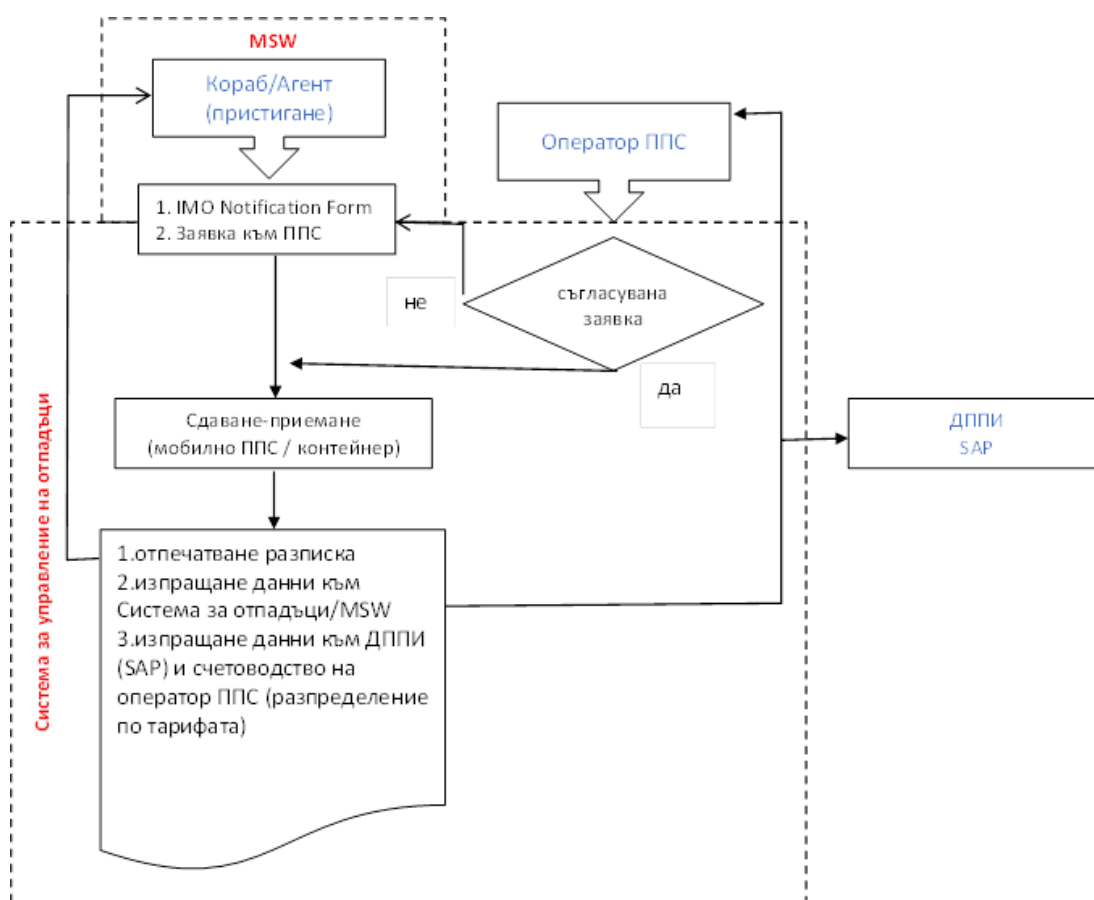
4.3. ОЦЕНКА НА СЛАБОСТИ, НАЛИЧИЕ НА ПОДХОДЯЩИ ППС, НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ

1. Относно броя корабни посещения през 2018 г. беше получена следната информация от въпросника, попълнен от ТП „Пристанище Бургас“:

Вид кораби	Брой посещения през 2018 г.
Бълкери	32
Контейнеровози	150
Ро-Ро кораби	46
Пасажерски кораби и фериботи (не круизни)	
Круизни пасажерски кораби	3
Нефтени танкери	316
Танкери – химикаловози /продуктовози	393
Танкери – газовози	8
Снабдяващи кораби / баржи (off-shore)	40
Подвижни платформи (MODU)	
Други (моля, посочете вида) генерални товари	823

Проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове

2. Позовавайки се на оскъдните данни за количествата по видове отпадъци, които бяха получени от попълнените въпросници, **капацитетите и видовете ППС могат да се приемат за достатъчни.**
3. Оценяването на ефективността на пристанищните приемни съоръжения, включва и възможностите за получаване на информация и изпълнение на задължението на корабите да докладват за своите отпадъци. Горното трябва да бъде достъпно и лесно, както за ползвателите на пристанището, така и за всички заинтересовани страни. Към момента на проучването услугата „обслужване на гише едно“ се предоставя частично.
 - Необходимо е да бъдат добавени новите категории отпадъци съгласно изискванията на Анекс V на Марпол 73/78.
 - За да се интегрира информацията при предоставяне на услугата „обслужване на гише едно“, данните, които се попълват в *Националния център за документооборот* трябва автоматично да се генерират и в *Системата за управление на отпадъци*, поддържана от ДППИ (т.е. входящата информация да не е на хартиен носител, във вид на .pdf или друг формат, който не позволява автоматизирана обработка и съхранение в БД). При обслужване на кораба от операторите на ППС, данните за реално сдадените отпадъци, верифицирани от оператора на ППС, следва да постъпват в *Системата за управление на отпадъци и Националния център за документооборот*. По този начин те ще бъдат достъпни до всички заинтересовани страни, като ще се избегне дублираното докладване от кораба при отплаване, за действително сдадените отпадъци.
4. При реализацията на Дейност 3 за ИИП, от договора по настоящата ОП, може да се приложи следната схема за обмен на информация и данни, което да се реализира в рамките на инвестиционен проект по ОПТТИ 2020:



5. За целите на анализа, информационните системи, с които се работи в момента се оказват не достатъчно ефективни, тъй като:
- Информацията не се въвежда като данни, а се прикачват pdf. файлове. Това води до разход на време, както за агента, така и за освобождаването на кораба;
 - Невъзможност за генериране на справки: по отношение на количества и видове отпадъци, които са заявени и реално предадени, брой декларирали кораби и брой реално обслужени.
6. В списъците на регистрираните оператори на ППС в ИАМА, които са публично достъпни, присъстват доста фирми, за които е неизвестно как предлагат услугата, какви са видовете и капацитети на приемните съоръжения, с които разполагат, какви са ценовите услуги и как се договарят с корабите, за да осъществяват услугата по приемане на отпадъци. Изискванията в нормативната уредба за регистрация на пристанищен оператор за извършване на услуга по „приемане на отпадъци“, не включва предоставяне на доказателства съгласно Закона за управление на отпадъци. При направена справка в публичните регистри на ИАОС и съответните РИОСВ, може да се получи частична информация за операторите, а именно - вид мобилно приемно съоръжение и разрешени видове отпадъци, които могат да се приемат от оператора. Не

може да се получи информация за капацитета на мобилните приемни съоръжения, вид и капацитет на стационарни приемни съоръжения, ако има такива, както и проследимост на приетите отпадъци. От друга страна, в базата данни на GISIS, информацията не се припокрива с тази, която съществува в регистрите на ИАМА. Това също води до объркване на заинтересованите страни. Базата данни за ППС разчита на актуална информация, предоставена от държавите на пристанищата. Държавните пристанищни власти се насърчават да изискват редовно точна и актуална информация от операторите на приемните съоръжения и от пристанищните власти, и да поддържат записите в базата данни на GISIS. Операторите на приемните съоръжения и пристанищните власти трябва също така да бъдат проактивни в докладването на актуализираната информация към държавните пристанищни власти. Тази двупосочна комуникация ще улесни разпространението на информацията относно пристанищните приемни съоръжения до корабоплавателната индустрия.

7. Ценовите нива на услугата също са фактор, който определя предаването на корабните отпадъци, тъй като също важи принципа: „Замърсителят плаща“. За пристанищата за обществен транспорт с национално значение има утвърдена тарифа за пристанищните такси, в която са включени и услугите за приемане на отпадъци. Тя е достъпна, но неразбираема от ползвателите на услугата. На страницата на ДП „ПИ“, в сектор „Тарифи и ценоразписи“, е публикувана информация относно количествата отпадъци, включени в индиректната тарифа за пристанища за обществен транспорт с национално значение Варна и Бургас, в която са предоставени количествата отпадъци по Анекси I, IV и V които корабите могат да предадат и които се покриват от сумата, която заплащат. Количествата са дадени в мерната единица куб.м., спрямо бруто тонажа на корабите. Системата обхваща всички плавателни съдове от 0 до над 50 000 бруто тонаж. ***Тази информация е достъпна до всички заинтересовани страни и е необходимо да бъде предоставена и в актуализираните планове за управление на отпадъци на пристанища Варна и Бургас.***
8. Информацията, която трябва да се предоставя на заинтересованите страни, съгласно Директива 2000/59 и предложението за нова директива за ППС, както и тази до която следва да се осигури достъп от посочените ППС в GISIS, следва да се поддържа ***актуална и на английски език.***

4.4. ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМОСТТА И НАЧИНИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА СПРЕАЗ

Черно море е най-изолираната морска среда в Европа и едно от най-чувствителните към човешка дейност морета. Площта му е сравнима с тази на Балтийско и Северно море и има огромен водосборен басейн, покриващ една трета от Европа и включващ големи части от 17 страни. Замърсяването с нефт и нефтените разливи се считат за една от основните заплахи за морската среда на Черно море. Наличието на риск, свързан с натоварения транспорт, изисква координиране на всички ресурси за противодействие при аварии на национално и регионално ниво.

В Доклад на Черноморската комисия е констатирано следното: „Екосистемата на Черно море е сериозно засегната от еутрофикация, замърсяване с нефт, прекомерен риболов и чужди видове. Умишленото замърсяване с нефт представлява сериозен процент от общото изпуснато количество нефт в това море.

Разрастването на трафика на танкери в Черно море, основно за пренасяне на увеличени износ от Русия и района на Каспийско море, е въпрос, будещ сериозно безпокойство (освен замърсяването, нараства задръстването в тесния Босфорски проток и се увеличава риска от инциденти). “

Един от приоритетите, който се откроява е необходимостта да се прилагат добри техники за превенция и разливи в акваторията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

„През 2018 г. инспекторите на ДМА – Варна и ДМА – Бургас са упреждавали контрол за предотвратяване замърсяването на морската среда и въздуха от кораби, чрез осъществяване на проверки по реда на държавния екологичен контрол на морското корабоплаване (ГК 09-01 от СУК на ИАМА), контролни огледи на акваториите (ГК 09-01), проверки по сигнали за замърсяване на морската среда (т.5,стр17 от доклада на ИАМА).

През отчетния период не са регистрирани големи разливи, с изключение на замърсяването от потъналия през 1921 г. SS Morang. Сигналът е постъпил в ДМА-Бургас на 12.8.2018 г. с местоположение северно от о-в Св. Иван, на около 2NM източно от Созопол. При извършените огледи се потвърждава изплуването на катранени мазутни топчета, които се разстилат по морската повърхност и образуват филм. ИАМА е предприела всички действия за ограничаване, събиране и спиране изтичането на мазут от потъналия кораб, с цел недопускане значително замърсяване на брега през активния туристически сезон.“

Данните са взети от отчета за извършената дейност на ИАМА. В дейностите за отстраняване на цитирания разлив, участва оператора ПЧМВ със своите сили и средства – НСОМ Русалка, бонови заграждения и работна платформа.

При направеното проучване в рамките на проекта се установи, че на операторите са делегирани и задълженията по обезпечаване и почистване на възникнали аварийни разливи. Операторът на ППС - ПЧМВ АД, е регистриран в Регистъра на пристанищни оператори в района на ДМА – Бургас, като оператор, който предоставя услугата „поставяне на бонови заграждения“. Специализираните плавателни средства, с които разполага оператора, като нефтосъбирачи, бонозаградители, танкер за събиране на нефтоводни отпадъци, отговарят на изискванията на чл.13 ал.(1) от Наредба №15: „Нефтосъдържащите отпадъци - резултат от нормалната експлоатация на кораби, се събират и транспортират:1. чрез специализирани плавателни съдове, снабдени със специални технически средства, бонове, скимъри и др., за локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване в процеса на предаване и транспортиране на нефтените отпадъци; 2. чрез автоцистерни, разположени на брега.“

Операторът поддържа налични бонови заграждения за Бургас – 2800 м, от които 2300 м – „лек тип“ и 500 м - огнеупорни бонове, както и скимър и работна платформа от две еднокорпусни лодки, които са мобилни и лесно преносими по суша.

По този начин изискванията на чл.13, ал. 5 от Наредба № 15 : „Дейностите по локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване се извършват съгласно разработени от лицата по чл. 11 и предварително одобрени от ИА "МА" аварийни планове“ се изпълняват. Предоставяната услуга от оператора на ППС е в съответствие и с ЗМПВППРБ – чл.115м, ал.(1), Предметът на дейност на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" е: т.11:сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

Възможностите на страната за борба с нефтени разливи в пристанищните акватории и закрити води са силно ограничени. Оборудването за ограничаване и ликвидиране на нефтени разливи, възможностите за съхраняване на събрания петрол и неговото третиране са бъдещ приоритет за развитието на благоприятна среда на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Трябва да бъде отчетен и факта, че в района под юрисдикцията на ДМА Бургас са 11 от защитените зони, съгласно НАТУРА 2000. Морските зони и крайбрежните езера представляват 23% от общата площ на защитените територии. 16 плажа са разположени по южната част на българското черноморско крайбрежие.

Предвидено е и построяване на мултимодален терминал пристанище Бургас.

Формулирането на възможни варианти за внедряване на СПРЕАЗ в петте пристанища за обществен транспорт с национално значение е необходимо да е в съответствие с последните промени в международната и европейска нормативна рамка, както и на добрите практики от другите европейски терминали. Осигуряването на собствена система за превенция и реагиране, която да сътрудничи и с опита и средствата на частни дружества, може да бъде много по-ефективна от обезпечаването с отделно оборудване за всяко пристанище по – отделно. Географското разположение на разглежданите пристанища, както и неголемият корабен трафик отчетен по време на проучванията (2013г. и 2018г.), също са значителен фактор за осигуряване на единна интегрирана система, включваща съоръжения за превенция и борба с нефтени разливи.

За организирането на бързо и ефективно противодействие при нефтени разливи, трябва да се предприемат поредица от действия като:

- създаване на подходящи мерки за готовност при ситуация на нефтен разлив;
- развитие и прилагане на регионално сътрудничество в аварийното планиране, предотвратяване, контрол и операции за отстраняване и борба със замърсяването, причинено от нефтени разливи;
- създаване на необходимите мерки за ограничаване разпространението и минимизирането на вредите, причинени от нефт;
- изготвяне и изпълнение на програма от обучителни курсове и практически упражнения за различно ниво персонал, ангажиран в предотвратяването и борбата с нефтеното замърсяване.

Препоръчителен вариант е създаването на мобилен център за борба с нефтени разливи, снабден с достатъчно и съвременно оборудване – бонове, скимъри, събиращо рамо, работни платформи, както и с достатъчно обеми за съхранение на събрания нефт.

В допълнение може да се приложи и модел, използван от Европейската Агенция по морска безопасност – чрез сключване на договор с частни оператори, на които да бъде предоставено оборудването и които да бъдат ангажирани в извънредни случаи да преминат от осъществяване на обичайната си дейност към режим на реагиране при замърсяване. Допълнителните задачи, които ще бъдат възложени трябва да бъдат отразени реалистично в бюджета, както и в осигуряването на персонал.

4.5. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОДХОДЯЩИ ППС, АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ППОО СЪС СПРЕАЗ, ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ, НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ

Предложенията в този раздел, са базирани на наблюденията и констатациите, описани в предните раздели на проучването. Те следва да бъдат отчетени при изготвяне на приоритизиран списък на нужното оборудване и системи, и технически спецификации за тях.

С оглед на анализа и оценката, направени в този доклад, могат да се формулират следните предложения за актуализиране или развитие на капацитета на ППС за отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари, за пристанище Бургас:

1. Предаването на отпадъци в пристанище Бургас е на сравнително добро ниво, както по отношение на Анекс I на MARPOL 73/78 (предаване на 27 % от корабите посетили пристанище Бургас), така и по отношение на Анекс IV на MARPOL 73/78 (предаване на 4 % от корабите посетили пристанище Бургас) и Анекс V на MARPOL 73/78 (предаване на 62 % от корабите посетили пристанище Бургас). **Може да се заключи, че наличните ППС са подходящи за момента.** Предвид очакванията за запазване на трафика от корабни посещения, не се очаква рязка промяна и в количествата предавани отпадъци в бъдеще.
2. Доколкото Р България е страна по всички Анекси на MARPOL 73/78, по принцип е необходимо да бъдат предоставени ППС за приемане на отпадъци от категориите на Анекси II и VI. Въпреки това, се очаква малко на брой кораби да имат нужда от предаване на отпадъци по Анекс VI. Също така, остатъци и миячни води от категориите на Анекс II на MARPOL 73/78 ще бъде необходимо да бъдат предавани само в ограничени случаи (според изискванията за категории X, Y, Z и други) и в чисто технически смисъл, тези отпадъци представляват остатъци от товара, следователно е логично терминала, който обработва тези специфични отпадъци, да бъде упълномощен да приема и остатъците от тях (pre-wash остатъци, замърсени баластни води или други смеси с тези химикали). Горното се основава на препоръките в т.3.7.1 от „Пристаннищни приемни съоръжения – как да се прави“, 2016 (IMO Publication, Nr.IB597E), както и на описаните в т.7 от същата публикация препоръчителни практики за управление на отпадъците по Анекс II. Следователно, от икономическа гледна точка, не е препоръчително да се изграждат нови специфични ППС за тези типове отпадъци, още повече, че съгласно чл.4 на Директива 2000/59/ЕО, страните-членки трябва да осигурят налични ППС, подходящи за приемане на *“видове и количества отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари, от корабите нормално използващи даденото пристанище, отчитайки експлоатационните нужди на потребителите”*.

С оглед на горното, препоръчително е, за да бъдат обхванати отпадъците по Анекси II и VI на MARPOL 73/78, да се търси съвместяване / коопериране с мобилни приемни устройства и оператори на приемни съоръжения, приемащи такива отпадъци от брегови източници (напр. химическата индустрия – терминалите, обработващи товарите по Анекс II, общински служби по чистота и др.), които да приемат такива отпадъци и от корабите при необходимост. Включването на тези отпадъци в системата от индиректни такси не е задължително, тъй като в тези специфични случаи, разходите ще се покрият от кораба с директно плащане на оператора на ППС. При всички

случаи, начина за изпълнение на изискванията по отношение наличието на ППС за тези два анекса трябва да бъде описан в ППОО.

3. Понастоящем приемане и предаване на карантинни отпадъци категория 1, се осъществява съгласно изискванията на *Регламент (ЕС) 1069/2009*. Трябва да се има предвид, че кухненски отпадъци от превозни средства, работещи по международни линии (т.е. идващи от дестинации извън ЕС) също са категория 1 (чл.8, т.1). Член 12 от Регламента поставя изискванията за третиране на тази категория материал, които най-общо изискват унищожаване чрез изгаряне или изхвърляне на специално оторизирано депо. Разделното събиране на тази категория отпадък от останалите твърди отпадъци от кораба, ще позволи рециклиране на другите отпадъци и евентуално намаляване на общата стойност за третиране. За разделното събиране на тази категория отпадък, към момента се ползват специализирани мобилни приемни съоръжения, които са регистрирани и съгласно Закона за ветеринарно-медицинската дейност. След приемането им, се дезинфекцират и предават на оторизирано за целта депо.
4. Според влезлите в сила нови изисквания на Анекс V на MARPOL 73/78, миячните води от товарните помещения, съдържащи вещества които представляват „опасност за морската околна среда” (НМЕ), задължително следва да се предадат на ППС. Тъй като значителна част от количествата обработени товари в пристанище Бургас са сухи насипни товари, нуждите от ППС за приемане на такива миячни води се очаква да нарастват. Препоръчително е да се проведат консултации със съответните товародатели/получатели, пристанищни оператори, оператори на ППС, за да се получи реална представа за очакваните количества от миячни води (на база големината на корабите, технологията и изискванията към подготовката за товаро-разтоварните операции и др.).
5. Липсват капацитети за обезпечаване на нуждите за приемане на баластни води, при липса или неработоспособност на пречиствателните инсталации на корабите, за постигане на стандарта, изискван от Международната конвенция за баластни води и утайки (BWMC) Виж още т.5.1.1.5 по-долу.
6. От съществена необходимост е обслужването на корабите да бъде обезпечено със съоръжения за превенция и борба с нефтени разливи. На този етап мобилните приемни съоръжения, с които разполагат действащите оператори на ППС, да могат да се използват и като СПРЕАЗ. За последните 5 години не са регистрирани големи аварийни разливи в акваторията на пристанище Бургас, но периодичното натрупване на незначителни замърсявания от експлоатацията на корабите в акваторията на пристанищните терминали, налага тяхното периодично почистване, поради затвореният ѝ характер. Нуждите по обезопасяване при бункерование и товаро-разтоварни операции на корабите също нарастват. Взимането на превантивни мерки, както и моделирането на анализ на опасностите са от съществено значение, за опазването на морето, за осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд на територията на терминалите и не на последно място опазване на населението.
7. Актуализирането на ППОО със СПРЕАЗ, доставени чрез инвестиционен проект по ОПТИ, може нормативно да бъде обоснована, позовавайки се на посочените изисквания в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от 44-то Народно събрание на 16 март 2018 г. и Наредба №15:

„Чл. 112р. (1) На територията на пристанища за обществен транспорт и на пристанища по чл. 107 – 109 може да се поставят: 1. преместваеми обекти и информационни елементи, пряко свързани с технологичния процес по предоставяне на пристанищни услуги или с дейността по постигане сигурност на пристанището;

§ 37. В чл. 115м, ал. 1 се създава т. 19: „, поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия.“

§ 38. В чл. 115с, ал. 2, т. 2 думите „акваторията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение“ се заменят с „акваториите на пристанищата и поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия“.

Чл.13 ал.(1) от Наредба №15: „Нефтосъдържащите отпадъци - резултат от нормалната експлоатация на кораби, се събират и транспортират: 1. чрез специализирани плавателни съдове, снабдени със специални технически средства, бонове, скимъри и др., за локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване в процеса на предаване и транспортиране на нефтените отпадъци; 2. чрез автоцистерни, разположени на брега.“

8. Препоръчително е, доставените и въведени в експлоатация СПРЕАЗ, да се добавят като приложение към ППОО на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Също там следва да се опише и процедурата за активиране на СПРЕАЗ, на базата на използването от ДППИ на внедрена Интергирана информационна платформа (ИИП), чрез която ще се извършва мониторинг на замърсяването на акваторията на пристанищата, както и визуализация на наличните ППС и СПРЕАЗ – виж още Дейност 3 и Дейност 4 по Договор № ДЕП-27/26.10.2018 г. за „Осигуряване на консултантски услуги на Стратегически съветник“. По този начин информацията ще бъде лесно достъпна и по-ефективна за ползвателите на пристанището.
9. След влизането в сила на новата Директива (ЕС) 2019/883 относно пристанищни приемни съоръжения за предаване на отпадъци от корабите ще е наложително промените да бъдат транспонирани в националната нормативна база – чл.41, т.1: „Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 28 юни 2021 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби“
10. Тъй като Република България е страна по международната конвенция МАРПОЛ, задължително е, независимо от транспонирането на горепосочената нова директива на ЕС, да бъдат въведени в националната нормативна уредба и всички влезли в сила изисквания на задължителните инструменти на ИМО (по отношение на ППС – основно MARPOL и BWMC), и по-конкретно:
 - Необходимо е да се ревизират дефинициите, свързани с отпадъците, в ЗМПВВГРБ, Наредба № 15 и др. нормативна база, за да съответстват на новите дефиниции от Анекс V на MARPOL 73/78.
 - Необходимо е да се въвеждат своевременно новите категории отпадъци, въвеждани при промени в анексите на MARPOL 73/78. Към дата 22.02.2019 г. не са въведени промените в Анекс V от 01.03.2018 г. във формите за докладване, както следва:

- неактуално Приложение №1 към Наредба № 15 от 28 септември 2004 г. за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари (Обн.ДВ бр.94 от 22.10.2004 г.)
 - неактуално Приложение №6 към Наредба за организацията за осъществяване на граничен поспартен, митнически, здравен, ветеринаромедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване (Приета с ПМС № 186 от 23.08.2012 г., Обн. ДВ бр.67 от 31.08.2012)
 - неактуално Приложение №1 към Наредба No. 9 от 17 октомври 2013 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн. ДВ бр. 96/5 ноември 2013).
11. Във връзка с пълното прилагане на Правило 18 от Анекс II на MARPOL 73/78, Правителството на Р България следва да инициира / участва в регионалното сътрудничество, за разработване на регионален план за ППС за остатъци от товари, категоризирани съгласно този анекс, за които се прилага Правило 13 на Анекс II.

4.6. АНАЛИЗ НА НУЖНИТЕ ПРОМЕНИ В ППОО

Предложенията в този раздел, са базирани на наблюденията и констатациите, описани в предните раздели на проучването (отчетени при изпълнение на Под -дейност 1.1. *Актуализация на съществуващите планове за приемане и обработване на отпадъци на петте пристанища за обществен транспорт с национално значение*). На база на извършения анализ на действащите ППОО (виж точка 3.2 по-горе), необходимите промени в ППОО, са както следва:

1. По отношение на нормативната база – актуализирането на промените от Анекс V по отношение на новите категории отпадъци, добавяне на новите форми за уведомяване на отпадъците, за получени отпадъци и за несъответствия, съгласно изискванията на Merc.1/Circ.834/Rev.1.
2. В т. 3.2. от ППОО, съгласно констатациите в т. 3 от доклада да се добавят актуалните капацитети на оператора „Океан шипинг“ ООД.
3. Съгласно констатациите в т. 3.2.5 по-горе, в т.6 от действащия ППОО е необходимо след таблицата за системата от такси, които се прилагат за пристанище за обществен транспорт с национално значение, да се добави таблицата, публикувана в сайта на ДППИ, в която са посочени количествата в куб.м., които корабите могат да предадат спрямо бруто тонажа на плавателното средство. По този начин информацията ще е лесно достъпна и разбираема от заинтересованите страни.
4. Съгласно т. 3.2.8. по-горе, в т.6.6. от действащия ППОО тарифата на „Океан шипинг“ ООД трябва също да бъде лесно достъпна и предоставена на ползвателите, в съответствие с изискванията на чл.8, т.3 от действащата Директива 2000/59/ЕО: „Информацията за цените на услугите, които оператора предоставя, трябва да е обществено достъпна и прозрачна“.
5. Препоръчително е да се добави процедурата за приемане на кухненски отпадъци от корабите, поради по-строгите изисквания на Регламент 1069/ЕС. Тази процедура е

- необходима, за да информира ползвателите на пристанището, която подробно е описана в т. 4.1. от настоящия доклад.
6. В т. 7 от ППОО „Процедури за докладване на несъответствие“ е необходимо да се посочи конкретно къде се отразяват в „Националния център за електронен документооборот на морския транспорт“.
 7. В т. 5.1.1. и 5.2.2, в актуалния ППОО относно аварийните ситуации за подаване на заявката директно на оператора на ППС е необходимо да се опише варианта, който ще се реализира при изпълнение на дейности 3 и 4 за въвеждане на ИИП по Договор № ДЕП-27/26.10.2018 г., а именно - докладването в MSW (при пристигане и при отплаване) и докладването в СУО след издаването на разписки за приети отпадъци. По този начин цялата информация ще се опрости в единен информационен поток.
 8. Съгласно коментара в т. 3.2.7 по-горе, да се откоригира допуснатата най-вероятно техническата грешка относно удостоверението за регистрация на пристанищен оператор (УРПО), а не Удостоверение за експлоатационна годност (УЕК).
 9. Към т.3.2.11 по-горе, да се приложи новия формат на бележка за услуга - съгласно APPENDIX 3 Standard format for the waste delivered receipt (MEPC.1/Circ.834/Rev.1 Annex, page 17)
 10. Съгласно констатираното в т.3.2.12 от доклада, трябва да се актуализира информацията, която да е лесно достъпна до ползвателите. Тъй като в сайта на ДППИ са предоставени целите ППОО, вместо Приложение 7 да дублира информацията от целия план, може просто да се упомене, че информацията, която се предоставя на ползвателите е целия ППОО и да се посочи интернет адреса, на който са публикувани и обществено достъпни. И в двата случая, тази информация следва да се поддържа актуална на английски език.
 11. Местоположението на операторите на ППС може да се предостави чрез подробна карта, като Приложение към плана. След внедряване на ИИП (Дейност 4 по Договор № ДЕП-27/26.10.2018 г.), визуализацията на наличните видове, капацитети, разположение, контактна информация и др. за ППС и СПРЕАЗ, следва да се представя в достъпен вид на потребителите чрез ИИП / ГИС, което следва да се отрази в ППОО.
 12. След внедряване на СПРЕАЗ, обект на инвестиционен проект по ОПТТИ, ще е възможно да се актуализират ППОО, като в приложението се опишат съоръженията за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания и начина за активирането им. По този начин ще се осигури режим на готовност при възникване на аварийна ситуация в акваторията на пристанищата, като се предостави и ефективна реакция.
 13. При попълване на данните за наличните ППС в базата данни GIS на IMO, за избягване на противоречия и непълноти, добре е да се направи препратка (линк, интернет адрес) към сайта на ДППИ, където е изложена информацията за потребителите (извадка или целия ППОО – на английски и български език).

Горепосочените необходими промени са частично отразени в актуализацията на ППОО, съгласно Дейност 1.1. по Договор № ДЕП-27/26.10.2018 г., но на този етап плановете не е необходимо да се предоставят за обществено обсъждане от заинтересованите страни, защото:

- 1) в периода след сключване на договора по проекта и по време на разработване на ГПОО по под-дейност 1.1, ДППИ са публикували утвърдени ГПОО (издания от първото тримесечие на 2019 г.);
- 2) след изпълнение на дейности 3 и 4 по проекта (разработване на ИПП и доставка на нови ППС и СПРЕАЗ), тези планове ще бъдат актуализирани отново, след което ще се предоставят за обществено обсъждане и утвърждаване.

5. ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ЗА ДОПЪЛВАНЕ НА ППОО ЧРЕЗ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ ЗА ДОСТАВКА НА ППС И СПРЕАЗ

5.1. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ППС И СПРЕАЗ

5.1.1. Анализ на добрите практики и ръководства за техническите изисквания към ППС

1. Наръчник на ИМО „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“, 2016

Последното издание използва нова терминология за корабните отпадъци (“ship-generated wastes/residues”), за да покрие всички потоци отпадъци, които се генерират по време на нормалната експлоатация и товаро-разтоварните операции, регулирани от конвенциите MARPOL 73/78, Ballast Water Management Convention (BWMC) и Anti-Fouling Systems Convention (AFS). От значение е местоположението на ППС, видовете и количествата на отпадъците, както и третирането на отпадъците, след като са приети от кораба. Разгледан е и нарастващия проблем с ППС за малки кораби, каботажния трафик и корабите за развлечение (раздел 14).

2. Ръководство за прилагане на MARPOL Анекс V, 2017 и Ръководство за приемни съоръжения съгласно MARPOL Анекс VI, 2011

Особен интерес представляват секциите от това ръководство, отнасящи се до:

- управление на отпадъците (секция 2);
- управлението на остатъците от твърди насипни товари (секция 3);
- квалификация, обучение и информация (секция 4);
- пристанищни приемни съоръжения за твърди отпадъци (секция 5), и
- усъвършенстване съответствието с Анекс V на MARPOL (секция 6).

Разделното събиране на последните нови видове отпадъци (E-waste), както и на остатъци от товари, класифицирани като опасни за морската среда (HME), отчитайки последните изменения в Анекс V от MARPOL 73/78, в сила от 01.03.2018 г. Тези остатъци от товари не трябва да се изхвърлят в морето, както е записано в Правила 4.1.3 и 6.1.2 от Анекс V и

следователно задължително следва да се предадат на ППС. Това изисква и съответния обмен на информация между товародатели, пристанищни оператори, ДППИ, ИАМА и др. Секция 4 дава подробна информация за видовете програми за обучения на персонала на операторите на ППС, както и за информиране на обществеността. В последната секция 6 от ръководството, е посочена важността на системите за предварително докладване и за проследяване на потоците на предадените отпадъци.

3. *Глава 5 и Анекс А – Списък на потоците отпадъци и опции за третиране, на международния стандарт ISO 16304:2013*

Международния стандарт ISO 16304:2013 осигурява метод за управление на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от корабни товари от генерирането им на борда на кораба, до тяхното третиране на брега. Този стандарт обхваща също принципите и въпросите, които трябва да се отчитат при разработване на Планове за приемане и обработване на отпадъци в пристанищата и тяхното прилагане. Специфичната методология, включваща разработването на процедурите за приемане, събиране, складиране, обработване и унищожаване, включени в ППОО, може да се разглежда като изпълнение на изискването на параграф 4 от Приложение I към Директива 2000/59/ЕО.

4. *Изследване за EMSA от 2017 г. “Управление на корабните отпадъци”:*

Европейската комисия идентифицира следните области, в които може да се постигне хармонизиране, чрез публикуване на технически препоръки и интерпретации (виж съобщение на Комисията 2016/С 115/05):

- разработване, мониторинг и прилагане на Планове за приемане и обработване на отпадъците, с цел осигуряване на достатъчни ППС (Член 5 и Приложение I),
- прилагането на Член 7 „предаване на корабни отпадъци“, особено по отношение на възможността корабите с „достатъчен приеман капацитет на борда“ да продължат рейса си, без да предават отпадъци, и
- прилагането на Член 9 „изключения“ за корабите, „плаващи по разписание с чести и редовни посещения в пристанище...“.

Тези препоръки на EMSA надграждат интерпретациите в съобщение на Комисията 2016/С 115/05, както и добрите практики, установени в страни-членки, за да осигурят технически препоръки за най-добро прилагане на директивата за ППС. Целта на техническите препоръки е:

- да допринесат за по-еднакво и хармонизирано прилагане на директивата за ППС;
- да осигурят по-ефективно използване на ресурсите при прилагане и изпълнение на директивата за ППС;
- да подпомогнат страните – членки при спазване изискванията на директивата;
- да бъдат използвани от страните-членки за разработване или подобряване на съществуващи правила и ръководства за прилагане на националното законодателство;
- да бъдат ревизирани в зависимост от опита от прилагането им и бъдещите изменения на директивата за ППС.

5. *Ръководство за ППС за баластни води (G5 към BWMC) и Указания за аварийни мерки (BWM.2/Circ.62)*

Въпреки, че в рамките на този проект, такива ППС не са включени в обхвата на инвестиционния проект за доставка и въвеждане в експлоатация на ППС, както бе посочено в т.5.1.1.1 по-горе, актуализирания *Наръчник на ИМО „Пристанищни приемни съоръжения – как да се прави“*, 2016 включва в обхвата си и изискваният на тази международна конвенция, по отношение наличието на ППС.

На 08.09.2017 г. влезе в сила *Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и утайки (BWMC)*, ратифицирана и в сила за Р България от 30.07.2018 г. Конвенцията има конкретни изисквания към ППС, както следва:

- Съгласно *Член 5 Приемни съоръжения за утайки*, всяка Страна по конвенцията се задължава да осигури подходящи ППС за утайки от баласт, в пристанищата и терминалите, където се извършва почистване или ремонт на корабни баластни танкове, като вземе предвид Ръководствата, разработени от ИМО (заб.: *ръководство G1 – Res.MEPC.152(55)*). Всяка Страна по конвенцията трябва да уведоми ИМО при случай на оплакване за неподходящи ППС за утайки от баласт.
- Съгласно *Член 14 Предоставяне на информация*, всяка Страна по конвенцията се задължава да уведоми ИМО за наличността и местоположението на ППС за предаване на баластни води и утайки.
- В под-точка 6 на *Правило В-3 Управление на баластните води за кораби*, се прави изключение от изискванията на това правило (относно приложимостта на стандарт D-1 или D-2 за третиране на баластните води), когато кораба предава баластните си води на ППС, отговарящи на Ръководствата, разработени от ИМО (заб.: *ръководство G5 – Res.MEPC.153(55)*).

Във връзка с влизането в сила на BWM Convention, в модула за ППС на GISIS, е въведена нова секция „BWM Convention“, с две под-секции:

- Ballast water (BWM Convention |
- Sediments (BWM Convention)

С оглед на натрупания първоначален опит в прилагането на BWMC и в частност - наличието на случаи в които кораба няма възможност да приложи управление на баластните си води за постигане на стандарти D-1 или D-2 по конвенцията, ИМО издаде *Ръководство за ППС за баластни води (BWM.2/Circ.62/26.07.2017)*, което следва да се вземе предвид при бъдещо въвеждане на такива ППС.

Въпреки, че към момента на това проучване някои от регистрираните оператори на ППС декларират, че приемат утайки (sediments) от баластни води, в националната категоризация на отпадъците липсва код, отговарящ на този вид отпадък, и не са документиранни изискванията към неговото третиране.

От направеното проучване и проведените срещи със заинтересованите страни по места се установи, че липсват ППС за приемане и третиране на баластни води от корабите в морските пристанища на Р България (виж т.4.5.5 по-горе).

Предложения и варианти за ППС

В резултат на по-горе изложената ситуация, може да направим следното обобщение:

За морските пристанища не се идентифицира нужда от допълнителни ППС за отпадъци по MARPOL, тъй като действащите оператори, предлагащи морско-техническата услуга „приемане на отпадъци“ са достатъчни за нуждите на корабите, посещаващи двете пристанища.

За пасажерските терминали и/или яхтени пристанища (Морска Гара Варна и Морска Гара Бургас) може да се предложи внедряване на обособени площадки за разделно събиране (ППС), оборудвани с различни по вид и капацитет контейнери за разделно събиране на отпадъците.

Обособените площадки ще служат за приемане на отпадъци от каботажните, увеселителните кораби и яхтите и трябва да са разположени на предварително одобрени от Възложителя места на територията на морските гари във Варна и Бургас. Необходимо е да бъдат лесно достъпни от персонала на плавателните съдове.

Площадките за събиране на отпадъци ще се експлоатират от оператор, на който е възложено да извършва тази дейност чрез обществена поръчка по реда на ЗОП. Операторът трябва да разполага със съответните разрешителни документи за събиране, транспортиране и управление на отпадъците, съгласно ЗУО, както и с необходимите технически средства и сили съобразно изискванията на българското законодателство.

Персоналът трябва да бъде добре квалифициран и обучен. Първоначалното и периодично обучение на персонала е от съществено значение, за да се гарантира качеството на предоставяната услуга. Изискванията за обучение е необходимо да се актуализират редовно, така че да се отговори на предизвикателствата на технологичните иновации.

При всяка получена заявка от кораб, който ще предава отпадъците си, оператора има ангажимент да следи за реално приетите количества отпадъци, да осигурява ежедневно транспортирането на отпадъците чрез свои собствени технически средства до място за тяхното последващо третиране, като предприема необходимите мерки за предотвратяване на вредното въздействие върху здравето на човека и околната среда. Да спазва принципите на разделност според вида, свойствата и съвместимостта на отпадъка, възможността за повторна употреба или последващо третиране.

Приетите количества отпадъци ще бъдат отразени в СУО.

5.1.2. Анализ на нуждите и варианти за осигуряване на СПРЕАЗ

Експлоатацията на корабите в пристанищната акватория и на кея (маневриране, товаро-разтоварни опарации, приемане на корабни отпадъци и остатъци от корабни товари, бункерование и др.) може да предизвика риск от екологични щети, следствие на експлоатационни или аварийни замърсявания, в акваторията на съответните пристанищните терминали.

Добрите практики от другите европейски терминали показват, че важно място заема оценката на риска, която се прави за всяко едно пристанище. Анализът на опасностите се свежда до изпълнението на следните четири цели:

- Идентифициране на източниците на опасност;
- Оценка на последиците от възникване на авария;
- Определяне и оценка на адекватността на превантивните мерки;
- Непрекъснат мониторинг.

Основните източници на опасност в акваторията на пристанищата са: товаро-разтоварните операции, бункероването и предаването на отпадъци. Това са операции, при които риска за възникване на аварийна ситуация е висок, но предвидим. Вероятността за тяхното възникване зависи от вида на товарите, които се разтоварват на пристанищата, честотата на бункероване, количествата отпадъци, които се предават на терминалите, както и начина на приемането им от операторите (по море или суша). Не на последно място се идентифицират и дейностите от човешката дейност. Ефективният и успешен метод за оценка на риска идентифицира възможните източници на опасност, възможните заплахи и големината на рисковете, заедно с техните последствия. Методите за оценка на риска заемат важна част за предприемане на превантивни мерки и реални действия в рисков ситуации. За да се избегне възникването на нежеланите събития е необходимо извършването на непрекъснат мониторинг, включващ система от мерки за управление на дейностите, които биха били довели до възникването на рискова ситуация.

За обезпечаването на терминалите с подходящи съоръжения за превенция и борба с разливите е необходимо да се вземат под внимание както техническите характеристики на самото оборудване, така и локализирането им в близост до местата, които са „високо рискови“. Бързата мобилизация, добрата логистика, техническото оборудване и персонала, който е ангажиран за осъществяване на услугата са пропорционални на времето за реакция при възникване на рискова ситуация.

Изборът на възможните варианти за техническо оборудване, което да се използва за превенция или за борба с разливи в акваторията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение (морски и речни), се базира на следните фактори:

- географско разположение и характеристика на пристанищата за обществен транспорт с национално значение – основни дейности, които се извършват на пристанищните терминали;
- мобилност на средствата и кратко време за реакция;
- технически възможности за използване на съоръженията в речни и морски условия (напр. устойчиви на течения бонови заграждения и скимъри);
- оперативни възможности – да са лесни за употреба и ефективни като преработващ капацитет (нефтоводни смеси, твърди отпадъци).

Близкото географско разположение на морските пристанища (Бургас и Варна) и речните пристанища (Видин, Лом и Русе), предоставя възможност за въвеждането на интегрирана система, обхващаща едновременно морските и речни пристанища, което е потенциал за постигане на висока ефективност. Товаро - разтоварните дейности, които се предлагат на двете морски пристанища зависят от икономическата дейност на районите, в които са разположени.

Пристанищата за обществен транспорт с национално значение Варна и Бургас предлагат терминали от всички възможни видове, посочени във въпросниците за първоначално проучване по настоящия проект. Честотата на бункероване е зависима от брой на посещения на корабите в двете пристанища, като разликата в общия брой посещения е в рамките на 50% в полза на пристанище Варна. В пристанище Бургас най-голям брой посещения имат бълкерите и корабите за генерални товари, на второ място са танкерите, следвани от контейнеровозите. За пристанище Варна данните от анализа илюстрират подобна ситуация, като водещо място заемат корабите за генерални товари и бълкерите, следвани от контейнеровозите и на трето място танкерите. Относно приетите количества течни отпадъци в двете пристанища, които биха били предизвикали нежелани ситуации, в пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна те са с 76% повече.

В резултат на направения, в предните части на този доклад анализ, може да обобщим вариантите за изграждането на система за управление и превенция при рискови ситуации в акваторията на пристанищата.

Предложения и варианти за СПРЕАЗ

За нуждите на морските пристанища в Р България, най-оптималния вариант за осигуряване на СПРЕАЗ е, чрез създаване на мобилни центрове за борба с нефтени разливи, снабдени с достатъчно и съвременно оборудване – бонове, скимъри, събиращо рамо, работни платформи, както и с достатъчно обеми за съхранение на събрания нефт.

За целта предлагаме избор на мобилни единици, оборудвани така, че да се използват при разливи и замърсявания в акваториите на морските и речни пристанища, използвайки:

- бонове от лек тип;
- бонове за твърди отпадъци;
- система за разгръщане на бонове от работна платформа;
- Скимъри и помпи с подходящ дебит.

Предложеният вариант има следните предимства:

- компактен и мобилен дизайн,
- удобен за транспортиране,
- възможност за използване както в морските, така и в речните пристанища, според нуждите.

По този начин ще може да се обхванат всички рискови зони на пристанищата с национално значение, времето за мобилизация ще е кратко, а оперативната дейност ще се извършва по-ефективно.

Операторът, който ще експлоатира съоръженията трябва да осигури:

- подходящи мерки за готовност при ситуация на замърсяване с нефтоводни смеси или твърди отпадъци;
- товароподемни съоръжения за товаро-разтоварните операции на оборудването;
- обучен и квалифициран персонал

- изготвяне и изпълняване на програма от обучителни курсове и практически упражнения за различно ниво персонал, ангажиран в предотвратяването и борбата с експлоатационно и аварийно замърсяване в акваторията на пристанищата.

Експлоатацията на предложеното оборудване може да се реализира в следните варианти:

Вариант 1:

Експлоатация от ДППИ - създаване на отговорна структура на море и река, на основание чл. 115м, ал.(1), т.19 от ЗМПВВППРБ (нова - ДВ, бр. 28 от 2018 г.) поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия.

В този вариант е необходимо ДППИ да осигури:

- Персонал, който да бъде обучен, спрямо методиката за използване на оборудването – минимално – 10 човека, от които ще е необходимо да има 5 морски лица.
- Място за съхранение на оборудването – трябва да се изберат и определят места на самите терминали, на които ще е необходимо да бъдат разположени. За избора на място е необходимо да се оценят онези терминали, които са с най-висок риск за възникване на аварийен разлив. Такива могат да бъдат пристанищните места, на които разтоварват нефтени танкери и/или химикаловози, както и местата, на които се извършват най-често операции по бункерване. Предаването на течни и твърди отпадъци, също може да бъде предпоставка за възникване на разлив и са потенциално опасни. За избора на място за разположение на оборудването, трябва да се предвидят всички тези фактори, както и възможността за най-кратко време на транспортиране.
- Място за почистване и поддръжка – след използване на оборудването се изисква тяхното почистване да се осъществява на място, от където ще може да се събере отпадъчната вода и да се предаде за третиране, съгласно изискванията на ЗУО.
- Предаване на събраното количество отпадък при разлив, както и на отпадъка, събран от почистване на оборудването. При ситуация на разлив на нефтопродукт в акваторията на пристанищата, събраното количество отпадък, както и отделеното количество от почистване на оборудването, съгласно екологичното законодателство се класифицира като опасен отпадък. Предаването им за третиране трябва да бъде в съответствие с изискванията на ЗУО, което включва сключване на договор с фирма, която разполага със съответните разрешителни документи за третирането на тези видове отпадъци. При събиране на неопасни отпадъци, в случай на разпиляване на твърди отпадъци, е необходимо да се спазват също изискванията на цитирания закон.

Вариант 2:

Да се приложи модел, използван от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) – чрез сключване на договор с частни оператори, на които да бъде предоставено оборудването за съхранение, които да бъдат ангажирани с поддържане на готовност в случаи на нужда (в

определен срок след нотификация от ДППИ) да започнат дейност по реагиране при замърсяване.

В този вариант операторите ще имат следните задължения:

- Осигуряване на квалифициран персонал и разработена методика за поставяне на бонови заграждения, в зависимост от акваторията на пристанището;
- Осигуряване на непрекъснато обучение и натренираност на персонала;
- Място за съхранение и поддръжка на оборудването;
- Проследимост и предаване съгласно ЗУО на събрания отпадък, както от разлива, така и от почистване на оборудването.

Експлоатацията на оборудването в този вариант ще става в регламентиран от условията на договора период - минимум 3 години.

Предвиждат се следните сценарии за изпълнение на дейностите, чрез предложеното оборудване - в аварийна и в превантивна ситуация.

Аварийна ситуация:

- Иницираща нотификация – от ДППИ или от разработена информационна система (може да се предвиди в рамките на поддейност 3 и 4 от настоящата ОП);
- Мобилизация на персонала;
- Транспортиране на оборудването до мястото, на което е необходимо;
- Поставяне на бонови заграждения от работна платформа чрез система за разгръщане на боновете;
- Поставяне на скимиращо устройство за събиране на отпадъчния нефтопродукт или твърди отпадъци;
- Изпомпване / събиране на отпадъка. В зависимост от отстоянието до брега на разлива, може да бъде използвано транспортиращо плавателно средство или автоцистерна, която да транспортира директно събраното количество до брегово съоръжение за третиране на отпадъка;
- След приключване на операцията, боновете и скимъра се прибират в съответните мобилни единици, за да бъдат транспортирани до мястото, на което ще бъдат почистени.

Превантивно осигуряване - операции на бункероване или предаване на течни отпадъци, ще бъдат осъществени следните действия:

- Нотификацията от капитана на кораба или корабния агент, чрез ДППИ или информационна система, включваща дата и час за осигуряване;
- Мобилизация на екипа;
- Транспортиране на необходимото количество бонове, което се определя в зависимост от големината на кораба;

- Позициониране на загражденията чрез система за разгъване на боновете от работна платформа;
- След приключване на съответната операция, прибиране на боновете и събиране в мобилни единици за тяхното транспортиране до мястото, в което ще бъдат почистени, при необходимост.

Отчитане на дейностите в предложените варианти:

- Вариант 1: ДППИ изготвя процедури за вътрешен контрол върху персонала, отговорен за експлоатация на оборудването. Осигурява локализация на оборудването и спазва необходимите изисквания, съгласно екологичното законодателство.
- Вариант 2: ДППИ сключва договор с избрана фирма, препоръчително – регистрирана като оператор на ППС, съгласно изискванията на ЗОП. Определя регламентирани срокове за контрол на дейностите, предмет на договора. Осъществява периодичен контрол върху поддръжката на оборудването, неговото използване, както и компетентността на персонала, ангажиран в процеса.

5.2. ПРИОРИТЕЗИРАН СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ

В Приложение 1 е поместен приоритезиран списък с оборудване за ППС и СПРЕАЗ, базиран на анализа и препоръките от точка 4 на настоящото предпроектно проучване.

Списъкът е съгласуван с ДППИ и ще бъде използван при подготовка на заданието и документацията за ОП по инвестиционен проект по ОПТТИ 2020 (под-дейност 1.5 по настоящата ОП).

5.3. ПАЗАРНО ПРОУЧВАНЕ НА ОБОРУДВАНЕТО ОТ ПРИОРИТЕЗИРАНИЯ СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ

В Приложение 2 е поместено направеното пазарно проучване на производители и доставчици на оборудване за ППС и СПРЕАЗ, отговарящо на международните и национални изисквания и технически норми, за оборудването, описано в приоритезирания списък от точка 5.2 по-горе.

Това проучване ще бъде използвано при изпълнение на дейност 2 (Изготвяне на Анализ „разходи-ползи“ и анализ по отношение на прилагането на държавни помощи за реализацията на инвестиционния проект за ППС и СПРЕАЗ) и под-дейност 1.5 (*Изготвяне на документация за провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка и актуализация на наличните технически спецификации*).

5.4. ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

5.4.1. Варианти по отношение на обхвата на инвестиционния проект по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

С оглед на различната специфика на дейностите по доставка на оборудване за ППС и СПРЕАЗ (идентифицирано в дейност 1) и дейностите по разработване и внедряване на Интегрираната информационна платформа, предложението на консултанта е за формулиране, подготовка на документация и откриване на две ОП, по ОПТТИ 2020, с предмет:

1. Доставка на оборудване за ППС и СПРЕАЗ
2. Разработване и внедряване на ИИП

5.4.2. Варианти по отношение на експлоатацията на съоръженията за ППС и СПРЕАЗ

На база на извършения анализ на разходи и ползи по дейност 2, следва да се вземе решение от Възложителя за прилагане на един от трите основни варианта за експлоатация на оборудването по инвестиционния проект за доставка на ППС и СПРЕАЗ:

1. Експлоатация от ДППИ на съоръженията за ППС и СПРЕАЗ.
2. Възлагане с ОП по ЗОП от ДППИ на външна фирма оперирането на ППС и поддържане на готовност и експлоатация, при възлагане от ДППИ, на СПРЕАЗ (под-вариант е отделно възлагане, но той според нас е неудачен, защото оператора на СПРЕАЗ следва да има опит/възможности/организация за временно съхранение и превозване на специфичните отпадъци, събрани със СПРЕАЗ – нефтоводни смеси и твърди отпадъци от повърхността на почистваните акватории)
3. Възлагане от ДППИ на операторите на пристанищни терминали за експлоатация на доставените съоръжения за ППС.

5.4.3. Варианти по отношение на вида на ППС и СПРЕАЗ

С оглед на направените в точки 2 – 4 на настоящото проучване анализи на нуждите на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение, както и анализа на добрите практики и препоръки в документи на ИМО и ЕС, препоръчва се вариант с доставка на:

- фиксирани площадки за разделно събиране на отпадъци (ППС)
- мобилно оборудване за СПРЕАЗ.

Конкретните видове и технически параметри на съоръженията и оборудването за ППС и СПРЕАЗ са съгласувани с Възложителя (ДППИ) като приоритизиран списък и приложени в **Приложение 1** към настоящото проучване.

След извършване на анализ на разходите и ползите (дейност 2) и на база на пазарното проучване (**Приложение 2** към настоящото проучване), Възложителят ще избере окончателния вариант за доставка на оборудване и съоръжения за ППС и СПРЕАЗ, на база на

което ще се разработят техническите спецификации и документацията за ОП за инвестиционния проект (под-дейност 1.5 от настоящата ОП).

6. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. Приоритезиран списък на ППС и СПРЕАЗ

Приложение 2. Пазарно проучване на производители и доставчици на оборудване за ППС и СПРЕАЗ