



Bruxelles, 30.8.2019
COM(2019) 379 final

ANNEXES 1 to 2

ALLEGATI

della

proposta di decisione del Consiglio

sulla posizione da assumere a nome dell'Unione alla seconda riunione ministeriale dell'accordo di Bonn riguardo al piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn (BASAP) 2019-2025 allegato alla dichiarazione ministeriale e riguardo alla dichiarazione ministeriale stessa

ALLEGATO 1

Dichiarazione ministeriale

Bonn, Germania, 11 ottobre 2019

NOI, I MINISTRI E I MEMBRI DELLA COMMISSIONE EUROPEA, responsabili della lotta all'inquinamento del grande Mare del Nord e dei suoi accessi causato dagli idrocarburi e da altre sostanze pericolose, ci siamo riuniti a Bonn l'11 ottobre 2019 per la seconda riunione ministeriale dell'accordo di Bonn, alla presenza di organizzazioni intergovernative e osservatori delle regioni confinanti;

RICONOSCENDO i 50 anni di proficua cooperazione nel quadro dell'accordo di Bonn e l'interesse comune di rafforzare ulteriormente la nostra cooperazione al fine di prevenire, prepararsi e rispondere all'inquinamento marino accidentale e illecito dovuto alle attività marittime nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi;

COMPIACENDOCI dell'adesione della Spagna all'accordo di Bonn e del riallineamento della zona di responsabilità tra Francia e Spagna, a seguito del quale la portata dell'area marittima dell'accordo di Bonn comprenderà il Golfo di Guascogna;

MIRANDO a intensificare la protezione del nostro ambiente costiero e marino dall'inquinamento del mare derivante dalle attività nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi e le modalità della nostra cooperazione in merito a prevenzione, preparazione e risposta in materia di inquinamento;

TENENDO CONTO del ruolo dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nella regolamentazione dei trasporti marittimi a livello mondiale al fine di proteggere l'ambiente marino e la salute umana, dello sviluppo di una politica marittima integrata per l'Unione europea e della pertinente legislazione dell'UE¹ in relazione all'inquinamento marino e agli incidenti marittimi;

CONTINUANDO a coordinare gli sforzi nazionali su scala (sub)regionale, a beneficio di tutti, e tenendo conto degli obblighi di segnalazione delle parti contraenti;

UTILIZZANDO sistemi di informazione ampiamente accettati che sono considerati come standard dalle competenti organizzazioni internazionali;

PRENDENDO ATTO sia della continua espansione del trasporto marittimo e di altre attività marittime come lo sfruttamento offshore di idrocarburi sia del fatto che, nonostante la diminuzione del numero di sversamenti rilevati negli ultimi anni, i rischi saranno sempre presenti;

abbiamo ADOTTATO la seguente dichiarazione congiunta:

1. Immaginiamo per il futuro un grande Mare del Nord e i suoi accessi esenti dall'inquinamento accidentale, evitabile o deliberato causato dai trasporti marittimi, dalle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e da altre attività marittime.
2. *Accogliamo con favore* le regolamentazioni dell'IMO che hanno comportato una riduzione dell'inquinamento marino. Tuttavia, nonostante l'ampia gamma di misure adottate

¹ La Norvegia non è membro dell'Unione europea. La Norvegia contribuisce in base a un'equivalente legislazione nazionale e alla legislazione dell'UE cui è vincolata in quanto membro dello Spazio economico europeo (SEE).

negli ultimi anni, l'inquinamento accidentale e illegale dovuto a sostanze diverse dagli idrocarburi rimane una minaccia significativa per il grande Mare del Nord e i suoi accessi.

3. Siamo *pienamente consapevoli* del valore economico e sociale del nostro ambiente marino e costiero e *riconosciamo* che i costi delle risorse necessarie per la prevenzione, la preparazione e la risposta all'inquinamento marino sono esigui se paragonati a quelli delle attività di bonifica in seguito a gravi episodi di inquinamento.

4. *Sottolineiamo* l'importanza di efficienti misure di prevenzione, preparazione e risposta alle emergenze marittime. *Riaffermiamo* il nostro impegno a favore di una cooperazione attiva nell'ambito dell'accordo di Bonn per la pianificazione, la formazione e il collaudo operativo dei sistemi di risposta alle emergenze, che prevedono anche esercitazioni congiunte di risposta operativa. *Riconosciamo* l'importanza della cooperazione a livello dell'intera Europa attraverso il Centro di coordinamento della risposta alle emergenze (ERCC) e in coordinamento con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA).

5. *Accogliamo con favore* il sistema consolidato per la sorveglianza aerea e satellitare del trasporto marittimo, delle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e di altre attività marittime nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi, quale importante contributo per individuare l'eventuale inquinamento e scoraggiare scarichi illegali in mare e per onorare i nostri impegni nell'ambito della convenzione MARPOL.

6. *Accogliamo con favore* l'utilizzo a livello nazionale e regionale dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), istituiti come nuovi servizi per la sorveglianza marittima, il monitoraggio delle emissioni atmosferiche dovute al trasporto marittimo e la risposta all'inquinamento, e incoraggiamo le parti contraenti a condividere le loro esperienze e conoscenze riguardo ai propri sistemi RPAS nazionali e al ruolo che questi svolgono nelle pratiche di applicazione delle regolamentazioni.

7. *Riaffermiamo* il nostro impegno a proseguire i programmi nazionali di volo e le operazioni congiunte quali le operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (*Coordinated Extended Pollution Control Operations - CEPCO*) e *accogliamo con favore* il servizio di immagini satellitari fornito dall'EMSA attraverso CleanSeaNet come contributo a al miglioramento della preparazione e della prevenzione dell'inquinamento.

8. *Accogliamo con favore* la messa a punto e il continuo aggiornamento dei manuali e codici dell'accordo di Bonn, tra cui il manuale per la lotta all'inquinamento e il "codice relativo all'aspetto degli idrocarburi", che costituiscono fonti uniche di informazioni per il lavoro di prevenzione, preparazione e risposta all'inquinamento e la cui validità è stata riconosciuta a livello globale nell'ambito della convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC) e il suo protocollo sulle sostanze nocive e potenzialmente pericolose (SNPP).

9. *Riaffermiamo* il nostro impegno a mantenere e tenere aggiornati i piani di risposta congiunta agli incidenti marittimi (ad esempio il piano DENGERNETH, il piano MANCHEPLAN, il piano NORBRIT, il piano "*Quadripartite Zone*") dell'accordo di Bonn, che costituiscono un importante strumento per avviare attività transfrontaliere di risposta immediata dopo un incidente, indipendentemente dalla zona nazionale di responsabilità nel quale ha avuto origine lo sversamento.

10. *Riconoscendo* l'evoluzione dei rischi derivanti dall'incremento del trasporto di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, dall'utilizzo di navi di dimensioni maggiori e di navi autonome, dai nuovi carburanti, da densità di traffico persistentemente elevate, dalle

operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e da altre attività marittime, *rileviamo* l'importanza di mantenere un adeguato equilibrio delle risorse per garantire un lavoro efficiente di prevenzione e risposta all'inquinamento nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi. *Concordiamo* sul fatto che l'ulteriore sviluppo delle capacità di risposta nell'area dell'accordo di Bonn dovrebbe basarsi su valutazioni del rischio nazionali e congiunte.

11. *Riaffermiamo* il nostro impegno comune in termini di prevenzione dell'inquinamento marino che incide sulla qualità dell'aria attraverso la collaborazione e il contributo collettivo all'attuazione e applicazione delle norme e degli standard in materia di inquinamento marino a livello internazionale, garantendo altresì condizioni di concorrenza uniformi per gli operatori economici. *Ricordiamo* il successo dell'attuazione della direttiva (UE) 2016/802² che rispecchia le prescrizioni relative al basso tenore di zolfo per le zone di controllo delle emissioni di SO_x (0,10 % del tenore massimo di zolfo a partire dal 2015) e *ricordiamo* altresì i più recenti impegni dell'IMO per garantire l'attuazione coerente del limite massimo globale di zolfo (0,50 % a partire dal 2020) di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL. Il sistema di applicazione coordinato e rigoroso di tali prescrizioni, anche nella zona di controllo delle emissioni di SO_x del Mare del Nord, insieme a un elevato tasso di conformità delle navi in tutta l'UE, si è tradotto in riduzioni significative dell'inquinamento da biossido di zolfo nelle regioni costiere e nelle città. *Accogliamo con favore* l'evoluzione del nostro impegno comune a collaborare collettivamente alla sorveglianza dell'applicazione dell'allegato VI della convenzione MARPOL e la designazione del Mare del Nord quale zona di controllo delle emissioni di NO_x (ossidi di azoto) (NECA) a partire dal 2021. Le parti contraenti mantengono il diritto di scegliere liberamente le proprie modalità di partecipazione alle misure di sorveglianza.

12. *Riconosciamo* che disposizioni quali la designazione del Mare del Nord come zona speciale a norma degli allegati I e V della convenzione MARPOL saranno efficaci solo se saranno adeguatamente applicate. In tale contesto, *accogliamo con favore* il proficuo lavoro della rete di investigatori e procuratori del Mare de Nord per la promozione dell'applicazione delle norme e degli standard in materia di inquinamento e *concordiamo* sul proseguimento della cooperazione con questa rete in relazione all'applicazione di tutti gli allegati pertinenti della convenzione MARPOL.

13. *Riaffermiamo* il nostro impegno a favore della corretta attuazione e applicazione della direttiva 2005/35/CE³ relativa all'inquinamento provocato dalle navi (come modificata), in particolare per quanto riguarda la cooperazione in materia di controllo e applicazione delle norme, l'adempimento degli obblighi di comunicazione e l'introduzione di sanzioni efficaci, anche penali, per i reati legati all'inquinamento.

14. *Accogliamo con favore* l'adozione della direttiva rivista del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta³ e ci impegniamo a scambiare informazioni e a cooperare al fine di prevenire gli scarichi illegali di rifiuti in mare.

15. *Accogliamo con favore* l'adozione della nuova pubblicazione dell'IMO "Valutazione e armonizzazione delle norme e orientamenti sullo scarico di effluenti liquidi dai sistemi di depurazione dei gas di scarico nelle acque, incluse le condizioni e le zone" come importante strumento per comprendere meglio gli effetti sull'ambiente marino dell'acqua di lavaggio

² Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sul rispetto delle norme relative al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo di cui alla direttiva 2016/802/UE relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi, COM(2018) 188 final del 16.4.2018.

scaricata dagli scrubber navali per il lavaggio dei gas di scarico o dai sistemi di depurazione dei gas di scarico.

16. *Ribadiamo* la necessità di realizzare programmi di ricerca e sviluppo coordinati al fine di garantire che, nell'affrontare le sfide attuali e future, le misure di lotta all'inquinamento siano attuate ricorrendo alle migliori tecniche e attrezzature disponibili. L'introduzione e il maggiore utilizzo di nuovi combustibili, messi a punto per rispettare norme sempre più severe in materia di emissioni, sembra, ad esempio, richiedere tecniche di risposta innovative. *Riaffermiamo* che i processi decisionali si basano sulle conoscenze, i metodi, e gli strumenti di sostegno più avanzati disponibili. *Prendiamo atto* dell'individuazione delle priorità per la ricerca e lo sviluppo nell'ambito del piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn 2019-2025.

17. *Prendiamo atto* dello sviluppo di approcci integrati alla governance marittima e dell'importanza del rafforzamento della nostra cooperazione con i settori e gli organismi marittimi pertinenti al fine di progredire verso una gestione più integrata dei nostri mari, al fine di conseguire un buono stato ecologico delle acque marine a norma della direttiva quadro dell'UE sulla strategia per l'ambiente marino³.

18. *Accogliamo con favore* il piano d'azione dell'IMO per affrontare il problema dei rifiuti marini di plastica prodotti dalle navi, che mira a rafforzare le norme esistenti e introduce nuove misure di sostegno per far fronte al grave problema dei rifiuti di plastica presenti nell'ambiente marino.

19. *Riaffermiamo* il nostro impegno a cooperare con altre organizzazioni e organismi internazionali e regionali competenti, in particolare l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), le commissioni OSPAR e HELSINKI, l'accordo di Lisbona, l'accordo di Copenaghen, il Centro regionale di coordinamento e controllo per la prevenzione e la lotta all'inquinamento nel Mediterraneo (REMPEC), l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE) e il Consiglio Artico, con l'obiettivo di condividere esperienze e buone pratiche e raggiungere i nostri obiettivi comuni.

In considerazione di quanto precede e a testimonianza di un risoluto impegno nel perseguire la nostra visione, attestiamo i rinnovati sforzi profusi per conseguire gli obiettivi concordati e garantire una migliore prevenzione, preparazione e risposta all'inquinamento marino nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi e abbiamo ADOTTATO il piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn 2019-2025, di cui all'allegato 1, che stabilisce ambiziosi obiettivi strategici, obiettivi operativi e azioni per la loro attuazione per il periodo 2019-2025.

³ La Norvegia non è membro dell'Unione europea. La Norvegia contribuisce in base a un'equivalente legislazione nazionale e alla legislazione dell'UE cui è vincolata in quanto membro dello Spazio economico europeo (SEE).

ALLEGATO 2

Piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn (BASAP) 2019-2025

Introduzione

Scopo principale dell'accordo di Bonn è la cooperazione a livello regionale ai fini della prevenzione e della lotta all'inquinamento marino nel grande Mare del Nord dovuto a navi e impianti offshore; lo svolgimento di attività di sorveglianza per contribuire a individuare e combattere l'inquinamento in mare; attività di bonifica in seguito a catastrofi marittime e reati legati all'inquinamento. Questi sono i risultati ottenuti nel corso di 50 anni di attività scientifica, tecnica e operativa nell'ambito dell'accordo di Bonn. Le parti contraenti dell'accordo di Bonn hanno cooperato allo sviluppo di considerevoli competenze nella gestione delle minacce all'ambiente marino e sono pronte ad affrontare nuove sfide con la cooperazione delle parti contraenti e a impegnarsi al fianco della comunità internazionale.

L'accordo di Bonn è stato il primo accordo regionale concluso da governi per rispondere a incidenti legati all'inquinamento. L'accordo è il meccanismo grazie al quale gli Stati che si affacciano sul Mare del Nord e l'Unione europea collaborano per aiutarsi vicendevolmente nella lotta all'inquinamento derivante da catastrofi marittime e all'inquinamento cronico dovuto a navi e impianti offshore nel Mare del Nord. È stato firmato nel 1969 da otto Stati che si affacciano sul Mare del Nord – Belgio, Danimarca, Germania, Francia, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito – poco tempo dopo il naufragio della petroliera Torrey Canyon al largo della Cornovaglia nel 1967, che provocò lo sversamento di 117 000 tonnellate di petrolio nella prima grande catastrofe legata all'inquinamento che ha coinvolto l'Europa occidentale. Tuttavia, l'accordo di Bonn è stato attivato solo verso la fine degli anni Settanta, dopo il verificarsi di altri due gravi incidenti ecologici: l'esplosione dell'Ekofisk nel 1977 e il naufragio dell'Amoco Cadiz nel 1978. L'accordo continua a operare in modo efficace sin da allora ed è stato esteso nel 1983 per includere altre sostanze nocive e nel 1987 per comprendere la cooperazione in materia di sorveglianza. Un ulteriore ampliamento ha avuto luogo nel 2010, contestualmente all'adesione dell'Irlanda all'accordo, allo scopo di includervi le acque irlandesi e le relative acque norvegesi e britanniche.

Nonostante la diminuzione complessiva del numero di sversamenti accidentali di idrocarburi nelle acque europee, a intervalli irregolari si verificano ancora gravi sversamenti accidentali (ossia con fuoriuscite superiori a 20 000 tonnellate di idrocarburi). Anche se gli scarichi terrestri costituiscono la più grande fonte di idrocarburi riversati negli oceani ogni anno, gli sversamenti accidentali di idrocarburi sono comunque un'importante fonte di inquinamento che rappresenta il 10-15 % di tutti gli idrocarburi che ogni anno vengono riversati negli oceani di tutto il mondo.

Il BASAP 2019-2025 mira a facilitare l'attuazione dell'accordo di Bonn al fine di contribuire alla prevenzione dell'inquinamento marino in generale e rispondere a sfide future quali l'inevitabile cambiamento di paradigma nei mercati dell'energia e delle risorse naturali, le sfide ambientali identificate dall'accordo di Parigi del 2015 e la pressione sulla pianificazione dello spazio marittimo che può determinare ulteriori rischi in mare. Dati questi sviluppi e l'ingente diminuzione degli sversamenti accidentali di idrocarburi nelle acque europee negli ultimi 30 anni, gli operatori incaricati di intervenire in caso di fuoriuscite di idrocarburi devono ampliare il proprio ambito d'azione a qualsiasi tipo di inquinamento marino che possa essere misurato e/o bonificato. Una nuova sfida chiave per l'accordo di Bonn, identificata attraverso l'analisi SWOT, riguarderà l'inquinamento atmosferico che sta avendo un impatto sugli ecosistemi e la salute dei cittadini nelle zone costiere con un'elevata densità di popolazione (allegato VI della convenzione MARPOL).

Per attuare il BASAP 2019-2025 le parti contraenti sono chiamate a:

- mantenere sotto sorveglianza le proprie zone di responsabilità contro le minacce di inquinamento marino e inquinamento del relativo spazio aereo sovrastante il mare, anche attraverso il coordinamento della sorveglianza aerea e satellitare;
- allertarsi reciprocamente in merito a tali minacce;
- adottare approcci operativi comuni in modo da poter fare affidamento gli uni sugli altri per raggiungere gli standard di prevenzione e bonifica necessari;
- adottare approcci operativi comuni e coordinati per il monitoraggio della conformità e l'applicazione dell'allegato VI della convenzione MARPOL;
- sostenersi reciprocamente (quando richiesto) nelle operazioni di risposta;
- condividere i risultati delle attività di ricerca e sviluppo nonché le buone prassi; e
- svolgere esercitazioni congiunte.

Visione

La visione dell'accordo di Bonn è:

un grande Mare del Nord pulito, esente da inquinamento accidentale e illegale causato dal trasporto marittimo e da altre attività marittime.

Il grande Mare del Nord accoglie ecosistemi diversificati e produttivi ed è fondamentale per la vita quotidiana di milioni di persone. Parte del grande Mare del Nord ospita alcune delle rotte di navigazione più percorse al mondo. L'accordo di Bonn mira pertanto a ridurre al minimo, per quanto praticamente possibile, la minaccia dell'inquinamento accidentale e illegale causato da navi e altre attività marittime.

A tal fine, l'accordo di Bonn ha concordato gli obiettivi strategici seguenti:

- (a) individuare e affrontare, nel campo di applicazione dell'accordo di Bonn, le questioni emergenti nel settore marittimo in generale aventi ripercussioni sull'ambiente marino;
- (b) individuare e valutare le opportunità emergenti di riduzione dei rischi per l'ambiente marino sulla base delle migliori tecniche disponibili (BAT) e delle migliori pratiche ambientali (BEP);
- (c) individuare e valutare nuovi approcci al monitoraggio per garantire che siano applicate le migliori tecniche disponibili e le migliori pratiche ambientali;
- (d) rispondere adeguatamente a nuovi rischi individuati per l'ambiente marino, tenendo in considerazione le raccomandazioni del gruppo di lavoro sulle questioni operative, tecniche e scientifiche relative alle attività di lotta all'inquinamento (OTSOPA); e
- (e) sfruttare appieno i progetti BE-AWARE I e II per individuare le misure più efficaci di attenuazione dei rischi futuri e di intervento.

Obiettivi strategici

A. Prevenzione dell'inquinamento illegale e accidentale mediante la collaborazione e l'applicazione collettiva delle norme e degli standard internazionali in materia di inquinamento del mare, incluso il rispetto degli allegati della convenzione MARPOL.

Nonostante l'ampia gamma di misure adottate negli ultimi anni, l'inquinamento illegale e accidentale rimane una minaccia significativa per il grande Mare del Nord. La collaborazione

ai fini della loro applicazione efficace ed efficiente è uno strumento fondamentale per la salvaguardia dell'ambiente marino.

Le norme internazionali sull'inquinamento marino traggono origine dalla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) del 1973, che è stata aggiornata nel 1978. La MARPOL è stata elaborata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con l'obiettivo di prevenire e ridurre al minimo l'inquinamento causato da navi, sia accidentale che derivante da operazioni ordinarie, ed è corredata dei sei allegati tecnici seguenti che riguardano l'inquinamento marino; cfr. allegato I: testi vigenti degli allegati da I a VI della convenzione MARPOL

Allegato I – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi

Allegato II – norme relative al controllo dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa

Allegato III – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate per mare in colli

Allegato IV – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico delle navi

Allegato V – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento acque di scarico delle navi

Allegato VI – regolamento per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi

Occorre stabilire approcci operativi comuni e coordinati per il controllo della conformità al fine di garantire un'attuazione e un'applicazione uniformi e coerenti degli allegati della convenzione MARPOL e, in particolare, per l'attuazione e l'applicazione della zona di controllo delle emissioni (ECA) del Mare del Nord per lo zolfo e gli ossidi di azoto, di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL, anche in considerazione dell'entrata in vigore nel 2020 del limite massimo globale di zolfo per le navi che navigano al di fuori delle ECA.

B. Promozione e sviluppo di un'efficiente preparazione alle emergenze

Sono in vigore obblighi internazionali ed europei atti a garantire che gli Stati che si affacciano sul grande Mare del Nord siano preparati a rispondere in caso di incidenti di inquinamento; tale prescrizioni comprendono anche protocolli globali e zone di responsabilità comune a livello regionale. Occorre cooperare con altre organizzazioni regionali e internazionali per identificare sinergie ed evitare duplicazioni. Sono necessarie conoscenze, attività di pianificazione e formazione e collaudi operativi adeguati dei sistemi di emergenza per garantire una preparazione efficace. Nella pianificazione delle misure di lotta all'inquinamento ci si dovrebbe avvalere dei pareri dei migliori esperti in materia ambientale.

C. Organizzazione di capacità di risposta ottimali

Nonostante tutti gli sforzi compiuti per aumentare la sicurezza marittima, vi saranno sempre rischi di incidenti. L'aumento del trasporto marittimo e i carichi pericolosi e nocivi determinano un aumento dei rischi per l'ambiente marino. Le parti contraenti hanno già investito notevoli risorse in capacità di risposta adeguate. Per migliorare ulteriormente l'efficienza, anche in termini economici, l'ulteriore sviluppo delle capacità di risposta dovrebbe basarsi su valutazioni del rischio, analisi delle lacune e approcci regionali e subregionali. Sono

necessari programmi di ricerca e sviluppo coordinati per garantire che le misure di lotta all'inquinamento si basino sulle migliori tecniche e apparecchiature disponibili.

Per conseguire i propri obiettivi strategici, l'accordo di Bonn ha concordato gli obiettivi operativi seguenti.

Obiettivi operativi:

Obiettivi operativi in relazione all'obiettivo strategico A (prevenzione):

- A.I intraprendere adeguate attività di sorveglianza del trasporto marittimo e delle attività marittime nel grande Mare del Nord e garantire un'efficace notifica delle osservazioni nelle zone di responsabilità dell'accordo di Bonn;
- A.II fornire ai responsabili e al personale di volo informazioni aggiornate sulla pianificazione e sullo svolgimento dei voli di lotta all'inquinamento nell'area dell'accordo di Bonn;
- A.III garantire approcci operativi comuni nel controllo della conformità agli allegati della convenzione MARPOL;
- A.IV garantire un'adeguata raccolta di prove in caso di incidenti legati all'inquinamento e una stretta cooperazione con gli investigatori e i procuratori ai fini dell'applicazione delle norme e degli standard in materia di inquinamento marino nel grande Mare del Nord;
- A.V comunicare e divulgare al pubblico e agli esperti informazioni sulla prevenzione dell'inquinamento illegale e accidentale.

Obiettivi per l'attuazione dell'obiettivo strategico B (preparazione):

- B.I stabilire di comune accordo il modo in cui è opportuno rispondere alle emergenze marittime e sensibilizzare sull'esistenza di sistemi e strategie nazionali di emergenza;
- B.II mantenere un adeguato livello di formazione del personale di intervento e di cooperazione tra le unità di contrasto delle parti contraenti e promuovere la preparazione per efficienti operazioni multinazionali di contrasto;
- B.III garantire che le azioni di intervento delle parti contraenti siano strutturate in modo da salvaguardare l'ambiente marino e garantire che le priorità siano definite sulla base più appropriata;
- B.IV cooperare con altre organizzazioni internazionali ed europee, nonché con le regioni marittime confinanti al fine di individuare sinergie ed evitare duplicazioni.

Obiettivi per l'attuazione dell'obiettivo strategico C (risposta):

- C.I garantire che le parti contraenti siano adeguatamente informate sulle modalità con cui le altre parti intervengono in caso di incidenti, al fine di promuovere lo sviluppo delle migliori pratiche;
- C.II mantenere e tenere aggiornati approcci operativi comuni in caso di incidenti legati all'inquinamento e promuovere lo sviluppo e una visione comune delle appropriate strategie di risposta;
- C.III promuovere programmi di ricerca e sviluppo coordinati sulle tecnologie, le attrezzature e altri mezzi operativi di risposta;

- C.IV garantire che vi sia un adeguato equilibrio delle risorse per l'attività di risposta in tutta l'area dell'Atlantico nordorientale, sulla base di valutazioni del rischio subregionali.

Azioni

Per realizzare la sua visione, i suoi obiettivi strategici e i suoi obiettivi operativi, il piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn (BASAP) definisce specifiche azioni misurabili e obiettivi realistici per il periodo 2019-2025 al fine di guidare e indirizzare l'operato delle parti contraenti. Il BASAP riconosce la necessità di mantenere sistemi ben consolidati e di portare avanti il lavoro in corso al fine di conservare il carattere operativo dell'accordo. Al contempo si definiscono opportunità per intensificare questi sforzi e esplorare nuovi orientamenti.

L'accordo di Bonn ha concordato le azioni seguenti.

Azioni in relazione all'obiettivo strategico A (prevenzione):

- A.1 effettuare operazioni di sorveglianza aerea e satellitare, tra cui voli nazionali, voli regionali, voli a giro d'orizzonte e voli nell'ambito delle operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (CEPCO)/voli SuperCEPCO, per rilevare, indagare, raccogliere prove e monitorare gli sversamenti di idrocarburi e altre sostanze dannose;
- A.2 mantenere un sistema standard di segnalazione efficiente e utilizzarlo per segnalare l'inquinamento identificato all'accordo di Bonn, nonché alla Commissione europea nel quadro della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi, e all'IMO;
- A.3 in collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, sfruttare al meglio le immagini satellitari e, alla luce dei più recenti sviluppi nel settore degli pseudosatelliti ad alta quota (HAPS, *High Altitude Pseudo Satellites*) e dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS, *Remotely Piloted Aircraft Systems*) messi a disposizione degli Stati che si affacciano sul grande Mare del Nord, istituire un sistema armonizzato in tutto il grande Mare del Nord per migliorare l'individuazione degli incidenti legati all'inquinamento;
- A.4 rafforzare la cooperazione in materia di individuazione delle infrazioni all'allegato V della convenzione MARPOL e dell'applicazione delle norme;
- A.5 rafforzare la cooperazione in materia di individuazione delle infrazioni all'allegato VI della convenzione MARPOL e dell'applicazione delle norme, anche attraverso il regime vigente di controllo da parte dello Stato di approdo, nonché utilizzando strumenti avanzati specifici per il monitoraggio della conformità e condividendo i risultati delle azioni di contrasto nei sistemi d'informazione comuni (ad esempio Thetis-UE);
- A.6 mantenere e tenere aggiornato il manuale delle operazioni aeree e l'atlante del codice relativo all'aspetto degli idrocarburi;
- A.7 in collaborazione con la rete di investigatori e procuratori del Mare de Nord (NSN), mantenere e tenere aggiornato il manuale sui reati di inquinamento marino da idrocarburi nel Mare de Nord;
- A.8 cooperare, attraverso OSINET (la rete di esperti per l'individuazione degli sversamenti di idrocarburi), all'individuazione degli sversamenti di idrocarburi, anche mediante esercizi di intercalibrazione dei laboratori e l'ulteriore sviluppo di metodi comuni di individuazione degli sversamenti di idrocarburi;
- A.9 rafforzare la cooperazione con investigatori e procuratori:

- a. entro il 2022 per individuare, in collaborazione con l'NSN, opzioni per pubblicizzare le condanne per i reati di inquinamento marino;
 - b. entro il 2025 per stabilire, in collaborazione con l'NSN, procedure per rendere pubblico il registro ambientale delle pertinenti compagnie di navigazione e delle compagnie che gestiscono navi;
- A.10 concertarsi con l'IMO per determinare il modo in cui l'accordo di Bonn può ulteriormente contribuire alla conformità all'allegato VI della convenzione MARPOL, tenendo in considerazione gli ultimi sviluppi in seno all'IMO relativi all'applicazione del limite massimo globale di zolfo per il 2020 (ad esempio attraverso un rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato di approdo e il divieto di trasporto a fini di combustione di combustibili con un tenore di zolfo superiore allo 0,50 %);
- A.11 sostenere, tramite il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, il processo di riesame delle condizioni di scarico delle sostanze ad alta viscosità e solidificanti di cui all'allegato II della convenzione MARPOL;
- A.12 mantenere e tenere aggiornato il sito web dell'accordo di Bonn e diffondere pubblicazioni elettroniche (manuali, guide e relazioni);
- A.13 sostenere/promuovere raccomandazioni sulle misure preventive dei progetti BE-AWARE.

Azioni in relazione all'obiettivo strategico B (preparazione):

- B.1 mantenere e aggiornare i capitoli del manuale sulla lotta all'inquinamento dell'accordo di Bonn affinché possa rispondere alle esigenze;
- B.2 promuovere lo scambio di informazioni sui relitti potenzialmente inquinanti e lo sviluppo di banche dati nazionali;
- B.3 pianificare e intraprendere esercizi operativi e formazioni a livello regionale e subregionale;
- B.4 promuovere lo sviluppo di sistemi nazionali di consulenza ambientale e dei sistemi di scambio di informazioni corrispondenti;
- B.5 mantenere scambi di informazioni con altre organizzazioni regionali e internazionali, in particolare il meccanismo unionale di protezione civile (UCPM), l'EMSA, l'EPPR (Consiglio Artico), l'HELCOM, l'IMO, la commissione OSPAR, l'accordo di Lisbona e REMPEC, attraverso la partecipazione a riunioni tra segreterie e, ove utile, rafforzare la cooperazione con tali organizzazioni, ad esempio per quanto concerne l'elaborazione congiunta di un manuale per gli interventi in materia di sostanze pericolose e nocive;
- B.6 rafforzare la collaborazione con la commissione OSPAR e altre organizzazioni internazionali coinvolte nella protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento e dagli impianti offshore;
- B.7 sviluppare una strategia di collaborazione in materia di sostanze pericolose e nocive con altre organizzazioni internazionali, ad esempio HELCOM/EMSA/CTG, per dare attuazione ai principi relativi alle sostanze pericolose e nocive (HNS) contenuti nella convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC);

- B.8 di concerto con l'IMO, determinare il modo in cui l'accordo di Bonn può ulteriormente contribuire a rafforzare l'attuazione del protocollo OPRC-HNS a livello internazionale;
- B.9 continuare a sviluppare la capacità di risposta basata sull'analisi del rischio ambientale per tenersi al passo con l'evolversi del rischio marittimo.

Azioni in relazione all'obiettivo strategico C (risposta):

- C.1 mantenere un sistema per la segnalazione degli incidenti legati all'inquinamento e l'identificazione degli insegnamenti che ne sono stati tratti;
- C.2 mantenere e tenere aggiornati i piani di risposta congiunta agli incidenti marittimi (il piano DENGERNETH, il piano MANCHEPLAN, il piano *Quadripartite zone*, il piano NORBRIT [piano del Golfo di Guascogna]);
- C.3 rafforzare lo sviluppo di approcci congiunti di risposta per la fauna e la flora selvatiche, compresa l'identificazione delle migliori pratiche e la comunicazione al pubblico delle attività di risposta in questo ambito;
- C.4 condividere gli insegnamenti individuati e tratti dagli interventi nel caso di all'inquinamento nei parchi eolici in mare aperto;
- C.5 promuovere collegamenti e il coordinamento con gli interventi a terra;
- C.6 promuovere le attività di ricerca e sviluppo e lo scambio di informazioni su tecnologie, attrezzature e altri mezzi operativi di risposta, in particolare sui sensori di sorveglianza integrati, la tecnologia di risposta agli incidenti che si verificano di notte, in presenza di scarsa visibilità e in condizioni meteorologiche avverse, l'identificazione e il recupero dei container dispersi in mare, gli incidenti che riguardano l'olio pesante e gli incidenti chimici, nonché gli incidenti che riguardano i combustibili di nuova generazione;
- C.7 promuovere la ricerca sulle priorità comuni di ricerca per sviluppare, entro il 2019-2022, una proposta di ricerca congiunta sui carburanti di nuova generazione;
- C.8 promuovere scambi di informazioni sui sistemi nazionali di valutazione del rischio, ivi comprese le operazioni di rimorchio in caso di emergenza.

Compiti 1-18 in relazione all'obiettivo strategico A (prevenzione):

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|--|--|------------------|--|------------|
| 1 | A.1 | Effettuare operazioni di sorveglianza aerea e satellitare, tra cui voli nazionali, voli regionali, voli a giro d'orizzonte e voli nell'ambito delle operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (CEPCO)/voli SuperCEPCO, per rilevare, analizzare, raccogliere prove e monitorare gli sversamenti di idrocarburi e altre sostanze dannose, tenendo in considerazione le esigenze di sorveglianza strategica. | Attività intraprese durante tutto l'anno | Parti contraenti | | In corso |
| 2 | A.1 | Mantenere la copertura e l'efficienza della sorveglianza aerea e analizzare strategicamente le esigenze di sorveglianza, anche sulla base di una valutazione degli insiemi di dati disponibili sull'individuazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze. | | Parti contraenti | CleanSeaNet – EMSA Pesca – Agenzia europea di controllo della pesca (EFCA) NL – responsabile con le parti contraenti NL deve elaborare e comunicare ai capi delegazione BE – allegato VI della convenzione MARPOL | |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|--|---------------------------------------|---|---|------------|
| 3 | A.3 A.4 A.5 | Esaminare la possibilità di elaborare raccomandazioni minime sulle operazioni di sorveglianza nell'area dell'accordo di Bonn e i risultati attesi (allegato VI della convenzione MARPOL, sistemi aerei a pilotaggio remoto). | | UE (per le opzioni di razionalizzazione della sorveglianza marittima, ad esempio per la pesca e l'inquinamento) BE – guida congiunta (allegato VI) UE – droni | Le discussioni iniziali sull'allegato VI della convenzione MARPOL sono state avviate all'OTSOPA 19. L'EMSA ha avviato il servizio operativo RPAS. | In corso |
| 4 | A.2 | Mantenere uno standard di monitoraggio e comunicazione efficiente utilizzando l'opportuno sistema per segnalare all'accordo di Bonn i casi di inquinamento individuati. | Attività intraprese quando necessario | Parti contraenti | | In corso |
| 5 | A.3 | In collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, sfruttare al meglio le immagini satellitari, ad esempio attraverso CleanSeaNet, al fine di dare seguito alle segnalazioni iniziali di individuazione di un possibile inquinamento mediante la sorveglianza aerea. e | Attività intraprese quando necessario | Parti contraenti | | In corso |
| 6 | A.3 | Notificare e intervenire in merito agli sviluppi degli pseudosatelliti ad alta quota (HAPS) e dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS). | Attività intraprese quando necessario | Parti contraenti | UE/EMSA – HAPS & RPAS | In corso |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|--------------------|---|---------------------------------------|---|--|---|
| 8 | A.13 | Sostenere/promuovere l'attuazione dei dispositivi di separazione del traffico e segnalare alle autorità responsabili delle misure di riduzione dei rischi altre raccomandazioni del progetto BE-AWARE in relazione ai servizi di assistenza al traffico marittimo, ai sistemi di identificazione automatica nei parchi eolici e alla e-navigazione. | In corso | Parti contraenti | Irlanda, Norvegia e Paesi Bassi hanno tenuto seminari. | Diversi dipartimenti nazionali sono responsabili dell'attuazione. |
| 9 | A.6 B.I | Mantenere e tenere aggiornato il manuale delle operazioni aeree. | Annualmente all'OTSOPA | NO & parti contraenti | | In corso |
| 10 | A.6 B.I | Mantenere la versione online del codice relativo all'aspetto degli idrocarburi dell'accordo di Bonn (BAOAC), ivi compreso l'atlante fotografico, per i membri del personale di volo e gli esperti nell'ambito della ristrutturazione del sito web dell'accordo di Bonn. | Attività intraprese quando necessario | FR & parti contraenti | | In corso |
| 11 | A.4 A.5 A.10 | Rafforzare ed estendere la cooperazione per il rilevamento e l'osservazione di reati in relazione agli allegati della convenzione MARPOL e il contributo all'applicazione delle norme, e concertarsi con l'IMO. | In corso | Parti contraenti/NSN/segreteria | | In corso |
| 12 | A.5 A.10 | Considerare lo sviluppo di una strategia tecnica e di un approccio operativo comuni per il monitoraggio della conformità per i NO _x e i SO _x . | | BE, DK (da confermare), FR, NL?, EMSA (da confermare) | | Di nuova istituzione |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|--|---------------------------------------|-----------------------------|--|------------|
| 13 | A.7 A.9 | Rafforzare la cooperazione con la rete di investigatori e procuratori del Mare del Nord (NSN), e congiuntamente: a. mantenere e tenere aggiornato il manuale sui reati di inquinamento marino da idrocarburi; b. organizzare seminari su temi di interesse comune; c. fornire assistenza, ove utile, per la pubblicizzazione delle condanne e istituire un registro ambientale delle compagnie di navigazione. | | NL/segreteria | Possibili temi per i seminari 2019-2025: sostanze pericolose e nocive; rifiuti marini | In corso |
| 14 | A.8 | Proseguire le attività dell'OSINET al fine di: a. migliorare le conoscenze e l'esperienza dei laboratori interessati in merito alla scienza forense nel campo degli sversamenti di idrocarburi, anche mediante esercizi di intercalibrazione dei laboratori; e b. mantenere/sviluppare procedure analitiche aggiornate e metodologie di riferimento, anche per il campionamento di idrocarburi in mare. | | DE/OSINET | | In corso |
| 15 | A.12 B.1 | Mantenere e tenere aggiornato il sito web dell'accordo di Bonn e diffondere le pubblicazioni elettroniche (manuali, guide e relazioni). | Attività intrapresa quando necessario | Segreteria/parti contraenti | Alla segreteria spetta il compito di esaminare la possibilità di mantenere la fonte delle decisioni/azioni | In corso |
| | | | | | | |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|---|---------------------------------------|------------------|-----------|----------------------|
| 17 | A.2 | Riesaminare le raccomandazioni esistenti in materia di notifica ed effettuare i necessari adeguamenti quando richiesto. | Attività intrapresa quando necessario | Parti contraenti | | Di nuova istituzione |
| 18 | A.12 | Attuare la strategia di comunicazione dell'accordo di Bonn. | | Segreteria | | In corso |

Compiti 19-30 in relazione all'obiettivo strategico B (preparazione):

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|--|---------------------------------------|-------------------------------|-----------|------------|
| 19 | B.1 A.12 | Mantenere e aggiornare i diversi capitoli del manuale sulla lotta all'inquinamento dell'accordo di Bonn. | Attività intrapresa quando necessario | Parti contraenti & segreteria | | In corso |
| 20 | B.2 | Mantenere lo scambio di informazioni sui relitti potenzialmente inquinanti (metodi per lo svuotamento, valutazione dei rischi ecc.). | Attività intrapresa quando necessario | Parti contraenti | | In corso |
| 21 | B.4 B.5 | Potenziare la disponibilità a ricevere/offrire assistenza internazionale o facilitarne il transito, avvalendosi degli orientamenti dell'UE per il supporto della nazione ospitante (Orientamenti HNS). | In corso | Parti contraenti & UE | | In corso |
| 22 | B.3 | Pianificare e intraprendere esercizi operativi e formazione a livello regionale e subregionale tenendo in considerazione le esigenze strategiche. | | Parti contraenti | | In corso |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|----------------|--------------------------|--|----------------------|--|--|----------------------|
| 23 | B.3 | Organizzare esercizi operativi congiunti di contrasto (BONNEX DELTA), in relazione alle esigenze regionali strategiche di formazione. | | Parti contraenti come previsto dal piano d'azione comune | | In corso |
| 24 | B.3 | Istituire un sistema per le esercitazioni congiunte calibrate al fine di testare la cooperazione nella lotta agli sversamenti e garantire una formazione in questo ambito. | In corso | DK | La Danimarca possiede competenze militari e le utilizza per fornire sostegno alle esercitazioni. | |
| 25 | B.4 | Promuovere lo sviluppo dei sistemi nazionali di consulenza ambientale e dei sistemi di scambio di informazioni corrispondenti. Considerare la possibilità di istituire modalità di lavoro collaborativo (a livello subregionale). | OTSOPA 2020 | UK | | In corso |
| 26 | B.5 B.7 B.8 | Rafforzare la collaborazione con il REMPEC e l'HELCOM per l'elaborazione di un manuale per gli interventi in materia di sostanze pericolose e nocive. | | Segreteria, FR | | Di nuova istituzione |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|----------------|--------------------------|--|----------------------|--|--|----------------------|
| 27 | B.6 | Rafforzare la cooperazione con la commissione OSPAR, con gli accordi regionali e altre organizzazioni internazionali coinvolte nella protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento dovuto al trasporto marittimo, alle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e ad altre attività marittime, tenendo in considerazione gli obblighi di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e alla direttiva quadro in materia di acque ⁴ . | | Segreteria, BE & NL; parti contraenti (scambio di informazioni sull'attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) | La segreteria deve contattare la commissione OSPAR in merito all'obbligo di cui al punto D8 della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino relativo al monitoraggio e alla valutazione degli episodi significativi di inquinamento grave e riferire all'OTSOPA 2020. Le parti contraenti dell'accordo di Bonn (BONN 19) devono considerare la partecipazione reciproca dell'accordo di Bonn/HELCOM alle riunioni chiave (cfr. piano d'azione dell'accordo di Bonn 2016-2019, prodotto A.3.3). | Di nuova istituzione |
| 29 | B.9 | Analizzare le tendenze del progetto BE-AWARE 2030. Valutare e dare seguito ai risultati. | In corso | NL & parti contraenti | | Di nuova istituzione |

⁴ La Norvegia non è membro dell'Unione europea. La Norvegia contribuisce in base a un'equivalente legislazione nazionale e alla legislazione dell'UE cui è vincolata in quanto membro dello Spazio economico europeo (SEE).

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|----------------|--------------------------|--|----------------------|------------------|------------------|----------------------|
| 30 | B.9 | Scambiarsi informazioni/esperienze sul costante aumento delle dimensioni delle navi, l'energia rinnovabile, l'industria degli idrocarburi offshore, i carburanti GNL, gli ampliamenti dei porti, le navi autonome e i materiali radioattivi. | | Parti contraenti | | Di nuova istituzione |

Compiti 31-40 in relazione all'obiettivo strategico C (risposta):

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|--|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------|
| 31 | C.1 C.4 | Scambiarsi informazioni sugli insegnamenti tratti dagli incidenti, anche nei parchi eolici, sui luoghi di rifugio e sulla gestione dei rifiuti in seguito a incidenti di all'inquinamento. | OTSOPA BONN | Parti contraenti | | In corso |
| 32 | C.1 C.5 | Mantenere un sistema efficiente di segnalazione dell'inquinamento (POLREP) per notificare gli incidenti di inquinamento e gestire richieste e offerte di assistenza mediante l'utilizzo del sistema comune di comunicazione e di informazione in caso di emergenza relativo all'inquinamento marino (CECIS) della Commissione europea. | In corso | EU, NO, DK | Progetto della durata di sei mesi con due seminari e nove paesi | In corso |
| 33 | C.2 | Predisporre, mantenere e tenere aggiornati piani di risposta congiunta agli incidenti marittimi (il piano DENGERNETH (DE), il piano MANCHEPLAN (UK & FR), il piano <i>Quadripartite zone</i> (BE), il piano NORBRIT (UK & NO), il memorandum d'intesa di Regno Unito e Irlanda), [Golfo di Guascogna]. | Attività intrapresa quando necessario | Parti contraenti interessate | | In corso |
| 34 | C.3 | Mantenere uno scambio di informazioni sui sistemi di risposta nazionali per la fauna e la flora selvatiche. | In corso | FR, SE & parti contraenti | | In corso |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|---------|-------------------|---|---------------|-------------------------------|---|------------|
| 35 | C.7 C.6 | Incoraggiare e, se possibile, svolgere/effettuare attività di ricerca e sviluppo e scambio di informazioni riguardo ai combustibili di nuova generazione. | | NO + partner di progetto | Proposta per un invito a presentare proposte della DG-ECHO nel 2019 | In corso |
| 36 | C.7 C.6 | Capacità di risposta e livello di preparazione in merito ai carburanti di nuova generazione. | | NO + partner di progetto | Sulla base di una risposta da 35 | |
| 37 | C.6 | Scambiare informazioni e incoraggiare ulteriori attività di ricerca sugli incidenti legati all'inquinamento compresi: <ul style="list-style-type: none"> • gli incidenti che si verificano di notte, in presenza di scarsa visibilità e in condizioni meteorologiche avverse; • gli incidenti che riguardano l'olio pesante e gli incidenti chimici, eventualmente nell'ambito di progetti finanziati con sovvenzioni esterne; • le tecnologie, attrezzature e altri mezzi operativi di risposta, in particolare i sensori di sorveglianza integrati, la modellizzazione della deriva degli sversamenti di idrocarburi e gli strumenti di supporto alle decisioni, nonché le tecnologie di risposta. | | Parti contraenti | | In corso |
| 39 | C.6 | Considerare ed elaborare una proposta di progetto concernente la valutazione del rischio legato alle sostanze pericolose e nocive a livello regionale. | | Parti contraenti & segreteria | | In corso |

| Compito | Azione strategica | Descrizione | Data prevista | Guida | Progressi | Situazione |
|----------------|--------------------------|---|---------------------------------------|------------------|------------------|----------------------|
| 40 | C.6 | Promuovere attività di ricerca costanti sulle sostanze pericolose e nocive (HNS), in particolare sulle tecnologie di risposta alle HNS, sulla sperimentazione relativa alle proprietà e al comportamento delle HNS in condizioni non standard, e su ulteriori sviluppi nel settore degli strumenti avanzati di supporto alle decisioni e relativa convalida. | | Parti contraenti | | In corso |
| 41 | C.8 | Scambiare informazioni sui sistemi nazionali di valutazione del rischio, ivi comprese le operazioni di rimorchio in caso di emergenza. | Attività intraprese quando necessario | Parti contraenti | | Di nuova istituzione |

Attuali testi della convenzione MARPOL

Attuali testi della convenzione MARPOL per gli allegati da I a VI e per il protocollo 1.

La convenzione MARPOL include norme che mirano a prevenire l'inquinamento accidentale e l'inquinamento derivante dalle operazioni ordinarie, descritte in sei allegati tecnici.

(a) Allegato I – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° marzo 2018 – risoluzione MEPC.276(70)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche al modulo B del supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2017 – risoluzione MEPC.266(68)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche alla norma 12 – serbatoi per i residui di idrocarburi (fanghi))

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2017 – risoluzione MEPC.265(68)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso delle disposizioni relative all'ambiente del codice polare)

Modifica all'allegato I della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° marzo 2016 – risoluzione MEPC.256(67)

- Modifica all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifica alla norma 43 – requisiti speciali per l'uso o il trasporto di idrocarburi nella zona dell'Antartico)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.248(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche dell'allegato I della convenzione MARPOL, prescrizioni in materia di trasporto per uno strumento di stabilità) – risoluzione MEPC 66/21/Corr.1

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.246(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I, II, III, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2015 – risoluzione MEPC.238(65)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I e II della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice per le organizzazioni riconosciute (codice RO))

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° ottobre 2014 – risoluzione MEPC.235(65)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche al modulo A e al modulo B dei supplementi al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale di cui all'allegato I della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° agosto 2013 – risoluzione MEPC.216(63)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (disposizioni regionali per gli impianti portuali di raccolta di cui agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° agosto 2011 – risoluzione MEPC.190(60)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (zona di controllo nordamericana delle emissioni)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° agosto 2011 – risoluzione MEPC.189(60)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (aggiunta di un nuovo capitolo 9 all'allegato I della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2011 – risoluzione MEPC.187(59)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche alle norme 1, 12, 13, 17 e 38 dell'allegato I della convenzione MARPOL, al supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) e al registro degli oli minerali, parti I e II)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° gennaio 2011 – risoluzione MEPC.186(59)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (aggiunta di un nuovo capitolo 8 all'allegato I della convenzione MARPOL e conseguenti modifiche al modulo B del supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP))

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° dicembre 2008 – risoluzione MEPC.164(56)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (impianti di raccolta al di fuori delle zone speciali e scarico delle acque reflue)

Modifiche all'allegato I – entrata in vigore: 1° agosto 2007 – risoluzione MEPC.141(54)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche alla norma 1, aggiunta della norma 12A, conseguenti modifiche al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) e modifiche alla norma 21 dell'allegato I rivisto della convenzione MARPOL)

Testo dell'allegato I della convenzione MARPOL – alla data del 1° gennaio 2007 – risoluzione MEPC.117(52)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (allegato I rivisto della convenzione MARPOL)

(b) Allegato II – norme relative al controllo dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa

Modifiche all'allegato II della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° settembre 2017 – risoluzione MEPC.270(69)

- Modifiche all'allegato della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, successivamente modificato dal relativo protocollo del 1978 (modifiche all'allegato II della convenzione MARPOL – procedura rivista di valutazione dei pericoli del gruppo di esperti sugli aspetti scientifici dell'inquinamento dei mari (GESAMP))

Modifiche all'allegato II – entrata in vigore: 1° gennaio 2017 – risoluzione MEPC.265(68)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso delle disposizioni relative all'ambiente del codice polare)

Modifiche all'allegato II – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.246(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I, II, III, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

Modifiche all'allegato II – entrata in vigore: 1° gennaio 2015 – risoluzione MEPC.238(65)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (modifiche agli allegati I e II della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice per le organizzazioni riconosciute (codice RO))

Modifiche all'allegato II – entrata in vigore: 1° agosto 2013 – risoluzione MEPC.216(63)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (disposizioni regionali per gli impianti portuali di raccolta di cui agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL)

Testo dell'allegato II della convenzione MARPOL – alla data del 1° gennaio 2007 – risoluzione MEPC.118(52) (e successive modifiche)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (allegato II rivisto della convenzione MARPOL)

Codice internazionale per i prodotti chimici alla rinfusa (codice IBC) che prende effetto mediante la norma 11 dell'allegato II – navi cisterna costruite il 1° luglio 1986 o dopo tale data – risoluzione MEPC.119(52)

- Modifiche al codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di prodotti chimici pericolosi (codice IBC)
 - Risoluzione MEPC.225(64) – modifiche ai capitoli 17, 18 e 19 entrate in vigore il 1° giugno 2014
 - BLG.1/Circ.19 – prodotti che sono stati classificati o riclassificati da quando è stato adottato il codice IBC modificato nel 2004
 - BLG.1 Circ.19/Corr.1 – prodotti che sono stati classificati o riclassificati da quando è stato adottato il codice IBC modificato nel 2004

Codice per i prodotti chimici alla rinfusa (codice BCH) che prende effetto mediante la norma 11 dell'allegato II – navi cisterna costruite prima del 1° luglio 1986 – risoluzione MEPC.144(54)

- Modifiche al codice per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto di sostanze chimiche pericolose alla rinfusa (codice BCH)

(c) Allegato III – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate per mare in colli

Modifica all'allegato III della convenzione MARPOL – (modifica all'appendice sull'identificazione delle sostanze pericolose trasportate in colli) entrato in vigore il 1° marzo 2016 – risoluzione MEPC.257(67)

- Modifica all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*

Modifiche all'allegato III – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.246(66)

Testo dell'allegato III della convenzione MARPOL – alla data del 1° gennaio 2014 – risoluzione MEPC.193(61)

Testo dell'allegato III della convenzione MARPOL – alla data del 1° gennaio 2010 – risoluzione MEPC.156(55)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche agli allegati I, II, III, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

(d) Allegato IV – norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da acque di scarico delle navi

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° settembre 2017 – risoluzione MEPC.274(69)

- Modifiche all'allegato della *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (modifiche all'allegato IV della convenzione MARPOL – zona speciale del Mar Baltico e modulo del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da acque reflue (certificato ISPP))

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° gennaio 2017 – risoluzione MEPC.265(68)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso delle disposizioni relative all'ambiente del codice polare)

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.246(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche agli allegati I, II, III, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° agosto 2013 – risoluzione MEPC.216(63)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (disposizioni regionali per gli impianti portuali di raccolta di cui agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° gennaio 2013 – risoluzione MEPC.200(62)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (disposizioni relative alla zona speciale e designazione del Mar Baltico come zona speciale a norma dell'allegato IV della convenzione MARPOL)
- MEPC 62/24/Corr.1 – contiene varie rettifiche apportate alla risoluzione MEPC.200(62)

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° dicembre 2008 – risoluzione MEPC.164(56)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (impianti di raccolta al di fuori delle zone speciali e scarico delle acque reflue)

Modifiche all'allegato IV – entrata in vigore: 1° agosto 2007 – risoluzione MEPC.143(54)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (aggiunta della norma 13 all'allegato IV della convenzione MARPOL)

Testo dell'allegato IV della convenzione MARPOL – alla data del 1° agosto 2005 – risoluzione MEPC.115(51)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (allegato IV rivisto della convenzione MARPOL)

(e) Allegato V – norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti delle navi

Testo dell'allegato V della convenzione MARPOL – alla data del 31 dicembre 1988

Modifiche all'allegato V – entrata in vigore: 1° marzo 2018 – risoluzione MEPC.277(70)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche all'allegato V della convenzione MARPOL – sostanze dannose per l'ambiente marino e modulo del registro dei rifiuti)

Modifiche all'allegato V – entrata in vigore: 1° gennaio 2017 – risoluzione MEPC.265(68)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso delle disposizioni relative all'ambiente del codice polare)

Modifiche all'allegato V – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.246(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche agli allegati I, II, III, IV e V della convenzione MARPOL per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

Modifiche all'allegato V – entrata in vigore: 1° agosto 2013 – risoluzione MEPC.216(63)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (disposizioni regionali per gli impianti portuali di raccolta di cui agli allegati I, II, IV e V della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato V – entrata in vigore: 1° gennaio 2013 – risoluzione MEPC.201(62)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (allegato V rivisto della convenzione MARPOL)
- MEPC 62/24/Corr.1 – contiene varie rettifiche apportate alla risoluzione MEPC.201(62)

Modifiche all'allegato V della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° agosto 2005 – risoluzione MEPC.116(51)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche all'appendice dell'allegato V della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato V della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° marzo 2002 – risoluzione MEPC.89(45)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche all'allegato V della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato V della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° gennaio 1997 – risoluzione MEPC.65(37)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1978 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche alla norma 2 e aggiunta della norma 9 all'allegato V della convenzione Marpol)

(f) Allegato VI – norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° gennaio 2019 – risoluzione MEPC 286(71)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (per dare effetto alla zona di controllo delle emissioni di NO_x del Mar Baltico e del Mare del Nord e modificare il bollettino di consegna)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° marzo 2018 – risoluzione MEPC.278(70)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (modifiche al sistema di raccolta dei dati relativi ai consumi di olio combustibile delle navi di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° settembre 2017 – risoluzione MEPC.271(69)

- Modifiche all'allegato della *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (modifiche alla norma 13 dell'allegato VI della convenzione MARPOL – obblighi di registrazione per la conformità operativa alle aree di controllo delle emissioni di NO_x di livello III)

Modifiche all'allegato VI della convenzione MARPOL – entrata in vigore: 1° marzo 2016 – risoluzione MEPC.258(67)

- Modifica all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (modifiche alle norme 2 e 13 e al supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (certificato IAPP))

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° gennaio 2016 – risoluzione MEPC.247(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (per rendere obbligatorio l'uso del codice di attuazione degli strumenti IMO (codice III))

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° gennaio 2015 – risoluzione MEPC.251(66)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (modifiche alle norme 2, 13, 19, 20 e al supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (certificato IAPP) di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL e alla certificazione dei motori a doppia alimentazione di cui al codice tecnico No_x 2008)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° agosto 2013 – risoluzione MEPC.217(63)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (disposizioni regionali per gli impianti portuali di raccolta di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL e certificazione dei motori diesel marini dotati di sistemi di riduzione catalitica selettiva di cui codice tecnico NO_x 2008)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° gennaio 2013 – risoluzione MEPC.203(62)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (aggiunta delle norme sull'efficienza energetica per le navi)
- MEPC 62/24/ Corr.1 – contiene molte correzioni apportate alla risoluzione MEPC.203(62)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° gennaio 2013 – risoluzione MEPC.202(62)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 relativo alla *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973* (designazione della zona di controllo delle emissioni del Mar dei Caraibi)
- MEPC 62/24/ Corr.1 – contiene molte correzioni apportate alla risoluzione MEPC.202(62)

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° febbraio 2012 – risoluzione MEPC.194(61)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (modulo rivisto del supplemento al certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (certificato IAPP))

Modifiche all'allegato VI – entrata in vigore: 1° agosto 2011 – risoluzione MEPC.190(60)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (zona di controllo nordamericana delle emissioni)

Testo dell'allegato VI della convenzione MARPOL – alla data del 1° luglio 2010 – risoluzione MEPC.176(58)

- Modifiche all'allegato del protocollo del 1997 per modificare la *convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973*, come successivamente modificata dal relativo protocollo del 1978 (allegato VI rivisto della convenzione MARPOL)