



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 18 septembre 2019
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2019/0174 (NLE)**

**12188/19
ADD 1**

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

NOTE

Origine:	la présidence
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	11987/19 ADD1
N° doc. Cion:	11809/19 + ADD 1 + COR 1
Objet:	ANNEXES de la décision du Conseil sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la deuxième réunion ministérielle de l'accord de Bonn, en ce qui concerne la déclaration ministérielle et le plan d'action stratégique de l'accord de Bonn (PASAB) 2019 – 2025 y annexé

PROJET de déclaration ministérielle

Bonn, Allemagne, le 11 octobre 2019

NOUS, LES MINISTRES ET LE MEMBRE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE, responsables de la lutte contre la pollution de la mer du Nord au sens large et de ses alentours par les hydrocarbures et d'autres substances nocives, nous sommes réunis à Bonn le 11 octobre 2019 pour la deuxième réunion ministérielle de l'accord de Bonn, en présence d'observateurs venus de régions voisines et d'organisations intergouvernementales;

SALUANT les 50 années de coopération fructueuse dans le cadre de l'accord de Bonn et
RECONNAISSANT l'intérêt commun que représentera un renforcement supplémentaire de notre coopération pour prévenir la pollution marine accidentelle et illégale causée par les activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et ses alentours, s'y préparer et réagir;

SE RÉJOUISSANT de l'adhésion de l'Espagne à l'accord de Bonn et du réalignement des zones de responsabilité entre la France et l'Espagne, à la suite de quoi la zone maritime couverte par l'accord de Bonn comprendra le golfe de Gascogne;

ASPIRANT à renforcer la protection de notre environnement côtier et marin contre la pollution marine résultant d'activités dans la mer du Nord au sens large et ses alentours, ainsi que la manière dont nous coopérons pour la prévention, la préparation et la réaction en matière de pollution;

TENANT COMPTE du rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans la réglementation des transports maritimes à l'échelle mondiale afin de protéger l'environnement marin et la santé humaine, de l'élaboration d'une politique maritime intégrée pour l'Union européenne et de la législation pertinente de l'Union¹ en matière d'incidents et de pollution maritimes;

¹ La Norvège ne fait pas partie de l'Union européenne. La Norvège participe sur la base de sa législation nationale équivalente et de la législation de l'Union qu'elle est contrainte de respecter en sa qualité de membre de l'Espace économique européen (EEE).

CONTINUANT de coordonner les efforts nationaux à l'échelle (sous-) régionale dans l'intérêt commun et prenant en compte les obligations de notification auxquelles sont tenues les parties contractantes;

UTILISANT des systèmes d'information largement acceptés que les organisations internationales compétentes considèrent comme standardisés;

PRENANT NOTE de la croissance continue du transport maritime et d'autres activités maritimes comme l'exploitation pétrolière et gazière offshore, ainsi que du fait que, malgré la diminution du nombre de déversements observés au cours de ces dernières années, les risques seront toujours présents;

avons ADOPTÉ la déclaration commune suivante:

1. Nous avons une vision d'une mer du Nord au sens large et de ses alentours sans pollution accidentelle, évitable et intentionnelle causée par le transport maritime, les opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes.
2. Nous saluons les réglementations de l'OMI qui ont entraîné une diminution de la pollution marine. En dépit d'un large éventail de mesures adoptées au cours des dernières années, la pollution accidentelle et illégale par des substances autres que des hydrocarbures continue néanmoins de représenter une menace considérable pour la mer du Nord au sens large et ses alentours.
3. Nous sommes *pleinement conscients* de la valeur économique et sociale de notre environnement marin et côtier, et *reconnaissons* que les coûts qui se rattachent à la mise en place de ressources adéquates pour la prévention, la préparation et la réaction en matière de pollution marine sont faibles par rapport à ceux des travaux de dépollution après des incidents de pollution majeurs.
4. Nous *soulignons* l'importance d'une prévention, d'une préparation et d'une réaction efficaces dans le domaine des urgences maritimes. Nous *réaffirmons* notre engagement à poursuivre notre coopération active dans le cadre de l'accord de Bonn pour la planification et les essais opérationnels des systèmes d'intervention d'urgence ainsi que la formation dans ce domaine, y compris les exercices opérationnels d'intervention en commun. Nous *reconnaissons* l'importance de la coopération européenne globale au moyen du centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) et en coordination avec l'Agence européenne pour la sécurité en mer (AESM).
5. Nous *considérons favorablement* le système bien établi concernant la surveillance aérienne et par satellite du transport maritime, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et ses alentours, comme une aide importante pour détecter d'éventuelles pollutions et pour décourager les rejets illégaux en mer et mettre en œuvre nos engagements au titre de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après la "convention MARPOL").

6. Nous nous *félicitons* de l'utilisation nationale et régionale de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) qui sont devenus de nouveaux services pour la surveillance maritime, le suivi des émissions atmosphériques du transport maritime et la lutte contre la pollution et encourageons les parties contractantes à partager leurs connaissances et leur expérience sur leurs systèmes RPAS nationaux et sur le rôle que ceux-ci jouent dans les pratiques en matière d'exécution.
7. Nous *réaffirmons* notre engagement à maintenir les programmes de vol nationaux et les opérations conjointes comme les opérations amplifiées et coordonnées de lutte contre la pollution (CEPCO) et *considérons favorablement* le service d'imagerie satellitaire fourni par l'AESM par l'intermédiaire de CleanSeaNet comme une contribution à l'amélioration de la préparation et de la prévention en matière de pollution.
8. Nous *accueillons favorablement* l'élaboration et la mise à jour continue des manuels et codes de l'accord de Bonn, y compris le manuel de lutte contre la pollution et le "code d'aspect du pétrole" de l'accord de Bonn, qui offrent des sources d'information uniques pour le travail de prévention, de préparation et de réaction dans le domaine de la pollution, et qui ont été reconnus à l'échelle mondiale dans le cadre de la convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) et son protocole sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).
9. Nous *réaffirmons* notre engagement à maintenir et à tenir à jour les plans d'intervention communs face aux incidents maritimes de l'accord de Bonn (c'est-à-dire le plan DENGERNETH, le MANCHEPLAN, le plan NORBRIT, le plan de zone quadripartite), qui constituent un outil important pour le déclenchement d'activités d'intervention transfrontières immédiatement après un incident, quelle que soit la zone nationale de responsabilité dans laquelle le déversement a eu lieu.
10. *Reconnaissant* l'évolution des risques découlant de l'augmentation du transport de substances nocives et potentiellement dangereuses, de l'utilisation de navires de plus gros tonnage et plus autonomes, des nouveaux combustibles, de la persistance des densités élevées du trafic, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes, nous *notons* l'importance du maintien d'un juste équilibre des ressources pour garantir un travail efficace de prévention et de lutte contre la pollution dans la mer du Nord au sens large et ses alentours. Nous *convenons* qu'un développement supplémentaire des capacités d'intervention dans la zone de l'accord de Bonn devrait être fondé sur des évaluations nationales et communes des risques.

11. Nous *réaffirmons* notre engagement commun à prévenir la pollution marine qui nuit à la qualité de l'air par une collaboration et une contribution collective visant à faire appliquer et respecter les règles et normes internationales sur la pollution marine, en garantissant également des règles du jeu équitables pour les opérateurs économiques. Nous *rappelons* la réussite de la mise en œuvre de la directive 2016/802/UE², qui prévoit des exigences relatives à la faible teneur en soufre pour les zones de contrôle des émissions de SOx (teneur maximale en soufre de 0,10 % à partir de 2015) et nous *rappelons* également les derniers engagements en date pris par l'OMI afin de garantir la cohérence de l'application du plafond mondial de la teneur en soufre (0,50 % à partir de 2020) au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL. Le système d'exécution coordonné et strict concernant ces exigences, y compris dans la zone de contrôle des émissions de SOx de la mer du Nord, ainsi qu'un taux de conformité élevé des navires dans l'Union ont permis de réduire considérablement la pollution au dioxyde de soufre dans les régions et villes côtières. Nous nous *félicitons* de l'évolution de notre engagement commun à contribuer ensemble à la surveillance en vue de l'application de l'annexe VI de la convention MARPOL, et de l'entrée en vigueur de la zone de contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NOx) dans la mer du Nord à partir de 2021. Les parties contractantes conservent le droit de choisir librement comment elles participent aux mesures de surveillance.
12. Nous *reconnaissons* que les dispositions telles que la désignation de la mer du Nord comme zone spéciale aux termes des annexes I et V de MARPOL ne seront efficaces que si elles sont mises en œuvre de manière adéquate. Dans ce contexte, nous *saluons* le travail fructueux du réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord, qui vise à promouvoir le respect des règles et normes sur la pollution, et nous *sommes d'accord* pour poursuivre notre coopération avec le réseau quant au respect de toutes les annexes pertinentes de la convention MARPOL.
13. Nous *réaffirmons* notre engagement en faveur de la mise en œuvre et de l'application correctes de la directive 2005/35/CE³ relative à la pollution causée par les navires (telle que modifiée), concernant notamment la coopération en matière de suivi et d'application, le respect des obligations de notification et les sanctions efficaces, y compris des sanctions pénales, en cas d'infractions liées à la pollution.

² Rapport de la Commission du 16 avril 2018 relatif à la mise en œuvre et au respect des normes en matière de teneur en soufre des combustibles marins établies par la directive 2016/802/UE concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (COM/2018/188 final).

14. Nous *saluons* l'adoption par le Parlement européen et le Conseil de la révision de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires³ et nous nous engageons à échanger des informations et à coopérer afin de prévenir les rejets illégaux de déchets en mer.
15. Nous nous *réjouissons* de l'adoption de la nouvelle publication de l'OMI intitulée "Évaluation et harmonisation des règles et orientations relatives au rejet d'effluents liquides par les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) dans l'eau, y compris les conditions et les zones". Il s'agit d'un outil important pour mieux comprendre les effets des eaux de lavage rejetées par les laveurs/systèmes d'épuration des gaz d'échappement sur l'environnement marin.
16. Nous *soulignons* la nécessité de réaliser des programmes coordonnés de recherche et de développement dans le but de garantir que les mesures de lutte contre la pollution sont mises à exécution avec les meilleures techniques et le meilleur matériel disponibles au moment de relever les défis existants et à venir; par exemple, l'introduction et l'utilisation croissante de nouveaux carburants, élaborés afin de satisfaire aux règlements relatifs aux émissions qui sont de plus en plus stricts, semblent exiger des techniques d'intervention innovantes. Nous *réaffirmons* que les processus de prise de décisions s'appuient sur les meilleures connaissances, les meilleures méthodes et les meilleurs outils d'aide disponibles. Nous *prenons acte* de la détermination des priorités en matière de recherche et de développement dans le cadre du plan d'action stratégique de l'accord de Bonn 2019-2025.
17. Nous *notons* l'élaboration d'approches intégrées de la gouvernance maritime et l'importance du renforcement de notre coopération avec les secteurs et organismes maritimes compétents afin d'évoluer vers une gestion plus intégrée de nos mers, l'objectif étant de parvenir à un bon état écologique des eaux marines conformément à la directive-cadre sur la stratégie marine de l'Union³.

³ La Norvège ne fait pas partie de l'Union européenne. La Norvège participe sur la base de sa législation nationale équivalente et de la législation de l'Union qu'elle est contrainte de respecter en sa qualité de membre de l'Espace économique européen (EEE).

18. Nous *saluons* le "Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires" qui a pour but d'améliorer la réglementation en vigueur et d'instaurer de nouvelles mesures de soutien afin de s'attaquer au problème majeur que représentent les déchets plastiques rejetés dans l'environnement marin.
19. Nous *réaffirmons* notre engagement à coopérer avec d'autres organisations et organismes internationaux et régionaux compétents, en particulier l'Organisation maritime internationale (OMI), les commissions OSPAR et HELSINKI, l'accord de Lisbonne, l'accord de Copenhague, le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le Conseil de l'Arctique, en vue de partager nos expériences et bonnes pratiques et de réaliser nos objectifs communs.

Considérant ce qui précède et signifiant ainsi notre fort engagement à chercher à concrétiser notre vision, nous attestons le renforcement des efforts visant à réaliser les objectifs approuvés et à améliorer la prévention, la préparation et la réaction dans le domaine de la pollution marine dans la mer du Nord au sens large et ses alentours, et nous avons ADOPTÉ le plan d'action stratégique de l'accord de Bonn 2019-2025, tel qu'il figure à l'annexe 1, fixant des buts stratégiques ambitieux, ainsi que des objectifs opérationnels et des actions aux fins de leur mise en œuvre durant la période 2019-2025.

PROJET Plan d'action stratégique de l'accord de Bonn (PASAB)

2019 – 2025

Introduction

La mission principale de l'accord de Bonn est de coopérer à l'échelon régional afin de prévenir et de lutter contre la pollution marine dans la mer du Nord au sens large causée par les navires et les installations offshore; d'exercer une surveillance à titre d'aide à la détection et à la lutte contre la pollution en mer; de nettoyer après les catastrophes maritimes et les infractions en matière de pollution. Ces résultats sont le fruit de 50 années de travail scientifique, technique et opérationnel accompli dans le cadre de l'accord de Bonn. Les parties contractantes de l'accord de Bonn ont travaillé main dans la main afin de devenir expertes dans la gestion des menaces qui pèsent sur l'environnement marin et sont prêtes à relever de nouveaux défis avec la coopération des parties contractantes et à travailler avec la communauté internationale.

L'accord de Bonn est l'un des plus anciens accords régionaux établis par des gouvernements dans le but de réagir face aux incidents de pollution. L'accord est le mécanisme par lequel les États de la mer du Nord, de concert avec l'Union européenne, coopèrent afin de s'aider mutuellement dans la lutte contre la pollution causée par les catastrophes maritimes et contre la pollution chronique provenant de navires et d'installations offshore dans la zone de la mer du Nord. Il a été signé en 1969 par les huit États riverains de la mer du Nord: l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, peu après que le pétrolier Torrey Canyon se fut brisé au large de la Cornouailles en 1967, déversant 117 000 tonnes de pétrole et causant ainsi la première catastrophe de pollution majeure touchant l'Europe occidentale. Toutefois, l'accord de Bonn n'est entré en vigueur qu'à la fin des années 1970, après deux autres incidents de pollution de grande ampleur: l'explosion de l'Ekofisk en 1977 et l'Amoco Cadis en 1978. Depuis lors, l'accord continue de fonctionner efficacement et a été étendu en 1983 à d'autres substances dangereuses et en 1987 à la coopération en matière de surveillance. Il a encore fait l'objet d'une extension en 2010 lorsque l'Irlande l'a rejoint et que la zone couverte a été élargie afin de couvrir les eaux irlandaises et les eaux norvégiennes et britanniques y afférentes.

Malgré la diminution générale du nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux européennes, des déversements accidentels majeurs d'hydrocarbures (c'est-à-dire supérieurs à 20 000 tonnes) se produisent encore à intervalles irréguliers. Même si les rejets terrestres demeurent la plus grande source d'hydrocarbures déversés chaque année dans les océans, les déversements accidentels d'hydrocarbures constituent toujours une source de pollution majeure représentant environ 10 à 15 % de l'ensemble des hydrocarbures déversés chaque année dans les océans du monde entier.

Le PASAB 2019-2025 devrait faciliter la mise en œuvre de l'accord de Bonn afin de participer à la prévention de la pollution marine de manière générale et de relever les défis qui se poseront à l'avenir, à l'instar du changement inévitable de paradigme concernant les marchés de ressources énergétiques et naturelles, des défis écologiques mentionnés dans l'accord de Paris de 2015 et de la pression exercée sur la planification de l'espace maritime qui peut faire apparaître des risques supplémentaires en mer. Au vu de ces évolutions et de la diminution spectaculaire des déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux européennes au cours des 30 dernières années, les intervenants sur les déversements d'hydrocarbures doivent élargir leur champ d'action et prêter attention à tous les types de pollution marine qu'il est possible de mesurer et/ou de nettoyer, et non plus seulement aux hydrocarbures. La pollution atmosphérique qui nuit aux écosystèmes et à la santé des citoyens résidant dans des zones côtières densément peuplées (annexe VI de la convention MARPOL) constituera un nouveau défi majeur pour l'accord de Bonn, défi repéré par une analyse AFOM.

Les parties contractantes appliquent le PASAB 2019-2025:

- en plaçant leurs zones de responsabilité sous surveillance afin de déceler les menaces de pollution marine, la pollution de l'espace aérien y afférent au-dessus de la mer, ceci comprenant la coordination de la surveillance aérienne et par satellite;

en s'alertant les unes les autres en cas de présence de telles menaces;

en adoptant des méthodes opérationnelles communes, de sorte à pouvoir compter les unes sur les autres afin de parvenir aux normes nécessaires en matière de prévention et de nettoyage;

en adoptant des méthodes opérationnelles communes et coordonnées pour le suivi de conformité et l'application de l'annexe VI de la convention MARPOL;

en se soutenant les unes les autres (lorsque cela leur est demandé) dans les opérations d'intervention;

en partageant les résultats des recherches et du développement ainsi que les bonnes pratiques;
et

en procédant à des exercices conjoints.

Vision

La vision de l'accord de Bonn est formulée ainsi:

Une mer du Nord au sens large propre, sans pollution accidentelle et illégale causée par le transport maritime et par d'autres activités maritimes.

La mer du Nord au sens large abrite des écosystèmes divers et productifs qui sont essentiels à la vie quotidienne de millions de gens. Par endroits, elle comporte certaines des voies de transport maritime les plus fréquentées au monde. La vision de l'accord de Bonn est donc de minimiser, autant que possible dans la pratique, la menace de pollution sous forme de pollution accidentelle et illégale causée par les navires et d'autres activités maritimes.

Pour y parvenir, l'accord de Bonn est convenu des buts stratégiques suivants:

- (a) définir et combattre les problèmes émergents dans le secteur maritime au sens large qui nuisent à l'environnement marin, dans le champ d'action de l'accord de Bonn;

déterminer et évaluer les occasions qui se présentent de diminuer les risques pour l'environnement marin en se fondant sur les meilleures techniques disponibles (MTD) et sur les meilleures pratiques environnementales (MPE);

définir et évaluer de nouvelles approches de suivi afin de garantir le respect des meilleures techniques disponibles et des meilleures pratiques environnementales;

réagir de manière appropriée aux nouveaux risques pour l'environnement marin en tenant compte des recommandations du groupe de travail OTSOPA; et

tirer pleinement parti des projets BE-AWARE I et II afin de déterminer les mesures de réduction des futurs risques et les mesures d'intervention les plus efficaces face à ces risques.

Buts stratégiques

A. Prévention de la pollution illégale et accidentelle par une collaboration et une contribution collective des règles et normes internationales sur la pollution marine, y compris le respect des annexes de la convention MARPOL

Malgré la vaste panoplie de mesures mise en place au cours de ces dernières années, la pollution illégale et accidentelle reste une menace significative pour la mer du Nord au sens large. La collaboration concernant leur application efficace et efficiente est un outil majeur pour la sauvegarde de l'environnement marin.

Les réglementations internationales relatives à la pollution marine sont basées sur la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), adoptée en 1973 et mise à jour en 1978. La convention MARPOL a été élaborée par l'Organisation maritime internationale (OMI); elle vise à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires, qu'elle soit accidentelle ou causée par des opérations de routine, et comporte les six annexes techniques suivantes qui couvrent la pollution marine, voir annexe I: textes actuels des annexes I à VI de la convention MARPOL

Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

Annexe IV – Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

Annexe V – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

Annexe VI – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Il convient d'adopter des approches opérationnelles communes et coordonnées aux fins du suivi de la conformité de sorte à garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et cohérentes des annexes de la convention MARPOL et, notamment, à des fins de mise en œuvre et d'application de la zone de contrôle des émissions de la mer du Nord au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL pour le soufre et les oxydes d'azote ainsi qu'en vue de l'entrée en vigueur de la limite mondiale relative à la teneur en soufre pour les navires qui naviguent hors des zones de contrôle des émissions en 2020.

B. *Promotion et mise en place d'une préparation efficace aux urgences*

C. *Organisation de capacités d'intervention optimales*

Malgré tous les efforts déployés pour améliorer la sécurité maritime, le risque d'incidents sera toujours présent. Ensemble, l'intensification du transport maritime et le transport de cargaisons dangereuses et nocives entraînent une augmentation des risques pour l'environnement marin. Les parties contractantes ont déjà consacré des ressources considérables à la création de capacités d'intervention suffisantes. Pour améliorer davantage l'efficacité, en particulier en termes financiers, la poursuite du développement des capacités d'intervention devrait être fondée sur des évaluations des risques, une analyse des lacunes, et des approches régionales et sous-régionales. Des programmes coordonnés de recherche et de développement sont nécessaires pour s'assurer que les mesures de lutte contre la pollution sont mises à exécution avec les meilleures techniques et le meilleur matériel disponibles.

Pour réaliser ses buts stratégiques, l'accord de Bonn est convenu des objectifs opérationnels suivants:

Objectifs opérationnels:

Objectifs opérationnels correspondant au but stratégique A (prévention):

- A.I entreprendre une surveillance adéquate du transport maritime et des activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et garantir une notification efficace des observations dans les zones de responsabilité de l'accord de Bonn;
- A.II fournir aux responsables et aux équipages aériens des informations actualisées sur la planification et la conduite des vols de lutte contre la pollution dans la zone de l'accord de Bonn;
- A.III garantir des approches opérationnelles communes quant au suivi de la conformité des annexes de la convention MARPOL;

- A.IV garantir une collecte efficace des preuves en cas d'incidents de pollution et une coopération étroite avec les enquêteurs et les procureurs en vue de faire respecter les règles et normes sur la pollution marine dans la mer du Nord au sens large;
- A.V communiquer et diffuser des informations sur la prévention de la pollution illégale et accidentelle, au niveau du grand public et au niveau des experts.

Objectifs opérationnels correspondant au but stratégique B (préparation):

- B.I établir un terrain d'entente sur la manière dont il convient de réagir face aux urgences maritimes et garantir la sensibilisation aux systèmes et stratégies d'urgence nationaux;
- B.II maintenir un niveau approprié de formation du personnel d'intervention et de coopération entre les unités de lutte des parties contractantes et promouvoir la préparation d'opérations multinationales de lutte efficaces;
- B.III garantir que les actions d'intervention des parties contractantes sont correctement formulées pour sauvegarder l'environnement marin et veiller à ce que les priorités soient établies le plus judicieusement possible;
- B.IV coopérer avec d'autres organisations internationales et européennes ainsi qu'avec les régions maritimes voisines afin d'identifier les synergies et d'éviter des répétitions inutiles.

Objectifs opérationnels correspondant au but stratégique C (réaction):

- C.I garantir que les parties contractantes comprennent bien les méthodes employées par les autres pour intervenir en cas d'incidents afin de favoriser l'élaboration de bonnes pratiques;
- C.II maintenir et tenir à jour des approches opérationnelles communes des incidents de pollution, et promouvoir l'élaboration de stratégies d'intervention appropriées et l'établissement d'un terrain d'entente concernant celles-ci;
- C.III encourager la réalisation de programmes coordonnés de recherche et de développement concernant les technologies, le matériel et les autres moyens opérationnels d'intervention;
- C.IV garantir le maintien d'un juste équilibre des ressources pour les travaux d'intervention dans la zone de l'Atlantique du Nord-Est, à partir d'évaluations des risques au niveau sous-régional.

Actions

Pour réaliser sa vision, ses buts stratégiques et ses objectifs opérationnels, le plan d'action stratégique de l'accord de Bonn (PASAB) suivant instaure des actions spécifiques mesurables et des cibles réalistes pour la période 2019-2025 afin d'orienter et de cibler les travaux des parties contractantes. Il y est reconnu qu'il est nécessaire de maintenir des systèmes bien implantés et de continuer de travailler de concert afin de conserver le caractère opérationnel de l'accord. Dans le même temps, des perspectives permettant d'intensifier ces efforts et d'explorer d'autres directions y sont exprimées.

L'accord de Bonn est convenu des actions suivantes:

Actions correspondant au but stratégique A (prévention):

- A.1 exécuter des opérations de surveillance aérienne et par satellite, y compris des vols nationaux, des vols régionaux, des vols tour d'horizon et des vols CEPCO/SuperCEPCO, pour détecter les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, enquêter sur ceux-ci, recueillir des preuves les concernant, et les surveiller;
- A.2 maintenir un système de notification standard efficace et l'utiliser pour notifier les pollutions détectées à l'accord de Bonn ainsi qu'à la Commission, dans le cadre de la directive 2005/35/CE relative à la pollution par les navires, et à l'OMI;
- A.3 en coopération avec l'Agence européenne de sécurité maritime, faire un usage optimal des images satellitaires et, au vu des dernières évolutions dans le domaine des systèmes de plates-formes à haute altitude et des systèmes d'aéronef télépiloté auxquels les États de la mer du Nord au sens large ont désormais accès, établir un système harmonisé dans toute la mer du Nord au sens large afin d'améliorer la détection des incidents de pollution;

- A.4 renforcer la coopération en matière de détection des infractions aux dispositions de l'annexe V de MARPOL et de respect de ces dispositions; V
- A.5 renforcer la coopération en matière de détection des infractions aux dispositions de l'annexe VI de MARPOL et de respect de ces dispositions, y compris par l'intermédiaire du régime existant de contrôle par l'État du port ainsi qu'en appliquant des outils de ciblage avancés pour le suivi de la conformité et le partage des résultats des mesures d'application dans des systèmes d'information communs (par exemple Thetis-EU);
- A.6 maintenir et tenir à jour le guide pratique des opérations aériennes et l'atlas du code d'aspect du pétrole de l'accord de Bonn (BAOAC);
- A.7 en coopération avec le réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord (NSN), maintenir et tenir à jour le manuel sur les infractions de pollution marine aux hydrocarbures de la mer du Nord;
- A.8 coopérer, par l'intermédiaire du réseau d'experts pour l'identification des déversements d'hydrocarbures dans le cadre de l'accord de Bonn (OSINET), à l'identification des déversements d'hydrocarbures, y compris dans le cadre d'exercices d'interétalonnage conduits par les laboratoires et en développant plus avant des méthodes communes d'identification des déversements d'hydrocarbures;
- A.9 renforcer la coopération avec les enquêteurs et les procureurs:
- a. d'ici 2022, en coopération avec le NSN, trouver des options afin de faire connaître les condamnations pour des infractions de pollution maritime;
 - b. d'ici 2025, en coopération avec le NSN, instaurer des procédures permettant de rendre public l'historique environnemental des compagnies maritimes et des compagnies exploitant des navires concernées.

- A.10 se concerter avec l'OMI afin de déterminer comment l'accord de Bonn peut continuer de participer au respect de l'annexe VI de MARPOL, en tenant compte des dernières évolutions au sein de l'OMI concernant l'application en 2020 du plafond global de la teneur en soufre (à savoir un renforcement du régime de contrôle par l'État du port, ainsi qu'une interdiction de transport, aux fins de combustion, de combustibles dont la teneur en soufre est supérieure à 0,50 %);
- A.11 soutenir, par l'intermédiaire du comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI, le processus d'examen des conditions de rejet visées à l'annexe II de MARPOL pour les substances à viscosité élevée et celles qui se solidifient;
- A.12 maintenir et tenir à jour le site web de l'accord de Bonn et diffuser les publications électroniques (c'est-à-dire les manuels, les guides et les rapports);
- A.13 soutenir/promouvoir les recommandations relatives aux mesures de prévention des projets BE-AWARE.

Actions correspondant au but stratégique B (préparation):

- B.1 maintenir et mettre à jour les différents chapitres du manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn afin qu'il puisse répondre aux besoins;
- B.2 promouvoir un échange d'informations sur les épaves potentiellement polluantes et l'élaboration de bases de données nationales;
- B.3 planifier et entreprendre des exercices opérationnels et une formation aux niveaux régional et sous-régional;
- B.4 promouvoir l'élaboration de systèmes nationaux de conseils environnementaux et de systèmes d'échange d'informations correspondants;

- B.5 maintenir un échange d'informations avec d'autres organisations régionales et internationales, en particulier le MPCU (mécanisme de protection civile de l'Union), l'AESM, l'EPPR (conseil de l'Arctique), la commission d'Helsinki (HELCOM), l'OMI, la commission OSPAR, l'accord de Lisbonne et REMPEC, en participant à des réunions inter-secrétariats et, le cas échéant, renforcer la coopération avec ces organisations, comme à propos de l'élaboration commune d'un manuel d'intervention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD);
- B.6 renforcer la coopération avec la commission OSPAR et d'autres organisations internationales participant à la protection de l'environnement marin contre la pollution et les installations offshore;
- B.7 élaborer une stratégie SNPD pour la coopération avec d'autres organisations internationales, par exemple HELCOM/AESM/conseil du commerce des marchandises (CCM), afin d'appliquer les principes de l'OPRC relatifs aux SNPD;
- B.8 se concerter avec l'OMI sur la façon dont l'accord de Bonn peut contribuer à renforcer la mise en œuvre internationale de l'OPRC et de son protocole sur les substances dangereuses et potentiellement nocives;
- B.9 continuer à développer une capacité d'intervention basée sur l'analyse des risques écologiques afin d'être en mesure de répondre aux risques maritimes en évolution constante.

Actions correspondant au but stratégique C (réaction):

- C.1 maintenir un système de notification des incidents de pollution et de recensement des enseignements tirés;
- C.2 maintenir et tenir à jour des plans communs d'intervention en cas d'incidents maritimes (plan DENGERNETH, MANCHEPLAN, plan de zone quadripartite, plan NORBRIT [plan du golfe de Gascogne]);
- C.3 renforcer le développement d'approches communes d'intervention concernant la faune et la flore sauvages, y compris la détermination des bonnes pratiques et la communication du travail d'intervention concernant la faune et la flore sauvages à l'opinion publique;
- C.4 partager les enseignements recensés et tirés des interventions contre la pollution dans des parcs d'éoliennes offshore;
- C.5 promouvoir les liens et la coordination avec les interventions sur la bande côtière;

- C.6 promouvoir la recherche et le développement et l'échange d'informations sur les technologies, le matériel et les autres moyens opérationnels d'intervention, en particulier sur les capteurs de surveillance intégrés, la technologie d'intervention face aux accidents survenant la nuit et dans des conditions de mauvaise visibilité, par mauvais temps, sur la détection et la récupération de conteneurs perdus en mer, sur les accidents impliquant des hydrocarbures lourds, ceux impliquant des substances chimiques et ceux impliquant des combustibles nouvelle génération;
- C.7 promouvoir la recherche sur les priorités de recherche communes: d'ici 2019-2022, élaborer une proposition de recherche commune sur les combustibles nouvelle génération;
- C.8 promouvoir des échanges d'informations sur les systèmes nationaux d'évaluation des risques, y compris le remorquage de secours.

Missions 1 à 18 correspondant au but stratégique A (prévention):

Mission	Stratégie Action	Description	Date cible	Responsable	Progrès	Statut
1	A.1	Exécuter des opérations de surveillance aérienne et par satellite, y compris des vols nationaux, des vols régionaux, des vols tour d'horizon et des vols CEPCO/SuperCEPCO, pour détecter les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, enquêter sur ceux-ci, recueillir des preuves les concernant, et les surveiller, en tenant compte des besoins en matière de surveillance stratégique.	Activités effectuées au cours de l'année	PC		En cours

2	A.1	Maintenir la couverture et l'efficacité de la surveillance aérienne et analyser stratégiquement les besoins de surveillance, entre autres en fonction d'une évaluation des ensembles de données existants relatifs à l'observation d'une pollution aux hydrocarbures et d'autres substances.		PC	CleanSeaNet – AESM Pêcheries – Agence de l'Union AECF NL – Gestionnaire avec PC NL doit rédiger et transmettre aux chefs de délégation BE – Annexe VI de MARPOL.	
3	A.3 A.4 A.5	Envisager l'élaboration de recommandations minimales sur les opérations de surveillance dans la zone de l'accord de Bonn et les résultats escomptés (MARPOL VI, systèmes d'aéronef télépiloté).		UE (pour les options de rationalisation de la surveillance maritime, par exemple pour les pêcheries et la pollution) BE – Coresponsable (annexe VI de MARPOL) UE – Drones	Première discussion sur l'annexe VI de MARPOL à OTSOPA 19. AESM a commencé le service opérationnel RPAS	En cours

4	A.2	Maintenir une norme efficace en matière de surveillance et de notification, en utilisant le système adapté pour détecter la pollution et la notifier à l'accord de Bonn.	Activité entreprise si nécessaire	PC		En cours
5	A.3	En coopération avec l'Agence européenne de sécurité maritime, faire un usage optimal des images satellitaires, par exemple au moyen de CleanSeaNet, pour le suivi relatif aux alertes initiales de détection de pollutions possibles grâce à la surveillance aérienne. et	Activité entreprise si nécessaire	PC		En cours
6	A.3	Notifier et intervenir sur les évolutions des systèmes de plates-formes à haute altitude (HAPS) et des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS).	Activité entreprise si nécessaire	PC	UE/AESM – HAPS & RPAS	En cours

8	A.13	Soutenir/promouvoir l'application des dispositifs de séparation du trafic et signaler aux autorités responsables des mesures de réduction des risques d'autres recommandations du projet BE-AWARE liées aux services de trafic maritime, au SIA dans les fermes d'éoliennes et à la navigation électronique.	En cours	PC	L'Irlande, les Pays-Bas et la Norvège ont organisé des ateliers.	Différents départements nationaux sont responsables de la mise en œuvre.
9	A.6 B.I	Maintenir et tenir à jour le guide pratique des opérations aériennes.	Tous les ans à l'OTSOPA	NO et PC		En cours
10	A.6 B.I	Maintenir la version en ligne du code d'aspect du pétrole de l'accord de Bonn (BAOAC), y compris l'atlas photographique, pour les équipages aériens et les experts dans le cadre de la révision du site web de l'accord de Bonn.	Activité entreprise si nécessaire	FR et PC		En cours

11	A.4	Renforcer et étendre la coopération sur la détection et l'observation d'infractions liées aux annexes de MARPOL et la participation à l'application de ces annexes et se concerter avec l'OMI.	En cours	PC/NSN/Sec		En cours
	A.5					
	A.10					
12	A.5	Envisager l'élaboration d'une stratégie technique et d'une approche opérationnelle communes concernant le suivi de conformité pour NO_x et SO_x.		BE, DK (à confirmer), FR NL? AESM (à confirmer)		Nouveau
	A.10					

13	A.7 Renforcer la coopération avec le réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord, dans le cadre de l'accord de Bonn (NSN) et conjointement: A.9 a. maintenir et tenir à jour le manuel sur les infractions de pollution marine aux hydrocarbures de la mer du Nord; b. organiser des ateliers sur des sujets d'intérêt commun; c. aider, lorsque cela s'avère utile, à améliorer la visibilité des condamnations et établir un historique environnemental des compagnies maritimes.		NL/Sec	Éventuels sujets de séminaire 2019-2025: SNPD Déchets marins	En cours
14	A.8 Poursuivre les activités de l'OSINET afin: a. d'améliorer les connaissances et l'expérience des laboratoires concernés concernant l'analyse scientifique des déversements d'hydrocarbures, y compris par des exercices d'interétalonnage; et b. de tenir à jour/développer des procédures d'analyse et des méthodes de référence, y compris pour le prélèvement d'échantillons en mer.		DE/OSINET		En cours

15	A.12 B.1	Maintenir et tenir à jour le site web de l'accord de Bonn et diffuser les publications électroniques (c'est-à-dire les manuels, les guides et les rapports).	Activité entreprise si nécessaire	Sec/PC	Le secrétariat doit examiner la possibilité de maintenir la source de décisions/actions	En cours
17.	A.2	Réviser les recommandations existantes en matière de notification et procéder aux ajustements nécessaires le cas échéant.	Activité entreprise si nécessaire	PC		Nouveau
18	A.12	Appliquer la stratégie de communication de l'accord de Bonn.		Sec		En cours

Missions 19 à 30 correspondant au but stratégique B (préparation):

Mission	Action stratégique	Description	Date cible	Responsable	Progrès	Statut
19	B.1 A.12	Maintenir et mettre à jour les différents chapitres du manuel de lutte contre la pollution de l'accord de Bonn.	Activité entreprise si nécessaire	PC et Sec		En cours
20	B.2	Continuer les échanges d'informations sur les épaves potentiellement polluantes (méthodes de vidange, évaluation des risques, etc.).	Activité entreprise si nécessaire	PC		En cours
21	B.4 B.5	Augmenter la propension à recevoir/offrir/faire passer une aide internationale en utilisant les lignes directrices de l'Union relatives au soutien fourni par le pays hôte.	En cours	PC et UE		En cours
22	B.3	Planifier et entreprendre des exercices opérationnels et une formation aux niveaux régional et sous-régional, en tenant compte des besoins stratégiques.		PC		En cours

23	B.3	Organiser des exercices opérationnels de lutte en commun (BONNEX DELTA) ayant trait aux besoins stratégiques régionaux en matière de formation.		PC selon le document d'évaluation commune		En cours
24	B.3	Mettre en place un système permettant de conduire des exercices graduels communs, pour tester la coopération en matière de lutte contre les déversements et assurer une formation dans ce domaine.	En cours	DK	DK possède l'expertise militaire requise et l'utilise pour apporter un soutien à ces exercices.	

25	B.4	Promouvoir l'élaboration de systèmes nationaux de conseils environnementaux et de systèmes d'échange d'informations correspondants. Envisager la création de méthodes de travail en coopération (sous-régional).	OTSOPA 2020	UK		En cours
26	B.5 B.7 B.8	Intensifier la coopération avec REMPEC et HELCOM à propos de l'élaboration d'un manuel d'intervention commun sur les SNPD.		SEC, FR		Nouveau

27	B.6	Renforcer la coopération avec la commission OSPAR, les accords régionaux et d'autres organisations internationales participant à la protection de l'environnement marin contre la pollution causée par le transport maritime, les opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes, en tenant compte des obligations au titre de la directive-cadre sur la stratégie marine et de la directive-cadre sur l'eau⁴.		SEC, BE et NL; PC (échange d'informations sur l'application de la DCSMM)	SEC doit contacter l'OSPAR sur l'obligation D8 de la DCSMM quant au suivi et à l'évaluation d'une pollution aiguë considérable et faire un rapport à l'OTSOPA 2020 BONN 19 doit envisager que l'accord et HELCOM assistent mutuellement à des réunions clés. (cf. PAAB 2016-19, produit A.3.3)	Nouveau
29	B.9	Analyse de tendance du projet BE-AWARE 2020. Évaluer et suivre les résultats.	En cours	NL et PC		Nouveau
30	B.9	Échanger des informations/expériences sur l'augmentation du tonnage des navires, les énergies renouvelables, l'industrie pétrolière et gazière offshore, les GNL utilisés comme carburants et le développement des ports, les navires autonomes et les matériaux radioactifs.		PC		Nouveau

⁴ La Norvège ne fait pas partie de l'Union européenne. La Norvège participe sur la base de sa législation nationale équivalente et de la législation de l'Union qu'elle est contrainte de respecter en sa qualité de membre de l'Espace économique européen (EEE).

Missions 31 à 40 correspondant au but stratégique C (réaction):

Mission	Action stratégique	Description	Date cible	Responsable	Progrès	Statut
31	C.1 C.4.	Échanger des informations sur les enseignements tirés des incidents, y compris dans les parcs d'éoliennes, sur les lieux de refuge et sur le traitement des déchets à la suite d'incidents de pollution.	OTSOPA BONN	PC		En cours
32	C.1 C.5	Maintenir un système POLREP efficace de notification des incidents de pollution et de gestion des demandes et des offres d'assistance en utilisant le système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) de la Commission européenne.	En cours	UE, NO, DK	Projet de 6 mois, deux ateliers et neuf pays.	En cours

33	C.2	Élaborer, maintenir et tenir à jour des plans communs d'intervention en cas d'incidents maritimes [plan DENGERNETH (DE), MANCHEPLAN (UK et FR), plan de zone quadripartite (BE), plan NORBRIT (UK et NO) et le protocole d'entente entre l'Irlande et le Royaume-Uni], [golfe de Gascogne].	Activité entreprise si nécessaire	PC concernée		En cours
34	C.3	Maintenir l'échange d'informations sur les systèmes d'intervention nationaux concernant la faune et la flore sauvages	En cours	– FR, SE et PC		En cours
35	C.7 C.6	Encourager et, si possible, mener/réaliser des activités de recherche et développement, ainsi que des échanges d'informations sur les combustibles nouvelle génération.		NO+partenaires du projet	Appel à propositions de la DG ECHO en 2019	En cours

36	C.7 C.6	Interventions et préparation concernant les combustibles nouvelle génération.		NO+partenaires du projet	En fonction de la réponse à 35	
37	C.6	Échanger des informations et encourager davantage de recherches sur les incidents de pollution, y compris : • les accidents survenant la nuit et dans des conditions de mauvaise visibilité, par mauvais temps; • les accidents impliquant des hydrocarbures lourds et des substances chimiques, éventuellement dans le cadre de projets financés par des subventions extérieures; • les technologies, le matériel et les autres moyens opérationnels d'intervention, en particulier sur les capteurs de surveillance intégrés, les prévisions de dérive des déversements d'hydrocarbures et les outils d'aide à la décision ainsi que les technologies d'intervention.		PC		En cours
39	C.6	Envisager et élaborer une proposition de projet d'évaluation des risques à l'échelle régionale concernant les SNPD.		PC et Sec		En cours
40	C.6	Promouvoir la poursuite des recherches sur les SNPD, entre autres sur les technologies d'intervention en matière de SNPD, sur les propriétés des SNPD et leur comportement dans des conditions non standard, et sur les autres évolutions relatives aux outils avancés d'aide à la décision ainsi que leur validation.		PC		En cours
41	C.8.	Promouvoir des échanges d'informations sur les systèmes nationaux d'évaluation des risques, y compris le remorquage de secours.	Activité entreprise si nécessaire	PC		Nouveau

Textes MARPOL actuels**Textes MARPOL actuels des annexes I à VI et du protocole I.**

MARPOL comprend des réglementations visant à prévenir la pollution accidentelle et la pollution causée par les opérations de routine décrites dans les six annexes techniques.

(b) Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2018—résolution MEPC.276(70)

- Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements au modèle B du supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017—résolution MEPC.266(68)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires [amendements à la règle 12—citernes à résidus d'hydrocarbures (boues)]

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017—résolution MEPC.266(68)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire le recours aux dispositions environnementales du recueil sur la navigation polaire)

Amendement à l'annexe I de MARPOL—entré en vigueur le 1^{er} mars 2016—résolution MEPC.256(67)

Amendement à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendement à la règle 43—exigences spécifiques en matière d'utilisation ou de transport d'hydrocarbures dans l'Antarctique)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.248(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à l'annexe I de MARPOL, prescriptions en matière de transport pour un instrument de stabilité)—MEPC 66/21/Corr.1

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.248(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, III, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du code III)

Amendements à l'annexe I — entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2015—résolution MEPC.238(65)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I et II de MARPOL afin de rendre obligatoire le code OR)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} octobre 2014—résolution MEPC.235(65)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux modèles A et B des suppléments au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures au titre de l'annexe I de MARPOL)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2013—résolution MEPC.216(63)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (arrangements régionaux pour les installations de réception portuaire au titre des annexes I, II, IV et V de MARPOL)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2011—résolution MEPC.190(60)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (zone de contrôle des émissions en Amérique du Nord)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2011—résolution MEPC.190(60)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ajout d'un nouveau chapitre 9 à l'annexe I de MARPOL)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011—résolution MEPC.187(59)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux règles 1, 12, 13, 17 et 38 de l'annexe I de MARPOL, au supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et aux parties I et II du registre des hydrocarbures)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011—résolution MEPC.186(59)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ajout d'un nouveau chapitre 8 à l'annexe I de MARPOL modifiant en conséquence le modèle du supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, modèle B).

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} décembre 2008—résolution MEPC.164(56)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (installations de réception hors des zones spéciales et rejet d'eaux résiduelles)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2007—résolution MEPC.141(54)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à la règle 1, ajout à la règle 12A, modifications en conséquence du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures et amendements à la règle 21 de l'annexe I de MARPOL révisée)

Texte de l'annexe I de MARPOL—au 1^{er} janvier 2007—résolution MEPC.117(52)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe I de MARPOL révisée)

(c) Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Amendements à l'annexe II de MARPOL— entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2017—résolution MEPC.270(69)

Amendements à l'annexe de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (amendements à l'annexe II de MARPOL—procédure révisée d'évaluation des risques GESAMP)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017—résolution MEPC.266(68)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire le recours aux dispositions environnementales du recueil sur la navigation polaire)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.248(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, III, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du code III)

Amendements à l'annexe I — entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2015—résolution MEPC.238(65)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I et II de MARPOL afin de rendre obligatoire le code OR)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2013—résolution MEPC.216(63)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (arrangements régionaux pour les installations de réception portuaire au titre des annexes I, II, IV et V de MARPOL)

Texte de l'annexe II de MARPOL—au 1^{er} janvier 2007—résolution MEPC.118(52) (telle que modifiée)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe I de MARPOL révisée)

Recueil IBC prenant effet en vertu de la règle 11, annexe II—navires-citernes construits le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date—résolution MEPC.119(52)

Amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC)

Résolution MEPC.225(64) Amendements aux chapitres 17, 18 et 19 entrés en vigueur le 1^{er} juin 2014

BLG.1/Circ.19 Produits qui ont été classifiés ou reclassifiés depuis l'adoption du recueil IBC modifié en 2004

BLG.1 Circ.19/Corr.1 Produits qui ont été classifiés ou reclassifiés depuis l'adoption du recueil IBC modifié en 2004

Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques (BCH) prenant effet en vertu de la règle 11, annexe II—navires-citernes construits le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date—résolution MEPC.144(54)

Amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil BCH)

(d) Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

Amendement à l'annexe III de MARPOL—(amendement à l'appendice relatif aux critères pour l'identification des substances nuisibles transportées en colis) entré en vigueur le 1^{er} mars 2016—résolution MEPC.257(67)

Amendement à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.248(66)

Texte de l'annexe III de MARPOL—au 1^{er} janvier 2014—résolution MEPC.193(61)

Texte de l'annexe III de MARPOL—au 1^{er} janvier 2010—résolution MEPC.156(55)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, III, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du code III)

(e) Annexe IV – Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

Amendements à l'annexe IV—entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2017—résolution MEPC.274(69)

Amendements à l'annexe de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (amendements à l'annexe IV de MARPOL—zone spéciale de la mer Baltique et certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduelles)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017—résolution MEPC.266(68)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire le recours aux dispositions environnementales du recueil sur la navigation polaire)

Amendements à l'annexe IV—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.246(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, III, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du code III)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2013—résolution MEPC.216(63)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (arrangements régionaux pour les installations de réception portuaire au titre des annexes I, II, IV et V de MARPOL)

Amendements à l'annexe IV—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013—résolution MEPC.200(62)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (dispositions relatives aux zones spéciales et désignation de la mer Baltique comme zone spéciale en vertu de l'annexe IV de MARPOL)

MEPC 62/24/Corr.1—contient plusieurs corrections apportées à la résolution MEPC.200(62)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} décembre 2008—résolution MEPC.164(56)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (installations de réception hors des zones spéciales et rejet d'eaux résiduelles)

Amendements à l'annexe IV—entrés en vigueur le 1^{er} août 2007—résolution MEPC.143(54)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ajout de la règle 13 à l'annexe IV de MARPOL)

Texte de l'annexe IV de MARPOL—au 1^{er} août 2005—résolution MEPC.115(51)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe IV de MARPOL révisée)

(f) Annexe V – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

Texte de l'annexe V de MARPOL—au 31 décembre 1988

Amendements à l'annexe V—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2018—résolution MEPC.277(70)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à l'annexe V de MARPOL—substances nocives pour le milieu marin et modèle de registre des ordures)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017—résolution MEPC.266(68)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire le recours aux dispositions environnementales du recueil sur la navigation polaire)

Amendements à l'annexe V—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.246(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements aux annexes I, II, III, IV et V de MARPOL afin de rendre obligatoire l'utilisation du code III)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2013—résolution MEPC.216(63)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (arrangements régionaux pour les installations de réception portuaire au titre des annexes I, II, IV et V de MARPOL)

Amendements à l'annexe V—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013—résolution MEPC.201(62)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (annexe V de MARPOL révisée)

MEPC 62/24/Corr.1—contient plusieurs corrections apportées à la résolution MEPC.200(62)

Amendements à l'annexe V de MARPOL—entrés en vigueur le 1^{er} août 2005—résolution MEPC.116(51)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à l'appendice de l'annexe V de MARPOL)

Amendements à l'annexe V de MARPOL—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2002—résolution MEPC.89(45)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à l'annexe V de MARPOL)

Amendements à l'annexe V de MARPOL—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1997—résolution MEPC.65(37)

Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à la règle 2 et nouvelle règle 9 de l'annexe V)

(g) Annexe VI – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2019—résolution MEPC.286(71)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (donnant effet à la zone de contrôle des émissions de NOx de la mer Baltique et de la mer du Nord et modifiant la note de livraison de soutes)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2018—résolution MEPC.278(70)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (amendements à l'annexe VI de MARPOL—système de collecte des données sur la consommation de fuel-oil des navires)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2017—résolution MEPC.271(69)

Amendements à l'annexe de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (amendements à la règle 13 de l'annexe VI de MARPOL—exigences du registre quant à la conformité opérationnelle avec les zones de contrôles des émissions de NOx du niveau III)

Amendements à l'annexe VI de MARPOL—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2016—résolution MEPC.258(67)

Amendement à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (amendements aux règles 2 et 13 et au supplément au certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2016—résolution MEPC.247(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (afin de rendre l'utilisation du code III obligatoire)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} mars 2015—résolution MEPC.251(66)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (amendements aux règles 2, 13, 19, 20 et au supplément au certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère en vertu de l'annexe VI de MARPOL et au certificat des moteurs à deux combustibles au titre du code technique sur les NOx, 2008)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} août 2013—résolution MEPC.217(63)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (arrangements régionaux pour les installations de réception portuaire au titre de l'annexe VI de MARPOL et certificat de moteurs diesel marins équipés d'un système de réduction catalytique sélective au titre du code technique sur les NOx, 2008)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013—résolution MEPC.203(62)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ajout de règles relatives à l'efficacité énergétique des navires)

MEPC 62/24/Corr.1—contient plusieurs corrections apportées à la résolution MEPC.200(62)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013—résolution MEPC.203(62)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (désignation de la zone de contrôle des émissions de la mer des Caraïbes)

MEPC 62/24/Corr.1—contient plusieurs corrections apportées à la résolution MEPC.200(62)

Amendements à l'annexe VI—entrés en vigueur le 1^{er} février 2012—résolution MEPC.194(61)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (modèle révisé du supplément au certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère)

Amendements à l'annexe I—entrés en vigueur le 1^{er} août 2011—résolution MEPC.190(60)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (zone de contrôle des émissions d'Amérique du Nord)

Texte de l'annexe VI de MARPOL—au 1^{er} juillet 2010—résolution MEPC.176(58)

Amendements à l'annexe du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (annexe VI de MARPOL révisée)