



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 Русе

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.....	4
2. ОЦЕНКА НА АКТУАЛНИТЕ НОРМАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ, ПРЕПОРЪКИ И ДОБРИ ПРАКТИКИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ.....	5
2.1. АНАЛИЗ НА ЗАДЪЛЖИТЕЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ	5
2.1.1. Въведение	5
2.1.2. Препоръки на Дунавската комисия.....	6
2.1.3. Заключение	8
2.2. МЕЖДУНАРОДНИ ДОБРИ ПРАКТИКИ	9
2.2.1. Техническо ръководство за екологосъобразно управление на отпадъците, обект на Базелската конвенция.....	9
2.2.2. Проекти WANDA и CO-WANDA.....	9
2.2.3. Планиране на управлението на отпадъците в пристанище Анверс.....	10
3. АНАЛИЗ НА МЕХАНИЗМА И ЕФЕКТИВНОСТТА НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ ТОВАРИ.....	11
3.1. ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПЪРВОНАЧАЛНО ПРОУЧВАНЕ	11
3.1.1. Обща информация за въпросниците.....	11
3.1.2. Резултати от въпросниците.....	13
3.2. АНАЛИЗ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ДЕЙСТВАЩИЯ ППОО	16
3.3. ИНФОРМАЦИЯ ОТ СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ТОВАРИ	20
4. АНАЛИЗ НА НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ, ПРЕПОРЪКИ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ И ДОПЪЛВАНЕ НА ППОО И АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИ	21
4.1. Наличие и прилагане на обща стратегия за управление на отпадъците	21
4.2. Анализ на наличните ППС и видовете предадени отпадъци	23
4.3. Оценка на слабости, наличие на подходящи ППС, настоящи и бъдещи нужди	31
4.4. Оценка на необходимостта и начини за внедряване на СПРЕАЗ	34
4.5. Препоръки за осигуряване на допълнителни подходящи ППС, актуализация на ППОО със СПРЕАЗ, подобряване на информационни системи, нормативни промени.....	36

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

4.6.	АНАЛИЗ НА НУЖНИТЕ ПРОМЕНИ В ППОО	40
5.	ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ЗА ДОПЪЛВАНЕ НА ППОО ЧРЕЗ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ ЗА ДОСТАВКА НА ППС И СПРЕАЗ	42
5.1.	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ППС И СПРЕАЗ.....	42
5.1.1.	Предложения за ППС.....	42
5.1.2.	Предложения за СПРЕАЗ	45
5.2.	ПРИОРИТЕЗИРАН СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ.....	50
5.3.	ПАЗАРНО ПРОУЧВАНЕ НА ОБОРУДВАНЕТО ОТ ПРИОРИТЕЗИРАНИЯ СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ.....	50
5.4.	ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТТИ 2020	50
5.4.1.	Варианти по отношение на обхвата на инвестиционния проект по ОПТТИ 2020	50
5.4.2.	Варианти по отношение на експлоатацията на съоръженията за ППС и СПРЕАЗ.....	50
5.4.3.	Варианти по отношение на вида на ППС и СПРЕАЗ.....	51
6.	ПРИЛОЖЕНИЯ	51
	Приложение 1. Приоритезиран списък на ППС и СПРЕАЗ.....	51
	Приложение 2. Пазарно проучване на производители и доставчици на оборудване за ППС и СПРЕАЗ.....	51

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 05.04.2019 г. 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. Въведение

Основната международна правна рамка за управлението на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товар за пристанищата на р. Дунав е документа "Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската Комисия (ДК), приет с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г., както е допълнен и изменен).

Изискванията, относно управлението на отпадъците от речното корабоплаване и пристанищните приемни съоръжения (ППС), са въведени в българското законодателство чрез Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) – основно в чл. чл. 75а, 103, 103в, 103г, 103д 116, както и чрез следните подзаконовни актове:

- 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 г.);
- 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 г.).

С промените, въведени през 2017 г. в последния от гореописаните актове, изискванията за докладване и събиране на информация относно управлението на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност са конкретизирани, според спецификите на речното корабоплаване

и наличието на Система за електронен документооборот на речния транспорт.

Въпреки това, съществува разминаване в изискванията към операторите на морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци“, дефинирани в чл.116 ал.2 и изискванията към пристанищата, дефинирани в чл.103 ал.(2) т.6 от ЗМПВВППРБ.

От друга страна, съществува разминаване между изискванията към пристанищата за притежаване на ППС, посочени в чл.19 от Наредба №9, и изискванията към физическите и юридически лица, извършващи дейностите с отпадъци, посочени в чл.11 от Наредба №15, като последното изискване не е обвързано с изискването за регистриране на оператора на ППС, съгласно ЗМПВВППРБ.

С оглед на горепосоченото, съществуващата правна рамка по отношение на управлението на отпадъците в речните пристанища по българския участък от р. Дунав води до неясни изисквания и възможност за различни интерпретации, което в крайна сметка пречи на контрола по изпълнението на съществуващата международна рамка, заложена в горепосочените Препоръки на ДК.

Има общо схващане, че корабните отпадъци от плаващите по р. Дунав кораби не се управляват по безопасен и екологосъобразен начин. В резултат на това, крайбрежните страни от Дунавския басейн участваха в международен проект, финансиран от ЕК (WANDA / CO-WANDA), за решаване на този въпрос на международно ниво и за разработване на правна рамка за това. В резултат на тези усилия бе разработен проект на “Конвенция за управление на отпадъците от корабоплаването по р. Дунав” (IDSWC). Проектът бе представен по време на среща на Международния борд на проекта CO-WANDA, проведена на 09.07.2014 г. , но от тогава не е получил международна подкрепа за приемане.

През последните години, интереса на държавите, членуващи в Дунавската комисия (ДК) са насочени в две посоки:

- актуализиране на горепосочените *Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава*, и
- контакти и проучване на възможностите за присъединяване на държавите –членки на ДК към *Конвенцията за събиране, предаване и приемане на отпадъци от корабоплаването по Рейн и вътрешните водни пътища (CDNI)*.

2.1.2. Препоръки на Дунавската комисия

Основният международен регламентиращ документ по отношение на управлението на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и осигуряването на подходящи ППС за река Дунав (съгласно дефинирания териториален обхват на поръчката по този договор - пристанищата Русе, Лом и Видин), са залегнали в документа *"Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава"* (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската Комисия (ДК), приет с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г. Тези Препоръки отменят „Препоръки на Дунавската комисия за предотвратяване на замърсяването на водите на р. Дунав от корабоплаването“, 1997 (док. ДК/СЕС 55/15). Препоръките са в сила от 01.01.2008 г.

Последните изменения на Препоръките по организация на събирането на отпадъци от

корабите, плаващи по Дунава, приети от 76-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 76/11) през м. юни 2011 г., са свързани с актуализация на символите за обозначаване на видовете отпадъци (точка 2.3) за съответствие с новите "Основни положения за плаване по Дунава" (ОППД-2010).

Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава се отнасят до всички компетентни органи, занимаващи се с корабоплаването по р. Дунав, администрациите на дунавските пристанища и корабните собственици и екипажи.

В чл.1.2 са дадени дефиниции и кодове на видовете отпадъци от експлоатацията на корабите и от отпадъци от товари, както и унифицирана символика за видовете отпадъци.

В член 3 са посочени техническите изисквания към пристанищните приемни съоръжения за р. Дунав. Посочват се задължения на държавите за информиране на заинтересованите страни за схемата на разположение на стационарните приемни съоръжения и евентуален график на плаващи съдове за приемане на отпадъци. Посочват се изисквания към съединителните фланци на съоръженията за приемане на течни отпадъци. Поставя се изискване операторите на ППС да не причиняват излишно забавяне на плавателните средства, от които се събират отпадъци.

В член 4.1 се поставят изисквания компетентните органи да осигурят създаването на организации, които оперират ППС, както и да осъществяват контрол в рамките на своята териториална компетентност.

Член 6 препоръчва мерки за международно сътрудничество при развитието на инфраструктурата на ППС. Дефинират се принципите за финансиране на дейностите по приемане и обработка на отпадъците („замърсителя плаща“ и „индиректно заплащане“), като се препоръчва таксите, дължими от всеки кораб, посещаващ пристанището да покриват 60% от общите разходи, а оставащите 40% да се покриват от конкретния кораб, сдаващ отпадъци. Съгласно чл.6.4, държавите трябва да осигурят изискваната инфраструктура, организационни, финансови и други правила, за прилагане на препоръките, в срок - до 01.01.2013 г.

Страните членки на ДК продължават работа по актуализацията на Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава. Последната версия (към дата 22.02.2019 г., това е документ RD IV.2.2(2018-1) от м. април 2018 г.) на препоръките е обект на преглед и оценка от РГ по техническите въпроси и РГ по юридическите и финансови въпроси, но като цяло тя съдържа сериозни промени, спрямо действащите препоръки, касаещи:

- Промени в дефинициите
- Принципи на финансиране:
 - предвижда се хармонизирана между всички страни-членки тарифна система, базирана на винетки или подобни ваучери, покриваща поне 60% от разходите за сдаването на отпадъци, съдържащи масла и смазочни материали (нефтоводни смеси)
 - за другите отпадъци от експлоатацията на корабите се предвижда прилагане на хармонизирана индиректна тарифна система при посещение в пристанище, независимо дали кораба сдава или не
 - за битовите отпадъци от корабите не се предвижда допълнително заплащане, освен за пасажерските кораби, към които може да се приложи директна тарифа според обема на сдаваните отпадъци, и др.
- изисквания към държавите за осигуряване на подходящи ППС в своите пристанища
 - като фиксирани ППС или подвижни брегови съоръжения, и/или

- като подвижни плаващи по реката ППС
- изисквания към контрола и прилагането на препоръките при посещение на корабите в пристанищата
- отговорности на товародателя / товарополучателя за приемането на остатъците от товара (включително миячни води)
- нови приложения, относно:
 - стандарти за разтоварване (за различните вещества) и правила за сдаване/приемане за допустимост на изхвърляне зад борда на миячни води
 - издаване на свидетелство за разтоварване (сухи товари и танкерни превози)
 - унифицирани символи за видовете отпадъци, и др.

Основен въпрос, който се дискутира е възможността за промяна на статуса на документа, или обвързването му с Конвенцията за защита на р. Дунав и/или националното право, тъй като „Препоръки“ не дава възможност за задължително прилагане и контрол от всички органи и страни.

2.1.3. Заключение

Основните изисквания относно управлението на отпадъците от речното корабоплаване в речните пристанища са въведени в българското законодателство чрез ЗМПВВПРБ, Наредба № 15, Наредба № 9 и Наредбата 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.

Въпреки това, съществуващата правна рамка по отношение на управлението на отпадъците в речните пристанища по българския участък от р. Дунав, съдържа неясни изисквания по отношение на осигуряването на ППС и тяхната експлоатация, и възможност за различни интерпретации, което в крайна сметка пречи на практическото изпълнение и контрол на процесите по управление на отпадъците – резултат от корабоплаването и остатъците от товари, съгласно съществуващата международна и национална рамка.

Съгласно чл.6.4 на Препоръките на ДК, държавите трябва да осигурят съответната инфраструктура и финансови механизми до 5 години след влизането им в сила, което е въведено с § 19 от Преходни и заключителни разпоредби на Наредба №9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата: „По отношение на речните пристанища изискванията за наличие на подходящи пристанищни приемни съоръжения и за план за приемане и обработване на отпадъци, в това число и за система за определяне размера на таксите за приемане и обработване на отпадъци, се прилагат от 1 януари 2013 г.“

Необходимо е хармонизиране и съгласуване на различните изисквания в националното законодателство по отношение на осигуряването на ППС, изискванията към операторите на ППС.

Липсата на такса за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност, по отношение на корабите, посещаващи българските речни пристанища (*Тарифа за пристанищните такси, събрани от ДППП*), не насърчава екологосъобразното предаване и третиране на същите.

Необходимо е прилагане на предвидените контролни механизми, за осигуряване на изискваното от националната нормативна уредба докладване и предаване на отпадъците на подходящи ППС, оперирани от регистрирани оператори, както и за поддържане на представителна статистическа информация за управлението на отпадъците.

2.2. МЕЖДУНАРОДНИ ДОБРИ ПРАКТИКИ

2.2.1. 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.

2.2.2. Проекти WANDA и CO-WANDA

Проектите с европейско финансиране “*Waste management for inland Navigation on the Danube (WANDA)*“, 2009-2011 и “*Convention for Waste management for inland Navigation on the Danube (CO-WANDA)*“, 2012-2014 и резултатите от техните проучвания и тестове са добри практики за прилагане на *Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава*, издадени от ДК, както и за обвързване с изискванията и практиките по прилагане на

Конвенцията MARPOL 73/78 и Директива 2000/59/ЕО, доколкото част от пристанищата в долната част на р. Дунав се посещават и от речно-морски кораби.

Основната цел на проекта CO-WANDA е създаване на проект на международна конвенция за управление на отпадъците от корабоплавателна дейност, която да е в сила за крайбрежните на р. Дунав страни. Като модел на проекта се използва влязлата в сила през 2009 г. за Люксембург, Швейцария, Холандия, Белгия, Германия и Франция „Конвенция за събиране, предаване и приемане на отпадъци от корабоплаването по Рейн и вътрешните водни пътища, 1996 (CDNI)“.

На този етап, интереса на страните членки на ДК е по-скоро към присъединяване към Конвенцията CDNI и хармонизиране с нея на Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава.

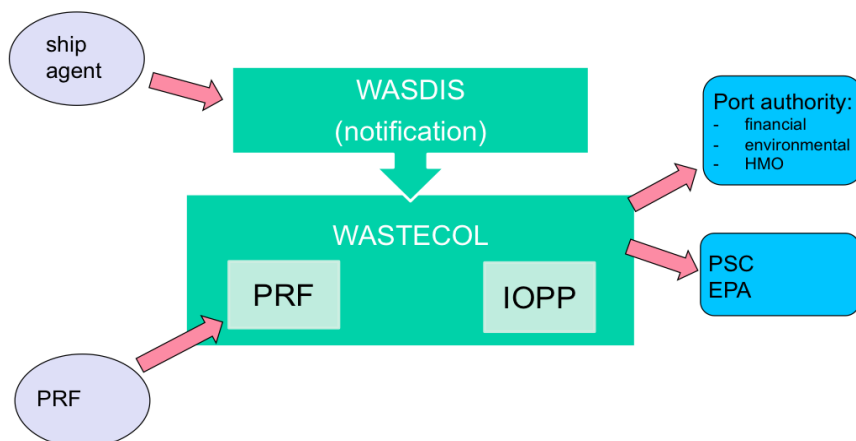
2.2.3. Планиране на управлението на отпадъците в пристанище Анверс

Практиките за приемане и третиране на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност в пристанище Анверс (идентичен подход е приложен и в другите фламандски пристанища – Гент и Зеебрюге), като цяло се приемат за едни от най-добрите в света, поради следното:

- наличие на голям опит в планиране управлението на отпадъците;
- установен е структуриран дискуссионен форум с участието на всички заинтересовани страни, за обмяна на мнения, идеи и практически опит, свързани с предаването на корабни отпадъци и остатъци от товари;
- развита е насърчаваща, ориентирана към резултатите, система от такси за предаване на корабни отпадъци, довела до увеличение на сдаването на нефтоводни смеси;
- преди влизането в сила на ревизирия Анекс V на MARPOL 73/78 е оценено доколко ППС са подходящи за остатъци от товари и миячни води, съдържащи концентрации от товари, класифицирани като „опасни за морската среда“ (HME);
- съвместно с пристанище Ротердам е разработена и приложена по-детайлна форма за предварително уведомяване, от тази изисквана по Анекс II на Директива 2000/59/ЕО;
- прилага се най-съвременна интернет - базирана система за събиране на данни и мониторинг на отпадъците от експлоатацията на корабите (WASTECOL). Системата е достъпна за административните структури (като държавния пристанищен контрол), което ги подпомага при определяне на корабите, подлежащи на инспекция, и се използва също за статистика, наблюдение и изчисляване на таксите за отпадъците.

През 2012 г. пристанище Анверс е поканено от EMSA да обясни своята система за мониторинг пред Агенцията и страните - членки на ЕС, по време на дискусия на експертна група, свързана с прилагането на Директива 2010/65/EU (формалности за докладване от корабите), където е представена следната система:

Схематично представяне на пристанищно наблюдение с WASTECOL системата



Легенда:

- (a) **PRF** – Пристанищни приемни съоръжения
- (b) **ship agent** – корабен агент
- (c) **port authority** – пристанищни власти
- (d) **PSC/EPA** – Държавен пристанищен контрол / Агенция за опазване на ОС
- (e) **IOPP** – Международен сертификат за предпазване от замърсяване с нефт (има се предвид данните от IOPP на кораба)

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

3.1. ВЪПРОСНИЦИ ЗА ПЪРВОНАЧАЛНО ПРОУЧВАНЕ

3.1.1. Обща информация за въпросниците

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 за река също бе разработен на база на

препоръките в МЕРС.83(44) на ИМО „Ръководство за осигуряване на подходящи пристанищни приемни съоръжения“. Този въпросник е разработен така, че да даде кратък преглед на главните аспекти, следвайки различните фази в развитието и оценяването до колко ППС са подходящи.

За оптимизиране на изиксваната информация от различните заинтересовани страни, въпросниците бяха разработени в два варианта, фокусирани към различните целеви групи, както следва:

I-ви вариант:

Въпросници, изпратени до терминални, пристанищни и оператори на пристанищни приемни съоръжения в пристанища Русе, Лом и Видин, фокусирани върху следните данни:

- Пристанищни дейности и трафик:
 - брой посещения през 2018 г. и прогноза за трафика през следващите 5 години;
 - предходно и следващо пристанище;
 - обработените товари през 2018 г. 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 приеман 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 речните пристанища, включват следните данни:

- Обем на дейността:
 - брой посещения през 2018 г. 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 2 получени обратно попълнени въпросници, предоставящи частична информация и данни.

3.1.2. Резултати от въпросниците

От изпратените въпросници са получени два отговора от заинтересовани страни на пристанище Русе: Клон ТП Пристанище Русе ДППИ и корабен агент „Галакси пауър“ ЕООД

От попълнените въпросници може да се извлече информация относно следните въпроси:

- брой корабни посещения през 2018 г. и прогноза за следващите 5 години;
- обработени товари;
- видове отпадъци приемани от пристанището;
- разположение на съоръженията за третиране на отпадъците;
- съоръжения за третиране на промишлени или битови отпадъци от брегови източници;
- процедура за уведомяване за отпадъци;
- метод за изчисляване на таксите (беше посочено, че се предвижда „индиректна такса“);
- наблюдение, прилагане и инспекция.

Нямаше ясни отговори за въпросите засягащи:

- брой налични в пристанището приемни съоръжения и тяхната собственост;
- метод за приемане на различни видове отпадъци, включително информация за наличния приемен капацитет;
- обем предадени отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност/остатъци от корабни товари;
- възможни ограничения в количествата или допълнително заплащане;

На проведената среща с представители на териториалното поделение на ДП „Пристанищна инфраструктура” Русе на 18.01.2019г., бяха поставени следните въпроси:

- Количества (по категории отпадъци) декларирани при пристигане / реално предадени, от кораби, посещаващи съответните пристанища за обществен транспорт с национално значение, за периода 2014 – 2018 г.
- Брой на корабите предали отпадъци през 2018 г. (съгласно класификацията на отпадъците от "Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава“);
- Действащи към момента оператори, предлагащи морско - техническа услуга чл. 117б от ЗМПВППРБ - приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност, поставяне на бонови заграждения за съответните терминали, капацитети и видове на пристанищните приемни съоръжения, с които разполагат, както и конкретизирани терминали, в които предоставят услугата;
- Информацията, описана в проекта на ППОО за пристанище с национално значение – Русе, наличен на интернет сайта на предприятието: брой налични в пристанището приемни съоръжения и тяхната собственост; метод за приемане на различни видове отпадъци, включително информация за наличния приемен капацитет; видове отпадъци съгласно Наредба №2 за класификацията на отпадъци; обем предадени отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност/остатъци от корабни товари; процедура за уведомяване за отпадъци;
- Предложения за система за таксуване на корабите, която да е приложима за речните пристанища.
- Аварийен план за борба с разливите (актуално пълно копие с приложенията), налични съоръжения за нефтени разливи, регистрирани инциденти през последните 5 (пет) години, и др.

Присъстващите експерти потвърдиха, че приемането на битови отпадъци (L) се осъществява от общинските фирми за сметосъбиране и приемните съоръжения са разположени на съответните терминали на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе - Русе-изток, Русе-център, Русе-запад, Силистра, Фериботен терминал-Силистра, Тутракан, Свищов, Сомовит, Фериботен терминал - Никопол. Спрямо въвеждането на система за таксуване на корабите за предаване на отпадъците, които се генерират при корабоплавателната дейност, присъстващите представители изразиха опасения, че таксата ще засегне корабите, които посещават пристанищните терминали, а не всички преминаващи кораби, които

нерегламентирано си изхвърлят отпадъците в реката. Това е така, поради което на нива ДК се работи за прилагане на хармонизиран, регионален подход във всички пристанища на р. Дунав, чрез актуализация на Препоръките. Изказани бяха опасения, че въвеждането на екологична такса (която към момента е със ставка нула), може и да рефлектира отрицателно върху посещенията на корабите, за това таксата, която ще се предложи следва да е минимална. Не беше предоставена и информация за наличните средства за борба с разливи в пристанище Русе. Структурата, която има компетенция е дирекция „Речен надзор – Русе“.

На допълнително проведена среща с инспектори от дирекцията (19.02.2019 г.) и последвалата официална кореспонденция (писмо с Изх. № Р282/25.03.2019 г.), се предостави следната информация:

- Списък на пристанищните оператори, предоставящи морско техническата услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“ в териториалния район на Дирекция "Речен надзор - Русе" с данни за вид и капацитет на приемните съоръжения, с които разполагат в района на действие.
- Справка за деклариран и реално предадени количества отпадъци за всички пристанищни терминали към пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе за 2018 г., както и обобщена за периода 2016-2018 г.
- Информация за контрола, който осъществяват инспекторите от дирекцията върху корабоплаването чрез извършване на проверки по линията на екологичния контрол и речния надзор.
- Относно разработването на финансов модел за българските речни пристанища, от страна на дирекцията беше изказано мнение, че принципа, който се използва в страните по Международната конвенция за събиране, съхранение и приемане на отпадъци – резултат от корабоплаването по Рейн и други вътрешни водни пътища (CDNI), би могъл да се приложи и при приемането на отпадъците, резултат от корабоплаването по р. Дунав.
- В изпълнение на Закона за защита при бедствия (ЗЗБ) е разработен областен аварийен план. Към момента на проучването има действащ План за защита при възникване на нефтени разливи по р. Дунав. Със заповед на областния управител е създадена работна група, която трябва да актуализира съществуващия план до средата на 2019г.

След получената статистика от дирекция „Речен надзор – Русе“ за предадени корабни отпадъци през 2018г., са отбелязани само 2 кораба, посетили пристанище с национално значение Русе, които са предали твърди отпадъци. Видът на отпадъците е обозначен като „други“, а количеството не е уеднаквено в мерни единици и е 2 торби от единия кораб и 15 кг. от другия.

Във въпросника на „Галакси Пауър“ ЕООД е посочено, че средното количество при едно посещение е 3 куб.м., а максималното – 5 куб.м.

От получената информация чрез въпросниците и проведените срещи можем да обобщим, че:

- броя на корабните посещения през 2018 г., в сравнение с 2016 г., са по-малко;
- информацията за потоците отпадъци от експлоатацията на корабите е недостатъчна като извадка, за извършването на достоверен анализ по отношение ефективността на управлението им.

- Корабите могат да предават само твърди отпадъци – хартия, картон, опаковки от пластмаса, опаковки от метал, безцветно, цветно стъкло и смесени битови отпадъци.
- Няма точно определени ППС, в които да се приемат само отпадъците от корабите. В предоставените контейнери на пристанищните терминали отпадъците се смесват с генерираните от самия терминал битови отпадъци. По този начин не може да се отделят двата потока отпадъци, няма проследимост за реалното количество предадени от корабите отпадъци. Контейнерите се обслужват от общинската сметосъбираща фирма и се транспортират до общинското депо. По този начин не се спазва йерархия при управлението на отпадъци, регламентираната в чл.6, ал.1 от Закона за управление на отпадъци.
- ППС за останалите категории отпадъци, като „хранителни отпадъци“ (I), отпадъци, свързани с товара, отпадъци от експлоатацията на корабите – отработени смазочни вещества (E), използвани филтри (D), омаслени парцали (C), отработени масла (B), трюмни води (A), опаковки от масла (H), промивни води (G), отпадни води, други специфични/опасни отпадъци (J), миячни води от трюмовете (K) и други отпадъци – смесени отпадъци и замърсявания, натрупвани в пристанищната акватория, с неизяснен източник, не се предоставят за терминалите, които са към пристанище за обществен транспорт с национално значение – Русе.
- Във въпросника на ТП Русе е отбелязано, че има разположени съоръжения извън пристанището за третиране на отпадъци от нефтопродукти, отпадни води, битови отпадъци (но не са посочени конкретни данни, капацитети, оператори и др.).
- Подробно е отговорено на точка от въпросника, относно процедурата за уведомяване за отпадъци, като е отбелязано, че се използва формата по Приложение №19 и 20 към чл. 36 дал.1, т.6 и чл. 36е. ал.1, т.10 от Наредба за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване. Формата се получава по електронен път в системата „Национален център за електронен документооборот в речните пристанища“. Достъпът до информацията имат освен ДППИ, ИАМА, Митница и ГКПП Пристанище Русе. Информацията за отпадъците е предназначена за ИАМА. Отбелязано е, че информацията за отпадъци не се подава от риболовните кораби и корабите за спорт и развлечение с право да превозват до 12 души. По време на срещите и търсенето на конкретни записи от тези електронни доклади се получи противоречива и непълна информация относно количеството и пълнотата на тези доклади, отнесени към общия брой посещения, например - за 2018 г. (виж още т.3.4 от този доклад).
- Относно системата за таксуване е отбелязано, че не се прилага такава за корабите и те или агентите решават как и къде да организират предаването на отпадъците. Отпадъците, за които е посочено, че е необходимо да се включат в индиректната такса са битовите отпадъци, отпадъци, свързани с товара и отпадъците от експлоатацията на корабите. Последните две категории отпадъци не попадат в обхвата на индиректната система за заплащане, съгласно Препоръките на Дунавската конвенция.

3.2. АНАЛИЗ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ДЕЙСТВАЩИЯ ППОО

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

Действащият план за приемане и обработване на отпадъци (ППОО) е разработен от ДППИ и одобрен от ИАМА на 08.03.2019г.

Планът е разработен в съответствие с изискванията на §1 на Допълнителни разпоредби от ЗМПВВПРБ и Наредба No.9 от 29.07.2005 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти.

Планът за приемане и обработване на отпадъците съдържа следните точки:

ДЕФИНИЦИИ И СЪКРАЩЕНИЯ

ОСНОВАНИЕ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА ПЛАНА

ОПИСАНИЕ НА ГЕОГРАФСКОТО ПОЛОЖЕНИЕ И ГОЛЕМИНАТА НА ПРИСТАНИЩЕТО

ОПИСАНИЕ НА БРОЯ И ВИДА НА КОРАБИТЕ, КОИТО ОБИКНОВЕНО ПОСЕЩАВАТ ПРИСТАНИЩЕТО

ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ СЪОБРАЗНО НУЖДИТЕ НА КОРАБИТЕ, КОИТО ОБИКНОВЕНО ПОСЕЩАВАТ ПРИСТАНИЩЕТО

ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

ОПИСАНИЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА ПРИЕМАНЕ И СЪБИРАНЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ - РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, И НА ОСТАТЪЦИТЕ ОТ ТОВАРИ

СИСТЕМА ОТ ТАКСИ ЗА ПРИЕМАНЕ И ОБРАБОТВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ

ПРОЦЕДУРИ ЗА УВЕДОМЯВАНЕ ЗА УСТАНОВЕНИ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕПРЕКЪСНАТИ КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИ В ПРИСТАНИЩЕТО, ПРИСТАНИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ И ОСТАНАЛИТЕ ЗАИНТЕРЕСУВАНИ СТРАНИ

СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ ЗА ВИДОВЕТЕ И КОЛИЧЕСТВОТО НА ПРЕДАДЕНИТЕ И ОБРАБОТЕНИ ОТПАДЪЦИ - РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ

РЕЗЮМЕ НА ДЕЙСТВАЩОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ - РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ

ЛИЦА, ОТГОВОРНИ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА

ОПИСАНИЕ НА ОБОРУДВАНЕТО И НАЧИНИТЕ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОБРАБОТВАНЕ, АКО СЕ ИЗВЪРШВА ТАКОВА

ОПИСАНИЕ НА МЕТОДИТЕ ЗА ЗАПИС НА ДЕЙСТВИТЕЛНОТО НАТОВАРВАНЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

ОПИСАНИЕ НА МЕТОДИТЕ ЗА ЗАПИС НА ПОЛУЧЕНИТЕ КОЛИЧЕСТВА ОТПАДЪЦИ - РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, И ОСТАТЪЦИ ОТ

КОРАБНИ ТОВАРИ

ОПИСАНИЕ НА МЕТОДИТЕ ЗА ОБЕЗВРЕЖДАНЕ НА ОТПАДЪЦИ - РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ, И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ

ПРИЛОЖЕНИЯ:

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО СЕ ПРЕДОСТАВЯ НА ВСИЧКИ ПОЛЗВАТЕЛИ НА ПРИСТАНИЩЕТО

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 - ФОРМА ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО УВЕДОМЯВАНЕ ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ В ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 3 - ЗАЯВКА ЗА УСЛУГА

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 - РАЗПИСКА ЗА ПРИЕТИ КОРАБНИ ОТПАДЪЦИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 - ФОРМА ЗА УВЕДОМЯВАНЕ ЗА НЕСЪОТВЕТСТВИЯ НА ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 - ФОРМИ НА ДОКЛАДВАНЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 - КАРТИ С РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ППС В ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

Могат да бъдат направени следните коментари по отношение на Плана за приемане и обработване на отпадъци:

1. В страницата на ДППИ все още е наличен отделен ППОО за пристанище Фериботен комплекс Никопол (което е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе), утвърден през м.юли 2013 г. Констатациите за ППОО за пристанище Русе са валидни и за плана за пристанище Никопол, макар последния да е по-опростен като съдържание.
2. В т. 3 от ППОО е посочено, че не е ефективно предоставянето на приемни съоръжения за събиране на нефтосъдържащи отпадъци. Това заключение е неясно и противоречиво, поради липсата на конкретни данни относно тези отпадъци. Не става ясно защо осигуряването им би било неефективно.
3. В т. 4 от ППОО „Приемни съоръжения“ е посочено, че в Приложение 7 е показано разположението на ППС за твърди отпадъци, но реално липсват като локализация в приложените карти на терминалите. Няма информация относно това, кой ще ги приеме, какви видове ще бъдат и дали отпадъците ще се събират разделно. Няма информация за приемни съоръжения за нефтосъдържащи отпадъци, опасни и специални отпадъци (в съответствие с местното законодателство и съгласно категоризацията на отпадъците в Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав, ДК, 2007, както са допълнени и изменени).
4. В т.5 от ППОО „Описание на процедурите за приемане и събиране на отпадъците – резултат от корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари“, т. 5.1. „Предварително уведомяване“ - посочено е, че се подава информация до Дирекция „МА“- Русе, като изброените варианти не отговарят на изискванията, посочени в Наредба за

организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, а именно: „Чл. 36д. (Нов - ДВ, бр. 12 от 2017 г.) (1) В момента на пристигане на кораба в речно пристанище на Република България за него се подават в електронен формат допълнително следните документи: т.б. информация относно вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари на борда на кораба (приложение № 19), както и ал. (2) Информацията по ал. 1 се предоставя на органите за граничен контрол и на институциите по компетентност чрез Системата за електронен документооборот на речния транспорт.“

5. В т. 5.2. „Заявка за предаване“ – описана е процедура, която реално не може да бъде изпълнена от пристанищния оператор за времето на престой на кораба. Предложените кодове отпадъци в таблица 5. трябва да бъдат синхронизирани с изискванията на ЗУО и Наредба № 2 от 23.07.2014г. за класификация на отпадъците. Специално внимание трябва да бъде обърнато спрямо трюмните води (А), за които е посочено, че са отпадни води и попадат в обхвата на Закона за водите. Това са нефтосъдържащи отпадъци, които са класифицирани като опасен отпадък и трябва да се спазват изискванията на ЗУО.
6. В т.5.3. „Приемане“ – в т. 5.3.1. са описани процедури, които изискват достатъчно дълго време и не са приложими за приемането на корабни отпадъци при посещението на корабите в пристанище за обществен транспорт с национално значение . Описано е, че при установяване на отпадъци от категория (L), които не са събирани разделно, пристанищния оператор ги таксува по двойна тарифа. При положение, че липсва система от такси, не става ясно каква тарифа се има впредвид.
7. Точка 6 от ППОО не е дефинирана правилно. Посочено е, че в пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе към момента не се събират такси за приемане и обработване на отпадъците съгласно Тарифата за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“. Това засяга индиректната система от такси за услуги. Не е ясно какви са тарифите и на кого трябва да бъде заплатено за предаването на единствените споменати към момента в ППОО битови корабни отпадъци. Във всеки случай е ясно, че не е приложен принципа „замърсителят плаща“.
8. В т. 14. „Описание на методите за запис на получените количества отпадъци – резултат от корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари“ е описано, че пристанищния оператор подава ежегодно отчети до ИАОС към МОСВ по реда на Наредба № 1 от 04 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри (обн., ДВ, бр. 51 от 20.06.2014 г. ; изм. с Решение № 411 от 10.01.2018 г. на ВАС на РБ - бр. 51 от 19.06.2018 г.). Това е изискване, което трябва да се спазва от лицата, регистрирани съгласно чл. 35 от Закона за управление на отпадъци, което означава, че всеки пристанищен оператор трябва да има издаден лиценз за управление на отпадъци. Това предполага и осигуряване на различни съдове, в които отпадъците да се съхраняват разделно до тяхното предаване за последващо третиране.
9. В т. 15 от ППОО отново е описана процедура, която е неизпълнима и е в противоречие с описанието дадено в т. 14. При положение, че пристанищния оператор има издадено

разрешително за управление на отпадъците по реда на ЗУО, той трябва да има сключени договори с фирми, които имат издаден лиценз за третиране на съответните отпадъци.

10. В Приложение 1 - "Информация, която се предоставя на всички ползватели на пристанището" е точно копие на текстовете от плана.
11. В Приложение 2, 4 и 5, които се отнасят за формите на предварително уведомяване, разписката за отпадъци и несъответствията на ППС, трябва да се приложат актуалните образци, изисквани от Препоръките на ДК.

Общото заключение за ППОО в пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе е, че Планът не се прилага от пристанищните оператори и посещаващите пристанище Русе кораби, защото има само общо съдържание, включва много неспецифични и противоречиви изисквания, част от които не са приложими за речните пристанища. Също така, дейностите, които се изисква да извършват операторите на пристанищните терминали, съгласно действащия ППОО, изискват притежаване на разрешителни документи, съгласно изискванията на ЗУО, което не се изисква от специализираната нормативна уредба за регистриране на тези оператори.

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

Основна система, която има функции, свързани с отделни етапи на процеса на управление на отпадъците е системата „Национален център за електронен документооборот в морските/речните пристанища“. Системи за електронна обработка на корабните документи при пристигане/отплаване на корабите в/от българските пристанища на река Дунав - системата изпълнява функциите за обслужване на „едно гише“ за събиране, обработване и съхраняване на документи и сведения за кораби, които пристигат и/или напускат дунавските пристанища на Република България, за осигуряване на електронно предаване на данни до и от отговорните институции и за осигуряване на електронен достъп на регистрираните външни потребители до информацията.

Специализираната система за управление на отпадъците (СУО), разработена за ДППИ в рамките на проект „Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение“ по ОПТ 2007-2013, на практика не се използва за речните пристанища.

От проведената на 18.01.2019 г. среща в Русе, с представители на клон ТП Пристанище Русе на ДППИ, бяха направени следните коментари и констатации:

- Липсва информация относно количествата и видовете предадени отпадъци. Декларациите за отпадъци, които се подават от корабните агенти при отплаване, съдържат единствено информация, че „няма сдадени отпадъци“. В системата „Национален център за електронен документооборот в морските/речните пристанища“, документите се прикачват като файлове във формат *.doc, от което следва, че дори и да има някакви количества, не може да се направи статистическа справка.
- Недостатъчният контрол на вход/изход, се идентифицира като проблем за

непълноценното проследяване на отпадъците, които корабите трябва да предават при посещението си в българските речни пристанища. За целта беше предложено да се засили контролът чрез видеонаблюдение, както и чрез сензори за мониторинг и диагностика на състоянието на река Дунав в акваториите на пристанищата.

- Наличните ППС са контейнери тип „бобър“ за битови отпадъци, които се поддържат от общинската фирма за сметосъбиране. Заплаща се такса смет от терминалните оператори на общината. Количествата отпадъци, които се събират в тези контейнери са основно от дейностите на операторите. Отпадъчните потоци се смесват и не може да се направи статистическа извадка за реално предадени видове и количества отпадъци от корабите.
- Установи се, че не се приемат и не са предвидени приемни съоръжения за нефтосъдържащи отпадъци. Корабите, които посещават терминалите транспортират основно торове и въглища. Представителят на терминалния оператор от „Пристанищен комплекс – Русе“ ЕАД потвърди, че не се извършва дейност по приемане на остатъците от корабни товари и миячни води. Единствено отпадъците, които се генерират от дейността на терминалния оператор, се предават за по-нататъшно обезвреждане на лицензирани фирми, с които имат сключени договори.
- Предложението за въвеждане на система от такси, подобна на винетната система според присъстващите представители ще се окаже не достатъчно рентабилна.
- Относно съоръженията за борба с нефтени разливи се установи, че сектор „СОД“ към Пожарна безопасност разполагат с бонови заграждения, но са с изтекъл статут. Липсва и обучен персонал.
- За последните 5 години няма официални данни за нефтени разливи в акваторията на пристанище Русе.
- При закупуването на техника и съоръжения, трябва да се предвиди нейното складиране и опериране.

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

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.

Основните видове отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност по р. Дунав, за които трябва да се предоставят ППС, и за които е приложим интегриран подход за приемане и третиране, са както следва:

- Нефтосъдържащи отпадъци;
- Остатъци от товари;
- Отпадъчни води (sewage);
- Твърди битови отпадъци (garbage);
- Опасни отпадъци.

От направеното проучване, включително от проведените срещи по места, могат да се направят следните **заключения**:

В речните пристанища за обществен транспорт с национално значение **не се прилага конкретна 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 и замърсявания с твърди отпадъци. Близкото географското разположение на пристанищата и идентичните

операции, които се извършват в тях благоприятстват прилагането на интегрирана система, чрез която ще се осигури необходимата превенция и ефективен отговор при възникването на оперативни и аварийни замърсявания в акваторията на пристанищата.

4.2. АНАЛИЗ НА НАЛИЧНИТЕ ППС И ВИДОВЕТЕ ПРЕДАДЕНИ ОТПАДЪЦИ

Въпреки, че реакцията на въпросниците беше слаба и не донесе много детайлна и точна информация, съгласно някои от отговорите получени от първия въпросник, корабите посещаващи пристанище Русе могат да предадат следните видове отпадъци:

- Битови отпадъци (L):
 - хартия и картон;
 - опаковки от пластмаса;
 - опаковки от метал;
 - безцветно стъкло;
 - цветно стъкло;
 - смесени битови отпадъци;

В регистъра на пристанищните оператори в района на Дирекция „Речен надзор - Русе”, публикуван на интернет страницата на ИАМА, единствено дружеството **„ГАЛАКСИ ПАУЪР” ЕООД** има правото да предоставя пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 1 от ЗМПВВПРБ – морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“. Район на действие за пристанищната услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“ - пристанищни терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе: „Пристанищен терминал Русе-изток – 1“, „Пристанищен терминал Русе-изток – 2“, Русе-център, Русе-запад; пристанища за обществен транспорт с регионално значение: „Порт Булмаркет – Русе“, „Дунавски драгажен флот – Русе“, „Пристис“; пристанище със специално предназначение „Ривър сервис“.

В регистъра на **пристанищата с регионално значение** са публикувани няколко оператора, които предоставят услуги по приемане и третиране на отпадъци, като терминалите, които са посочени за операторите са част от терминалите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе:

„Пристанищен комплекс –Русе” ЕАД с право да предоставя пристанищни услуги по чл.116, ал.2, т.2 ЗМПВВПРБ приемане, временно съхранение и транспортиране на твърди отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Пристанища (терминали), оперирани от оператора - Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе: терминал Русе-изток, терминал Русе-център, терминал Тутракан, терминал Силистра.

„Параходство Българско речно плаване” АД с право да предоставя пристанищни услуги по чл.116, ал.2, т.2 ЗМПВВПРБ приемане и обработка на твърди отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Пристанища (терминали), оперирани от оператора - Пристанищен терминал Никопол от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

От информацията попълнена във въпросника на „ГАЛАКСИ ПАУЪР“ ЕООД оператора е посочил, че разполага с камион и събира единствено „Битови отпадъци (L)“. Не са конкретизирани видовете отпадъци. Средното количество, което се приема от оператора е 3 куб.м., а максималното 5 куб.м.

За изброените по-долу видове отпадъци от експлоатацията на корабите няма предоставени съоръжения и регистрирани оператори (използваните кодове са в съответствие с чл.1.2 от „Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р.Дунав“):

- Битови отпадъци ((L) - карантинни отпадъци категория 1 (съгласно Регламент (ЕС) 1069/2009 за странични животински продукти);
- Остатъци от корабни товари;
- Отработени смазочни вещества (E);
- Използвани филтри (D);
- Омаслени парцали (C);
- Отработени масла (B);
- Трюмни води (A);
- Опаковки от масла (H);
- Промивни води (слопс) (G);
- Отпадъчни води;
- Други специфични/опасни отпадъци (J);
- Минерални води от трюмовете (K).

Изискванията, отнасящи се до управлението на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, от корабоплаването по р.Дунав, са представени в "Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската комисия (ДК), приети с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г., както са допълнени и изменени. Тези препоръки са в сила от 01.01.2008 г. и имат за цел да организират събирането на отпадъците-резултат от корабоплавателна дейност по р. Дунав, също както и да осигурят подходящи ППС. Съгласно чл.6.4 на Препоръките на ДК, държавите трябва да осигурят съответната инфраструктура и финансови механизми до 5 години след влизането им в сила, което е въведено с § 19 от Преходни и заключителни разпоредби на Наредба №9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата: „По отношение на речните пристанища изискванията за наличие на подходящи пристанищни приемни съоръжения и за план за приемане и обработване на отпадъци, в това число и за система за определяне размера на таксите за приемане и обработване на отпадъци, се прилагат от 1 януари 2013 г.“

В таблицата е посочена детайлна информация, предоставена от Дирекция "Речен надзор - Русе", относно пристанищните оператори, които предоставят морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“, в териториалния район на дирекцията.

№	Пристанищен оператор	Пристанище/ пристанищен терминал	Вид на ППС	Брой на ППС	Капацитет на ППС
1	„АГРОТРАНС” ЕООД	Силистра – Лесил	ППС за смесени битови отпадъци	1	4 м ³
			ППС за разделно приемане на битови отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност	3	2 м ³
2	„АДМ БЪЛГАРИЯ“ ЕООД	АДМ Силистра	ППС за смесени битови отпадъци	1	4 м ³
			ППС за хартиети и картонени опаковки	1	120 л.
			ППС за хартиети и картонени опаковки	1	120 л.
			ППС за хартиети и картонени опаковки	1	120 л.
3	„ГАЛАКСИ ПАУЪР” ЕООД	Пристанищни терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе: „Пристанищен терминал Русе-изток-1“, „Пристанищен терминал Русе-изток – 2“, Русе-център, Русе-запад; пристанища за обществен транспорт с регионално значение: „Порт Булмаркет- Русе“, „Дунавски драгажен флот – Русе“, „Пристис“; пристанище със специално предназначение „Ривър сервиз“	м/т "Арда"		

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

4	„ДРЪСТЪР 2004” АД	Ийст Пойнт	ППС за смесени битови отпадъци	2	4 м ³
5	„ДУБЪЛ ВЕ КО” ЕООД	Дубъл Ве Ко – Русе	ППС за твърди битови отпадъци	2	0,3 м ³
			ППС за битови корабни отпадъци	1	1,1/4 м ³
6	„ДУНАВСКИ ДРАГАЖЕН ФЛОТ” АД	Дунавски драгажен флот – Русе	ППС за смесени битови отпадъци	4	1,1 м ³
7	„ПАРАХОДСТВО БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ” АД	Пристанищен терминал Никопол от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе	ППС за смесени битови отпадъци	1	1,1 м ³
8	„ПОЛАРС 8” ООД	Силистра – Поларис 8	ППС за отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки	1	0,2 м ³
			ППС за черни метали	1	0,2 м ³
			ППС за цветни метали	1	0,2 м ³
			ППС за пластмаса и хартия	1	0,1 м ³
			ППС за стъкло	1	0,1 м ³
			ППС за смесени битови отпадъци	1	4 м ³
9	„ПОРТ БУЛМАРКЕТ” ЕАД	Порт Булмаркет – Русе	ППС за смесени битови отпадъци	6	0,08 м ³
			ППС за хартиети и картонени опаковки	1	1 м ³
			ППС за пластмасови опаковки	1	1 м ³
			ППС за неорганични	1	1 м 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

			отпадъци		
			ППС за органични отпадъци	1	1 м ³
10	„ПОРТ ПРИСТИС“ ООД	Пристис	ППС за смесени битови отпадъци	4	1,1 м ³
			ППС за смесени битови отпадъци	2	0,12 м ³
11	„ПРИСТАНИЩЕН КОМПЛЕКС – РУСЕ“ ЕАД	Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе:			
		Пристанищен терминал Русе-изток-1	ППС за смесени битови отпадъци	8	1,1 м ³
		Пристанищен терминал Русе-изток-2	ППС за смесени битови отпадъци	6	1,1 м ³
		терминал Русе-център	ППС за смесени битови отпадъци	3	1,1 м ³
		терминал Тутракан	ППС за смесени битови отпадъци	2	1,1 м ³
		терминал Силистра	ППС за смесени битови отпадъци	3	1,1 м ³
12	„САКСА“ ООД	Русе – безмитна зона	ППС за хартиети и картонени опаковки	1	1,1 м ³
			ППС за пластмасови опаковки	1	1,1 м ³
			ППС за смесени битови отпадъци	1	1,1 м ³
13	„ПОРТ СВИЦОВ УЕСТ“ АД	Свицов – Свилоза Пристанищен терминал Свилоза	ППС за хартиети и картонени опаковки	1	0,2 м ³
			ППС за метални опаковки	1	0,2 м ³
			ППС за опаковки от дървесни материали	1	0,2 м ³

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

		ППС за смесени битови отпадъци	1	1,1 м ³
--	--	--------------------------------	---	--------------------

Приемане на битови отпадъци:

От данните, получени за операторите и техните ППС, с които оперират е видно, че на пристанищните терминали част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе има общо 23 броя съоръжения за смесени битови отпадъци. Общият капацитет е 25,3 куб.м., с които разполагат операторите „Пристанищен комплекс – Русе“ ЕАД и „Параходство българско речно плаване“ АД за терминал Никопол. За оператора „Галакси пауър“ не е посочен капацитет на съоръжението.

На проведената среща в ТП Русе на 18.01.2019 г., беше уточнено, че приемните съоръжения за събирането на битови отпадъци от корабоплаването по р. Дунав са контейнери тип „бобър“, в които отпадъците следва да се изхвърлят в найлонови чували. Използваните ППС за битови отпадъци са предоставени от самите оператори на пристанищни терминали, за което се заплащат такси смет към общинските фирми, които ги обслужват. Битовите отпадъци се слагат в контейнери, заедно с отпадъците от експлоатацията на пристанището. Това означава, че няма никакво разграничение между отпадъците генерирани на борда на кораба и тези от оператора на терминала.

При направения оглед на пристанищните терминали в периода 03.04. – 05.04.2019г. се установи наличие на контейнери, които не са предназначени за събиране на отпадъци от корабите. Основното им предназначение е за генерираните отпадъци от дейността на терминалния оператор.

Приемане на нефтосъдържащи отпадъци:

По информацията получена от Дирекция „Речен Надзор – Русе“ е видно, че на пристанищата със специално предназначение съществува организация по приемане на нефтоводните отпадъци. През 2018 г. са приети 4,2 куб.м. трюмни води (сантинни води) и 3,84 куб.м. отработено масло. Приемни съоръжения са м/к „Поморие“, който е собственост на ИАПД, както и плаващ танк XVII, предназначен за събиране на нефтоводни смеси.

По време на срещата беше установено, че по искане на кораба, нефтените смеси се събират от ППС, експлоатирано от ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“. Това е администрация към Министерството на транспорта, която осъществява дейности в интерес на обществото и в съответствие с поетите от българската държава международни ангажменти (задължения) съгласно Белградската конвенция за режима на корабоплаване по Дунава, Споразумение между правителството на Р България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 13.02.1956 г., Меморандума за разбирателство за развитието на общеевропейски транспортен коридор VII (река Дунав) и други международни и вътрешни нормативни актове. По Заповед №106/20.08.2015г. е определен ценоразпис за извършваните от агенцията услуги. Под позиции 3 и 4 е посочен м/к "Поморие" (нефтосъбирач), с който се извършва приемането на нефтосъдържащи води. Дебит на приемане 4 000 л/ч.

Може да се отбележи, че пристанище Русе е участвало в пилотен проект за „електронна винетна система” в рамките на проекта CO-WANDA. През лятото на 2013 г. са проведени опити на няколко пристанища по р.Дунав, целящи да придобият практически опит и информация в областта на управление на корабните отпадъци и да тестват системата за електронна винетка, която е била предложена във връзка със събирането на нефтени и маслени отпадъци. Корабите, участващи в пилотните действия на CO-WANDA са били снабдени с безплатни електронни винетки, които им дават гаранция за приемане на нефтосъдържащи отпадъци в предварително обявени пунктове за събиране на отпадъци. В сайта на проекта (<https://co-wandaproject.eu/facilities.html>), за пристанище Русе е посочен контакт от ИА ППД, но не става ясно, към кой регистриран оператор на ППС са били насочвани корабите, посещаващи терминали в пристанището и искащи да се възползват от пилотния проект за сдаване на нефтосъдържащи отпадъци.

Приемане на опасни отпадъци:

Няма информация за разделното събиране на опасни отпадъци (бои, електрически крушки, разтворители, батерии и др.) и неопасни отпадъци. Затова може да се предположи, че тези опасни отпадъци се смесват с неопасни битови отпадъци или се предават на подходящи ППС в друго пристанище, или нелегално се изхвърлят в р.Дунав.

Приемане на остатъци от товари:

По време на дискусиата, присъстващия представител на „Пристанищен комплекс – Русе” ЕАД беше категоричен, че не се приемат остатъци от товари.

Приемане на отпадъчни води:

Липсва информация за приемане на отпадъчни води.

Третиране на отпадъци:

Няма предоставена информация за процесите, прилагани за по-нататъшното третиране на отпадъците (разделяне, рециклиране или окончателно обезвреждане / депониране). Трябва да се отбележи, че по принцип не е забранено да се обработват заедно отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност и отпадъците генерирани от брегови източници.

Заклучения:

1. От представените данни в списъка с регистрираните оператори, които приемат отпадъци в останалите пристанища в района на действие на ДРН-Русе, през 2018 г. са приети 56,1 куб.м. и 8 торби други битови отпадъци, 3,1 куб.м. и 3 торби пластмаса, 11,1 куб.м., 5 торби и 1200 кг. хранителни отпадъци. Относно трюмните води, получената информация е за 4,2 куб.м. трюмни води и 3,84 куб.м. отработено масло на пристанищата с регионално и специално значение, и липса на информация за

пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Общото предадено количество отпадъци на терминалите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе за 2018 г. са 2 торби и 15 кг. други битови отпадъци.

От статистическите данни, предоставени от ДРН – Русе, през 2016 г. на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе са предадени битови отпадъци са 0,1 куб.м. и 430,35 кг., отбелязани в графа други, както и 40 кг. хранителни отпадъци. През 2017 г. - 110 кг и 2 торби други битови отпадъци, а през 2018г. – 15 кг. и 2 торби. Количествата предавани отпадъци през 2018г. са само 3,5 % в сравнение с 2016 г.

Поради липса на информация (или достъп до записите от националната система за документооборота на река – single window) за представителността на наличната извадка от доклади от корабите, **не може да се гарантира представителност на горепосочените статистически данни.** Необходимо е да се оптимизира координацията на информацията от отговорните структури (ДППИ и ИАМА), която всеки кораб, посещаващ българските пристанища е длъжен да докладва при пристигане и отплаване, с пълна информация по категории отпадъци, както се изисква по *Наредба за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване – Приложение 19 и 20.*

2. По отношение приемането на видовете отпадъци:

- *битови отпадъци:*

Не са предоставени приемни съоръжения за разделно приемане на отпадъци от корабите. Приемните съоръжения не отговарят на изискванията за екологосъобразно управление на отпадъците. Отпадъчните потоци от корабоплавателната дейност и генерираните от жизнената дейност на терминалния оператор се смесват. Не се предоставя достъпна и регулируема услуга, поради липсата на подходящи съоръжения и на система от такси, която кораба трябва да заплати за предадените отпадъци.

- *нефтосъдържащи отпадъци:*

Липсват приемни съоръжения и система за таксуване на корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

- *опасни отпадъци:*

Липсват приемни съоръжения и система за таксуване на корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

- *остатъци от товари:*

Липсват приемни съоръжения и система за таксуване на корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

- *отпадъчни води:*

Липсват приемни съоръжения и система за таксуване на корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

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

1. Информацията за корабопосещенията през 2018 г. в пристанищните терминали за обществен транспорт с национално значение, попадащи в териториалния обхват на Клон – ТП Пристанище Русе, е посочена в таблицата по-долу:

<i>Пристанище</i>	Русе център	Русе изток	Русе запад	Свищов	Сомовит	Никопол	Тутракан	Силистра
<i>Дейност</i>								
<i>Маневрена</i>	120	41	7	224	42	4		
<i>Снабдяване</i>	276	75	8	55	6	4		7
<i>Товаро-разтоварна</i>		562	142	366	145	19		
<i>Круизен</i>				61			27	9
<i>Фериботни</i>				1 343		2 541		
Общо	396	678	157	2 049	193	2 568	27	16
Общо посещения през 2018г.	6 084							

Обработените товари през 2018г. (без ро-ро товарите) е 1 094 936 т., от които 170 942 т. са генерални товари, 923 994 т. са сухи насипни товари. Очакваната прогноза през следващите пет години е, че размера на товарооборота и корабопосещенията ще се запазят на нива близки до отчетените през 2018 г. (в рамките на +/- 10%).

Трябва да се отбележи, че и международната мрежа от ППС по река Дунав, и в частност - ППС разположени по румънския бряг, оказва влияние на предаването на отпадъци от вътрешно корабоплаване. Съгласно прегледа на налични ППС в пристанищата по р.Дунав, пристанище Гюргево, което се намира на румънската страна на р.Дунав, директно срещу Русе, предоставя ППС за събирането на голямо разнообразие от корабни отпадъци:

- остатъчни отпадъци: смет, кухненски остатъци, текстил, обувки,...;
- маслени и мазни корабни отпадъци: сапунни води, използвани масла, твърди маслени и мазни корабни отпадъци (замърсени парцали, филтри, кошове,...);

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

- отпадъци от хартия: вестници, списания, картони;
- отпадъци от метал: кутии, метално фолио, кабели, жици;
- отпадъци от пластмаса: пластмасови бутилки, торби;
- цветно и безцветно стъкло: бутилки, буркани;
- обемисти отпадъци: матраци, мебел, килими.

Ето защо, международна координация по отношение на развитието на ППС е също от ключово значение, за да се избегне свръхкапацитет на ППС.

2. 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 декларирани кораби и брой реално обслужени.

За да се интегрира информацията при предоставяне на услугата „обслужване на едно гише“, данните, които се попълват в *Националния център за документооборота за река*, 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, 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 документооборота*. 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.

3. За корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, липсва изискване за събиране на такси за приемане на отпадъци. Необходимо е да се създаде система и да се промени правната рамка (Тарифа за пристанищните такси, събирани от ДППИ). Трябва да бъде отбелязано, че повечето заинтересовани страни видно не се съгласиха с това, че липсата на такса за отпадъци ще стимулира корабите да предават отпадъците си. Това мнение се потвърждава от установената практика на международно ниво – както за морските пристанища на ЕС, така и за пристанищата от вътрешните водни пътища на страните – членки на CDNI.

В последната версия (към 22.02.2019 г.) на проекта за актуализация на Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава, който е обект на преглед и оценка от РГ по техническите въпроси и РГ по юридическите и финансови въпроси, се прави актуализация относно:

- Принципи на финансиране:

- предвижда се хармонизирана между всички страни-членки тарифна система, базирана на винетки или подобни ваучери, покриваща поне 60% от разходите за сдаването на отпадъци, съдържащи масла и смазочни материали (нефтоводни смеси)
- за другите отпадъци от експлоатацията на корабите се предвижда прилагане на хармонизирана индиректна тарифна система при посещение в пристанище, независимо дали кораба сдава или не
- за битовите отпадъци от корабите не се предвижда допълнително заплащане, освен за пасажерските кораби, към които може да се приложи директна тарифа според обема на сдаваните отпадъци, и др.
- Изисквания към държавите за осигуряване на подходящи ППС в своите пристанища
 - като фиксирани ППС или подвижни брегови съоръжения (автомобили с нужните изпомпващи/претоварни съоръжения), и/или
 - като подвижни плаващи по реката ППС
- Изисквания към контрола и прилагането на препоръките при посещение на корабите в пристанищата
- Отговорности на товародателя / товарополучателя за приемането на остатъците от товара (включително миячни води)
- Нови приложения, относно:
 - стандарти за разтоварване (за различните вещества) и правила за сдаване/приемане за допустимост на изхвърляне зад борд на миячни води
 - издаване на свидетелство за разтоварване (сухи товари и танкерни превози)
 - унифицирани символи за видовете отпадъци, и др.

В оценката за бъдещи ППС, както и формирането на ценови нива на услугите по събиране на отпадъци, трябва да бъдат взети под внимание изброените принципи, за да се подобри настоящото състояние на българските речните пристанища, обект на настоящия доклад.

Индиректната такса трябва да бъде съобразена с вида и големината на корабите, които посещават речните пристанища и да не насърчават изхвърлянето на отпадъците в река Дунав. За определяне размера на тарифата може да бъде използван принципа, който е разработен за море, отчитайки разликата в мащабите на плавателните средства (тонаж, екипаж). Въвеждането на система от такси е задължителна, за да стимулира корабите да предават своите отпадъци в приемни съоръжения, отговарящи на изискванията на националното и европейското екологично законодателство. Трябва да бъде предоставена достъпна информация за ползвателите на пристанищните услуги, която да включва както разположението на ППС за отпадъци, така и конкретна обосновка на възможните количества, които кораба може да предаде, след като е заплатил индиректна такса.

Таксата може да бъде обвързана и с типа на кораба (напр. пасажерски кораб). В последния проект на *Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава*, ДК изрично предвижда, че за тези кораби съответната пристанищна държава може да предвиди конкретни директни такси за битовите отпадъци.

За приемането на течни отпадъци може да бъде предложена и винетна система за таксуване, аналогично на прилаганата по конвенцията CDNI, която да е обвързана с цената за букероване на кораба, посещаващ пристанище Русе, но това е въпрос на хармонизирано регионално споразумение между държавите членки на ДК.

Необходимо е да се подобри координацията между ДППИ (като поддържащ базите данни – националния център за документооборота за река) и ИАМА (дирекциите РН), за да се осъществи стриктен контрол на спазването от всеки кораб, посещаващ българско пристанище на изискванията на нормативната база (*Наредба за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарно-медицински и фитосанитарен контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване – Приложение 19 и 20*) относно докладването за отпадъци и съответствието на тези доклади със ситуацията на борда на корабите, т.е. проверки на място при осъществяване на входно-изходни контроли и други дейности на речния надзор.

4.4. ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМОСТТА И НАЧИНИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА СПРЕАЗ

При направеното проучване в рамките на проекта се установи, че наличните съоръжения за превенция и борба с нефтени разливи са остарели и изключително недостатъчни, за да покрият нуждите за превенция и борба с експлоатационни и аварийни замърсявания (с нефтоводни смеси и/или твърди отпадъци) в района на пристанищата.

1. На проведената среща в Русе на 05.04.2019 г., се оформиха няколко опорни точки:
 - ДРН - Русе разполага с бонови заграждения и дисперсанти при случаи на аварийни ситуации. През последните 5 години няма данни за разливи в акваторията на пристанище Русе.
 - В Плана за управление на речните басейни в Дунавски район 2016-2021г., изготвен от Басейнова дирекция, е заложена мярка за оценка на натиска на транспортните средства като източник на замърсяване на повърхностните и подземните води. Отпадъците, генерирани от корабите, посещаващи р. Дунав, както и възможните аварийни ситуации в акваторията на пристанищата попадат в приложното поле на тази мярка.
 - Най-често постъпващите сигнали за замърсяване в акваторията на пристанищата, постъпващи в РИОСВ са за пластмасови отпадъци.
2. По отношение на нормативните изисквания, налични в българското законодателство, следва да се посочат:
 - Съгласно чл.115м, ал.(1), т.19 от ЗМПВВПРБ, предметът на дейност на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" включва: „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.“
 - Съгласно Наредба №15 от 28 септември 2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари:

- чл.13 ал.(1): „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.“
- чл.13, ал. 5: „Дейностите по локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване се извършват съгласно разработени от лицата по чл. 11 и предварително одобрени от ПА "МА" аварийни планове“.

Формулирането на възможни варианти за внедряване на СПРЕАЗ в петте пристанища за обществен транспорт с национално значение, трябва да е в съответствие с последните промени в международната и европейска нормативна рамка, както и на добрите практики от другите европейски терминали. Осигуряването на единна система за превенция и реагиране, която да включва партньорство с опита и средствата на частни дружества, може да бъде много по-ефективна, от обезпечаването с отделно оборудване за всяко пристанище. 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 реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (с нефтоводни смеси и/или твърди отпадъци) в района на пристанищата.

За организирането на бързо и ефективно противодействие при експлоатационни и аварийни замърсявания в акваториите на пристанищата, трябва да се предприемат поредица от действия като:

- създаване на подходящи мерки за готовност при ситуация на замърсяване с нефтоводни смеси или твърди отпадъци;
- 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 и други замърсители;
- изготвяне и изпълнение 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.

Препоръчителен вариант е създаването на мобилен център за борба при замърсяване с нефтопродукти или твърди отпадъци, снабден с достатъчно и съвременно оборудване – бонове, скимъри, събиращо рамо, работни платформи, както и с достатъчно обеми за съхранение на събрания нефт.

За експлоатирането на тези съоръжения и организацията по поддържането на готовност за тяхното използване, може да се приложи модела, използван от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) – 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 на съответната обществена поръчка, включително осигуряването на обучен и натрениран 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 актуализираните ППОО, приоритезирания списък на нужното оборудване и системи за ППС и СПРЕАЗ, и технически спецификации за тях.

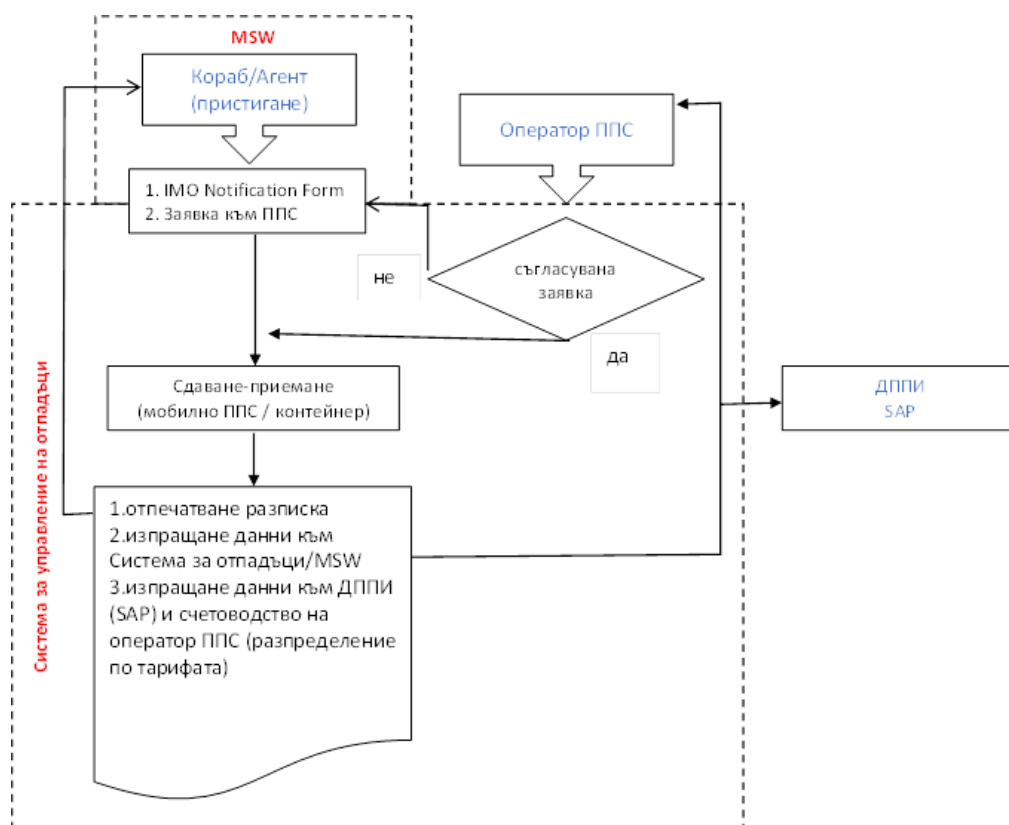
Могат да се формулират следните констатации и предложения за актуализиране или развитие на капацитета на ППС за отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от товари, за пристанище Русе (използваната категоризация на видовете отпадъци е в съответствие с чл.1.2 от действащите *„Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р.Дунав“*, с последна актуализация от 2011 г.):

1. В пристанище Русе има възможност за предаване от кораба, чрез оператора на терминала, на следните видове отпадъци, като от направените огледи по места е ясно, че не се прилага разделно събиране:
 - Битови отпадъци (I):
 - хартия и картон;
 - опаковки от пластмаса;
 - опаковки от метал;
 - безцветно стъкло;
 - цветно стъкло;
 - смесени битови отпадъци;

Следва да се има предвид, че тези ППС не са налични винаги и някои терминали нямат такива съоръжения.

2. Няма ППС (регистрирани оператори на ППС) за следните видове отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност:
 - карантинни отпадъци категория 1 (съгласно Регламент (ЕС) 1069/2009 за странични животински продукти);
 - Остатъци от корабни товари;
 - Отработени смазочни вещества (E);
 - Използвани филтри (D);
 - Омаслени парцали (C);

- Отработени масла (В);
 - Трюмни води (А);
 - Опаковки от масла (Н);
 - Промивни води (слопс) (G);
 - Отпадъчни води;
 - Други специфични/опасни отпадъци (J);
 - Миячни води от трюмовете (K).
3. Въпреки изискванията на чл.19 от Наредба №19, относно осигуряване на подходящи ППС на всяко пристанище и на чл.6 ал.(3) от Наредба № 15, относно задължението на капитана да предава всички отпадъци разделно, съгласно Препоръките на ДК, както е посочено по-горе, на практика **не съществуват регистрирани оператори на ППС за пристанищата на р. Дунав**, които да имат сключен договор с ДППИ. Настоящата практика за предаване на битови корабни отпадъци и други отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност чрез пристанищните оператори (т.е. смесвайки потоците отпадъци от корабите и от пристанищната експлоатация) водят до липса на информация относно вида и количеството отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари. На ползвателите не се предоставя подробна и координирана информация относно разположението и наличието на ППС;
4. От направения анализ на текущото състояние и практики по докладване на потоците отпадъци от експлоатацията на кораби, се установи, че информационните системи, с които се работи в момента, не са 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, и 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.
 - Въвеждането на задължително докладване за отпадъците и реално предадените отпадъци от операторите на ППС може да бъде улеснено чрез реализацията на Дейност 3 за ИИП, от договора по настоящата ОП. Схематично обмена на информация е представен чрез следната фигура:



5. За да може да се осигурят подходящи ППС е необходимо да се прецени възможността за реализация на следните препоръки:

- Доколкото очакванията са за запазване с незначителна тенденция за увеличаване на трафика по р. Дунав, както и за предстояща актуализация и дори издигане на статуса на Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунав, (да отпадне техния препоръчителен характер), осигуряването на подходящи ППС на българските речни пристанища, може да стане чрез изграждане на мрежа от ППС, равномерно позиционирани по протежение на българския участък на р. Дунав.
- Разширяването на мрежата от ППС може да се организира, ползвайки опыта и практиката на пристанищата в страните по р. Дунав. За пристанищата и терминалите с по-малък трафик, следва да се организира приемане от мобилни ППС на регионален принцип, за да има икономическа целесъобразност (това е особено приложимо за нефтоводни смеси, нефтени и мазни отпадъци). Този подход трябва да осигури и повече разделно събиране по категориите, дефинирани в Препоръките на ДК.
- Отчитайки липсата на икономическа целесъобразност (печалба) от експлоатацията на ППС, идентифицираните нужди от (мобилни или фиксирани) ППС, могат да

бъдат покрити чрез реализиране на проект по ОПТ 2020, базирайки се на резултата от Дейност 1 и Дейност 2 по този договор.

- Необходимо е да се предвиди, макар и минимална екологична такса при посещение на речни присатнища, за да може поне частично да се подпомогне финансирането на процеса по приемане и предаване на отпадъците от кораби, да се насърчи и предаването им на ППС, и предотвратяване на нерегламентирано изхвърляне (в реката или на неподходящи места).
- Понастоящем, приемане и предаване на карантинни отпадъци категория 1, не 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, трябва да се ползват специализирани мобилни приемни съоръжения, които са регистрирани и съгласно Закона за ветеринарно-медицинската дейност. Това би било довело до трудности, в случай че терминалните оператори са отговорни за приемането на този вид отпадъци. Предложението е да се осигури специализирано транспортно средство, което да бъде експлоатирано от лицензиран оператор.
- От съществена необходимост е експлоатацията на пристанищните терминали да бъде обезпечено със съоръжения за превенция и борба с експлоатационни и аварийни замърсявания (нефтепродукти, твърди отпадъци) - СПРЕАЗ. На този етап, в пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, липсват такива съоръжения. Нуждите по обезопасяване при бункероване и товаро-разтоварни операции на корабите нарастват. Взимането на превантивни мерки, както и моделирането на анализ на опасностите са от съществено значение, за опазването на водната среда, за осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд на територията на терминалите и не на последно място за опазване на населението. Съхранението и поддръжката на СПРЕАЗ на територията на терминалите би било проблемно, с оглед на съществуващите договорени концесионни взаимоотношения. Нашата препоръка за осигуряването на превентивни мерки при възникване на рискови ситуации със замърсяване на акваторията на пристанищните терминали е, оборудването, необходимо за извършване на услугата, да бъде предоставено на оператор, който има необходимия опит за действия при възникване на аварийна ситуация и организиране на адекватен отговор. Операторът ще има ангажимент за съхранението на оборудването и неговата правилна поддръжка, както и за осигуряване на компетентно периодично обучение и натренираност на персонала.
- Наложително е да бъдат направени промени в националната нормативна база, тъй като настоящата нормативна рамка за управление на отпадъците - резултат от

корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари в пристанищата за обществен транспорт с национално значение по р. Дунав не е напълно подходяща. Препоръчително е да се актуализират изискванията на Наредба № 15 и № 9, за разграничаване на конкретните изисквания по отношение управлението на отпадъци в речните пристанища, от тези за морските пристанища на Р България. Съгласно чл. 21 ал.(2) от Наредба № 9, ППОО (за всички пристанища) трябва да обхване задължителен обем от теми, но те очевидно са копирани от Анекс I от Директива 2000/59/ЕО. Тази директива, обаче, се отнася единствено до пристанища, посещавани от морски кораби, поради което част от темите, посочени в чл. 21 ал.(2) не са подходящи за пристанищата по река Дунав. Така например, за 24-часово предварително уведомление се използва същата форма, като тази за морските кораби, както и за процедурата по докладване на констатирани несъответствия на ППС. Използваните форми са базирани на категоризацията на отпадъците по MARPOL 73/78, която се различава съществено от категоризацията на отпадъците по Препоръките на ДК.

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 действащия ППОО (виж точка 3.2 по-горе), необходимите промени в ППОО, са както следва:

1. ППОО трябва да включва всички терминали, които са част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Отделно съществуващия в момента ППОО за Никопол, трябва да бъде част от ППОО за пристанище Русе.
2. След одобрение на приоритизирания списък на ППС и СПРЕАЗ от ДППИ, и приключване на доставките по Дейност 4 от договор № ДЕП-27/26.10.2018 г., в т. 3 от ППОО трябва да бъдат включени съответните нови ППС, които ще могат да отговорят на нуждите на корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.
3. Точка 4 от ППОО „Приемни съоръжения“ трябва да бъде правилно дефинирана като „4.ОПИСАНИЕ НА ВИДА И КАПАЦИТЕТА НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ“. В Приложение 7 на ППОО е необходимо да бъде показано реалната локализация на ППС в терминалите. 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.
4. В т.5 от ППОО „Описание на процедурите за приемане и събиране на отпадъците – резултат от корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари“, т. 5.1. „Предварително уведомяване“, необходимо е да се предостави конкретна информация на ползвателите на пристанището, съгласно *Наредба за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол на*

транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване, а именно: „Чл. 36д. (Нов - ДВ, бр. 12 от 2017 г.) (1) В момента на пристигане на кораба в речно пристанище на Република България за него се подават в електронен формат допълнително следните документи: т.б. информация относно вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари на борда на кораба (приложение № 19), както и ал. (2) Информацията по ал. 1 се предоставя на органите за граничен контрол и на институциите по компетентност чрез Системата за електронен документооборот на речния транспорт.“

5. В т. 5.2. „Заявка за предаване“, описаната процедура е необходимо да бъде реалистична, изпълнима и съобразена с времето на престой на кораба. Предложените кодове в таблица 5-1 трябва да бъдат синхронизирани с изискванията на ЗУО и Наредба № 2 от 23.07.2014г. за класификация на отпадъците. Специално внимание трябва да бъде обърнато спрямо трюмните води (А), за които е посочено, че са отпадни води и попадат в обхвата на Закона за водите. Това са нефтосъдържащи отпадъци, които са класифицирани като опасен отпадък и трябва да се спазват изискванията на ЗУО.
6. В т.5.3. „Приемане“, под-точка 5.3.1., предоставените процедури трябва да са приложими за приемането на корабни отпадъци при посещението на корабите в пристанище за обществен транспорт с национално значение.
7. За да бъде дефинирана правилно информацията в т. 6 от ППОО, задължително е да се избере и принцип на създаване на система от такси, които корабите да се задължат да заплащат при посещение на пристанището. Той трябва да е приложен за всички видове кораби, които посещават речните пристанища. Необходимо е таксата да бъде съобразена и с количеството, което задължително трябва да предадат. След като бъде одобрен модел за индиректна система, той трябва да бъде публикуван в „Тарифата за пристанищните такси, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“.
8. Посоченото описание в т. 14. от ППОО - „Описание на методите за запис на получените количества отпадъци – резултат от корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари“ трябва да отразява обменна на информация, след реализацията на дейност 3 (разработване и внедряване на ИИП) по договор № ДЕП-27/26.10.2018 г.
9. В т. 15 от ППОО предоставената информация трябва да бъде приложима и реалистична спрямо екологосъобразното управление на приетите отпадъци.
10. Приложение 1 - “Информация, която се предоставя на всички ползватели на пристанището” трябва да бъде лесно достъпна до всички заинтересовани страни. Тъй като в сайта на ДППИ са предоставени целите ППОО, вместо Приложение 1 да дублира информацията от плана, 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 тези планове. Тази информация следва да бъде преведена на един от официалните езици, използвани от Дунавската комисия (немски или руски език).
11. В Приложение 2, 4 и 5 са дадени форми, които се отнасят за предварителното уведомяване от корабите, разписката за приетите видове и количества отпадъци, както и уведомяването за несъответствията, трябва да бъдат съобразени с класификацията на отпадъците, въведена от Препоръките на ДК.
12. След внедряване на СПРЕАЗ, обект на инвестиционен проект по ОПТТИ (дейност 4 по договор № ДЕП-27/26.10.2018 г.), ще е възможно да се актуализират ППОО, като в

приложение 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. Консултанта ще предостави предложенията за тази актуализация на ППОО, в рамките на под-дейност 4.3 по настоящия договор.

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 ППОО по под-дейност 1.1, ДППИ са публикували утвърдени ППОО (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 плановете 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. Предложения за ППС

От направеното проучване се стигна до извода, че няма подходящи пристанищни приемни съоръжения за отпадъци, генерирани от корабоплавателната дейност от корабите, посещаващи речните пристанища за обществен транспорт с национално значение. По-долу са направени предложения за осигуряване на подходящи ППС, чрез реализация на инвестиционен проект в рамките на дейност 4 по договор № ДЕП-27/26.10.2018 г.

1. Площадки за разделно събиране на отпадъци

Предвижда се изграждане на три специализирани площадки за разделно събиране на отпадъци, които да обслужват корабите, пристигащи в българския участък от западната страна на р. Дунав, разположени както следва:

- Пристанищен терминал Лом
- Пристанищен терминал Русе Изток
- Пристанищен терминал Силистра

При невъзможност за сдаване при навлизане в българския участък, кораба може да предаде при излизане на крайните пунктове - пристанищен терминал Лом или Силистра. Така обособените събирателни пунктове покриват целият български участък на р. Дунав.

Площадките ще бъдат оборудвани с контейнери за съхранение на различните видове отпадъци, съгласно „Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав“. В контейнерите ще се съхраняват отпадъците по видове до запълване на капацитета им, след което ще се извозват от оператора до фирми за последващо третиране, съгласно изискванията на ЗУО. Контейнерите са етикирани с кода и наименованието на отпадъка, в съответствие с чл. 1.2. от „Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав“, както и с Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците (обн., ДВ, бр. 66 от 08.08.2014 г., изм. и доп., бр. 32 от 21.04.2017 г., изм. ДВ, бр. 46 от 01.06.2018 г.).

Съдовете за опасни отпадъци ще са отделени на достатъчно голямо разстояние от тези, които съхраняват неопасни отпадъци. Всички съдове ще са плътнo затворени, за да се предотврати разпиляването на отпадъците.

Съдовете за течните опасни отпадъци са обезпечени от обваловка или колектор за улавяне на изтекли или разсипани течности.

Площадките ще са на разположение 24 часа и ще се експлоатират от оператор, който притежава необходимите разрешителни за събиране, транспортиране и управление на отпадъците, съгласно ЗУО. Операторът трябва да разполага със съответните технически средства и сили, съгласно изискванията на българското законодателство. Експлоатирането им ще бъде възложено чрез обществена поръчка по реда на ЗОП.

При всяка получена заявка от кораб, който ще предава отпадъците си, оператора на ППС има ангажимент да следи за реално приетите количества отпадъци. При достигане на капацитета на съдовете за съхранение, оператора е длъжен да осигури транспортното 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.

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.

За приемането на течните отпадъци, генерирани в резултат на корабоплавателната дейност от корабите, посещаващи речните пристанища трябва да бъде по възможност чрез заставане на понтон, собственост на ДППИ.

Близкото географско разположение на речните терминали, неголемият брой посещения и вида на корабите са съществена предпоставка за изграждането на три площадки, които са обезпечени с достатъчно брой съдове за съхраняването на разделно приетите отпадъци от корабите.

По този начин ще се приложи интегриран подход към системата за управление на отпадъците на регионално ниво, чрез което се оптимизира процеса на експлоатация от оператора.

Същевременно с това се подобрява контрола от страна на Възложителя върху работата на оператора.

Възможностите за предаване на отпадъците, генерирани от корабоплавателната дейност на корабите, посещаващи речните пристанища, чрез предоставяне на достатъчен брой и вид пристанищни приемни съоръжения, от една страна ще допринесе за ограничаване на изхвърлянето на отпадъци в реката, което ще окаже съществено значение и върху намаляването на отпадъците в морето (*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*). От друга страна е важно да бъде покрит целия български участък на р. Дунав с необходимите съоръжения, така че да бъдат спазени правилата от законодателната рамка и да бъдат икономически целесъобразни.

Въвеждането на система от такси ще стимулира корабите да предават своите отпадъци в приемни съоръжения, отговарящи на изискванията на националното и европейското екологично законодателство. Прилагането и експлоатацията на системата ще покрива разходите за работа на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци и ще бъде спазен принципа на прозрачност на ценовата структура.

Експлоатацията на предложеното оборудване (броя, позиционирането и техническите спецификации на ППС са детайлизирани в Приложение 1 към този доклад) може да се реализира в следните варианти:

Вариант 1

Експлоатация от ДППИ - създаване на отговорна структура, съгласно изискванията на "Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската комисия (ДК), всяка държава по р. Дунав трябва да осигури създаването на ППС (или да предостави такива).

В този вариант е необходимо ДППИ да осигури персонал, който да бъде ангажиран за приемането на отпадъците от корабите, като и съответната регистрация по ЗУО. За всеки един пункт за събиране на отпадъци трябва да има минимум по едно отговорно лице, което при постъпване на информация в Системата за управление на отпадъци, че даден кораб ще предава своите отпадъци, да отключва пункта. Лицето ще е длъжно да отразява в системата реално предадените количества и да издава разписка. При запълване на капацитета на съдовете за съхранение, лицето трябва да организира предаването на отпадъци към лицензирани фирми за оползотворяване и/или рециклиране. Ще е необходимо организиране на експлоатация и на обределен брой мобилни средства (автомобили и плаващи платформи/лодки).

Вариант 2

Възлагане чрез обществена поръчка на оператор на ППС, на който се предоставят за експлоатация стационарните и мобилни ППС. Операторът ще има ангажимент за управлението на целия процес – събиране, съхранение и третиране на отпадъците, за

поддръжката на самото оборудване, както и за предоставянето и обучението на персонала, чрез който ще извършва дейността си.

При двата разгледани по-горе варианта, принципа, по който ще бъдат обслужвани корабите, е сходен и ще следва описаната последователност :

1. При постъпила заявка от кораб за предаване на отпадъци в Системата за управление на отпадъци на даден терминал, първоначално трябва да се потвърди с дата и час за осъществяване на реалното приемане на отпадъците от оператора/отговорно лице.
2. За твърдите отпадъци: оператора/отговорно лице приема отпадъците и ги разпределя в съответния съд, обозначен с табела с наименованието и кода на отпадъка в зависимост от вида му. Бързоходните лодки, които са част от съоръженията за превенция и борба с разливи могат да се използват и за приемане на твърди отпадъци от корабите.
3. За течните отпадъци: оператора/отговорното лице изпраща автоцистерна за приемане на течните отпадъци, като е необходимо до понтона, където е застанал кораба да има достъп за автомобилната цистерна.
4. Отговорното лице/оператора попълва в системата реално предадените количества по видове отпадъци и издава разписка в 2 екземпляра на хартиен носител, които са подпечатани и подписани от представител на кораба и от лицето, приело отпадъците. Единият екземпляр остава на кораба, а другия – за оператора/отговорното лице. Всички останали заинтересовани страни ще разполагат с реално попълнените данни чрез електронната система.
5. При запълване на капацитета на съдовете за съхранение , отговорното лице /оператора организира предаването на отпадъци на фирми, съгласно изискванията на ЗУО. За освобождаването на контейнерите ще се използват транспортните средства за твърди отпадъци. В зависимост от варианта, който Възложителя ще избере, може да бъдат използвани транспортните средства и на общинските фирми за сметосъбиране, както и транспортните средства на оператора, на който ще бъде възложено изпълнението на услугата.. За опасните отпадъци трябва да се спазва подхода, изискван от екологичното законодателство. В тези случаи предаването може да се осъществява чрез транспортни средства на фирмите преработватели, които да приемат опасните отпадъци от местата за съхранение на отпадъци.
6. Приетите битови отпадъчни води могат да се предават в градските пречиствателни станции. Извозването на отпадъците ще се осъществява с предоставените от Възложителя автоцистерни, съгласно Закон за движение по пътищата, Закон за управление на отпадъците и произтичащите от тях подзаконовни нормативни актове.

5.1.2. Предложения за СПРЕАЗ

В резултат на направения, в предните части на този доклад (виж т.4.4 и т.4.5 по-горе), анализ за нуждите и начини за внедряване на СПРЕАЗ, може да обобщим вариантите за изграждането на интегриран подход за управление и превенция на рискови ситуации от експлоатационни и аварийни замърсявания в акваторията на пристанищата.

Близкото географско разположение речните пристанища Видин, Лом и Русе, от една страна, както и между тях и морските пристанища Бургас и Варна, предоставя възможност за въвеждането на интегрирана система, обхващаща едновременно морските и речни пристанища, което е потенциал за постигане на висока ефективност. Такава интегрирана система включва:

- хора (квалифициран и обучен екип, натрениран за използване на СПРЕАЗ и организиран за навременна реакция, ползвайки информация от различни източници – ИИП, VTMISS, др.),
- оборудване (СПРЕАЗ, ИКТ-оборудване, др.), и
- организация (организационна структура, процедури).

Товаро - разтоварните дейности, които се предлагат на речните пристанища зависят от икономическата дейност на районите, в които са разположени. На терминалите част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе се извършват основно товаро-разтоварни дейности на насипни и генерални товари, обслужване на фериботи и пасажери кораби. Честотата на бункероване е зависима от брой на посещения на корабите. В пристанище Русе най-голям брой посещения имат корабите за насипни товари, следвани от генерални товари и ро-ро товари. Прогнозата за следващите 5 години е силно зависима от хидрометеорологичните условия. При критично ниски или високи нива на нивото на р. Дунав, ледоход, ледостой, силен вятър и др. корабната работа се спира или намалява чувствително. Това са фактори, които е трудно да се предвидят. При липса на драстични климатични влияния, може да се заключи, че през последните години дейността на терминалите е стабилна и се влияе най-вече от търговските решения на товародателите. Очакванията за размера на товарооборота и корабопосещенията е да се запазят на нива близки до отчетените през 2018 г. Все по-голямо значение има и дейността на конкурентните терминали, които не са в обхвата на дейността на Клон ТП Пристанище Русе.

В резултат на по-горе изложената ситуация, може да се приеме, че за нуждите на речните пристанища в Р България, най-оптималния вариант за осигуряване на **оборудване - 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 за нефтопродукти;
- бонове за твърди отпадъци;
- система за разгръщане на бонове от работна платформа;
- скимъри и помпи с подходящ дебит.

Съоръженията следва да са разположени в самостоятелни контейнери, които да са снабдени с цялото необходимото съпътстващо оборудване за разгръщане и използване на отдалечени места по бреговата ивица или на пристанищен терминал. Поради специфичността на използваното оборудване, комплекцията трябва да включва и независимо енегозахранване, средства за събиране на отпадните води/твърди отпадъци, средства за съхранение на замърсените бонове, ЛПС за персонала, който ще използва СПРЕАЗ и др., позволяващи пълна автономност за използване на съоръженията по предназначение.

Съоръженията се предвижда да бъдат позиционирани в Русе. Подборът на съоръженията е направен спрямо мобилността им и гъвкавост за употребата им при всички възможни ситуации, които могат да бъдат предпоставка за възникване на разлив или разпиляване на отпадъци, като по възможност да бъдат обхванати акваториите на всички речни терминали. При извънредни ситуации съоръженията могат да бъдат използвани и в морските акватории, тъй като спецификата и вида им го позволява.

Предложения вариант има следните предимства:

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

За правилната експлоатация на оборудването ще е необходим **обучен и натрениран персонал**, който да може да реагира на време и да извърши дейността адекватно според възникналата ситуацията.

За да се обхванат всички рискови зони на пристанищата с национално значение, времето за мобилизация да е кратко, а дейностите по предотвратяване и ограничаване на разливи и замърсявания в акваторията на пристанищата да се извършва по-ефективно, е необходимо да съществува съответна **организационна структура и процедури за действие**.

С оглед на горното, предлагаме следните варианти за реализиране на експлоатацията на СПРЕАЗ, доставени чрез инвестиционен проект (дейност 4 по договор № ДЕП-27/26.10.2018 г.):

Вариант 1:

Експлоатация на СПРЕАЗ от ДППИ - създаване на отговорна структура на море и река, на основание чл. 115м, ал.(1), т.19 от ЗМПВВППРБ, за 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 бункерование. 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 този вид 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 поддръжане 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 бункерване или предаване на течни отпадъци, както и “оперативно замърсяване” – натрупване на твърди плаващи отпадъци и/или нефтени петна в пристанищната акватория, следствие на събиране от вятър/течение незначителни замърсявания, получени следствие на нормалната експлоатационна дейност и ТРО на корабите в пристанищата. При тези ситуации 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 2020

5.4.1. Варианти по отношение на обхвата на инвестиционния проект по ОПТТИ 2020

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 Интегрирана информационна платформа (идентифицирани в дейност 3), 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 следните варианти 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**), 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. Приоритизиран списък на ППС и СПРЕАЗ

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