



**BLACK SEA ADVISORY COUNCIL/BISAC/
CONSILIUL CONSULTATIV PENTRU MAREA
NEAGRA**

Association registered in The Register of

Asociație, înregistrată în Registrul
Non-Profit Legal Entities (RNPLE)
of R.Bulgaria UIC 176964109
Headquarters and address of management:
Varna, 24-26 Ohrid Str., fl.1
office@blsaceu.eu

persoanelor juridice fara scop patrimonial
al R Bulgaria, CUI 176964109
Sediu si adresa de conducere:
Mun. Varna, str. "Ohrid" N 24-26, etaj 1
office@blsaceu.eu

MINUTA

Ședinței extraordinare a Grupului de lucru BISAC

19 octombrie 2021

Subiect: Situația complicată cu nava eșuată „Vera Su” lângă Kamen Bryag, Bulgaria și prezența mărfurilor care reprezintă un potențial pericol pentru mediul marin.

Pe 19 octombrie 2021, a avut loc o ședință a unui grup de lucru extraordinar BSAC prin link video în legătură cu situația complicată cu vasul eșuat „Vera Su” în apropiere de Kamen Bryag și prezența mărfurilor care prezintă un potențial pericol pentru mediul marin.

La întâlnire au participat membri și Secretariatul BISAC, precum și domnul Galin Nikolov - Agenția Executivă pentru Pescuit și Acvacultură /EAFA/, Burgas, doamna Mihaela Velinova din Ministerul Agriculturii, Alimentației și Pădurilor /MAFF/, dna. Tsvetana Belomacheva - MAFF, Conf. univ. Prof. Dr. Nikolay Valchev - Director al Institutului de Oceanologie, Varna, Conf. univ. Prof. Dr. Violin Raykov - Institutul de Oceanologie /IO/, Varna, Dna Mariela Pavlova - Sunny Beach AD, Dl Konstantin Petrov - Comisia Generală pentru Pescuit pentru Marea Mediterană /GFCM/, Dl Lazar Getskovski - expert extern în încărcare și activități de descărcare.

Întâlnirea a fost deschisă de domnul Yordan Gospodinov, care a prezentat participanții la întâlnire. El a precizat că o invitație pentru întâlnire a fost trimisă și Directorului Executiv al Administrației Maritime, Directorului Executiv al Agenției pentru Siguranța Alimentelor din Bulgaria, Căpitanului de navigație pe distanțe lungi /LDSC/ Bogdan Bogdanov de la Camera Maritimă Bulgară și către LDSC Rumen Georgiev, către Ministerul Transporturilor și către Ministerul Mediului și Apei/MoEW/, din partea cărora, din păcate, nu există reprezentanți, care ar fi putut da informații mai exacte despre starea navei și încărcătura de azotat de amoniu din el.

Întâlnirea își propune să dezbată părerile administrației de stat, a oamenilor de știință, a reprezentanților organizațiilor de pescuit și de mediu în legătură cu situația.

Conf. univ. Prof. dr. Nikolay Valchev a explicat că Institutul de Oceanologie Varna a fost implicat în legătură cu nava eșuată încă de la început. Mulți dintre colegii săi au acordat interviuri presei și au fost rugați să pregătească o opinie cu privire la cele 4 opțiuni propuse pentru descărcarea mărfii și anume:

- Eliberarea marfurilor în cantități și concentrații mici în zona accidentului;
- Scurgeri de marfă din cauza trapelor deschise în zona rezervatiei Yailata;
- Descărcarea sau scurgerea încărcăturii ca urmare a spargerii carenei navei;
- Transferul de mărfuri către nave specializate și descărcări controlate peste bord pe o zonă de 12 mile la adâncimi de cel puțin 50 m.

În acest sens, Institutul de Oceanologie /IO/, Varna a întocmit un lung aviz, care a fost înaintat Direcției de Bazin, care l-a solicitat în numele Ministerului Mediului și Apelor /MdE/, și transmis către Minister și către Administrația Maritimă din Varna. Această opinie este structurată astfel încât să prezinte exemple din alte părți din lume unde se înregistrează o astfel de poluare și care ar fi efectul imediat și pe termen lung al acestora. Amoniacul este un produs rezidual al metabolismului în organisme, în acest caz este vorba de azotat de amoniu, care este un îngrășământ și atunci când este dizolvat în apa de mare, se formează ioni de amoniu, dintre care 10% sunt toxici. Este, de asemenea, un teren de reproducere pentru dezvoltarea fitoplanctonului. Cu toate acestea, poluarea cu azot suprimă acele specii de fitoplancton, care reprezintă o bază nutritivă mult mai bună pentru zooplancton, iar în locul lor se dezvoltă alte specii de fitoplancton, care înlocuiesc speciile valoroase folosite de zooplancton. Se pot produce înfloriri, iar producția primară pe care o produc nu va putea fi asimilată de zooplancton, ceea ce crește riscul morții și sedimentării fitoplanctonului. Pe fundul mării, procesele de descompunere încep și este posibil să se ajungă la hipoxie și anoxie, ceea ce înseamnă o lipsă gravă de oxigen.

Domnul Yordan Gospodinov își pune întrebarea dacă această poluare, în condițiile în care întreaga încărcătură a navei cade și se descompune în mare, poate afecta o suprafață mare? Pentru că pescarii la scară mică sunt îngrijorați dacă acest lucru ar polua marea și dacă le-ar afecta mijloacele de existență. Deși de astăzi guvernul bulgar ia măsuri pentru descărcarea acestui îngrășământ, indiferent de starea lui.

Conf. univ. Prof. Dr. Nikolay Valchev - este dificil de făcut o prognoză, deoarece depinde dacă această poluare se va întâmpla dintr-o dată, sau treptat și în ce cantități și în ce zonă va cădea, din cauza curenților marini. Predomina principalul curent al Mării Negre, care în sezonul de iarnă este de la nord la sud, iar în ultimele zile viteza lui a fost de 50 cm/sec., ceea ce ar însemna că poate afecta zone destul de mari. Este posibil să se ajungă în părțile centrale ale zonei continentale și chiar la coastă, dar acestea sunt doar presupuneri. Pentru a calcula exact este nevoie de o modelare foarte detaliată, cu condiții inițiale bine definite, iar pentru timpul rămas pentru a răspunde cu greu s-ar putea face. În ceea ce privește peștii care se află acum în această zonă și se pregătesc de migrare, drumul lor trece exact prin fluxul de curent care are cea mai mare concentrație de poluare cu azot. Acest lucru poate duce la otrăvire. În concluzie, conf. univ. Prof. Valchev a clarificat că opinia oamenilor de știință de la Institut, a căror principală preocupare este protejarea ecosistemului Mării Negre, aruncarea încărcăturii

navei în bazinul de apă este inacceptabilă. În cazul unui aflux brusc de apă sărată în navă, acest îngrășământ se întărește și acest lucru îngreunează foarte mult descărcarea și, de asemenea, este dificil de spus cum vor avea loc procesele de dizolvare și intrare a substanței în apa de mare.

Conf. univ. Prof. dr. Violin Raykov a adăugat că ionii de amoniu care se obțin după dizolvarea îngrășământului în apă sunt extrem de nocivi pentru organismele, în special pentru cele care au un stil de viață atașat de substrat, iar pentru formele tinere – - larvele, care se află și ele aproape de fundul mării. Ureea, spre deosebire de nitrat, nu se dizolvă instantaneu în apă, există o perioadă în care cade la fund și are loc o eliberare mai lungă a ionilor de amoniu. Cât despre peștii migratori – da, i-ar putea afecta, dar într-o măsură mai mică pentru că sunt organisme cu mișcare rapidă și au instinctul de a evita pericolele. În orice caz, ceea ce se întâmplă poate fi numit o catastrofă ecologică, deoarece acest îngrășământ este un agent extern care nu este obișnuit mediului marin și acțiunile de descărcare trebuie implementate cât mai curând posibil. Această situație nu afectează doar zona în care Vera Su este blocată, deoarece curenții sunt foarte puternici și pe direcția nord - sud.

Conf. univ. Prof. dr. Galin Nikolov a explicat că ANAF este pregătită să introducă, dar numai dacă este necesar, o interdicție temporară a pescuitului. Acest lucru nu este necesar în această etapă. Este foarte important, printre cele publicate în mass-media și să împiedice răspândirea de informații false și „știri false” care ar împiedica oamenii să cumpere pește.

Domnul Yordan Gospodinov și-a exprimat opinia că peștele nu poate fi compromis în așa măsură încât să devină periculos pentru consum. Mai mult, a devenit clar că peștele nu va rămâne într-o zonă contaminată și se va hrăni cu nitrat de amoniu.

Doamna Mihaela Velinova a spus că MAFF monitorizează întregul proces, dar nu participă la sediul stabilit, care monitorizează direct tot ce se întâmplă în jurul „Verei Su”. Există puține informații care ajung la MAFF, din păcate, nu există participanți din partea MEA și a Direcției de Bazin, deoarece ar putea împărtăși informații mai precise despre monitorizarea pe care o efectuează.

Domnul Konstantin Petrov și-a exprimat opinia că organizarea acestei întâlniri este importantă pentru a face lumină asupra a ceea ce se întâmplă cu nava. Colegii FAO din Ucraina sunt, de asemenea, interesați de cursul evenimentelor. Pentru Comisia Generală pentru Pescuit pentru Mediterana /CGPM/, în calitate de organizație direct responsabilă cu gestionarea pescuitului în bazinul Mării Negre și cu adoptarea măsurilor de protecție a stocurilor de pește, este important să se informeze și țările vecine și să se vadă dacă situația va avea un impact asupra pescuitului.

Domnul Yordan Gospodinov a explicat că BISAC monitorizează tot ceea ce provine din mass-media și scopul întâlnirii este obținerea de detalii suplimentare. Potrivit informațiilor domnului Nelko Yordanov de la Grupul de Inițiativă Locală în Pescuit, statul a luat măsuri de descărcare și există restricții de acces la navă.

Domnul Kiril Zheghev, în calitate de pescar, și-a exprimat îngrijorarea cu privire la ceea ce se întâmplă cu vasul maritim eșuat și speră că nu vor exista consecințe pentru industrie. Clarifică încă o dată cât de important este să prevenim răspândirea de informații false către public cum că peștele este periculos de consumat, deoarece acest lucru va micșora și mai mult piața. El

speră ca autoritățile să folosească vremea bună din următoarele zile și să ia măsuri pentru descărcarea navei.

Domnul Yordan Gospodinov a adăugat că până acum BISAC nu a primit informații că ar exista o modificare a calității peștelui sau a cantității capturilor. Vremea rea din ultima săptămână a împiedicat atât pescuitul, cât și acțiunile de descărcare a Verei Su. Ca o consecință a cantității de îngrășământ căzut în Marea Neagră, se poate aștepta o înflorire mai intensă a planctonului în primăvară, care poate fi favorabilă dezvoltării midii.

Domnul Marian Paiu a cerut să afle care este starea actuală a ureei din navă, cum poate fi descărcată și de ce Bulgaria nu a cerut asistență externă din partea țărilor vecine. Scufundarea navei nu este o opțiune bună pentru mediu.

Domnul Yordan Gospodinov le-a explicat participanților români la întâlnire că guvernul bulgar a luat măsuri pentru descărcarea marfurilor navei, dar tehnologia utilizată s-a dovedit a fi nereușită. Potrivit informațiilor din presă, din Italia au fost comandate trei șleपुरi, care au ajuns deja la Varna și astăzi vor fi transportate la navă și va fi descărcată marfa pe ele, care este în vrac și nu e solidă pentru că se presupune că o parte a acesteia este inundată și trebuie pompată cu pompe. Până acum, vremea a fost rea, iar nava era blocată în stânci și era imposibil să se apropie. În acest sens, BISAC a invitat experți externi care se ocupă de activitățile de încărcare și descărcare pentru a-și da o opinie asupra modului în care ar putea avea loc descărcarea pe mare și pe uscat. Un astfel de expert este domnul Lazar Getskovski.

Domnul Lazar Getzkovski - opțiunile de descărcare special pentru această navă eșuată sunt descărcarea pe mare și descărcarea pe uscat. În ceea ce privește descărcarea pe uscat, trebuie să existe o coordonare cu MdE, pentru că teritoriul este protejat, iar terenul este dificil. În ultimele zile, când nu exista acces pe navă pe mare, era oportun să se verifice varianta de descărcare pe uscat. Primul pas care trebuie făcut este să vedem care este starea încărcăturii, deoarece în funcție de umiditatea acesteia se modifică, iar acest lucru duce la o modificare a modalităților de descărcare. Dacă la început se putea descărca mai mult de 90% în vrac, acum nimeni nu știe sub ce formă este. Dacă s-a întărit sau s-a lichefiat, descărcarea devine mult mai complicată. Ceea ce a fost înțeles de către mass-media este că marfa va fi pompată și apoi adusă într-o cisternă, iar atunci nu este clar dacă va exista deversare controlată sau depozitare undeva.

Domnul Yordan Gospodinov - BISAC a putut cu greu să rezolve acest caz, dar este important să clarificăm situația și să explicăm oamenilor că dacă se iau măsuri adecvate de către stat și se pot descărca unele cantități, fără consecințe negative pentru mediu. Din nou, conform relatărilor din presă, se știe că combustibilul navei a fost golit. În ceea ce privește plantațiile de midii din regiune, aceștia nu sunt îngrijorați, deoarece consideră că concentrația de azot din apă va fi foarte scăzută și va fi incertă, ba chiar poate avea un efect benefic asupra creșterii midii. Companiile de încărcare și descărcare și-ar putea oferi direct serviciile guvernului pentru a ajuta în situația de urgență creată.

Doamna Mihaela Mirea a spus că în România în toamna anului 2019 o navă a eșuat în portul Midia, iar ulterior s-a scufundat cu o încărcătură de peste 14 mii de oi. Inițial, s-au încercat să se recupereze animalele în viață, dar numărul animalelor vii scoase a fost mic. Au încercat apoi să scoată nava din apă timp de patru luni. În cazul Vera Su, este important să scoateți încărcătura cât mai curând posibil, deoarece pentru orice cantitate de îngrășământ care intră în mediul marin, nu va fi clar ce se va întâmpla și cum va afecta viața marină din zonă. Poate

apărea după câteva luni. După cum au spus reprezentanții IO/BAS, ar putea duce la hipoxie și extincția în masă a speciilor.

Conf. univ. Prof. Dr. Nikolay Valchev a adăugat că opinia producătorilor de midii referitoare la cantitățile crescute de azotat de amoniu care pot duce la o creștere a midiilor, dar pe de altă parte au fost raportate efecte toxice deoarece midiile sunt sensibile la amoniac. Aceste efecte toxice pot duce la deschiderea redusă a cochiliilor pentru respirație și hrănire, secreția afectată de bizus - fibrele de care se atașează, precum și epuizarea rezervelor de lipide și carbohidrați ducând la modificări metabolice și moarte. Aceste efecte fiziologice pot duce la scăderea nutriției, reproducerii și supraviețuirii, ceea ce, la rândul său, duce la o reducere a populațiilor de midii. Cu alte cuvinte, este important în ce concentrație va ajunge poluantul în fermele respective. La concentrații mai mici este posibil să aibă un efect oarecum pozitiv, dar la concentrații mai mari sunt posibile și efecte negative.

Doamna Mihaela Velinova a explicat că în prezent se desfășoară activități active pentru descărcarea navei, iar în următoarele zile este așteptată vreme favorabilă. Guvernul are un plan de descărcare a mărfurilor lichefiate și a mărfurilor solide. Ceea ce trebuie subliniat este că calitatea peștilor de la Marea Neagră nu trebuie compromisă în niciun fel din cauza informațiilor incorecte.

În continuare: închiderea ședinței.

Procesul-verbal al ședinței a fost realizat de: doamna Elena Peneva

Președinte BISAC: Domnule Yordan Gospodinov