

Bruselas, 18 de septiembre de 2019
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2019/0174 (NLE)**

**12188/19
ADD 1**

**PROCIV 72
JAI 932
ENV 776
CLIMA 243**

NOTA

De:	Presidencia
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	11987/19 ADD 1
N.º doc. Ción.:	11809/19 + ADD 1 + COR 1
Asunto:	ANEXOS de la Decisión del Consejo sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la segunda reunión ministerial del Acuerdo de Bonn en relación con la Declaración Ministerial y el Plan de Acción Estratégico del Acuerdo de Bonn (BASAP) de 2019-2025 adjunto

PROYECTO de Declaración Ministerial

Bonn, Alemania, 11 de octubre de 2019

NOSOTROS, MINISTROS Y MIEMBROS DE LA COMISIÓN EUROPEA, encargados de hacer frente a la contaminación procedente de los hidrocarburos y otras sustancias peligrosas en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores, nos hemos reunido en Bonn el 11 de octubre de 2019 para celebrar la segunda reunión ministerial del Acuerdo de Bonn en presencia de organizaciones intergubernamentales y observadores de regiones vecinas;

CONSCIENTES de los 50 años de próspera cooperación en el marco del Acuerdo de Bonn y RECONOCIENDO las ventajas compartidas de seguir reforzando nuestra colaboración en materia de prevención, preparación y respuesta frente a la contaminación marina accidental e ilegal procedente las actividades marítimas en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores;

ACOGIENDO FAVORABLEMENTE la adhesión de España al Acuerdo de Bonn y el reajuste de la zona de responsabilidad entre Francia y España, con arreglo a la cual el ámbito de aplicación en lo que se refiere a la superficie marítima del Acuerdo de Bonn incluirá la Bahía de Vizcaya;

PROCURANDO reforzar la protección de nuestro entorno costero y marítimo frente a la contaminación marina procedente de las actividades en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores y el modo en que cooperamos en materia de prevención, preparación y respuesta frente a la contaminación;

TENIENDO EN CUENTA el papel de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la regulación de la navegación mundial para proteger el medio marino y la salud humana, la elaboración de una Política Marítima Integrada para la Unión Europea y la legislación correspondiente de la UE¹ en materia de incidentes y contaminación en los océanos;

¹ Noruega no es miembro de la Unión Europea. Noruega contribuye sobre la base de una legislación nacional equivalente y la legislación de la UE de la que es objeto como miembro del Espacio Económico Europeo (EEE).

PROSIGUIENDO con la coordinación de los esfuerzos nacionales a escala (sub)regional, para beneficio de todos y tomando en consideración las obligaciones de información de las Partes Contratantes;

HACIENDO USO de sistemas de información ampliamente extendidos que se definen como estándar en el marco de los organismos internacionales competentes;

CONSCIENTES del constante crecimiento del transporte marítimo y otras actividades marítimas como la explotación de petróleo y gas en alta mar, así como del hecho de que, a pesar de la disminución de los vertidos observados en los últimos años, los riesgos existirán siempre;

Hemos ADOPTADO la siguiente Declaración Conjunta:

1. Contemplamos como meta un Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores libres de la contaminación accidental, evitable y deliberada procedente de la navegación, las operaciones con hidrocarburos y gas en alta mar y otras actividades marítimas.
2. Nos complace la normativa de la OMI, que se ha traducido en una disminución de la contaminación marina. No obstante, debido a la amplia variedad de medidas adoptadas en los últimos años, la contaminación accidental e ilegal con sustancias distintas de los hidrocarburos sigue constituyendo una amenaza significativa para el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores.
3. Somos *plenamente conscientes* del valor económico y social de nuestro entorno marino y costero y *reconocemos* que los costes necesarios para contar con recursos adecuados de prevención, preparación y respuesta frente a la contaminación de los océanos son bajos en comparación con los costes de descontaminación tras incidentes contaminantes de gran envergadura.
4. Hacemos *hincapié* en la importancia de una prevención, una preparación y una capacidad de respuesta frente a la contaminación que sean eficientes. *Reafirmamos* nuestro compromiso de cooperar activamente en el marco del Acuerdo de Bonn en lo que se refiere a la planificación, la formación y las pruebas de funcionamiento de los sistemas de respuesta a las emergencias, por ejemplo, mediante ejercicios conjuntos de respuesta operativa. *Reconocemos* la importancia de la cooperación europea en su conjunto a través del Centro Europeo de Coordinación de la Respuesta a Emergencias (CERE) y de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).
5. Nos *complace* el sistema ya consolidado de vigilancia aérea y por satélite de la navegación, las operaciones con hidrocarburos y gas en alta mar y otras actividades marítimas que tienen lugar en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores, como contribución importante para detectar la posible contaminación, desalentar los vertidos ilegales en el mar y ejecutar nuestros compromisos en virtud del Convenio MARPOL.

6. Nos *complace* el uso nacional y regional del sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), creado como nuevo servicio para la vigilancia marítima, el control de las emisiones procedentes del transporte marítimo y la respuesta a la contaminación, y animamos a las Partes Contratantes a que compartan conocimientos y experiencias en torno a sus RPAS nacionales y el papel que representan en las prácticas de control del cumplimiento.
7. *Reafirmamos* nuestro compromiso de dar continuidad a los programas de vuelos nacionales y las operaciones coordinadas y prolongadas de control de la contaminación (CEPCO, por sus siglas en inglés) y *acogemos favorablemente* el servicio de imaginería por satélite facilitado por la AESM a través de CleanSeaNet como contribución a una mejor preparación y prevención frente a la contaminación.
8. Nos *complace* el desarrollo y la continua actualización de los manuales y códigos del Acuerdo de Bonn, entre los que figuran el Manual de lucha contra la contaminación o el Código relativo a la aparición de petróleo del Acuerdo de Bonn, que ofrecen una fuente de información exclusiva sobre las labores de prevención, preparación y respuesta frente a la contaminación y cuentan con reconocimiento internacional en el marco del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC) y su Protocolo sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas.
9. *Reafirmamos* nuestro compromiso de mantener y actualizar los Planes de Respuesta Conjunta del Acuerdo de Bonn sobre accidentes marítimos (como el Plan Dengerneth, el Manchelpplan, el Plan NorBrit o el Plan de la Zona Cuatripartita), que constituyen una importante herramienta para iniciar las actividades de respuesta transfronterizas inmediatamente después de un incidente, independientemente de la zona de responsabilidad nacional en la que se haya originado el vertido.
10. *Conscientes* de los riesgos cambiantes causados por el incremento del transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, el tamaño cada vez mayor de los buques, los buques autónomos, los nuevos carburantes, el tráfico persistentemente intenso, las operaciones con gas y petróleo en alta mar y otras actividades marítimas, *tenemos en cuenta* la importancia de mantener un equilibrio de los recursos adecuado para garantizar unas labores de prevención y de respuesta frente a la contaminación eficientes en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores. *Estamos de acuerdo* en que el mayor desarrollo de la capacidad de respuesta en la zona del Acuerdo de Bonn debería basarse en evaluaciones de riesgo nacionales y conjuntas.

11. *Reafirmamos* nuestro compromiso conjunto con la prevención de la contaminación marina que afecta a la calidad del aire a través de la colaboración y de la contribución colectiva a la aplicación y ejecución de las reglas y normas internacionales en materia de contaminación marina, garantizando al mismo tiempo la igualdad de condiciones para los agentes económicos. *Reiteramos* los logros obtenidos con la ejecución de la Directiva (UE) 2016/802², reflejo de los requisitos de un bajo índice de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO_x (contenido máximo de azufre de 0,10 % desde 2015), y *recordamos* también los compromisos más recientes de la OMI de garantizar una aplicación coherente del límite de azufre mundial (0,50 % a partir de 2020) en virtud del anexo VI del Convenio MARPOL. La solidez y coordinación del régimen de ejecución de estos requisitos, especialmente en la zona de control de las emisiones de SO_x del Mar del Norte, junto con el elevado índice de conformidad de los buques en toda la UE, se tradujeron en importantes reducciones de la contaminación por dióxido de azufre en las ciudades y regiones costeras. *Acogemos favorablemente* el establecimiento de nuestro compromiso conjunto de contribuir de forma colectiva al control del cumplimiento del anexo VI del Convenio MARPOL, así como la entrada en vigor de la designación del Mar del Norte como zona de control de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) (NECA), a partir de 2021. Las Partes Contratantes conservan el derecho de elegir libremente el modo de participar en las medidas de vigilancia.
12. *Reconocemos* que disposiciones como la que designa al Mar del Norte como zona especial en los anexos I y V del Convenio MARPOL no serán eficaces si no se ejecutan adecuadamente. En este contexto, *acogemos favorablemente* el acertado trabajo de la red de investigadores y fiscales del Mar del Norte para promover la ejecución de las reglas y normas en materia de contaminación y estamos *de acuerdo* en mantener la cooperación con esta red en relación con la ejecución de todos los anexos pertinentes del Convenio MARPOL.
13. *Reafirmamos* nuestro compromiso con la correcta aplicación y ejecución de la Directiva 2005/35/CE³, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (en su versión modificada), especialmente en lo que se refiere al control y la ejecución de la cooperación, el cumplimiento de las obligaciones de información y la eficacia de las sanciones, incluidas las penales, por delitos de contaminación.

² Informe de la Comisión sobre la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo establecidas en la Directiva (UE) 2016/802 [COM(2018) 188 final de 16.4.2018].

14. Nos *complace* la adopción de la Directiva sobre instalaciones portuarias receptoras³ revisada por el Consejo y el Parlamento Europeo, y nos comprometemos a intercambiar información y cooperar para impedir el vertido ilegal de residuos en el mar.
15. *Acogemos favorablemente* la adopción del nuevo documento de la OMI con relación a la «Evaluación y armonización de las normas y pautas relativas al vertido de efluentes líquidos procedentes de los sistemas de depuración de los gases de escape (EGCS) en las aguas, especialmente de las condiciones y las zonas», como herramienta importante para entender mejor los efectos en el entorno marino de las aguas de lavado vertidas por los lavavajillas / los EGCS.
16. Hacemos *hincapié* en la necesidad de programas de desarrollo e investigación coordinados para garantizar que las medidas anticontaminación se ejecuten mediante los mejores equipos y técnicas disponibles a la hora de hacer frente a los retos existentes y futuros, como, por ejemplo, la introducción de nuevos carburantes y el aumento de su utilización, destinados a velar por el cumplimiento de las normativas cada vez más exigentes en materia de emisiones, y que parecen requerir técnicas de respuesta innovadoras. *Confirmamos* que los procesos de toma de decisiones cuentan con el respaldo de los mejores conocimientos, métodos y herramientas de ayuda disponibles. Tomamos *nota* de las prioridades determinadas para la investigación y el desarrollo en virtud del Plan de Acción Estratégico del Acuerdo de Bonn 2019-2025.
17. Tomamos *nota* de la creación de estrategias integradas en materia de gobernanza marina y de la importancia de reforzar nuestra cooperación con los organismos y sectores marítimos pertinentes para avanzar hacia una gestión más holística de nuestros océanos, con el objetivo de obtener un buen estado ambiental de las aguas marinas de conformidad con la Directiva marco de la UE sobre la estrategia marina³.

³ Noruega no es miembro de la Unión Europea. Noruega contribuye sobre la base de una legislación nacional equivalente y la legislación de la UE de la que es objeto como miembro del Espacio Económico Europeo (EEE).

18. *Acogemos favorablemente* el «Plan de acción para abordar la basura plástica marina procedente de los buques» de la OMI, que tiene por objeto reforzar las normativas existentes e introduce nuevas medidas de apoyo para combatir el importante problema que suponen los plásticos en el mar para el entorno marino.
19. *Confirmamos* nuestro compromiso de cooperar con otras organizaciones y otros organismos regionales e internacionales competentes, en particular la Organización Marítima Internacional (OMI), las Comisiones OSPAR y Helsinki, el Acuerdo de Lisboa, el Acuerdo de Copenhague, el centro de respuesta ante situaciones de emergencia de contaminación marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Consejo Ártico, con la idea de compartir experiencias y buenas prácticas, y de alcanzar nuestros objetivos comunes.

En vista de todo lo anterior y como firme compromiso para alcanzar nuestra meta, damos fe de los esfuerzos revigorizados por alcanzar los objetivos acordados y obtener una mejor prevención, preparación y respuesta frente a la contaminación marina en el Mar del Norte en sentido amplio y sus alrededores, y hemos ADOPTADO el Plan de Acción Estratégico de 2019-2025 del Acuerdo de Bonn, tal como figura en el anexo 1, por el que se establecen aspiraciones estratégicas ambiciosas y objetivos operativos y acciones para su realización en el período 2019-2025.

PROYECTO del Plan de Acción Estratégico del Acuerdo de Bonn (BASAP) de 2019-2025

Introducción

El trabajo fundamental del Acuerdo de Bonn consiste en cooperar a nivel regional para impedir y combatir la contaminación marina en el Mar del Norte en sentido amplio, causada por los buques y las instalaciones en alta mar, efectuar labores de supervisión como ayuda para detectar y combatir la contaminación en el mar, y realizar trabajos de limpieza tras las catástrofes marinas y los delitos de contaminación. Estos son los logros obtenidos tras 50 años de labor científica, técnica y operativa en el marco del Acuerdo de Bonn. Las Partes Contratantes en el Acuerdo de Bonn han colaborado para crear amplios conocimientos técnicos que permitan hacer frente a las amenazas para el entorno marino, y están preparadas para asumir nuevos retos cooperando entre ellas y comprometiéndose con la comunidad internacional.

El Acuerdo de Bonn es el acuerdo regional más antiguo creado por los gobiernos para hacer frente a los accidentes contaminantes. El Acuerdo es el mecanismo por el que los Estados del Mar del Norte y la Unión Europea trabajan juntos para asistirse mutuamente en la lucha contra la contaminación producida por las catástrofes naturales y la contaminación crónica procedente de buques e instalaciones en alta mar de la región del Mar del Norte. Lo firmaron en 1969 los ocho estados ribereños del Mar del Norte: Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia, poco después de que el petrolero «Torrey Canyon» se hundiera cerca de Cornualles en 1967 y vertiera 117 000 toneladas de petróleo en la mayor catástrofe medioambiental de Europa Occidental. No obstante, el Acuerdo de Bonn no entró en vigor hasta finales de los 70, después de que se produjeran otros dos importantes incidentes de contaminación: la erupción en la «Ekofisk» en 1977 y el desastre del «Amoco Cádiz» en 1978. El Acuerdo ha seguido funcionando de manera eficaz desde entonces, y se amplió en 1983 para incluir otras sustancias peligrosas y en 1987 para incorporar la cooperación en materia de vigilancia. En 2010 se produjo otra ampliación, con la adhesión de Irlanda al Acuerdo y su extensión para incorporar las aguas irlandesas y las aguas colindantes de Noruega y el Reino Unido.

A pesar del descenso general del número de vertidos accidentales de hidrocarburos en aguas europeas, todavía siguen produciéndose accidentes de gran envergadura (es decir, vertidos de hidrocarburos de más de 20 000 toneladas) a intervalos irregulares. Aunque las descargas en superficie terrestre continúan siendo la mayor fuente de hidrocarburos que llegan a los océanos cada año, los vertidos accidentales siguen siendo una causa de contaminación muy importante equivalente a entre el 10 % y el 15 % del total de hidrocarburos vertidos anualmente en los océanos de todo el mundo.

El BASAP de 2019-2025 tiene por objeto facilitar la ejecución del Acuerdo de Bonn para contribuir a la prevención de la contaminación marina en sentido amplio y hacer frente a desafíos futuros, como el inevitable cambio de paradigma en los mercados de la energía y los recursos naturales, los retos medioambientales que se recogieron en el Acuerdo de París de 2015 y la presión en la ordenación del espacio marítimo que pueden, a su vez, suponer otros riesgos para los océanos. Teniendo en cuenta estos avances y la espectacular disminución de los vertidos accidentales de hidrocarburos en aguas europeas a lo largo de los últimos 30 años, los servicios de emergencia para los vertidos de hidrocarburos tienen que ampliar su centro de interés del petróleo a todo tipo de contaminación marina que pueda medirse y/o limpiarse. Un nuevo reto fundamental para el Acuerdo de Bonn, detectado a través del análisis DAFO, tendrá que ver con la contaminación del aire que está afectando a los ecosistemas y a la salud de los ciudadanos en las regiones costeras con alta densidad demográfica (MARPOL, anexo VI).

Las Partes Contratantes del BASAP 2019-2025 aplican el Plan:

- supervisando, en sus zonas de responsabilidad, las amenazas de contaminación marina y la contaminación del espacio aéreo situado sobre esas aguas, coordinando, entre otras cuestiones, la vigilancia por aire y por satélite;

alertándose mutuamente de estas amenazas;

adoptando estrategias operativas comunes, de manera que puedan confiar mutuamente para obtener las normas de prevención y limpieza necesarias;

adoptando enfoques operativos comunes y coordinados para el control del cumplimiento y la ejecución del anexo VI del Convenio MARPOL;

respaldándose mutuamente (cuando así se solicite) en las operaciones de respuesta;

compartiendo investigación y desarrollo, así como buenas prácticas; y

efectuando ejercicios conjuntos.

Meta

La meta del Acuerdo de Bonn es:

Un Mar del Norte en sentido amplio limpio libre de contaminación accidental e ilegal procedente de la navegación y otras actividades marinas.

El Mar del Norte en sentido amplio alberga ecosistemas diversos y productivos y es fundamental para la vida cotidiana de millones de personas. Parte del Mar del Norte en sentido amplio cuenta con algunas de las rutas marítimas más transitadas del mundo. La meta del Acuerdo de Bonn es, por tanto, minimizar, en la mayor medida posible, la amenaza de la contaminación accidental e ilegal procedente de los buques y otras actividades marítimas.

Para alcanzar esta meta, el Acuerdo de Bonn ha acordado las siguientes aspiraciones estratégicas:

- a) detectar y abordar los problemas emergentes en el sector marino en su conjunto que tienen un efecto en el entorno marino objeto del ámbito de aplicación del Acuerdo de Bonn;

detectar y evaluar las oportunidades emergentes para reducir los riesgos a los que se enfrenta el entorno marino mediante las mejores técnicas disponibles (MTD) y las mejores prácticas ambientales (MPA);

identificar y evaluar nuevas estrategias de control para garantizar que se siguen las mejores técnicas disponibles y las mejores prácticas ambientales;

responder de la manera más conveniente a los nuevos riesgos detectados para el entorno marino teniendo en cuenta las recomendaciones del OTSOPA; y

aprovechar plenamente los proyectos BE-AWARE I y II para determinar los medios de reducción del riesgo en el futuro y las medidas de respuesta más eficaces.

Aspiraciones estratégicas

A. Prevención de la contaminación ilegal y accidental mediante la colaboración y la ejecución colectiva de las normas y reglas internacionales en materia de contaminación marina, especialmente el cumplimiento de los anexos del MARPOL.

A pesar de la amplia variedad de medidas adoptadas en los últimos años, la contaminación accidental e ilegal sigue constituyendo una amenaza significativa para el Mar del Norte en sentido amplio. La colaboración para su ejecución eficaz y eficiente es una herramienta fundamental para salvaguardar el entorno marino.

La normativa internacional en materia de contaminación marina encuentra su origen en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973, que fue actualizado en 1978. El Convenio MARPOL fue elaborado por la Organización Marítima Internacional (OMI), y tiene por objeto prevenir y minimizar la contaminación procedente de los buques, tanto la accidental como la causada por las actividades cotidianas, mediante los siguientes seis anexos técnicos sobre contaminación marina, véase anexo I: Textos actuales del MARPOL correspondientes a los anexos I a VI.

Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos

Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques

Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

Deben establecerse estrategias operativas comunes y coordinadas en torno al control del cumplimiento para garantizar la aplicación y la ejecución de los anexos del MARPOL de manera uniforme y coherente y, en particular, la aplicación y la ejecución de la zona de control de emisiones (ECA, por sus siglas en inglés) del Mar del Norte en el marco del anexo VI del MARPOL con relación al azufre y los óxidos de nitrógeno, y en vista de la entrada en vigor en 2020 del límite de azufre a nivel mundial para los buques que navegan fuera de las ECA.

B. Promoción y creación de una preparación eficiente ante las emergencias

C. Organización de capacidades de respuesta óptimas

A pesar de todos los esfuerzos para mejorar la seguridad marítima, siempre existirá un riesgo de que se produzcan incidentes. El incremento del transporte marítimo y las cargas nocivas y peligrosas están generando mayores riesgos para el entorno marino. Las Partes Contratantes ya han destinado recursos considerables a obtener capacidades de respuesta adecuadas. Para seguir mejorando su eficiencia, especialmente en términos financieros, el mayor desarrollo de las capacidades de respuesta debe basarse en evaluaciones del riesgo, análisis de las carencias y estrategias regionales y subregionales. La investigación coordinada y los programas de desarrollo son necesarios para garantizar que las medidas anticontaminación se ejecuten con los mejores equipos y técnicas disponibles.

Para alcanzar sus aspiraciones estratégicas, el Acuerdo de Bonn ha acordado los siguientes objetivos operativos:

Objetivos operativos:

Objetivos operativos con relación a la aspiración estratégica «A» (prevención):

- A.I Efectuar una correcta vigilancia de la navegación y las actividades marítimas en el Mar del Norte en sentido amplio y garantizar una comunicación eficiente de lo observado en las zonas de responsabilidad del Acuerdo de Bonn.
- A.II Facilitar a la dirección y la tripulación aérea información actualizada sobre la planificación y realización de vuelos anticontaminación dentro del área del Acuerdo de Bonn.
- A.III Garantizar estrategias operativas comunes en torno al seguimiento del cumplimiento de los anexos del MARPOL.

A.IV Garantizar la recopilación eficaz de pruebas en el caso de que se produzcan incidentes de contaminación y la estrecha cooperación con los investigadores y fiscales en lo referente a la ejecución de las normas y reglas en materia de contaminación marítima en el Mar del Norte en sentido amplio.

A.V Comunicar y difundir información sobre la prevención de contaminación ilegal y accidental entre el público y los especialistas.

Objetivos para la aplicación de la aspiración estratégica «B» (preparación):

B.I Establecer una interpretación común de la manera en que conviene responder a las emergencias marítimas y garantizar la sensibilización sobre las estrategias y sistemas de contingencia nacionales.

B.II Mantener un nivel adecuado de formación del personal de respuesta y cooperar entre las unidades de lucha de las Partes Contratantes, y promover la preparación de operaciones de lucha multinacionales eficientes.

B.III Garantizar que la acción de respuesta de las Partes Contratantes esté correctamente formulada para salvaguardar el entorno marino y que se establezcan prioridades de la manera más adecuada.

B.IV Cooperar con otros organismos internacionales y europeos, así como con las regiones marinas vecinas, para detectar sinergias y evitar duplicaciones.

Objetivos para la aplicación de la aspiración estratégica «C» (respuesta):

C.I Garantizar que las Partes Contratantes cuenten con una clara comprensión de los modos en que los demás responden a los incidentes, a fin de promover el desarrollo de las mejores prácticas.

C.II Mantener y actualizar estrategias operativas comunes frente a los incidentes de contaminación e incentivar el desarrollo de una interpretación común de las estrategias de respuesta adecuadas.

C.III Promover la investigación coordinada y los programas de desarrollo relativos a las tecnologías, los equipos y otros medios operativos de respuesta.

C.IV Garantizar el mantenimiento de un equilibrio adecuado de los recursos destinados a las labores de respuesta, a partir de evaluaciones de riesgo subregionales, en la zona del Atlántico nororiental.

Acciones

Para alcanzar su meta, el siguiente Plan de Acción Estratégico del Acuerdo de Bonn (BASAP) establece medidas mesurables concretas y objetivos realistas para el período 2019-2025 a fin de guiar y orientar la labor de las Partes Contratantes. El BASAP reconoce la necesidad de mantener sistemas bien asentados y de proseguir el trabajo en marcha para dar continuidad al carácter operativo del Acuerdo. Al mismo tiempo, presenta oportunidades para reforzar estos esfuerzos y abrir nuevos caminos.

El Acuerdo de Bonn ha acordado las siguientes acciones:

Acciones relativas a la aspiración estratégica «A» (prevención):

- A.1 Llevar a cabo operaciones de vigilancia por aire y por satélite, especialmente vuelos nacionales, vuelos regionales, vuelos «Tour d’Horizon» y vuelos CEPCO/SuperCEPCO, para detectar, investigar, reunir pruebas y realizar un control de los vertidos de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas.
- A.2 Mantener un sistema de elaboración de informes normalizado y utilizarlo para notificar la contaminación detectada al Acuerdo de Bonn y a la Comisión en el marco de la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques, así como a la OMI.
- A.3 En colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, hacer un uso óptimo de la imagerie por satélite y atender a los últimos avances de los pseudosatélites de gran altura (HAPS) y los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) puestos a disposición de los Estados del Mar del Norte en sentido amplio, así como crear un sistema armonizado en la región del Mar del Norte en sentido amplio para mejorar la detección de los incidentes contaminantes.

- A.4 Reforzar la cooperación en la detección de delitos con relación al anexo V del MARPOL y su ejecución.
- A.5 Reforzar la cooperación en la detección de delitos con relación al anexo VI del MARPOL y su ejecución, especialmente a través del régimen existente de ejecución de control del puerto por el Estado, y mediante el uso de herramientas especializadas avanzadas para la supervisión del cumplimiento y la puesta en común de los resultados de las acciones de ejecución a través de sistemas de información compartidos (como Thetis-UE).
- A.6 Mantener y actualizar el Manual de operaciones aéreas y el Atlas BAOAC.
- A.7 En cooperación con la red de investigadores y fiscales del Mar del Norte, mantener y actualizar el Manual del Mar del Norte sobre delitos de contaminación marina por hidrocarburos.
- A.8 Cooperar, a través de OSINET, en torno a la detección de vertidos de hidrocarburos, por ejemplo, mediante ejercicios de intercalibración en laboratorios, y seguir desarrollando métodos comunes para detectar dichos vertidos.
- A.9 Incrementar la cooperación con los investigadores y fiscales:
- a. a más tardar en 2022, en colaboración con esta red, determinar alternativas para dar a conocer las condenas por delitos de contaminación marina;
 - b. a más tardar en 2025, en colaboración con esta red, establecer procedimientos para poner a disposición del público los registros ambientales de las compañías de navegación y de los operadores de buques que corresponda.

- A.10 Cooperar con la OMI para determinar de qué manera puede seguir contribuyendo el Acuerdo de Bonn al cumplimiento del anexo VI del MARPOL, teniendo en cuenta los últimos avances de la OMI con relación a la aplicación del límite de azufre a nivel mundial en 2020 (por ejemplo, un régimen reforzado de control del puerto por el Estado, así como la prohibición de transportar combustibles destinados a combustión con un contenido de azufre superior al 0,50 %).
- A.11 Respalidar los procesos de resolución de la OMI (IMO-MEPC) para la revisión del anexo II del MARPOL en torno a las condiciones de vertido de sustancias de gran viscosidad y que se solidifican.
- A.12 Mantener y actualizar el sitio web del Acuerdo de Bonn y difundir publicaciones electrónicas (como manuales, guías e informes).
- A.13 Respalidar/promover recomendaciones sobre medidas preventivas de los proyectos BE-AWARE.

Acciones relativas a la aspiración estratégica «B» (preparación):

- B.1 Mantener y actualizar los capítulos del Manual anticontaminación de Acuerdo de Bonn para que siga siendo aplicable a las necesidades existentes.
- B.2 Promover el intercambio de información sobre naufragios potencialmente contaminantes y el desarrollo de bases de datos nacionales.
- B.3 Planificar y llevar a cabo ejercicios y formación de carácter operativo a nivel regional y subregional.
- B.4 Promover la creación de sistemas de asesoramiento ambiental nacionales e intercambios de información al respecto.

- B.5 Mantener un intercambio de información con otras organizaciones regionales e internacionales, en particular el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, la AESM, el Consejo del Ártico, la Comisión de Helsinki, la OMI, la Comisión OSPAR, el Acuerdo de Lisboa y el REMPEC, mediante la asistencia a reuniones de las distintas secretarías, y, cuando proceda, reforzar la cooperación con estas organizaciones, como, por ejemplo, con relación a la creación conjunta de un Manual de respuesta frente a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- B.6 Reforzar la cooperación con la Comisión OSPAR y otros organismos internacionales implicados en la protección del entorno marino frente a la contaminación y las instalaciones en alta mar.
- B.7 Desarrollar una estrategia relativa a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas para colaborar con otras organizaciones internacionales, como la Comisión de Helsinki, la AESM o el CTG, en la aplicación de los principios del Convenio OPRC sobre dichas sustancias.
- B.8 Colaborar con la OMI para determinar de qué manera puede seguir contribuyendo el Acuerdo de Bonn a reforzar la aplicación del Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- B.9 Continuar desarrollando la capacidad de respuesta a partir de análisis del riesgo ambiental para mantenerla adaptada a los riesgos marítimos cambiantes.

Acciones relativas a la aspiración estratégica «C» (respuesta):

- C.1 Mantener un sistema de notificación de incidentes de contaminación y de aprovechamiento de las conclusiones extraídas.
- C.2 Mantener y actualizar los planes de respuesta conjunta a los incidentes marítimos (Plan Dengerneth, Manchelplan, Plan de la Zona Cuatripartita, Plan NorBrit —o Plan de la Bahía de Vizcaya—).
- C.3 Reforzar el desarrollo de estrategias conjuntas de respuesta con relación a la fauna, especialmente la determinación de las mejores prácticas y la comunicación al público de las labores de respuesta en este contexto.
- C.4 Compartir las conclusiones relevantes extraídas de la respuesta frente a la contaminación en plantas eólicas de alta mar.
- C.5 Promover los vínculos y la coordinación con las labores de respuesta en el litoral.

- C.6 Promover la investigación, el desarrollo y el intercambio de información en torno a las tecnologías, los equipos y demás medios operativos de respuesta, en especial en lo que se refiere a los sensores de vigilancia integrados, la tecnología de respuesta frente a accidentes nocturnos y con mala visibilidad, en malas condiciones climatológicas, a la detección y recuperación de contenedores perdidos en el mar, a accidentes graves con petróleo u otras sustancias químicas, y a accidentes con carburantes de nueva generación.
- C.7 Promover la investigación en torno a las prioridades de investigación conjuntas: de 2019 a 2022 a más tardar, desarrollar una propuesta de investigación conjunta sobre los carburantes de nueva generación.
- C.8 Promover los intercambios de información sobre los sistemas de evaluación del riesgo nacionales, especialmente en lo referente al remolque de emergencia.

Tareas 1 a 18 en relación con la aspiración estratégica «A» (prevención)

Tarea	Acción estratégica	Descripción	Fecha prevista	Dirección	Avances	Estado
1	A.1	Llevar a cabo operaciones de vigilancia por aire y por satélite, especialmente vuelos nacionales, vuelos regionales, vuelos «Tour d’Horizon» y vuelos CEPCO/SuperCEPCO, para detectar, investigar, reunir pruebas y realizar un control de los vertidos de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas, teniendo en cuenta las necesidades de vigilancia estratégica.	Actividades realizadas a lo largo de todo el año	PC		En curso

2	A.1	Mantener la cobertura y eficiencia de la vigilancia por aire y analizar las necesidades de vigilancia estratégica, entre otros, mediante una evaluación de los conjuntos de datos existentes sobre las detecciones de contaminación por hidrocarburos y otras sustancias.		PC	CleanSeaNet – AESM Pesca – AECU UE NL – Gestor de tareas con PC NL redactar y distribuir a los jefes de delegación BE – MARPOL anexo VI.	
3	A.3 A.4 A.5	Valorar la creación de recomendaciones mínimas sobre las operaciones de vigilancia en el área del Acuerdo de Bonn y los resultados previstos (MARPOL VI, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia).		UE (opciones sobre la generalización de la vigilancia marítima, por ejemplo, a efectos de la pesca y la contaminación) BE – Codirección (anexo VI) UE – Drones	Comienzo de las conversaciones iniciales sobre el anexo VI del MARPOL en el OTSOPA 19. AESM empezó con el servicio operativo de RPAS.	En curso

4	A.2	Mantener un nivel eficiente de control e información, utilizando el sistema adecuado para notificar la contaminación detectada al Acuerdo de Bonn.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC		En curso
5	A.3	En colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, hacer un uso óptimo de las imágenes de satélite, por ejemplo, mediante CleanSeaNet, para realizar un seguimiento de las primeras alertas de posible contaminación detectada mediante vigilancia aérea.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC		En curso
6	A.3	Informar sobre los avances de los pseudosatélites de gran altura (HAPS) y de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y responder a ellos.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC	UE/AESM; HAPS y RPAS	En curso

8	A.13	Respalda/promover la aplicación de dispositivos de separación del tráfico y destacar otras recomendaciones de BE-AWARE con relación a los servicios de tráfico de buques, el servicio de información aeronáutica en las plantas eólicas y el transporte electrónico, a las autoridades encargadas de las medidas de reducción del riesgo.	En curso	PC	Irlanda, Noruega y Países Bajos han realizado talleres	Distintos departamentos nacionales se encargan de la aplicación
9	A.6 B.I	Mantener y actualizar el Manual de operaciones aéreas.	Anualmente en el OTSOPA	NO y PC		En curso
10	A.6 B.I	Mantener la versión en línea del Código relativo a la aparición de petróleo del Acuerdo de Bonn (BAOAC), en especial el atlas fotográfico, para la tripulación aérea y los especialistas como parte de la renovación del sitio web del Acuerdo de Bonn.	Actividades efectuadas según la necesidad	FR y PC		En curso

11	A.4	Reforzar y ampliar la cooperación sobre la detección y observación de delitos con relación a los anexos del MARPOL, contribuir a ejecutarlos y mantener vínculos con la OMI.	En curso	PC/red de investigadores y fiscales/secretaría(s)		En curso
	A.5 A.10					
12	A.5 A.10	Valorar la creación de una estrategia técnica común y una estrategia operativa para supervisar el cumplimiento en materia de NO_x y SO_x.		BE, DK (por confirmar), FR NL? AESM (por confirmar)		Nuevo

13	A.7 Reforzar la cooperación con la red de investigadores y fiscales del Mar del Norte y de manera conjunta: A.9 a. mantener y actualizar el Manual sobre delitos de contaminación marítima por hidrocarburos; b. organizar talleres en torno a cuestiones de interés común; c. contribuir, cuando proceda, a dar a conocer las condenas y establecer registros ambientales para las compañías de navegación.		NL/secretaría(s)	Posibles temas para seminarios en 2019-2025: sustancias nocivas y peligrosas, desechos marinos.	En curso
14	A.8 Proseguir las actividades de OSINET para: a. mejorar los conocimientos y la experiencia de laboratorios pertinentes en lo relativo a la ciencia forense de los vertidos de hidrocarburos, por ejemplo, mediante ejercicios de intercalibración; y b. mantener/crear procedimientos analíticos y métodos de referencia actualizados, por ejemplo, para la recogida de muestras de hidrocarburos en el mar.		DE/OSINET		En curso

15	A.12 B.1	Mantener y actualizar el sitio web del Acuerdo de Bonn y difundir publicaciones electrónicas (como manuales, guías e informes).	Actividades efectuadas según la necesidad	Secretaría(s)/PC	Secretaría encargada de investigar la posibilidad de mantener fuente de decisiones/acciones.	En curso
17.	A.2	Revisar las recomendaciones existentes para la notificación y realizar los ajustes necesarios cuando proceda.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC		Nuevo
18	A.12	Aplicar la estrategia de comunicación del Acuerdo de Bonn.		Secretaría(s)		En curso

Tareas 19 a 30 en relación con la aspiración estratégica «B» (preparación):

Tarea	Acción estratégica	Descripción	Fecha prevista	Dirección	Avances	Estado
19	B.1 A.12	Mantener y actualizar los distintos capítulos del Manual anticontaminación de Acuerdo de Bonn.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC y secretaría(s)		En curso
20	B.2	Mantener el intercambio de información sobre restos de buques potencialmente contaminantes (métodos de extracción, evaluación de riesgos, etc.).	Actividades efectuadas según la necesidad	PC		En curso
21	B.4 B.5	Mejorar la disposición de recibir/ofrecer/transportar ayuda internacional haciendo uso de las directrices de la UE sobre el apoyo del país anfitrión.	En curso	PC y UE		En curso
22	B.3	Planificar y llevar a cabo ejercicios y formación de carácter operativo a nivel regional y subregional, teniendo en cuenta las necesidades estratégicas.		PC		En curso

23	B.3	Organizar ejercicios operativos conjuntos de lucha (Bonnex, Delta), con relación a las necesidades de formación estratégica regionales.		PC en lo relativo al PAC		En curso
24	B.3	Establecer un sistema de ejercicios conjuntos consolidados para probar y preparar la cooperación en la lucha contra los vertidos.	En curso	DK	DK posee conocimientos técnicos militares y los utiliza para prestar ayuda en los ejercicios.	

25	B.4	Promover la creación de sistemas de asesoramiento ambiental nacionales e intercambios de información al respecto. Considerar la creación de medios de trabajo cooperativo (a escala subregional).	OTSOPA 2020	Reino Unido		En curso
26	B.5 B.7 B.8	Reforzar la cooperación con el REMPEC y la Comisión de Helsinki en torno a la elaboración de un Manual conjunto de respuesta frente a las sustancias nocivas y peligrosas.		SEC, FR,		Nuevo

27	B.6	Reforzar la cooperación con la Comisión OSPAR, los acuerdos regionales y otros organismos internacionales participantes en la protección del entorno marino frente a la contaminación procedente de la navegación, las operaciones con hidrocarburos y gas en alta mar y otras actividades marítimas, teniendo en cuenta las obligaciones contempladas en la Directiva Marco sobre la estrategia marina y la Directiva Marco sobre el agua⁴.		SEC, BE y NL; PC (intercambio de información sobre la aplicación de la Directiva Marco sobre la estrategia marina)	Secretaría encargada de contactar a la OSPAR con relación a la obligación de la Directiva Marco sobre la estrategia marina, D8, relativa al control y evaluación de los eventos significativos de contaminación aguda, y notificación a la OTSOPA 2020. Bonn 19 encargado de valorar la asistencia mutua de BA/Comisión Helsinki a las reuniones clave. (véase BAAP 2016-19, producto A.3.3)	Nuevo
29	B.9	Análisis de tendencias del Proyecto BE-AWARE 2030. Evaluación y seguimiento de los resultados.	En curso	NL y PC		Nuevo
30	B.9	Intercambio de información/experiencias sobre el tamaño cada vez mayor de los buques, las energías renovables, la industria del gas y los hidrocarburos en alta mar, los GNL y las ampliaciones de los puertos, los buques autónomos y los materiales radioactivos.		PC		Nuevo

⁴ Noruega no es miembro de la Unión Europea. Noruega contribuye sobre la base de una legislación nacional equivalente y la legislación de la UE de la que es objeto como miembro del Espacio Económico Europeo (EEE).

Tareas 31 a 40 en relación con la aspiración estratégica «C» (respuesta)

Tarea	Acción estratégica	Descripción	Fecha prevista	Dirección	Avances	Estado
31	C.1 C.4.	Intercambiar información sobre las conclusiones extraídas con relación a los incidentes, incluidos las centrales eólicas, los lugares de refugio y la gestión de residuos tras incidentes de contaminación.	OTSOPA BONN	PC		En curso
32	C.1 C.5	Mantener un sistema eficiente de información sobre la contaminación para notificar los incidentes contaminantes y gestionar las solicitudes y ofertas de asistencia mediante el Sistema Común de Comunicación e Información de Emergencia sobre Contaminación Marina de la Comisión Europea.	En curso	UE, NO, DK	Proyecto semestral con dos talleres y nueve países.	En curso

33	C.2	Crear, mantener y actualizar los planes de respuesta conjunta a los incidentes marítimos [Plan Dengerneth (DE), Manchelplan (UK y FR), Plan de la Zona Cuatripartita (BE), Plan NorBrit (UK y NO), UK e Irlanda MOU (Bahía de Vizcaya)].	Actividades efectuadas según la necesidad	PC afectada		En curso
34	C.3	Mantener un intercambio de información sobre los sistemas nacionales de respuesta para la fauna.	En curso	– FR, SE y PC		En curso
35	C.7 C.6	Incentivar y, cuando sea posible, realizar/efectuar investigación y desarrollo, e intercambios de información sobre los carburantes de nueva generación.		NO + Socios del proyecto	Propuesta para DG ECHO Convocatoria en 2019	En curso

36	C.7 C.6	Respuestas y preparación ante los carburantes de nueva generación.		NO + Socios del proyecto	Basándose en la respuesta 35	
37	C.6	Intercambiar información y fomentar una mayor investigación sobre incidentes de contaminación, en especial con relación a: • accidentes nocturnos, con mala visibilidad y malas condiciones climatológicas; • accidentes con grandes cantidades de petróleo u otras sustancias químicas, posiblemente mediante proyectos con financiación externa; • tecnologías, equipos y demás medios operativos de respuesta, en particular sensores de vigilancia integrados, modelización de los vertidos de hidrocarburos a la deriva y herramientas de apoyo para la toma de decisiones, tecnologías de respuesta.		PC		En curso
39	C.6	Tomar en consideración y elaborar una propuesta de proyecto para una evaluación de riesgo regional sobre las sustancias nocivas y peligrosas.		PC y secretaría(s)		En curso
40	C.6	Promover la investigación permanente sobre sustancias nocivas y peligrosas con relación, entre otras cuestiones, a las tecnologías de respuesta, al análisis de las propiedades de estas sustancias y su comportamiento en condiciones no normalizadas, así como un mayor desarrollo y validación de herramientas avanzadas de apoyo a las decisiones.		PC		En curso
41	C.8.	Intercambiar información sobre los sistemas de evaluación del riesgo nacionales, especialmente en lo referente al remolque de emergencia.	Actividades efectuadas según la necesidad	PC		Nuevo

Textos actuales del MARPOL

Textos actuales del MARPOL correspondientes a los anexos I a VI y al Protocolo 1.

El Convenio MARPOL recoge normas que tienen por objeto impedir la contaminación accidental y la contaminación causada por las operaciones cotidianas, detalladas en seis anexos técnicos.

b) Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de marzo de 2018. Resolución MEPC.276(70)

- Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas del Modelo B del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2017. Resolución MEPC.266(68)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 [enmiendas de la regla 12 sobre tanques para el aceite residual (lodo)]

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2017. Resolución MEPC.265(68)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación de las disposiciones sobre el medio ambiente del Código Polar)

Enmiendas del anexo I del MARPOL: entrada en vigor el 1 de marzo de 2016. Resolución MEPC.256(67)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de la regla 43 sobre los requisitos especiales para el uso o el transporte de hidrocarburos en la región del Antártico)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.248(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas del anexo I del MARPOL sobre los requisitos de transporte obligatorios para un mecanismo de estabilidad). Resolución MEPC 66/21/Corr.1

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.246(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, III, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2015. Resolución MEPC.238(65)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I y II del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código OR)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de octubre de 2014. Resolución MEPC.235(65)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas del Modelo A y del Modelo B del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, anexo I, Convenio MARPOL)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de agosto de 2013. Resolución MEPC.216(63)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (medidas regionales para las instalaciones portuarias receptoras, Convenio MARPOL, anexos I, II, IV y V)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de agosto de 2011. Resolución MEPC.190(60)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (zona de control de las emisiones de América del Norte)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de agosto de 2011. Resolución MEPC.189(60)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (incorporación de un nuevo capítulo 9 al anexo I del Convenio MARPOL)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2011. Resolución MEPC.187(59)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de las reglas 1, 12, 13, 17 y 38, Convenio MARPOL, anexo I, Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y libro de registro de hidrocarburos, partes I y II)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de enero de 2011. Resolución MEPC.186(59)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (incorporación de un nuevo capítulo 8 al anexo I del Convenio MARPOL y correspondientes enmiendas del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, Modelo B)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de diciembre de 2008. Resolución MEPC.164(56)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (instalaciones receptoras fuera de las zonas especiales y vertido de aguas residuales)

Enmiendas del anexo I: entrada en vigor el 1 de agosto de 2007. Resolución MEPC.141(54)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de la regla 1, incorporación de la norma 12 bis, consiguientes modificaciones del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y enmiendas a la norma 21 del anexo I revisado del Convenio MARPOL)

Texto del anexo I del MARPOL —a 1 de enero de 2007— Resolución MEPC.117(52)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del anexo I del MARPOL)

c) Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel

Enmiendas del anexo II del MARPOL: entrada en vigor el 1 de septiembre de 2017. Resolución MEPC.270(69)

Enmiendas del anexo del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (enmiendas del anexo II del MARPOL, revisión del procedimiento de evaluación de los peligros del GESAMP)

Enmiendas del anexo II: entrada en vigor el 1 de enero de 2017. Resolución MEPC.265(68)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación de las disposiciones sobre el medio ambiente del Código Polar)

Enmiendas del anexo II: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.246(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, III, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

Enmiendas del anexo II: entrada en vigor el 1 de enero de 2015. Resolución MEPC.238(65)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I y II del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código OR)

Enmiendas del anexo II: entrada en vigor el 1 de agosto de 2013. Resolución MEPC.216(63)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (medidas regionales para las instalaciones portuarias receptoras, Convenio MARPOL, anexos I, II, IV y V)

Texto del anexo II del MARPOL —a 1 de enero de 2007— Resolución MEPC.118(52) (en su versión modificada)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del anexo II del MARPOL)

Código internacional sobre los químicos a granel (CIQ), con efecto mediante el anexo II, norma 11, sobre los buques cisterna construidos del 1 de julio de 1986 en adelante. Resolución MEPC.119(52)

Enmiendas del código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ)

Resolución MEPC.225(64). Enmiendas de los capítulos 17, 18 y 19, que entraron en vigor el 1 de junio de 2014

BLG.1/Circ.19 Productos clasificados o reclasificados tras la adopción del Código CIQ modificado en 2004

BLG.1 Circ.19/Corr.1 Productos clasificados o reclasificados tras la adopción del Código CIQ modificado en 2004

Código internacional sobre los químicos a granel (CIQ), con efecto mediante el anexo II, norma 11, sobre los buques cisterna construidos con anterioridad al 1 de julio de 1986. Resolución MEPC.144(54)

Enmiendas del código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ)

d) Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos

Enmiendas del anexo III del Convenio MARPOL (enmiendas del apéndice sobre los criterios para detectar las sustancias peligrosas en bultos). Entrada en vigor el 1 de marzo de 2016. Resolución MEPC.257(67)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973

Enmiendas del anexo III: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.246(66)

Texto del anexo III del MARPOL —a 1 de enero de 2014— Resolución MEPC.193(61)

Texto del anexo III del MARPOL —a 1 de enero de 2010— Resolución MEPC.156(55)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, III, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

e) Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de septiembre de 2017. Resolución MEPC.274(69)

Enmiendas del anexo del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (enmiendas del anexo IV del MARPOL, zona especial del Mar Báltico y modelo del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de enero de 2017. Resolución MEPC.265(68)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación de las disposiciones sobre el medio ambiente del Código Polar)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.246(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, III, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de agosto de 2013. Resolución MEPC.216(63)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (medidas regionales para las instalaciones portuarias receptoras, Convenio MARPOL, anexos I, II, IV y V)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de enero de 2013. Resolución MEPC.216(62)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (disposiciones sobre las zonas especiales y designación del Mar Báltico como zona especial, Convenio MARPOL, anexo IV)

MEPC 62/24/Corr.1 —contiene varias correcciones de las resoluciones MEPC.200(62)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de diciembre de 2008. Resolución MEPC.164(56)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (instalaciones receptoras fuera de las zonas especiales y vertido de aguas residuales)

Enmiendas del anexo IV: entrada en vigor el 1 de agosto de 2007. Resolución MEPC.143(54)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (incorporación de la regla 13 al anexo IV del MARPOL)

Texto del anexo IV del MARPOL —a 1 de agosto de 2005— Resolución MEPC.115(51)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del anexo IV del MARPOL)

f) Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques

Texto del anexo V del MARPOL —a 31 de diciembre de 1988—

Enmiendas del anexo V: entrada en vigor el 1 de marzo de 2018. Resolución MEPC.277(70)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas del anexo V del Convenio MARPOL, sustancias nocivas para el medio marino y modelo del libro de registro de residuos)

Enmiendas del anexo V: entrada en vigor el 1 de enero de 2017. Resolución MEPC.265(68)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación de las disposiciones sobre el medio ambiente del Código Polar)

Enmiendas del anexo V: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.246(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de los anexos I, II, III, IV y V del MARPOL para conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

Enmiendas del anexo V: entrada en vigor el 1 de agosto de 2013. Resolución MEPC.216(63)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (medidas regionales para las instalaciones portuarias receptoras, Convenio MARPOL, anexos I, II, IV y V)

Enmiendas del anexo V: entrada en vigor el 1 de enero de 2013. Resolución MEPC.201(62)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del anexo V del MARPOL)

MEPC 62/24/Corr.1 —contiene varias correcciones de las resoluciones MEPC.201(62)

Enmiendas del anexo V del MARPOL: entrada en vigor el 1 de agosto de 2005. Resolución MEPC.116(51)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del apéndice del anexo V del MARPOL)

Enmiendas del anexo V del MARPOL: entrada en vigor el 1 de marzo de 2002. Resolución MEPC.89(45)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (revisión del anexo IV del MARPOL)

Enmiendas del anexo V del MARPOL: entrada en vigor el 1 de enero de 1997. Resolución MEPC.65(37)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1978 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas de la regla 2 y nueva regla 9 del anexo V)

g) Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de enero de 2019. Resolución MEPC.286(71)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (para la aplicación de la zona de control de las emisiones de NOx del Mar Báltico y el Mar del Norte y la modificación del comprobante de entrega de combustible)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de marzo de 2018. Resolución MEPC.278(70)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (enmiendas del anexo VI del MARPOL, sistema de recopilación de datos sobre el consumo de carburantes de los buques)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de septiembre de 2017. Resolución MEPC.271(69)

Enmiendas del anexo del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (enmiendas de la regla 13 del anexo VI del MARPOL, requisitos de registro sobre la conformidad técnica con las zonas de control de las emisiones de NOx de nivel III)

Enmiendas del anexo VI del MARPOL: entrada en vigor el 1 de marzo de 2016. Resolución MEPC.258(67)

Enmiendas del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (enmiendas de las reglas 2 y 13 y Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de enero de 2016. Resolución MEPC.247(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (a fin de conferir carácter obligatorio a la aplicación del Código III)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de marzo de 2015. Resolución MEPC.251(66)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (enmiendas de las reglas 2, 13, 19 y 20 y del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, MARPOL, anexo VI, y certificación de los motores de doble combustible en el marco del Código técnico sobre los NOx de 2008)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de agosto de 2013. Resolución MEPC.217(63)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (medidas regionales para las instalaciones portuarias receptoras, Convenio MARPOL, anexo VI, y certificación de los motores diésel marinos equipados con sistemas selectivos de reducción catalítica en el marco del Código técnico sobre los NOx de 2008)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de enero de 2013. Resolución MEPC.203(62)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (incorporación de reglas sobre eficiencia energética de los buques)

MEPC 62/24/Corr.1 —contiene varias correcciones de las resoluciones MEPC.203(62)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de enero de 2013. Resolución MEPC.202(62)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 con relación al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (designación de la zona de control de las emisiones del mar Caribe)

MEPC 62/24/Corr.1 —contiene varias correcciones de las resoluciones MEPC.202(62)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de febrero de 2012. Resolución MEPC.194(61)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (modelo revisado del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica)

Enmiendas del anexo VI: entrada en vigor el 1 de agosto de 2011. Resolución MEPC.190(60)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (zona de control de las emisiones de América del Norte)

Texto del anexo VI del MARPOL —a 1 de julio de 2010— Resolución MEPC.176(58)

Enmiendas del anexo del Protocolo de 1997 por el que se modifica el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su versión modificada por el Protocolo de 1978 (revisión del anexo VI del MARPOL).