

**ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

За участие в процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публично състезание по реда на Закона за обществените поръчки, с предмет:

*„Анализ на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България“*

ОТ:

Наименование на Участника:	СДРУЖЕНИЕ „ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА НОЙ“
Седалище по регистрация:	гр. Варна, ул. „Цар Симеон I“ №36, вх. Д
ВИС; IBAN:	ВИС IABGBGSF IBAN BG55IABG81231000166402
Булстат номер:	130123748
Точен адрес за кореспонденция:	гр. София, пл. „България“ № 1, НДК- Административна сграда, ет. 14, офис 7
Телефонен номер:	+35929520690
Факс номер:	+35929523310
Лице за контакти:	Аспарух Карастоянов
E - mail:	office@bsrpnoah.eu, bsrp.noah@gmail.com

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР,**

След като се запознахме с документацията за участие в процедурата за възлагане на обществена поръчка чрез публично състезание, с предмет *„Анализ на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България“*, поемаме ангажимент да изпълним предмета на поръчката в съответствие с поставените от Вас изисквания и приложимите нормативни изисквания в областта и представяме на Вашето внимание настоящото предложение за изпълнение предмета на поръчката, както следва:

*Сл. 2 от 3312*

## Цел:

Целта на поръчката, съгласно Техническата спецификация, е да се изготви анализ на действащата система от зони в морските пространства на Република България и да се направи предложение за нова концепция за системата от зони .

## Изготвяйки анализа ще работим в следните насоки:

1. За повишаване сигурността на човешкия живот на море
2. За осигуряване безопасност на корабоплаването
3. Намаливане на риска от произшествия в корабоплаването
4. За по-добра защита на околната среда от замърсяване от кораби
5. Покриване на международните и национални изисквания, касаещи реда и условията за установяване на Системи за движение на корабите

## Общи сведения

Водните пътища в Черноморския район са основно два: каботажни, или крайбрежни и регионални, свързващи пристанища в даден регион. Този вид транспорт има своя голям дял за създаването на условия за функционирането на международните пазари. Така се улеснява участието на всички страни в международното разпределение на труда, включително и на България.

За България водният транспорт се извършва по Дунавския воден път, а също и чрез Черно море. Така страната ни се свързва с всички европейски страни, през които минава Дунав, а също и с всички морски страни по света. Чрез канала Рейн – Майн – Дунав, който функционира от 1992 г., България има достъп до най-късия воден път от Черно море до Северно море. За нуждите на водния транспорт до Русия и Украйна беше построен каналът Варна – Девня, както и фериботното пристанище.

В Европейския съюз се насърчава разрастването на водния транспорт, който се извършва по вътрешните водни пътища. Освен модернизирането на инфраструктурите и осъвременяването на оборудването се отделя внимание и на повишаване на безопасността и на опазването на морската среда.

Законодателството на Европейския съюз има за задача да хармонизира и опрости административните процедури при морските превози на кратки разстояния. Така се подобрява ефективността и конкурентноспособността на морските превози в ЕС и процедурите при този транспорт стават също така опростени, както и при другите видове транспорт.

Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1960 г. (СОЛАС'60) (SOLAS – Safety of Life at Sea) за първи път нормативно полага основите на изграждане на системи за движение на корабите (СДК) като отговор на нарастващия брой инциденти по крайбрежията на редица морски държави. Целта на тези системи е чрез разделителни коридори за движение, двупосочни и дълбоководни пътища, както и зони с повишено внимание или зони за избягване движението в тях да се намалят рисковите ситуации, водещи до инциденти между корабите. Създаването през 1967 година на Система за разделно движение (СРД) с пролива Дувър е стъпка напред в развитието на тази идея. Приложението ѝ води до появата на нови въпроси относно нейното спазване от всички кораби в района. Като резултат, Комитета по морска безопасност към Международната морска организация (ИМО) на поредното си заседание през месец Март 1971 година препоръчва на предстоящата по-късно през годината Асамблея на ИМО да бъде прието за задължително съблюдаването на установените СРД. Предложението е прието, а СРД на пролива Дувър се явява първата задължителна такава. Приемането на Конвенция за международните правила за

предпазване от сблъскване на море през 1972г. (МППСМ-72) също утвърждава задължителния характер на използване на СРД.

Конвенция на ООН по морско право от 1982 г. (UNCLOS) признава ИМО като „the competent international organization” по въпросите, свързани с навигационната безопасност, безопасността на корабния трафик и защитата на морска среда от замърсяване. Съгласно Правило V/10 на конвенцията СОЛАС'74, ИМО има правото да разработва критерии, правила и препоръки относно изграждането на системи за движение на корабите. Днес са установени множество системи за движение навсякъде по света и обобщено могат да бъдат намерени в „Ships' Routing”, издание на ИМО. Част А на изданието стандартизира типовете системи, методите за установяване на системи, дизайна и картното презентирание, признати от ИМО, следвайки критериите, заложили в други инструменти на организацията.

Инициативата за установяване на СДК принадлежи на правителствата на крайбрежната държава, приемането и тяхното оповестяване е компетентност и задължение на ИМО. Така установените СДК могат да въвеждат изисквания, отнасящи се както до всички видове кораби, така и до отделни видове кораби в зависимост от товара, който превозват, предназначението им или техния тонаж.

## I. ИНФОРМАЦИОНЕН ОБЗОР

### 1. Физико-географски характеристики на българското черноморско крайбрежие

Черно море е междуконтинентално море, разположено между Европа и Азия. Простира се между младите гънкови структури на Стара планина и Кавказката планинска система, на север се опира до Руската плоча, а на юг до Понтийските планини. По посока от запад на изток има дължина 1160 км. Средната му дълбочина е 1245 м, а максималната е измерена южно от Кримския полуостров - 2244 м. Чрез протоците Босфора и Дарданелите се свързва с Мраморно и Егейско море, а посредством Керченския проток - с Азовско море.

В подводния релеф се разграничават шелф, континентален склон и котловинно дъно. Шелфът включва слабонаклонената крайбрежна плитководна част /до 100-160 м/. Той заема най-голяма площ в северозападната част на черноморската котловина. Континенталният склон се намира на дълбочина между 1000-2000 м. Най-голяма е площта му в северозападната и югоизточната част на черноморската котловина. За разлика от шелфа той се отличава с по-голям наклон и по-голяма разчлененост. Котловинното дъно е разположено под 2000 м. и има заравнен релеф.

По шелфа се установяват следните форми: подводни тераси и подводни валове. Долно- и средноплейстоценските тераси съставляват единен комплекс, като образуването им е станало в условията на преобладаване на абразионните процеси. Горноплейстоценските тераси образуват самостоятелен комплекс, разпространен широко по цялото крайбрежие. Те заемат посовете по бургаско-странджанското и старопланинско крайбрежие.

По българския шелф съществува система от подводни морски тераси, различно разположени подводни валове и междувалови понижения. Най-обширна е терасата на дълбочина 60-90-100 м. По повърхността ѝ съществуват многобройни пясъчни валове с още неизяснен произход. Във варненската и старопланинска зона подводните валове са добре развити на голямо разстояние. Те са разположени успоредно на крайбрежието, като на места се наброяват до четири редици. Те са в непосредствена близост с рьба на шелфа. Прибрежният терасен комплекс на дълбочина 30-45 м, 20-25 м и 4-12 м е различно широк. В него най-обширна е терасата на дълбочина 30-45 м. Втора по широчина е терасата на дълбочина 20-25 м, а останалите тераси са слабо

разпространени и са характерни за Бургаския и Варненския залив. Този терасен комплекс е покрит с два мощни акумулационни вала. Северният започва от нос Калиакра и завършва юго-източно от нос Емине. Вторият, по-мощният вал, започва южно от нос Емине и при Бургаския залив се разширява.

Черно море обхваща значителен по територия водосборен басейн - 2,5 млн. км<sup>2</sup>. Във Черно море се вливат едни от най-големите и пълноводни реки на континента Европа - Дунав, Днепър, Днестър, Буг и др. Чрез Керченския проток се осъществява движение на водите от Азовско към Черно море, а посредством придънни течения през Босфора се придвижват водите на Мраморно море. Върху акваторията на Черно море падат и валежи. В резултат на това водният приток на Черно море възлиза на 790 км<sup>3</sup>. От този приток 400 км<sup>3</sup> се падат на речния отток. Изпарението от повърхността на морето е значително - 420 км<sup>3</sup>. Следователно Черно море се характеризира с положителен воден баланс, но поради повърхностното течение през Босфора се извършва оттичане на черноморските води към Мраморно море.

Средната соленост на повърхностните води в централната част на Черно море е около 18‰. В близост до брега поради влиянието на пресните речни води, солеността намалява, а сезонните колебания са значителни. Средната соленост на крайбрежните води е между 16‰ и 17‰. Най-ниска е солеността на водата в северозападната част /13-15‰/, където постъпват основните количества речна вода. Обикновено солеността намалява през май или юни. С увеличаване на дълбочината се наблюдава и увеличаване на солеността.

Средногодишната температура на морската вода е във връзка с географското положение на пунктовете на наблюдение и доминиращите течения. Сезонните изменения на температурата се проявяват във водния слой с дълбочина 60-75 м. Средногодишната температура на повърхността е около 13,7оС. Максимумът се наблюдава през август, като за западното крайбрежие той достига 27оС, а в източното понякога надхвърля 30оС. Минимумът на температурата на морската вода се проявява през февруари и понякога достига в западното крайбрежие на Черно море до точката на замръзване. В източното февруарският минимум е под 8оС. Средногодишната температурна амплитуда е 19,8оС. Денонощните колебания на температурата през топлото полугодие достигат 1,5о-2,5оС, а през студеното - 0,5оС. През лятото е характерно рязкото спадане на температурата на повърхностните крайбрежни води, което се дължи на отгонния ветрови ефект.

В зависимост от температурата и солеността плътността на водата на Черно море намалява през пролетта и лятото. Средната плътност в централните райони е 1,012. Тя намалява и към крайбрежните райони - средна плътност около 1,0115, като понякога тя е по-малка от 1.

Химичните особености на черноморските води се основават главно върху извънредно слабата подвижност на дълбочинните слоеве и голямото количество на вливащата се речна вода. Главният компонент на морската вода е натриевият хлорид, следван от магнезиевият сулфат, калциевия карбонат и др. От газовете разтворени във водата, в най-големи количества е свободният азот. В повърхностните води съдържанието му е средно 15,9 мг/л. Свободният кислород е в по-малки количества /10 мг/л/, но от него зависи животът в морето. Разпространен е на дълбочина до 150 м. Под тази дълбочина са разположени напълно безкислородни води, съдържащи отровния газ сероводород. Въглеродния диоксид се намира в свободно и свързано състояние. Неговото количество се повишава в дълбочина и в интервала 750-1000 м достига 6-8 мг/л. В морската вода се съдържат всички химически елементи. Повечето от тях са в много малки количества.

Сл. 2 от 33 л. 2

Повърхностните течения в Черно море се зараждат в устията на големите реки и в Керченския проток. Основната маса речни води постъпва в северозападната част на морето, където започва мощно крайбрежно течение. То се насочва на юг край румънския и българския бряг. Източно от Варна се влива Кримското течение и се образува Южното течение, което се насочва към Босфора. След Босфора основната водна маса се насочва към Анадола. От нос Керемше една струя се отклонява на север в посока на Крим, а другата част продължава да се движи в източна посока. Завихряне на повърхностното течение се забелязва около югозападната част на морето под влияние на югоизточните средиземноморски ветрове, както и в районите на Азовско море и Предкавказието. Край кавказкият бряг течението е със северозападна посока и пред Керченския проток то се слива с Азовското течение. От югоизточния бряг на Крим, то се разделя на две течения. Единият клон се отправя на юг, където се слива с Анадолското течение и се затваря кръгът на Източно черноморското циклично течение. Вторият клон на Азовското течение от Крим се насочва на запад и се разделя на течение със югозападна посока /Варна/ и северозападна /Одеса /. Течението с югозападна посока се нарича Кримско и при сливането му с речното течение, създадено от водите на Днепър, Днестър и Дунав се затваря кръгът на Западно черноморското циклично течение.

Силата на вълнението, височината на вълната и нейната скорост зависят от силата на вятъра, неговата продължителност и от разгона на вълната. Вълнението има сезонен характер, като максималното му развитие е през есента и зимата, минимално - през май и юни. Средногодишната височина на вълните в българската акватория е 31 см, тяхната постоянна проява обуславя въздействието на морския прибой, който руши и оформя морския бряг.

Флората на Черно море е представена от около 600 вида, от които 221 вида наброяват макрофитните водорасли.

Фауната на Черно море е съсредоточена в горния пласт на дълбочина до 200 м, където са и значителните хранителни запаси. Фауната на Черно море е съставена предимно от каспийски и средиземноморски видове, което е във връзка с неговия произход и палеогеографско развитие. В обсега на Черно море и свързаните с него крайбрежни езера и речни устия обитават около 1500 животни. От тях само за българското крайбрежие са характерни 789 вида, без да се включват първаците. Крайбрежните води се обитават и от редица придънни организми. В съжителство тук се срещат ракообразни морски охлповчета, миди, медузи, около 150 вида риби. Главни представители са скумрия, сафрид, паламуд, сардела и др. Черно море се обитава и от морските бозайници делфин и тюлен, които са поставени под закрила.

Черноморските води имат свои хидрофизични особености, отличаващи ги от водите на другите морета. Цветът на морската вода е в зависимост от съдържанието в нея на неорганични и органични вещества, от цвета на небето, от дълбочината, от близостта с брега и др. Черно море, наричано още от древността "тъмноцветно", се отличава с по-тъмни води, в сравнение със светлозелените води на Азовско море. Това се дължи на покритото с ниски тъмни дъждовни облаци небе и по-голямото количество планктон, а в крайбрежните води и по-голямото количество на глинести частици. Цветът на Черно море се променя през отделните сезони. През периодите на пролетен цъфтеж водата става жълтозелена до кафява. В близост до речните устия водата е постоянно мътна. След дъждове глинестата мътилка се забелязва по протежение на значителна част от крайбрежието.

Климатът на Черно море се формира под влияние на редица фактори /физикогеографски, радиационни и циркулационни/. От особено значение е неговото

Ст. 2 от ЗЗЛД 5

географско положение, което позволява над него да се придвижват въздушни маси от всички посоки и с различни физични свойства. Средните зимни температури показват голямо разнообразие по западното крайбрежие. От Мангалия до Босфора те се изменят от 0оС до 5оС. Летните температури са относително високи и не се отличават от тези във вътрешните райони - 22о-24оС. Годишната сума на валежите от Босфора до Варненския залив се колебае между 700 и 500 мм. На север, до устието на р. Дунав, валежите намаляват и се движат между 500 и 350 мм. Характеризират се със средиземноморски режим - зимен максимум и летен минимум. Преобладаващи ветрове са северозападни, западни и югозападни, поради преобладаващия западно-източен пренос.

### Българско черноморско крайбрежие

Черноморската област се простира в меридионално направление, успоредно на черноморския бряг и заема ивица с площ 40 - 60 км. От север на юг тя последователно обхваща съответните най-източни части на Дунавската равнина, Предбалкана, Стара планина, Бургаската низина и източните разклонения на Странджа.

Черноморската област се поделва на три подобласти: северна, средна и южна.

Северната подобласт на юг достига до северните склонове на Камчийска Стара планина. В нея се включват най-източните периферни части на Дунавската равнина, Франгенското и Авренското плато, както и долината на р. Камчия. Тази подобласт се отводнява от реките Батова, Провадийска, Камчия. Черноморският бряг до нос Шабла е нисък и праволинеен, а на юг става по-висок и скалист.

Средната подобласт /разположена между р. Камчия и р. Хаджийска/ обхваща най-източните нископланински разклонения на Камчийска, Еминска и Айтоска Стара планина. Отводнява се от реките Фъндъклийска, Двойница и др.

Южната подобласт /разположена между р. Хаджийска и р. Резовска/ е най-голяма по територия. Обхваща Бургаската низина, тясната крайбрежна ивица на Странджа планина. Отводнява се от реките Айтоска, Русокастренска, Средеца и Факийска. Между Бургаското и Мандренското езеро се издигат хълмовете на Върли бряг /209 м/. Странджанското крайбрежие се разчленява от реките Ропотамо, Дяволска, Велека и Резовска.

В Черноморската климатична област климатът се формира освен под влиянието на атмосферната циркулация, характерна за тази част на Балканския полуостров и под влиянието на Черноморския басейн. В областта се преплитат две климатични влияния - на континента Европа /от северозапад и североизток/ и средиземноморско от югозапад. Континенталното климатично влияние е по-силно изразено в северната половина, а средиземноморското - в южната половина. Черно море от своя страна допълнително трансформира нахлуващите над него въздушни маси и формира специфичен климат. Той не може да бъде отнесен към нито към преходно-средиземноморския, нито към преходно-континенталния климат. Специфичния черноморски климат е по-мек въпреки липсата на планински прегради. Благодарение на Черно море адвекциите на студени континентални или арктичени въздушни маси не се проявяват така остро. Средната януарска температура е положителна - 0,8оС /за северното крайбрежие/ и 3,2оС /по Южното Черноморие/. Средните годишни температурни амплитуди са най-ниски за страната /20-21оС/. Областта се характеризира с най-слаби валежи. Така например в Добруджа те не достигат 500 мм, но в южната част нарастват на 900 мм. В северната част зимната и лятна сума на валежите се изравнява, като на места преобладава лятната сума. В южната част /на юг от н. Емине/ зимната сума на валежите е винаги по-голяма. В зависимост от термичните условия снежната покривка в северната част се задържа 2-4 седмици, а в южната 4-5 денонощия. През лятото преобладава бризовата циркулация,

Ст 2 от 3312

която са заражда благодарение на откритата водна площ и денонощния режим на температурата. През зимата преобладаващи са северните и североизточни ветрове. Понякога тяхната скорост надхвърля 30 м/с.

Формирането и режима на речният отток са в тясна зависимост от климатичните условия и факторите на постилащата повърхнина. Модулът на оттока нараства от север на юг. Най-нисък е той в северната подобласт /под 1л/с/км<sup>2</sup>/. В тази област преобладава карстовото подхранване р.Батова, р.Девненска и р.Провадийска. В южната подобласт преобладаващо е дъждовното подхранване. Във връзка с режима на валежите средномесечният максимум на оттока от март /Северна подобласт/ се измества през февруари /Южна подобласт/. По същата причина в тази посока се увеличава и зимният отток.

Крайморските езера са общо 18 на брой с общ обем на езерната вода 223млн.м<sup>3</sup>. По произход те са лимани /Белославско, Варненско, Атанасовско, Бургаско, Мандренско и др./ и лагуни /Поморийско, Балчишка тузла, Наневска тузла и др/.

По Добружанското крайбрежие са формирани карстови води, а по долината на р.Камчия и в Бургаската низина са формирани дълбоко залягащи артезиански води. Те са с повишена минерализация и висока температура.

Разнообразните природни ресурси на Черноморската област са предпоставка за развитие на разнообразна стопанска дейност. С най-голямо значение са климатичните ресурси. Те в съчетание с плажовата ивица, морската вода и горската растителност са предпоставка за развитие на рекреацията. Почвените ресурси в съчетание с агро-климатичните позволяват отглеждането на редица селскостопански култури - зърнени, технически, овощни и др.

Разнообразните полезни изкопаеми са предпоставка за развитие на химическата, циментова промишленост. Развити са риболовът и добивът на морска сол. Двете големи пристанища /Варненското и Бургаското/ и редица по-малки позволяват развитието на относително по-евтиния морски транспорт. Чрез тях осъществяваме значителна част от вноса и износа на страната.

Интензивната стопанска дейност се е отразила неблагоприятно върху природната среда. В районите на Варна-Девня и Бургас силно замърсени са речните води, езерата и въздушните басейни.

Българското морско крайбрежие съчетава разнообразна природна среда, световно известни курорти, важни индустриални обекти, военноморски бази, развити пристанища, военни и граждански летища.

По българското черноморско крайбрежие живее почти 10% от населението на България, чийто поминък пряко или косвено е свързан с морето.

Съществуващият интензивен морски трафик в крайбрежната зона, териториалните води на страната, прилежащата зона и в открито море, превозът на товари, в т.ч. и на опасни субстанции, международните въздушни коридори с голяма интензивност на полетите, целогодишно са свързани с риск от аварии на плавателни съдове и летателни апарати. Замърсяването, особено ако е в резултат на инцидентен (аварийен) разлив, представлява изключителна опасност, свързана с последващи големи материални загуби и икономически последствия. За инцидентите с плавателни съдове и летателни апарати, за търсене на мястото на инцидента и организация на спасяването на хора, търпящи бедствия в морето, е изготвен план на операцията по търсене и спасяване.

Българското черноморско крайбрежие се отличава с голяма ветровитост от вътрешността на страната. Преобладаващи са ветровете от северозапад, запад и югозапад. Скоростта на вятъра е по-голяма през студеното полугодие, тогава преобладават северните ветрове със скорост 3м/сек. Доминирането на източната посока

на ветровете през топлото полугодие се дължи на бризовата циркулация на въздуха. Силни ветрове по българското крайбрежие се наблюдават през зимата, тяхната скорост достига до 20 м/сек. Повърхностните течения в Черно море се зараждат в устието на големите реки. Голямо значение за посоката на теченията имат ветровете и конфигурацията на бреговата линия. Речното течение поема на юг край румънския и българския бряг. Източно от гр. Варна то се слива с Кримското течение и се образува Южно течение към Босфора. Оста на течението отстои на няколко мили от брега, където то е най-силно. Непосредствено до брега има локални течения, които са слаби и се влияят от ветровете. Едно от тях е с направление нос Калиакра - Пристанище Варна, като при нос Галата се раздвоява - едното в направление юг, а другото в посока север. Във връзка със сезонната динамика на ветровете и прииждането на реките през зимата и пролетта, Южното течение е най-силно. Освен теченията по протежението на брега понякога се образуват и напречни течения. Те се пораждат от силните брегови ветрове. Европейския Съюз в търговията му със Средна Азия, Китай и Близкия Изток, което ще доведе до непрекъснатото повишаване на количеството превозвани товари по морските пътища, а с разрастването на морския туризъм, особено в летния сезон и до увеличаване на посещението на пасажерски кораби и яhti.

През района преминават въздушните трасета от Африка и Близкия Изток на Север към Украйна, Силата на вълнението, височината на вълната и нейната скорост зависят от силата на вятъра, неговата продължителност и от разгона на вълната. Максималното вълнение край българския бряг е при източни ветрове с височина 3,5-4 м. В открито море при вятър 5-7 бала, черноморската вълна има средни елементи: период 6-7 сек., скорост 2,4-5 м/сек., дължина 10-30 м. и височина 1,5-2 м. Вълнението има сезонен характер, като максималното му развитие е през есента и зимата. Наблюдават се и денонощни промени с по-голяма височина на вълната в следобедните часове. След спиране на вятъра, предизвиканото от него вълнение продължава във вид на мъртво вълнение.

## 2. Интензивност на корабоплаването и прелитането на самолети

Всяка държава определя правния режим на териториалното си море. Единственото ограничение е общопризнатото право на корабите на мирно преминаване през териториалното море.

Покрай крайбрежието на Република България преминават маршрутите на търговското корабоплаване от Одеса-Иличовск-Констанца към Босфора и обратно, от Варна и Бургас в същите направления и към източните пристанища на Черно море. Интензивността на корабоплаването в района е в рамките на над 10 000 кораба годишно и зависи от състоянието на икономиката на черноморските държави. Конфликтни точки са на 10 и 60 мили източно от нос Калиакра и на 20 и 60 мили Източно от нос Емине. Очертава се развитието на западните черноморски пристанища (Иличовск, Констанца, Варна и Бургас) като основни терминали на Русия и скандинавските държави и от Средна Азия за Западна Европа със средна денонощна интензивност над 100 полета.

През сезоните пролет, лято и есен се активизира дейността на регистрираните над 6 000 малки риболовни съдове, предимно в крайбрежната зона и отчасти в териториалното море и прилежащата зона.

През зимните щормови месеци районите под нос Калиакра и нос Емине се използват от корабите като котвени стоянки за изчакване утихването на щорма (средно от 15 до 20 кораба при интензивно корабоплаване).

През последните години въздушният трафик се увеличи значително. В момента над България прелитат повече от 1700 самолета в денонощие, а в най-натоварените периоди техният брой достига 3000.



Ключов момент за развитието на един от приоритетните проекти за България – DANUBE FAB, е успешното въвеждане в края на 2014 г. на два трансгранични сектора между България и Румъния. Това е първото установяване на трансгранични сектори в рамките на функционалните блокове въздушно пространство в Европа. Тази инициатива допълнително оптимизира мрежата от въздушни трасета, спестява полетно време и намалява вредното въздействие върху околната среда.

Проектът SESAR е технологичният стълб на единното Европейско небе. Неговата цел е да обезпечи ЕС с висококачествена инфраструктура за контрол на въздушното движение, която ще даде възможност за безопасно и екологично развитие на въздушния транспорт.

### 3. Действаща система от зони в морските пространства на Република България

Морските пространства на Република България са регламентирани от 1987 г. първоначално в Закона за морските пространства, а от 2000 г. в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата. Те са изцяло основани на духа и препоръките на Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., която България е подписала и ратифицирала. Според закона българските морски пространства са пет юридически категории: вътрешни морски води, териториално море, прилежаща зона, континентален шелф и изключителна икономическа зона.

Външните граници на последните четири морски пространства се отмерват от т.нар. изходни линии. България има по-съществени вътрешни морски води само в районите на Варненския и Бургаския залив, разбирани за нашата цел като ориентири. И в двата случая споменатите води са ограничени от морето към брега с прави отсечки. Във Варненския залив правите свързват нос Калиакра с нос Тузла, нос Тузла с нос Екрене и нос Св. Константин с нос Иланджик южно от Галата. В Бургаския залив вътрешните морски води са ограничени от правите, свързващи нос Емине с Маслен нос и Маслен нос с нос Рохи – северно от Царево. Посочените прави отсечки и бреговата ивица извън техния обхват са изходните линии, от които се измерват в посока към открито море останалите четири морски пространства.

Вътрешните морски води, териториалното море – 12 мили, както и въздушното пространство над тях, тяхното дъно и неговите недра са част от територията на Република България, върху които тя упражнява своя държавен суверенитет.

Териториалното море на Република България включва прилежащата към брега и вътрешните морски води морска ивица с широчина 12 морски мили, измервана от изходните линии.

Прилежащата зона на Република България е морската ивица, която се опира до териториалното море и се разпростира на разстояние 24 морски мили от изходните линии, от които се измерва ширината на териториалното море.

Изключителната икономическа зона (ИИЗ) е нов статут на морското право, въведен от Конвенцията по морско право на ООН. Всяка държава с излаз на море има право да регламентира своя ИИЗ в морското пространство до 200 мили (370 км) пред своите брегове. В тази зона държавата не упражнява суверенитет, а суверенни права. Според най-важното суверенно право на никого не се позволява да експлоатира живите богатства на морските пластове и морското дъно в чужда ИИЗ без специално разрешение от държавата собственик.

Поради ограничените размери и специфичната форма на Черно море нито една от черноморските държави не може да установи за себе си ИИЗ от 200 мили, без да оцети интересите на другите.

11/1  
2 от 33/12 9

Южната граница на морските пространства на страната е определена от Споразумението между Република България и Република Турция за определяне на границата в района на устието на река Резовска / Мутлудере и разграничаване на морските пространства между двете държави в Черно море от 1999 г. Между България и Румъния се водят разговори за делимитиране на морската граница, но все още не е постигнато окончателно съгласие. Двете държави при влизането си в Европейския съюз са посли ангажимента да определят границата на морски си пространства на базата на консенсус. В най-източната си точка изключителната икономическа зона на страната се среща с водите около Крим на около 120 морски мили (220 км) от българския бряг (или от нос Шабла).

С развитието на законодателството за управление на водите и влизането на България в Европейския съюз през 2007 г. определенията за морските пространства бяха свързани с други определения за видове води и разширяващи се задължения за тяхното интегрирано управление.

Устойчивото използване на водите и опазването на екосистемите са в основата на създадените чрез две европейски директиви „рамки“ от общи подходи, задачи, принципи, дефиниции и фундаментални мерки. Тези документи са Рамковата директива за водите 2000/60 ЕС (РДВ) и Рамкова директива за морска стратегия 2008/56/ЕС (РДМС). Транспонирани са основно в Закона за водите от 2000г., многократно разширяван и допълван през годините.

Предназначението на РДВ е да наложи рамка за опазването на вътрешните повърхностни води, преходните води, крайбрежните води и подземните води.

РДМС обхваща всички морски пространства, тяхното дъно, всички недра под тях от изходната линия, служеща за определяне на териториалното море, до пределите на зоната, в която държавата-членка има или упражнява юрисдикция.

Морският трафик на търговски кораби, снабдени с автоматизирана информационна система (АИС) съгласно правило 19 на глава 5 на конвенция СОЛАС'74, пътуващи ежедневно в районите на Босфора, Бургас, Варна, Констанца, Одеса и Азовско море надвишава 2500 кораба едновременно. Ако се добавят необорудваните с АИС рибарски кораби (под 15 м.), яхтите и другите плавателни средства за развлечение, броят им значително ще се увеличи. През последните десетилетия трафикът на кораби постоянно се увеличава, което създава и предпоставки за възникване на повече инциденти и морски катастрофи

С цел осигуряване безопасността на корабоплаването, както и извършването на стопански, научни, развлекателни и други дейности, и не на последно място с цел ефективно опазване на морската среда, към момента в морските пространства на Република България е въведена система от зони, в които се изпълняват конкретни дейности, както следва:

а) Зона „Схема за разделно движение“ – съгласно Приложение № 5 от Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България. Действащата към момента на изготвяне на проектното задание „Схема за разделно движение“ (СРД) се използва за плаване между пристанищата по крайбрежието и подхождане (излизане) към (от) тях от всички кораби, независимо от знамето им, с вместимост над 300 т. Корабите са задължени да плават само в определените коридори за движение, като спазват правилото разделната линия да се намира винаги от левия им борт. В коридорите за движение трябва да се влиза и излиза по правило в краищата им. При плаване в СРД мореплавателите са длъжни да спазват изискванията на Правило 10 от МППСМ-72.

Ст. 2 от ЗЗЗД

б) Зона „Котвени стоянки” - съгласно Глава 5 на Задължителни правила за морските пристанища на Република България;

в) Зона „Райони забранени за плаване” - съгласно обявени райони в „Известия до мореплавателите” и публикувани на адмиралтейски и български карти;

г) Зона „Райони, забранени за заставане на котва, за риболов с придъжни средства, за подводни и драгажни работи, за придъжно тралене и за взривове” - съгласно обявени райони в „Известия до мореплавателите” и публикувани на адмиралтейски и български карти;

д) Зона „Райони за изхвърляне на земни маси” - съгласно обявени райони в „Известия до мореплавателите” и публикувани на адмиралтейски и български карти;

е) Зона „Райони за подводна дейност с учебни интереси и подводен туризъм” - съгласно Наредба № Н-7 от 12.06.2008 г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност.

#### 4. Правни норми, с които ще бъде съобразен анализа

##### 4.1. Международно законодателство

###### 4.1. Международно законодателство:

- UNCLOS - Конвенция на организацията на Обединените нации по морско право (обн. ДВ. бр.73 от 1996 г., обн. ДВ. бр.74 от 30 1996 г.);

- SOLAS - Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., както е изменена с Протокола от 1988 г. (\*) (Ратифицирана с Указ № 2250 от 1983 г. на Държавния съвет на Народна република България - ДВ, бр. 61 от 1983 г., В сила от 2 февруари 1984 г.) (обн. ДВ. бр.12 от 2005 г.);

- COLREG - Конвенция за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г. (ратифицирана с Указ № 461 от 06.03.1975 г. на Държавния съвет на Народна Република България - ДВ. бр. 22 от 1975 г., в сила от 15.06.1977 г., изменена с поправките съгласно Рез. А.910(22) на ИМО от 29.11.2001 г., влязла в сила от 29.11.2003 г., и Рез. А.1004(25) на същата организация от 29.11.2007 г., в сила от 01.12.2009 г.);

- Ships' Routeing - IMO Publication, Ships' Routeing - последното издание е от 2013 (последното издание е от 2015 г.);

- Res.A.572 (14) с трите си изменения: Res.MSC.71(69), Res.MSC.165(78), Res.MSC.280(85);

- MSC/Circ.1060 от 06.01.2003, както е изменен с MSC.1/Circ.1060/Add.1 от 26.05.2006 г.

##### 4.2. Вторично право на ЕС

- Директива за МПП - Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 година за установяване на рамка за морско пространствено планиране (OJ L 257 от 2014 г.).

##### 4.3. Национално законодателство

- ЗМПВВШПРБ - Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн. ДВ. бр.12 от 2000 г., посл. изм. и доп. в ДВ. бр.52 от 2015г.);

- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (приета с ПМС № 200 от 2005 г., обн. ДВ, бр. 76 от 2005 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.24 от 2012 г.);

Ст. 2 от 3312

- Задължителни правила за морските пристанища на Република България (издадени от Изпълнителна агенция „Морска администрация”, обн. ДВ. бр.50 от 2009 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.57 от 2012 г.);

- Наредба № Н-7 от 12.06.2008г. за извършване на водолазна и друга подводна дейност (издадена от МО, МВР и МТИТС, обн. ДВ. бр.59 от 2008 г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.14 от 2014)

## **II. КРИТЕРИИ ЗА АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА КОРАБИТЕ В ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ И ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.**

При изпълнението на обществената поръчка ще бъдат използвани като основни посочените по-долу критерии за анализ:

- Критерии, произтичащи от регламенти на ИМО, европейски и национални регламенти.
- Критерии, свързани с морската безопасност.
- Критерии, свързани с морската сигурност.
- Критерии, свързани с перспективите за развитие на националните морски пространства в направлението икономика и туризъм.
- Критерии, свързани с екологията.
- Критерии, свързани с технически изисквания към системата за управление на корабния трафик (радиолокационна наблюдаемост, обхват на изградени системи за свързка и контрол и др. подобни).
- Система от критерии за анализ на пригодността на съществуващата Система за движение на корабите и на проекти за нейното развитие.

## **III. АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩАТА СИСТЕМА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА КОРАБИТЕ В ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ И ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.**

Анализът и оценка на съществуващата Система за движение на корабите, относно съответствие с критериите ще се извърши за всички части на системата и ще включва изискваните от Техническата спецификация елементи, както следва:

- съставни части на съществуващата система;
- характеристики на корабите, пребиваващи в морските пространства и използващи системата;
- съответствие на системата с критериите за оценка;
- използване на системата;
- история на заседания, сблъсквания, увреждане на морската среда;
- ефективност на системата – силни и слаби страни;
- окончателен анализ на пригодността на системата.

## **IV. КОНЦЕПЦИЯ ЗА ПРОМЯНА НА СИСТЕМАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА КОРАБИТЕ В ТЕРИТОРИАЛНОТО МОРЕ И ВЪТРЕШНИТЕ МОРСКИ ВОДИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

При разработване на елементите на нова система за движение в морските пространства, ще бъдат изготвени и взети под внимание следните базови анализи:

1. Базови анализи за разработване на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България :

Ср. 2 от 3312

- 1.1. Интензивност на трафика
  - 1.2. Типовете кораби, които нормално плават в района;
  - 1.3. Характер на товарите, превозвани през района;
  - 1.4. Преобладаващо състояние на времето, приливно-отливни течения, повърхностни течения, вероятност от концентрация на лед;
  - 1.5. Степен на редуциране на опасността от замърсяване на морската среда;
  - 1.6. Струпване на риболовни кораби;
  - 1.7. Специфични условия и опасности за корабоплаването, в т.ч. бази и райони на Военноморските сили на Република България, в които се въвеждат временни ограничени райони за плаване при провеждане на тренировки и учения.
2. Изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България, която ще включва като минимум следните девет елемента:
- 2.1. Схеми за разделно движение;
  - 2.2. Двупосочни пътища;
  - 2.3. Препоръчителни пътища;
  - 2.4. Райони, които трябва да се избягват;
  - 2.5. Райони, в които е забранено заставане на котва;
  - 2.6. Крайбрежни зони за движение;
  - 2.7. Зони за кръгово движение;
  - 2.8. Предпазни зони;
  - 2.9. Дълбоководни пътища.

При определянето на всеки един от елементите на системата за движение ще се направи:

- Анализ по отношение подобряването на ефективността на корабоплаването с въвеждането на новата система за движение;
- Анализ по отношение въздействието от въвеждането на новата система за движение върху безопасността на корабоплаването, опазването на биологичните ресурси и аквакултури и предпазване на морската среда от замърсяване;
- Анализ по отношение въздействието от въвеждането на новата система за движение върху каботажното корабоплаване и пътническото корабоплаване през активния туристически сезон.

Концепцията за създаване на нова система за движение ще включва:

- Обосновка на нуждата от създаване на нова система;
- Съпоставка на новата система със съществуващата стара такава;
- Тип и размери на корабите, за които ще се отнася системата;
- Обобщение на бъдещото влияние на системата върху навигацията, включително върху корабоплаването като цяло;
- ще се извърши и анализ, дали новата система за движение трябва да е препоръчителна или задължителна и съответно, дали трябва да се въведе задължителна система за докладване от корабите.

#### **У. ОСНОВНИ НАСОКИ ЗА ТЕХНИЧЕСКО ОБОРУДВАНЕ И АДАПТИРАНЕ НА НАЦИОНАЛНИТЕ РЕГЛАМЕНТИ С ЦЕЛ ВЪВЕЖДАНЕ НА НОВАТА СИСТЕМА В ЕКСПЛОАТАЦИЯ**

Ще бъдат посочени основните изисквания за техническо оборудване, даващо възможност за адаптиране. Ще бъде предложено:

Сл. 2 от 3312

13

1. Необходимо техническо оборудване за системата.
2. Необходимо надграждане на системите за контрол на трафика и свързка.
3. Необходимо изменение на регламента за ползване на системата.

#### VI. ПРЕДСТАВЯНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ

Резултатите от изготвените материали по обществената поръчка ще бъдат представени на хартиен и електронен носител. Ще бъде осигурено зрительно демонстриране на анализа и концепцията чрез изготвяне на карти и ползване на ГИС методи, както и във вид на координати по световната референтна система WGS-84.

#### VII. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОРЪЧКАТА

Изпълнението на научната работа ще се организира и контролира от Научно- консултативен съвет, който ще консултира и подпомага експертните екипи при изпълнение на ключовите дейности.

С цел доброто управление и координация членовете на екипа ще провеждат регулярни срещи (включително он-лайн) за представяне на напредъка на изпълнението на обществената поръчка и с цел осигуряване на добра обратна връзка по отношение постигнатите резултати.

При изпълнение на обществената поръчка ще бъдат съблюдавани добрите международни практики за разработване на системни за движение на корабите.

Цялостното управление на изпълнението на обществената поръчка, в т.ч. и логистиката, счетоводството и докладването ще се извърши от административен персонал, който ще бъде нает от Сдружението.


Разпределението на дейностите и отговорностите е представено в таблицата по-долу:

Екип за изпълнение на обществената поръчка:

Име	Позиция	Дейности и отговорности
инж. Аспарух Карастоянов	Ръководител екип – техническа и финансова дейност	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Организира и контролира техническото и финансово изпълнение на обществената поръчка;</li> <li>- Поддържа ефективна комуникация с Възложителя с оглед целесъобразното и законосъобразно изпълнение на договора;</li> <li>- Сключва договори за наемане на експерти свързани с изпълнение на проекта;</li> <li>- Следи за изпълнението на календарния график на проекта;</li> <li>- Представя за одобрение от Възложителя доклади за извършените дейности по проекта.</li> </ul>

Ст. 2 от 3312

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Съхранява, осигурява и предоставя при поискване от Възложителя или други контролни органи, документите свързани с изпълнението на проекта.</li> </ul>
к-п.Ир. проф. д-р Калин Калинов	Ръководител екип – научна дейност	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ръководи, координира и контролира работата на екипа от експерти по проекта,</li> <li>- Разпределя задачи и отговорности между експертите и следи за тяхното качествено и навременно изпълнение;</li> <li>- Осъществява цялостното ръководство на дейностите на ключовите експерти,</li> </ul>
Комодор Боян Медникаров	Ключов Експерт - военноморски сили, морска сигурност и безопасност:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част военноморски сили, морска сигурност и безопасност;</li> <li>- Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите съобразно изискванията на военноморските сили и техническите изисквания към Системата за управление на корабния трафик.</li> </ul>
к.д.п. Никифор Герчев	Експерт - морско спасяване:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част морска сигурност и безопасност, аварийно-спасителна дейност, описание на елементите на система на движение в морските</li> </ul>


 Та. 2 от 3312

		<p>пространства;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите съобразно изискванията на Възложителя, предложение за въвеждане на нова система за движение на корабите.</li> </ul>
к-н. Христо Христов - Раев	Експерт - юрист, морско и търговско право:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в изготвяне прегледа на правните норми (Международно законодателство, Вторично право на ЕС, Национално законодателство), с които ще бъде съобразен Анализа и Концепция за промяна на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България.</li> </ul>
Д-р Георги Терзийски	Експерт - географски информационни системи	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Отговаря за зрителино демонстриране на елементите на системата чрез изготвяне на карти, както и във вид на координати по световната референтна система WGS-84.</li> </ul>
Проф. Веселин Пейчев	Експерт - морска хидрография, хидрогеология	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част морска хидрография, хидрогеология,</li> <li>- Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите в част морска хидрография, хидрогеология.</li> </ul>
К-н Богдан Богданов	Експерт -- корабоводене	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Участва в разработване на елементите за движение в морското пространство свързано с характер на товарите и типове кораби плаващи в района.</li> </ul>

Сл. 2 от 33 АД



к-н доц. д-р Благвест Белев	Експерт – корабоводене	- Анализ, оценка и предложение свързани с характеристика на корабите, история на сблъскване и увреждане на морската среда. Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България
доц. д-р Чавдар Александров	Експерт - системи за управление на корабния трафик	- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част технически изисквания към управление на корабния трафик и радиолокационна наблюдаемост. - Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите.
к-н П р. доц. д-р Мирослав Цветков	Експерт - системи за управление на корабния трафик	- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част технически изисквания към управление на корабния трафик и обхват на системите за свръзка и контрол. - Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите.
Доц. Елица Петрова-Павлова	Експерт – биолог	- Участва в Анализ на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България в част

Ел 2 от 33/12

		<p>Критерии, свързани с екологията, развитие на националните пространства в направление морски защитени зони.</p> <p>Участва в изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите като съблюдава за спазване на екологичните норми и максимално опазване на биоразнообразието.</p>
--	--	--

### VIII. ГРАФИК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОРЪЧКАТА

График за изпълнение и отчетност на поръчката			
Дейности	Резултати	Срок за изпълнение	Присмаване на резултатите от Възложителя
Сформиране на екипи	Сформиране на екипи и сключване на договори с експертите по проекта и административния персонал	до една седмица от сключването на договора	
Анализ и оценка на съществуващата Система за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България.	Доклад, обобщаващ резултатите от направения преглед и оценка на: съставни части на съществуващата система; характеристики на корабите, пребиваващи в морските пространства и използващи системата; съответствие на системата с критериите за оценка; използване на системата; история на заседания, обсъждания, увреждане на морската среда; ефективност на системата – силни и слаби страни; включващ и анализ на основните пропуски в системата.	до един месец от сключване на договора	до 10 дни след получаване на резултатите.

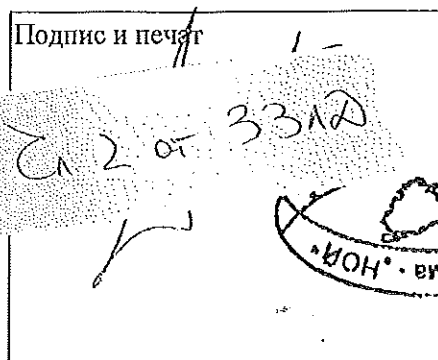
Изготвяне на Концепция за промяна на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България	Изготвена Концепция за промяна на Системата за движение на корабите включващ: обосновка на нуждата от създаване на нова система; съпоставка на новата система със съществуващата стара такава; тип и размери на корабите, за които ще се отнася системата; обобщение на бъдещото влияние на системата върху навигацията, включително върху корабоплаването като цяло; анализ, дали новата система за движение трябва да е препоръчителна или задължителна и съответно, дали трябва да се въведе задължителна система за докладване от корабите.	до два месеца от сключване на договора, но не по късно от 15 декември 2016г.	до 10 дни след получаване на резултатите.
---	---	--	---

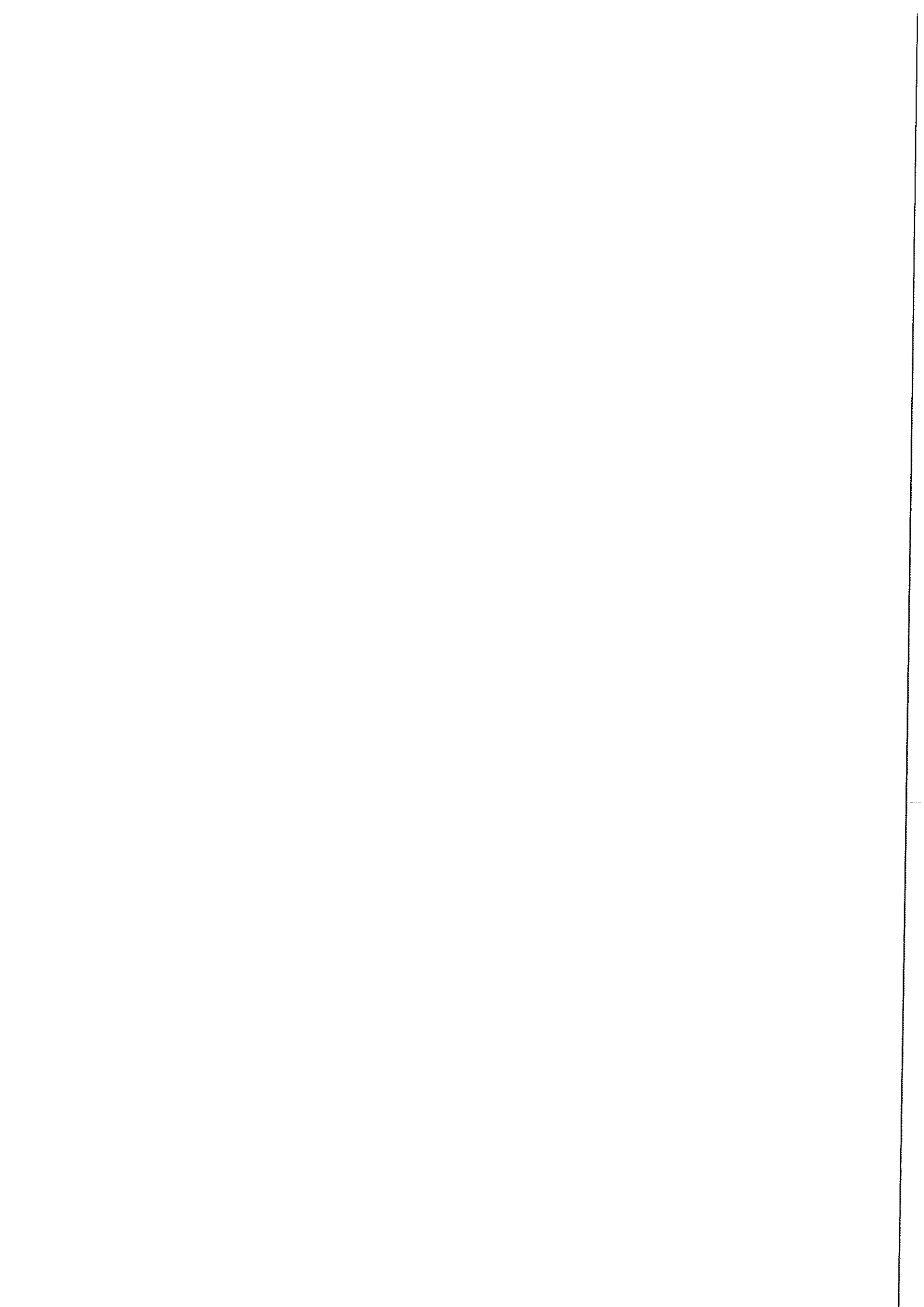
Графикът на дейностите зависи от конкретната дата на сключване на договора. Всички резултати ще се предават на хартиен и на електронен носител.

В случай, че Възложителят не приеме дадени резултати и ги върне на Изпълнителя за редакция, Изпълнителят извършва необходимите промени в указания срок.

Предлаганият от нас срок за изпълнение на услугата, предмет на настоящия договор, 65 дни (словом шестдесет и пет дни) (не по-късно от 15 декември 2016г.)

**ВАЖНО:** Срокът за изпълнение трябва да бъде офертиран в календарни дни и само в цели числа.

Подпис и печат 	Дата Име и фамилия Длъжност на представящия участника Наименование на Сдружение	18. 1 08. 1 2016г. Александър Кръстоскиев Председател "ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ"
---	--	---



**ДЕКЛАРАЦИЯ**  
за съгласие с клаузите на проекта на договор

Долуподписаният, Аспарух Драганов Карастоянов, ЕГН СА 233120 в качеството си на председател на Сдружение „ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ“, ВИК 130123748, Участник в процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публично състезание по реда на Закона за обществените поръчки с предмет: „Анализ на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България“.

**ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:**

1. Запознат съм с всички условия на настоящата обществена поръчка и приемам условията на проекта на договор, включен в документацията за участие.

2. В случай, че представляваният от мен участник бъде избран за изпълнител, от името на последния, приемам да сключа договор за възлагане на обществената поръчка в законоустановения срок.

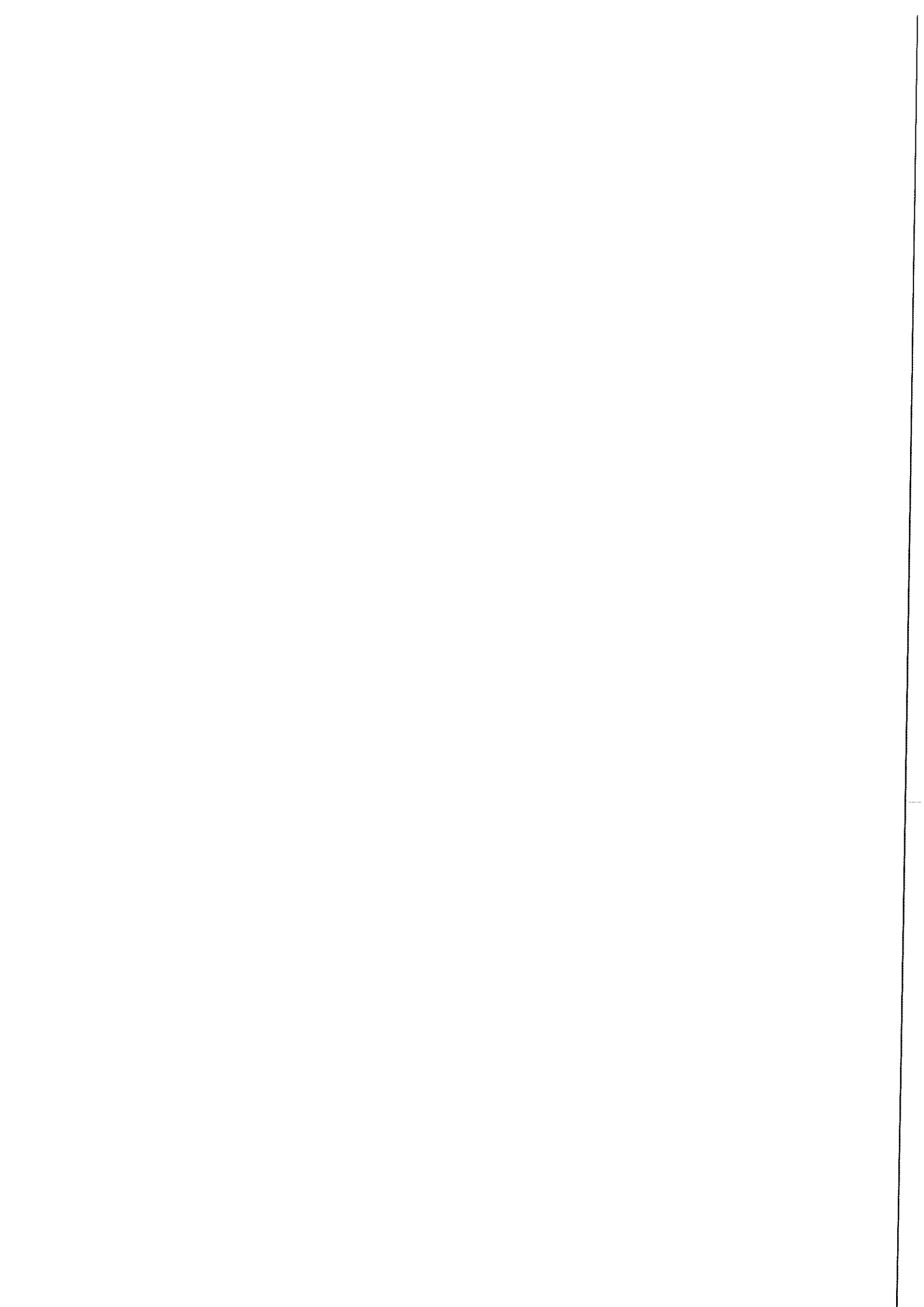
Подпис и печат  
Дата  
Име и фамилия  
Длъжност  
[качество на представляващия участника]



СА 2 от 33120  
18.1.08. 12016г.  
Аспарух Карастоянов  
Председател

Наименование на участника

Сдружение  
„ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА  
ПРОГРАМА-НОЙ“



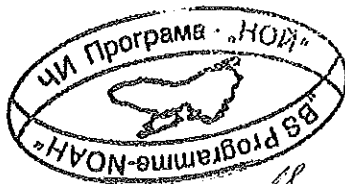
## ДЕКЛАРАЦИЯ

за срока на валидност на офертата

Долуподписаният, Аспарух Драганов Карастоянов, ЕГН СА 23311 в качеството си на председател на Сдружение „ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ“, ЕИК 130123748, Участник в процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публично състезание по реда на Закона за обществените поръчки с предмет: „Анализ на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България“.

### ДЕКЛАРИРАМ, ЧЕ:

Срокът на валидност на предоставената от Сдружение „ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ“, оферта, е 5 (словом пет) месеца, считано от крайната дата за предоставяне на оферти.



Подпис и печат

Дата

Име и фамилия

Длъжност

[качество на представляващия участника]

Наименование на участника

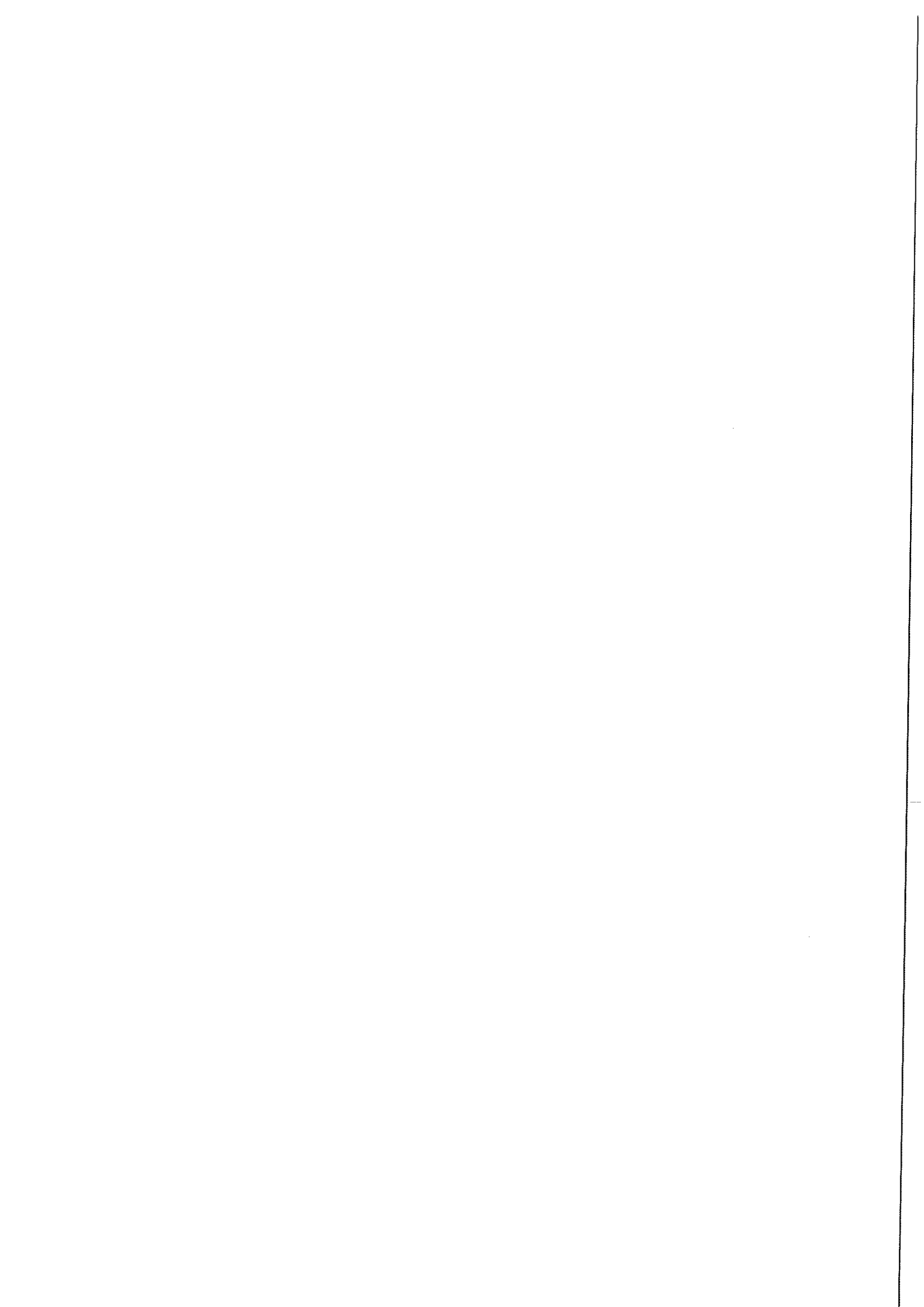
СА 23311  
18 1 08 1 2016

Аспарух Карастоянов

Председател

Сдружение

„ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА  
ПРОГРАМА-НОЙ“





**ЦЕНОВО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

За участие в процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публично състезание по реда на Закона за обществените поръчки, с предмет:

*„Анализ на Системата за движение на корабите в териториалното море и вътрешните морски води на Република България“*

ОТ:

Наименование на Участника:	<i>Сдружение „ЧЕРНОМОРСКА ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ“</i>
Седалище по регистрация:	<i>Гр. Варна, ул. „ Цар Симеон ПЪРВИ“ 36 Д</i>
ВМС; IBAN:	<i>BIC IABGBGSF IBAN BG55IABG81231000166402</i>
Булстат номер:	<i>130123748</i>
Точен адрес за кореспонденция:	<i>България, гр. София, 1463, пл. „България“ №1, НДК-Административна сграда, ет.14, офис7</i>
Телефонен номер:	<i>+35929520690</i>
Факс номер:	<i>+35929523310</i>
Лице за контакти:	<i>Аспарух Карастоянов</i>
E - mail:	<i><a href="mailto:office@bsrpnoah.eu">office@bsrpnoah.eu</a>, <a href="mailto:bsrp.noah@gmail.com">bsrp.noah@gmail.com</a></i>

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР,**

Заявявам/е, че представляваното от мен/нас дружество предлага да изпълни предмета на обществената поръчка в съответствие с условията на настоящата процедура за възлагане на обществена поръчка.

С настоящото, Ви представяме нашето Ценово предложение за изпълнение на обявената от Вас обществена поръчка, изготвено съгласно изискванията на възложителя, условията за участие, поставени с документацията за участие, както и нормативните изисквания в тази област.

*1*  
*Ст. 2 от 3312*

1. Предлаганата от нас цена за изпълнение на услугата, предмет на настоящата обществена поръчка, е: 184 800.00 (сто осемдесет и четири хиляди и осемстотин) лева, с включен ДДС.

2. Декларираме, че предложената от нас цена за изпълнение на услугата, е окончателна и не подлежи на промяна за целия срок на договора.

3. Предлаганата от нас цена за изпълнение на услугата, е формирана до краен получател и включва всички разходи за изпълнение на поръчката.

4. Съгласни сме начинаът на плащане да се осъществява съгласно проекта на договор за изпълнение на настоящата обществена поръчка.

5. До подготовянето на официален договор, това предложение, заедно с писменото приемане от Ваша страна и известие за сключване на договор, ще формират обвързващо споразумение между двете страни

Подпис и печат

Дата

Име и фамилия

Длъжност

[качество на представлявания участник]

Наименование на участника



Аспарух Карастоянов

Председател

Сдружение „ЧЕРНОМОРСКА  
ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ПРОГРАМА-НОЙ“;

**ВАЖНО!**

*Предлаганите от участниците цени за изпълнение на услугата, трябва да бъдат в български лева, с включен ДДС, с точност до втория знак след десетичната запетая.*

*При несъответствие в посочените с цифри и с думи от участник цени, за верни следва да се приемат тези, изписани с думи.*

Сл. 2 от 3312

СИБАНК  
Клон

Адрес

Платено на

IBAN на получателя

При банка

ПЛАТЕЖНО НАРЕЖДАНЕ/ВНОСНА БЕЛЕЖКА  
за плащане от/към бюджета

Вид валута

Сума

Сума с думи

Основание за плащане

Описание

Вид

Номер на документа, по който се плаща

Период, за който се плаща

Задължено лице

ЕИК/КД по БУЛСТАТ

Наредител

IBAN на Наредител

Платежна сума

Банков служ

Вид документ

1 - декларация

2 - разпореждане

3 - наказ

29 лв

Лк 2 от 33ЛД

33ЛД

BS-300000

СИБАНК

BIC на банката на получателя

BULB665F

Вид плащане

лв

152985

Хилен шестотичен екипировка и дрехи №. и 8607

ГОЛАНДИЯ ГИ. ИТАЛИЯНСКОЕ О.П. АКАДЕМИЯ И СИСТЕМИ

33. Вземане на кредитна втер. сметка 5

Дата (срещу) на документа

Задължено лице

200 Новороска Изследователска Мют. Пол.

ЕИК/КД по БУЛСТАТ

1500112748

ЕГН на задълженото лице

ПНЧ на задълженото лице

Наредител

Благоден Колеж Република

IBAN на Наредител

Платежна сума

Банков служ

Лк 2 от 33ЛД

5 - парт. номер на мюлт

6 - постановление за

1 - за сметка на Наредителя

2 - споделяна сметка

\*\*\* Вид плащане - ползва се

за сметки на административни

