



**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 Лом**

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.	Заключения .....	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.....	10
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
	ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ .....	16
3.3.	ИНФОРМАЦИЯ ОТ СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ КОРАБОПЛАВАТЕЛНА ДЕЙНОСТ И ОСТАТЪЦИ ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ.....	19
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 .....	22
4.3.	ОЦЕНКА НА СЛАБОСТИ, НАЛИЧИЕ НА ПОДХОДЯЩИ ППС, НАСТОЯЩИ И БЪДЕЩИ НУЖДИ ОТ ППС .....	26
4.4.	ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМОСТТА И НАЧИНИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА СПРЕАЗ .....	28
4.5.	ПРЕПОРЪКИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОДХОДЯЩИ ППС, АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ППОО СЪС СПРЕАЗ, ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ, НОРМАТИВНИ ПРОМЕНИ.....	30

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

4.6.	АНАЛИЗ НА НУЖНИТЕ ПРОМЕНИ В ППОО .....	34
5.	ПРЕДСТАВЯНЕ НА ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ЗА ДОПЪЛВАНЕ НА ППОО ЧРЕЗ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОНЕН ПРОЕКТ ЗА ДОСТАВКА НА ППС И СПРЕАЗ .....	36
5.1.	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ППС И СПРЕАЗ.....	36
5.1.1.	Предложения за ППС.....	36
5.1.2.	Предложения за СПРЕАЗ .....	39
5.2.	ПРИОРИТЕЗИРАН СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ.....	43
5.3.	ПАЗАРНО ПРОУЧВАНЕ НА ОБОРУДВАНЕТО ОТ ПРИОРИТЕЗИРАНИЯ СПИСЪК НА ППС И СПРЕАЗ.....	44
5.4.	ВАРИАНТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННИЯ ПРОЕКТ ПО ОПТТИ 2020 .....	44
5.4.1.	Варианти по отношение на обхвата на инвестиционния проект по ОПТТИ 2020 .....	44
5.4.2.	Варианти по отношение на експлоатацията на съоръженията за ППС и СПРЕАЗ.....	44
5.4.3.	Варианти по отношение на вида на ППС и СПРЕАЗ.....	45
6.	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	45
	Приложение 1. Приоритезиран списък на ППС и СПРЕАЗ.....	45
	Приложение 2.Пазарно проучване на производители и доставчици на оборудване за ППС и СПРЕАЗ.....	45

## 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;

---

*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*

- 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 04.04.2019 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 2013г.);
- 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 2012г.).

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 ЗМПВВПРБ.

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 ЗМПВВПРБ.

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 борд 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, събирани от ДППИ*), 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 миялни 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.

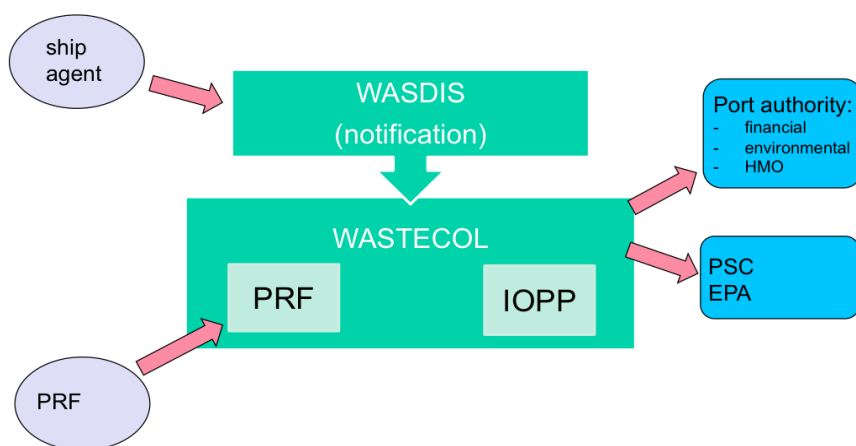
През 2012 г. пристанище Анверс е поканено от EMSA да обясни своята система за мониторинг пред Агенцията и страните - членки на ЕС, по време на дискусия на експертна група, свързана с прилагането на Директива 2010/65/EU (формалности за докладване от корабите), където е

---

*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*

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 2018г. и прогноза за трафика през следващите 5 години;
  - предходно и следващо пристанище;
  - обработените товари през 2018г. 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 с даването на отпадъци в пристанище:
  - принцип на системата за таксуване с даването 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 сдане 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 2018г. 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 с даването 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 Лом: Клон ТП Пристанище Лом ДППИ за пристанищни терминали Лом и Оряхово и корабен агент „Параходство Българско Речно Плаване“ АД за Лом.

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;
- брой налични в пристанището приемни съоръжения и тяхната собственост;
- метод за приемане на различни видове отпадъци, включително информация за наличния приемен капацитет;
- налични съоръжения за третиране на промишлени или битови отпадъци от брегови източници;
- процедура за уведомяване за отпадъци;

Нямаше ясни отговори за въпросите засягащи:

- обем предадени отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност/остатъци от корабни товари;
- възможни ограничения в количествата или допълнително заплащане;
- метод за изчисляване на таксите (беше посочено, че се предвижда „индиректна такса”);
- наблюдение, прилагане и инспекция.

На проведената среща с представители на териториалното поделение на ДП „Пристанищна инфраструктура” Лом на 23.01.2019г., бяха дискутирани следните въпроси:

- Съществуващата ситуация на речните пристанища и предлаганите налични ППС;
- 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;
- Обсъждане на предложения за система за таксуване на корабите, която да е приложима за речните пристанища, така че да не се насърчава изхвърлянето на отпадъците в река Дунав.
- Аварийен план за борба с разливите, налични съоръжения за нефтени разливи, регистрирани инциденти през последните 5 (пет) години.

Присъстващите експерти потвърдиха, че приемането на битови отпадъци (I) се осъществява от общинските фирми за сметосъбиране и приемните съоръжения са разположени на съответните терминали на пристанище за обществен транспорт с национално значение. 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 Лом. Структурата, която има компетенция е дирекция „Речен надзор – Лом“.

От получената информация чрез въпросниците и след проведените срещи можем да обобщим, че броя на корабните посещения в сравнение с 2016г. за терминала в Лом се е увеличили с 58 корабни посещения през 2018г. За терминал Оряхово корабните посещения са намаляли с 37 през 2018г.

Брой кораби, посетили речните пристанища	Лом	Оряхово
2016	633	257
2017	716	192
2018	691	220

По отношение на корбните отпадъците липсват данни за реално приети количества. Осигурени са приемни съотъжения само за само твърди битови отпадъци. Информацията, която получихме при проучването е за 6 броя контейнери за терминал Оряхово и 8 броя за терминал Лом. Пристанищни оператори са съответно за Лом – „Порт инвест“ ЕООД, а за Оряхово – „Слънчев дар“. В качеството си на корабен агент „Параходство БРП“ АД е посочил за средно количество предаден отпадък при едно посещение – 3 куб.м., а за максимално количество, което се предава при едно посещение – 5 куб.м. Посочено е, че приемането се извършва с камион. В т. 5.6. от въпросника, „Параходство БРП“ АД е описал, че корабните битови отпадъци и отпадъците от експлоатацията на кораба се предават на оператора на пристанищния терминал и на външна лицензирана фирма, обслужваща брегови източници на отпадъци.

ППС за останалите категории отпадъци, като „хранителни отпадъци“ (I), отпадъци, свързани 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 част от пристанище за обществен транспорт с национално значение – Лом.

Във въпросника на ТП Лом е отбелязано, че няма разположени съоръжения извън пристанището за третиране на отпадъци от нефтопродукти, отпадни води, битови отпадъци.

От описаната информация в т.5 и т.6 от въпросника относно предварително докладваните отпадъци за периода 2014-2018г. са отбелязани само битови отпадъци, като не са предоставени количества. Ангажимент по уведомяването за отпадъци има агента на кораба, но не става ясно, дали се използва формата по Приложение №19 и 20 към чл. 36, ал.1, т.6 и т.10 от *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. Няма достатъчно информация дали формата се получава по електронен път в системата „Национален център за електронен документооборот в речните пристанища“.

Относно системата за таксуване е отбелязано, че липсва такава.

### **3.2. АНАЛИЗ НА ИНФОРМАЦИЯТА ОТ ДЕЙСТВАЩИЯ ППОО**

Действащият план за приемане и обработване на отпадъци (ППОО) е разработен от ДППИ за пристанища за обществен транспорт с национално значение Лом и Видин. Одобрен е от ИАМА на 08.03.2019г.

Планът е разработен в съответствие с изискванията на §1 на Допълнителни разпоредби от ЗМПВВППРБ 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 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.
2. В т. 4 от ППОО „Приемни съоръжения“ е посочено, че се използват стационарните съоръжения на пристанищния оператор за еквивалентния отпадък, генериран от пристанищната дейност. Няма информация какви са тези видове отпадъци. Принципът за разделно събиране на отпадъци, генерирани от корабоплавателната дейност и тези, които са генерирани от терминалния оператор е нарушен. Не е показано разположението на ППС, които са предоставени от оператора. 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).

3. 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 Речен надзор - Лом, 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.6. 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.“
4. 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 5-1 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 отпадъчни 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.
5. 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.
6. Точка 6 от ППОО не е дефинирана правилно. Посочено е, че в пристанища за обществен транспорт с национално значение Видин и Лом 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“.
7. 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.

8. 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.
9. В Приложение 1 - "Информация, която се предоставя на всички ползватели на пристанището" е точно копие на текстовете от плана.
10. 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 пристанища за обществен транспорт с национално значение Лом и Видин е, че плана не се прилага от пристанищните оператори и посещаващите пристанища Лом и Видин кораби, защото има само общо съдържание, включва много противоречиви изисквания, част от които не са приложими за речните пристанища, както и за екологообразния принцип на управление на отпадъците. 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 ОТ КОРАБНИ ТОВАРИ**

Основна система, която имат функции, свързани с отделни етапи на процеса на управление на отпадъците е системата „Национален център за електронен документооборот в морските/речните пристанища“.

Система за електронна обработка на корабните документи при пристигане/отплаване на корабите в/от българските пристанищата на река Дунав (Single Window) - Системата изпълнява функциите за обслужване на „едно гише“ за събиране, обработване и съхраняване на документи и сведенията за кораби, които пристигат и/или напускат дунавските пристанищата 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 среща в Лом на 23.01.2019 г. с представители на клон ТП Пристанище Лом на



ДППИ и на терминални оператори от пристанище Лом, 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.
- 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 сухи насипни товари. Единствено по отношение на отпадъците, които се генерират от дейността на терминалния оператор, може да има проследимост, тъй като се предават за по-нататъшно обезвреждане на лицензирани фирми, с които имат сключени договори.
- Участниците от пристанищните оператори подчертаха, че не е икономически оправдано поддържането на необходимите приемни съоръжения в пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин, поради малките количества отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари. Трудно е да се намерят дори лицензирани фирми за предаване на опасни и специални отпадъци.
- Предложението за въвеждане на система от такси, подобна на винетната система според присъстващите представители ще се окаже не достатъчно рентабилна.
- Не беше предоставена информация за наличните съоръжения за борба с нефтени разливи, тъй като не е в компетенцията на присъстващите представители.
- За последните 5 години няма официални данни за нефтени разливи в акваторията на пристанище Лом, но беше обърнато внимание, че съществува проблем със замърсяване, причинявано от малки реки, които се вливат в река Дунав.
- При закупуването на техника и съоръжения, трябва да се предвиди нейното складиране и опериране.

На срещата проведена на 04.04.2019 г. с представители на община Лом, областна администрация Монтана и Дирекция „РН – Лом“, се установи, че на територията на областта има действащо депо за битови отпадъци, както и проект за сепарираща инсталация, която да обслужва района. Сметосъбиращата фирма, обслужваща общината, и пристанищните терминали извозва периодично събрания битов отпадък до сметището, намиращо се в гр.



Монтана. Терминалните оператори съответно заплащат такса за депониране. Представителите на Дирекция „РН Лом“ обясниха, че има разработени планове за действия при аварийни ситуации, които са съгласувани с Гражданска защита. Наличните средства, с които разполагат в „РН-Лом“ са бонови заграждения, за които не беше уточнено къде се намират, дисперсанти, които са разрешени за ползване по река, обучен персонал (1 човек) и катер, който може да се използва при необходимост. По отношение на данните за реално предадени отпадъци има 2 български ферибота, които предават нефтоводни отпадъци на „Фериботен комплекс“ гр. Оряхово (пристанище за обществен транспорт с регионално значение). Румънските фериботи съответно предават отпадъците си в Румъния.

Беше разяснено, че някои от пристанищата с регионално значение разполагат и с бонови заграждения, които могат да се използват за техни нужди.

Терминалите, на които се извършва бункероване са Лом, Видин- север и Видин – център.

#### **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;
- 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 **заклучения**:

- 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, както и проведените срещи по места, корабите посещаващи пристанище Лом могат да предадат следните видове отпадъци:

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

В регистъра на пристанищните оператори в района на Дирекция „Речен надзор - Лом”, публикуван на интернет страницата на ИАМА, **няма отделно регистрирано дружество, което да предоставя пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 1 от ЗМПВВППРБ – морско-техническа услуга „приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност“**. В същия регистър за оператора “Фериботен комплекс” АД, гр. Оряхово е вписана услуга по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност по Анекси I, IV и V от МАРПОЛ 73/78 (което не отговаря на категоризацията, съгласно документа на ДК *“Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава”*) за Пристанище за обществен транспорт с регионално значение “Фериботен комплекс –Оряхово”. Относно действащите оператори на терминалите Лом и Оряхово, съответно „Порт Инвест“ ЕООД и "Слънчев дар" АД, които са част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом, не е вписана услуга за приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателната дейност.

За изброените по-долу видове отпадъци от експлоатацията на корабите, в съответствие с чл.1.2 от *„Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р.Дунав”*, няма предоставени съоръжения и регистрирани оператори за пристанище Лом:

- Битови отпадъци ((L):
  - безцветно стъкло;
  - цветно стъкло;
  - 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 (сlops) (G);
- Отпадъчни води;
- Други специфични/опасни отпадъци (J);
- Миячни 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.”

#### **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 Лом има съоръжения за смесени битови отпадъци, като не е ясно какъв е техният брой и капацитет. Единствената конкретна информация е за 14 броя контейнери на терминали Лом и Оряхово. Информация за количествата предадени отпадъци не може да бъде получена, тъй като отпадъците се събират заедно с тези на терминалните оператори и се предават за депониране на депото в гр. Монтана.

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:**

Експертът от Дирекция „Речен Надзор – Лом“ на проведената среща в ТП Лом на 04.04.2019г. потвърди, че на Пристанище за обществен транспорт с регионално значение “Фериботен комплекс – Оряхово” двата български ферибота предават нефтоводните си отпадъци. Количествата са минимални, но има осигурено мобилно приемно съоръжение. На терминалите част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом, реално няма осигурени ППС и не се предават 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:**

Липсва информация за приемане на 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. Третирането на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност заедно с други отпадъци, може не само да бъде по-щадящо към околната среда (тъй като могат да се постигнат по-високи нива на рециклиране), но може да бъде и икономически по-ефективното решение, тъй като обемите генерирани от речното корабоплаване са сравнително малки.

### **Изводите, които можем да направим са следните:**

#### **Приемане на битови отпадъци:**

Не са предоставени приемни съоръжения за разделно приетите 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.

#### **Приемане на нефтосъдържащи отпадъци:**

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

#### **Приемане на опасни отпадъци:**

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

#### **Приемане на остатъци от товари:**

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

#### **Приемане на отпадъчни води:**

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

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

1. Обработените товари през 2018г. са основно на пристанищен терминал Лом, като това са сухи насипни товари – 318 856 т., генерални товари – 130 771 т. и други – 2687 т. На терминал Оряхово са обработени 145 749т. сухи насипни товари и 9т. генерални товари. Наблюдаваната тенденция на пристанищен терминал Лом е за намаляване броя на самоходните кораби за сметка на несамоходните. За пристанищен терминал Оряхово тенденцията е за запазване превеса на самоходните кораби над несамоходните. Очакваната прогноза през следващите пет години е, че размера на товарооборота и корабопосещенията ще се запазят на нива близки до отчетените през 2018г. (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.

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 декларирали 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 документооборот 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 документооборот*. По този начин те ще бъдат достъпни до всички заинтересовани страни, като ще се избегне дублираното докладване от кораба при отплаване, за действително сдадените отпадъци.

3. За корабите, посещаващи пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом 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 бункероване на кораба, посещаващ пристанище Лом, но това е въпрос на хармонизирано регионално споразумение между държавите членки на ДК. Предвид малкия трафик и очакваните минимални количества отпадъци е необходимо изграждането на интегрирана система от ППС за всеки речни пристанища. Взаимосвязаност от постъпилите предварителни уведомления за количествата и видове отпадъци, обслужването да се осъществява в предварително изготвен график, така че с минимални средства да се постигне качествено изпълнение на предоставяната услуга.

Необходимо е да се подобри координацията между ДППИ (като поддържащ базите данни – националният 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 при евентуално замърсяване.

1. На проведената среща експертите от ДРН – Лом на 04.04.2019 г. се оформиха няколко опорни точки:
  - ДРН - Лом разполага с бонови заграждения и дисперсанти при случаи на аварийни ситуации. Има експерт, който е преминал обучение и в аварийни случаи е отговорен за действията, които се предприемат от дирекцията. През последните 5 години няма данни за разливи в акваторията на пристанище Лом.
  - Липсата на съоръжения за нефтосъдържащи отпадъци и отработени масла водят до нерегламентирано изхвърляне в реката и повишават риска от замърсяване. На пристанищните терминали се обработват основно сухи насипни товари, което може да доведе до рискови ситуации от замърсяване в акваторията на пристанище Лом. Осигуряването на мобилни съоръжения за нефтоводни отпадъци, които да могат да се използват и като съоръжения при аварийни ситуации в акваториите на пристанищата би могло да доведе до подобряване качеството на речния басейн.

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 ИЛАМА 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 по – отделно. Географското разположение на разглежданите пристанища, както и неголемият корабен трафик отчетен по време на проучванията (2013г. и 2018г.), също са значителен фактор за осигуряване на единна интегрирана система, включваща съоръжения за 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 приоритизиран списък на нужното оборудване и системи, 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.):

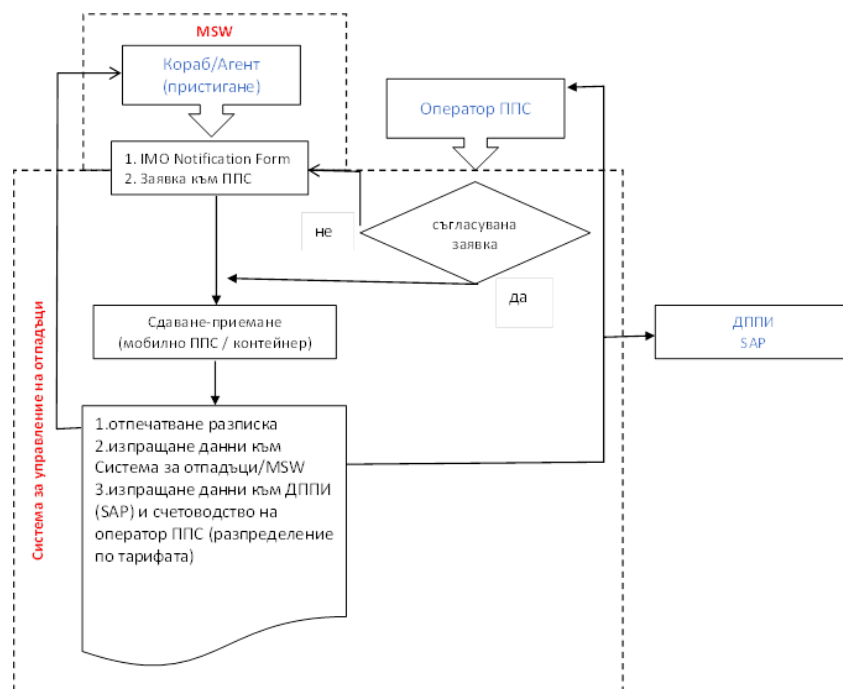
1. В пристанище Лом има възможност за предаване от кораба, чрез оператора на терминала, на следните видове отпадъци, като от направените огледи по места е ясно, че не се прилага разделно събиране:
  - Битови отпадъци (L):
    - смесени битови отпадъци;
    - хартия и картон;
    - опаковки от пластмаса;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

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:
  - Битови отпадъци (L):
    - безцветно съткло;

- цветно стъкло;
- 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);
  - 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 пристанище Лом. 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 е предоставена 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:
  - 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 опита 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 пристанища, 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, на терминалите на пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом, 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 превантивни 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 за пристанище с национално значение Лом трябва да бъде изготвен отделно от ППОО за пристанище Видин.
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 Лом.
3. Точка 4 от ППОО „Приемни съоръжения“ трябва да бъде правилно дефинирана като „4. ОПИСАНИЕ НА ВИДА И КАПАЦИТЕТА НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ“. Необходимо е да бъде отразена 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, изгълнима 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, 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. от плана, 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 приложим за всички видове кораби, които посещават речните пристанища. Необходимо е таксата да бъде съобразена и с количеството отпадъци, което могат 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 обмена 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 несъответствието 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 ГПОО, съгласно Дейност 1.1. по Договор № ДЕП-27/26.10.2018 г., но на този етап плановете не е необходимо да се предоставят за обществено обсъждане от заинтересованите страни, защото:

- 1) в периода след сключване на договора по проекта и по време на разработване на ГПОО по под-дейност 1.1, ДППИ са публикували утвърдени ГПОО (издания от първото тримесечие на 2019 г.);
- 2) след изпълнение на дейности 3 и 4 по проекта (разработване на ИПП и доставка на нови ППС и СПРЕАЗ), тези 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 ГПОО 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 сваждане 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 плътно 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 транспортването 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 подзаконови 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, VTMS, 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 пристанища за обществен транспорт с национално значение Лом се извършват товаро-разтоварни дейности на насипни и генерални товари. Честотата на бункероване е зависима от брой на посещения на корабите. В пристанище Лом най-голям брой посещения имат корабите за насипни товари, следвани от генерални 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..

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, но поради мобилният им характер, ще покриват и района на пристанище Лом. Подборът на съоръженията е направен отчитайки мобилният им характер и гъвкавост за употребата при всички възможни ситуации, които могат да бъдат предпоставка за възникване на разлив или разпиляване на отпадъци, с 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.

Предложеният 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 бункерване. Предаването на течни и твърди отпадъци, също може да бъде предпоставка за възникване на разлив и са потенциално опасни. За избора на място за разположение на оборудването, трябва да се предвидят всички тези фактори, както и възможността за най-кратко време на транспортиране.
- Място за почистване и поддръжка – след използване на оборудването се изисква тяхното почистване да се осъществява на място, от където ще може да се събере отпадъчната вода и да се предаде за третиране, съгласно изискванията на ЗУО.

- Предаване на събраното количество отпадък при разлив, както и на отпадъка, събран от почистване на оборудването. При ситуация на разлив на нефтопродукт в акваторията на пристанищата, събраното количество отпадък, както и отделеното количество от почистване на оборудването, съгласно екологичното законодателство се класифицира като опасен отпадък. Предаването им за третиране трябва да бъде в съответствие с изискванията на ЗУО, което включва сключване на договор с фирма, която разполага със съответните разрешителни документи за третирането на 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 поддържане на готовност в случаи на нужда (в определен срок след нотификация от ДППИ) да започнат дейност по реагиране при замърсяване.

В този вариант операторите ще имат следните задължения:

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

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

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

### *Аварийна ситуация:*

- Иницираща нотификация – от ДППИ или от разработена информационна система (може да се предвиди в рамките на поддейност 3 и 4 от настоящата ОП);
- Мобилизация на персонала;
- Транспортиране на оборудването до мястото, на което е необходимо;
- Поставяне на бонови заграждения от работна платформа чрез система за разгръщане на боновете;
- Поставяне на скимиращо устройство за събиране на отпадъчния нефтопродукт или твърди отпадъци;

- Изпомпване / събиране на отпадъка. В зависимост от отстоянието до брега на разлива, може да бъде използвано транспортиращо плавателно средство или автоцистерна, която да транспортира директно събраното количество до брегово съоръжение за третиране на отпадъка;
- След приключване на операцията, боновете и скимъра се прибират в съответните мобилни единици, за да бъдат транспортирани до мястото, на което ще бъдат почистени.

*Превантивно осигуряване* - операции на 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 прединвестиционно 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, 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