

Bruksela, 18 września 2019 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2019/0174 (NLE)

12188/19
ADD 1

PROCIV 72
JAI 932
ENV 776
CLIMA 243

NOTA

Od:	Prezydencja
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	11987/19 ADD1
Nr dok. Kom.:	11809/19 + ADD 1 + COR 1
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIKI do decyzji Rady w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej na drugim posiedzeniu ministerialnym w ramach umowy z Bonn w odniesieniu do deklaracji ministerialnej oraz załączonego do niej strategicznego planu działania na lata 2019–2025 dotyczącego umowy z Bonn

PROJEKT deklaracji ministerialnej

Bonn, Niemcy, 11 października 2019 r.

MY, MINISTROWIE I CZŁONKOWIE KOMISJI EUROPEJSKIEJ, odpowiedzialni za przeciwdziałanie zanieczyszczeniu obszaru Morza Północnego i jego dróg dostępu olejami i innymi substancjami szkodliwymi spotkaliśmy się w Bonn w dniu 11 października 2019 r. na drugim posiedzeniu ministerialnym w ramach umowy z Bonn w obecności organizacji międzyrządowych i obserwatorów z obszarów sąsiedzkich;

W UZNANIU 50 lat owocnej współpracy w ramach umowy z Bonn oraz wspólnych korzyści płynących z dalszego zacieśnienia współpracy regionalnej w celu zapobiegania przypadkowemu i nielegalnemu zanieczyszczaniu morza na obszarze Morze Północnego oraz jego dróg dostępu, a także zapewnienia gotowości i zdolności reagowania na takie zanieczyszczenie morza na tym obszarze wskutek działalności morskiej;

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC przystąpienie Hiszpanii do umowy z Bonn i dostosowanie stref odpowiedzialności między Francją i Hiszpanią, w następstwie którego obszar morski, do którego umowa z Bonn ma zastosowanie, będzie obejmował Zatokę Biskajską;

DAŻĄC do zapewnienia lepszej ochrony naszego środowiska przybrzeżnego i morskiego przed zanieczyszczaniem morza wskutek działalności na obszarze Morza Północnego i jego dróg dostępu oraz zacieśnienia naszej współpracy w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu oraz gotowości i reagowania na takie przypadki;

BIORĄC POD UWAGĘ rolę Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w regulowaniu światowej żeglugi morskiej w celu ochrony środowiska morskiego i zdrowia ludzkiego, rozwój Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej oraz odpowiedniego prawodawstwa UE¹ dotyczącego zanieczyszczenia morza i incydentów morskich;

¹ Norwegia nie jest członkiem Unii Europejskiej. Norwegia wnosi wkład na podstawie równoważnych przepisów krajowych oraz przepisów UE, którymi jest związana z racji członkostwa w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG).

KONTYNUUJĄC koordynację działań krajowych na skalę (sub)regionalną z korzyścią dla wszystkich oraz biorąc pod uwagę obowiązki sprawozdawcze umawiających się stron;

KORZYSTAJĄC z powszechnie przyjętych systemów informacyjnych, które określa się jako standardowe we właściwych organizacjach międzynarodowych;

MAJĄC NA UWADZE zarówno stały wzrost przewozów w transporcie morskim oraz rozwój innych rodzajów działalności morskiej, takich jak wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż podmorskich, jak i fakt, że pomimo spadku liczby wycieków odnotowanych w ostatnich latach ryzyko będzie zawsze obecne;

PRZYJĘLIŚMY następującą wspólną deklarację:

1. Chcemy, aby obszar Morza Północnego oraz jego dróg dostępu był wolny od przypadkowych, możliwych do uniknięcia i celowych zanieczyszczeń wskutek uprawiania żeglugi i prowadzenia działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz innej działalności związanej z morzem.
2. Z zadowoleniem przyjmujemy uregulowania IMO, które doprowadziły do zmniejszenia zanieczyszczenia morza. Pomimo wielu różnych środków podjętych w ostatnich latach przypadkowe i nielegalne zanieczyszczenie substancjami innymi niż oleje nadal stanowi poważne zagrożenie dla obszaru Morza Północnego i jego dróg dostępu.
3. *Doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, jaką wartość gospodarczą i społeczną przedstawia nasze środowisko morskie i przybrzeżne, oraz mamy świadomość, że koszty, jakie wiążą się z przeznaczeniem odpowiednich zasobów na zapobieganie zanieczyszczaniu morza oraz zapewnienie gotowości i zdolności reagowania na wypadek takiego zanieczyszczenia, są niskie w porównaniu z kosztami środków zaradczych, jakie trzeba zastosować po wystąpieniu poważnych przypadków zanieczyszczeń.*
4. *Podkreślamy znaczenie efektywnego zapobiegania sytuacjom wyjątkowym na morzu oraz zapewniania gotowości i zdolności reagowania na wypadek takich sytuacji. Potwierdzamy nasze zobowiązanie do aktywnej współpracy w ramach umowy z Bonn w zakresie planowania, szkolenia i testowania operacyjnego systemów reagowania w sytuacjach wyjątkowych, w tym wspólnych ćwiczeń operacyjnych. Mamy świadomość znaczenia ogólnej współpracy europejskiej za pośrednictwem Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC) i we współpracy z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA).*
5. *Wyrażamy zadowolenie, że istnieje ugruntowany system nadzoru lotniczego i satelitarnego w odniesieniu do żeglugi morskiej, działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz innych rodzajów działalności związanej z morzem na obszarze Morza Północnego i jego dróg dostępu, który jest niezmiernie pomocny w wykrywaniu ewentualnego zanieczyszczenia i zniechęcaniu do nielegalnych zrzutów do morza oraz w wypełnianiu naszych zobowiązań wynikających z konwencji MARPOL.*

6. *Wyrażamy zadowolenie*, że zdalnie kierowane bezzałogowe systemy powietrzne (BSP), wprowadzone jako nowy rodzaj usług na użytek nadzoru morskiego, monitorowania emisji do powietrza pochodzących z transportu morskiego oraz reagowania na zanieczyszczenie, są wykorzystywane na poziomie krajowym i regionalnym, oraz zachęcamy umawiające się strony do dzielenia się wiedzą i doświadczeniem w zakresie krajowych BSP i ich roli w działaniach w zakresie egzekwowania prawa.
7. *Potwierdzamy* nasze zobowiązanie do kontynuowania krajowych programów lotów i wspólnych operacji, takich jak skoordynowane rozszerzone operacje kontroli zanieczyszczeń (CEPCO), i *wyrażamy zadowolenie*, że EMSA za pośrednictwem CleanSeaNet świadczy usługi związane z obrazowaniem satelitarnym, które przyczyniają się do lepszej gotowości i lepszego zapobiegania zanieczyszczaniu.
8. *Wyrażamy zadowolenie* z opracowania i ciągłej aktualizacji instrukcji i kodeksów związanych z umową z Bonn, w tym „Counter Pollution Manual” (instrukcja dotycząca sposobów przeciwdziałania zanieczyszczeniu) oraz „Bonn Agreement Oil Appearance Code” (Kodeks dotyczący szacowania skali zanieczyszczenia na podstawie koloru wycieku oleju), które stanowią jedyne w swoim rodzaju źródła informacji na temat zapobiegania zanieczyszczaniu oraz gotowości i reagowania na wypadek zanieczyszczenia, i zyskały uznanie w wymiarze globalnym przy okazji przyjęcia Międzynarodowej konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (OPRC) oraz protokołu do tej konwencji dotyczącego substancji niebezpiecznych i szkodliwych.
9. *Potwierdzamy* nasze zobowiązanie do prowadzenia i aktualizowania planów wspólnego reagowania na incydenty morskie, opracowanych w związku z umową z Bonn (tj. planu DENGERNETH, planu MANCHE PLAN dotyczącego kanału La Manche, planu NORBRIT, Quadripartite Zone Plan [czterostronny plan stref]), które stanowią ważne narzędzia inicjowania transgranicznych działań w zakresie reagowania bezpośrednio po incydencie, niezależnie od tego, z której krajowej strefy odpowiedzialności pochodzi wyciek.
10. *Zważywszy* na zmieniające się zagrożenia wynikające ze wzrostu przewozów substancji niebezpiecznych i szkodliwych, z wykorzystywania większych statków, statków autonomicznych i nowych paliw, utrzymującego się dużego natężenia ruchu oraz działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz innych rodzajów działalności związanej z morzem, *zwracamy uwagę* na znaczenie utrzymania odpowiedniej równowagi zasobów, tak by można było w sposób efektywny zapobiegać zanieczyszczaniu na obszarze Morza Północnego i jego dróg dostępu oraz reagować na takie przypadki. *Zgadzamy się* co do tego, że dalszy rozwój zdolności reagowania w strefie objętej zakresem umowy z Bonn powinien opierać się na krajowych i wspólnych ocenach ryzyka.

11. *Potwierdzamy*, że wspólnie angażujemy się w zapobieganie zanieczyszczaniu morza w sposób, który wpływa na jakość powietrza, poprzez współpracę w zakresie wdrażania i egzekwowania międzynarodowych przepisów i norm dotyczących zanieczyszczeń morza oraz wspólne przyczynianie się do ich wdrażania i egzekwowania, przy jednoczesnym zapewnianiu podmiotom gospodarczym równych warunków działania. *Podkreślamy* fakt pomyślnego wdrożenia dyrektywy (UE) 2016/802², odzwierciedlającej wymogi dotyczące niskiej zawartości siarki na obszarach kontroli emisji tlenku siarki (0,10 % maksymalnej zawartości siarki od 2015 r.), a także *przypominamy* o najnowszych zobowiązaniach podjętych w ramach IMO, które dotyczą zapewnienia spójnego wdrażania globalnego limitu zawartości siarki (0,50 % od 2020 r.) na podstawie załącznika VI do konwencji MARPOL. Dzięki skoordynowanemu i solidnemu systemowi egzekwowania tych wymogów, m.in. na obszarze kontroli emisji tlenku siarki wyznaczonym na Morzu Północnym, oraz wysokiemu wskaźnikowi przestrzegania tych wymogów przez statki w całej UE zanieczyszczenie dwutlenkiem siarki w regionach i miastach przybrzeżnych znacznie się zmniejszyło. *Wyrażamy zadowolenie*, że wypracowaliśmy nasze wspólne zobowiązanie do wnoszenia wspólnego wkładu w nadzór nad egzekwowaniem załącznika VI do konwencji MARPOL oraz że od 2021 r. Morze Północne staje się obszarem kontroli emisji tlenku azotu (NOx) (obszar NECA). Umawiające się strony zachowują prawo do swobodnego wyboru swojego sposobu uczestnictwa w środkach nadzoru.
12. *Mamy świadomość*, że postanowienia, takie jak te dotyczące uznania Morza Północnego za obszar specjalny na mocy załączników I i V do konwencji MARPOL, nie będą skuteczne, jeśli nie będą odpowiednio egzekwowane. W związku z tym *wyrażamy zadowolenie* z powodzenia działań North Sea Network of Investigators and Prosecutors (sieć służb dochodzeniowych i prokuratorów państw Morza Północnego) w zakresie wspierania egzekwowania przepisów i norm dotyczących zanieczyszczeń oraz *wyrażamy zgodę* na kontynuowanie współpracy z siecią w zakresie egzekwowania wszystkich odnośnych załączników do konwencji MARPOL.
13. *Potwierdzamy* nasze zobowiązanie do właściwego wdrożenia i egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE³ w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (ze zmianami), w szczególności w odniesieniu do monitorowania i współpracy w zakresie egzekwowania prawa, wypełniania obowiązków sprawozdawczych i skutecznych sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami.

² Sprawozdanie Komisji w sprawie wdrażania i przestrzegania norm dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych, określonych w dyrektywie (UE) 2016/802, COM (2018) 188 final z 16.4.2018.

14. *Wyrażamy zadowolenie z przyjęcia przez Radę i Parlament Europejski zmienionej dyrektywy w sprawie portowych urządzeń odbiorczych³ oraz zobowiązujemy się do wymiany informacji i do współpracy w celu zapobiegania nielegalnym zrzutom odpadów do morza.*
15. *Wyrażamy zadowolenie z przyjęcia przez IMO nowego dokumentu pt. „Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of liquid effluents from EGCS into waters, including conditions and areas” (Ocena i harmonizacja przepisów i wytycznych w sprawie zrzucania ścieków z systemów oczyszczania paliw do wód, w tym warunków i obszarów), który jest ważnym narzędziem umożliwiającym lepsze zrozumienie skutków zrzucania ścieków z płuczek/ systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS) w środowisku morskim.*
16. *Podkreślamy, że potrzebne są skoordynowane programy prac badawczo-rozwojowych, aby zagwarantować, że przy stosowaniu środków przeciwdziałania zanieczyszczeniu, które mają zaradzić istniejącym i przyszłym wyzwaniom, korzystać się będzie z najlepszych dostępnych technik i sprzętu; okazuje się na przykład, że wprowadzenie i wzrost wykorzystania nowych paliw, których skład jest opracowany tak, by zapewnić zgodność z coraz bardziej rygorystycznymi przepisami dotyczącymi emisji, wymaga stosowania innowacyjnych technik reagowania. Potwierdzamy, że procesy decyzyjne opierają się na najlepszej dostępnej wiedzy, metodach i narzędziach wspomagających. Zauważamy, że określono priorytety w zakresie prac badawczo-rozwojowych w ramach strategicznego planu działania na lata 2019–2025 dotyczącego umowy z Bonn.*
17. *Dostrzegamy rozwój zintegrowanych metod zarządzania morskiego oraz znaczenie wzmocnienia naszej współpracy z odpowiednimi sektorami morskimi i organami do spraw morskich w celu przejścia na bardziej całościowe zarządzanie naszymi morzami oraz zapewnienia dobrego stanu środowiska wód morskich zgodnie z dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej UE³.*

³ Norwegia nie jest członkiem Unii Europejskiej. Norwegia wnosi wkład na podstawie równoważnych przepisów krajowych oraz przepisów UE, którymi jest związana z racji członkostwa w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG).

18. *Wyrażamy zadowolenie z przyjęcia „IMO Action Plan to Address Marine Plastic Litter from Ships” (Plan działania IMO w sprawie morskich odpadów z tworzyw sztucznych pochodzących ze statków), który ma przyczynić się do ulepszenia obowiązujących przepisów i wprowadzenia nowych środków wspierających w celu rozwiązania istotnego problemu, jaki dla środowiska morskiego stwarza obecność w morzu tworzyw sztucznych.*
19. *Potwierdzamy nasze zobowiązanie do współpracy z innymi właściwymi organizacjami i organami międzynarodowymi i regionalnymi, w szczególności z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO), Komisją OSPAR i komisją helsińską, w ramach struktur umowy lizbońskiej i porozumienia kopenhaskiego, a także z Regionalnym Centrum Działań dla Katastrof Ekologicznych w Obszarze Morza Śródziemnego (REMPEC), Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) i Radą Arktyczną w celu wymiany doświadczeń i dobrych praktyk oraz by osiągnąć nasze wspólne cele.*

W związku z powyższym oraz dając wyraz zdecydowanej woli zrealizowania naszej wizji, oświadczamy, że zwiększymy wysiłki na rzecz osiągnięcia uzgodnionych celów oraz lepszego zapobiegania zanieczyszczaniu morza na obszarze Morza Północnego oraz jego dróg dostępu, a także zapewnienia lepszej gotowości i zdolności reagowania na wypadek takiego zanieczyszczenia na tym obszarze, oraz że PRZYJĘLIŚMY strategiczny plan działania na lata 2019–2025 dotyczący umowy z Bonn, przedstawiony w załączniku 1, w którym określone zostały ambitne cele strategiczne, cele operacyjne oraz działania zmierzające do ich osiągnięcia na lata 2019–2025.

PROJEKT planu działania dotyczącego umowy z Bonn (BASAP)

2019–2025

Wprowadzenie

Działania podejmowane na podstawie umowy z Bonn polegają przede wszystkim na współpracy na szczeblu regionalnym w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza na obszarze Morza Północnego przez statki i instalacje przybrzeżne oraz zwalczania takich zanieczyszczeń; sprawowaniu nadzoru, który pomaga w wykrywaniu i zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu; usuwaniu skutków katastrof morskich i przestępstw związanych z zanieczyszczeniem. Osiągnięcia te zawdzięczamy pracom naukowym, technicznym i operacyjnym prowadzonym na podstawie umowy z Bonn przez 50 lat. W wyniku współpracy umawiające się strony umowy z Bonn stworzyły bardzo duży zasób wiedzy fachowej w zakresie postępowania z zagrożeniami dla środowiska morskiego i są gotowe sprostać nowym wyzwaniom dzięki swojej współpracy oraz zaangażować się w działania społeczności międzynarodowej.

Umowa z Bonn jest najstarszym porozumieniem regionalnym ustanowionym przez rządy na potrzeby reagowania w przypadkach zanieczyszczeń. Umowa jest mechanizmem, dzięki któremu państwa położone nad Morzem Północnym oraz Unia Europejska współpracują, by udzielać sobie wzajemnego wsparcia przy zwalczaniu zanieczyszczenia, do jakiego dochodzi w wyniku katastrof morskich, oraz długotrwałego zanieczyszczenia powodowanego przez statki i instalacje morskie w strefie Morza Północnego. Została ona podpisana w 1969 r. przez osiem państw położonych nad Morzem Północnym: Belgię, Danię, Niemcy, Francję, Niderlandy, Norwegię, Szwecję i Zjednoczone Królestwo, niedługo po tym, jak tankowiec „Torrey Canyon” rozbił się u wybrzeży Kornwalii w 1967 r., co doprowadziło do wycieku 117 000 ton oleju; była to pierwsza poważna katastrofa, która dotknęła Europę Zachodnią i spowodowała zanieczyszczenie środowiska. Umowa z Bonn zaczęła być stosowana jednak dopiero pod koniec lat 70. XX wieku, po wystąpieniu dwóch innych poważnych przypadków zanieczyszczeń: wybuchu na wieży wiertniczej „Ekofisk” w 1977 r. i katastrofy tankowca „Amoco Cadiz” w 1978 r. Od tego czasu umowa jest skutecznie stosowana, a w 1983 r. jej zakres rozszerzono o inne substancje szkodliwe, natomiast w 1987 r. – o współpracę w zakresie nadzoru. Kolejne rozszerzenie miało miejsce w 2010 r., kiedy do umowy przystąpiła Irlandia, a zakres umowy rozszerzono tak, by obejmował wody Irlandii oraz sąsiadujące wody Norwegii i Zjednoczonego Królestwa.

Pomimo ogólnego zmniejszenia się liczby przypadkowych wycieków olejów na wodach europejskich, w nieregularnych odstępach czasu nadal dochodzi do poważnych przypadkowych wycieków olejów (tzn. takich, które przekraczają 20 000 ton). Wprawdzie zrzuty dokonywane na lądzie stanowią największe źródło zanieczyszczenia olejami, które co roku trafiają do oceanu, ale przypadkowe wycieki olejów są nadal znaczącym źródłem zanieczyszczenia, którego wielkość szacuje się na około 10–15 % łącznej ilości olejów, która co roku trafia do oceanów.

BASAP na lata 2019–2025 ma ułatwić wykonywanie umowy z Bonn, co przyczyniłoby się do szeroko rozumianego zapobiegania zanieczyszczaniu morza i pozwoliłoby sprostać przyszłym wyzwaniom, takim jak nieuchronna zmiana paradygmatu na rynkach energii i zasobów naturalnych, wyzwania środowiskowe, na które zwrócono uwagę w porozumieniu paryskim w 2015 r., oraz presja na planowanie przestrzenne obszarów morskich, które może spowodować inne zagrożenia na morzu. Biorąc pod uwagę te zmiany i radykalny spadek liczby przypadkowych wycieków olejów na wodach europejskich w ciągu ostatnich 30 lat, zespoły interweniujące w przypadku wycieków olejów muszą poszerzyć swoją specjalizację, by oprócz olejów obejmowała ona wszystkie rodzaje zanieczyszczeń morza, które można zmierzyć lub usunąć. Nowym wyzwaniem, które będzie istotne w kontekście umowy z Bonn i zostało zidentyfikowane za pomocą analizy SWOT, jest zanieczyszczenie powietrza, które wpływa na ekosystemy i zdrowie obywateli na obszarach przybrzeżnych o dużej gęstości zaludnienia (załącznik VI do konwencji MARPOL).

Umawiające się strony wdrażają BASAP na lata 2019–2025 poprzez:

- sprawowanie nadzoru nad swoimi strefami odpowiedzialności pod kątem zagrożeń mogących spowodować zanieczyszczenie morza lub zanieczyszczenie przestrzeni powietrznej nad morzem, w tym koordynację nadzoru powietrznego i satelitarnego;

ostrzeganie się nawzajem o takich zagrożeniach;

przyjęcie wspólnych podejść operacyjnych, tak aby strony mogły wzajemnie na sobie polegać, aby osiągnąć niezbędne standardy w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu i usuwania jego skutków;

przyjęcie wspólnych i skoordynowanych podejść operacyjnych w zakresie monitorowania przestrzegania postanowień zawartych w załączniku VI do konwencji MARPOL oraz ich egzekwowania;

udzielanie sobie wzajemnie wsparcia (na wniosek) w operacjach reagowania;

dzielenie się pracami badawczo-rozwojowymi oraz dobrymi praktykami; oraz

przeprowadzanie wspólnych ćwiczeń.

Wizja

W umowie z Bonn nakreślono wizję

czystego obszaru Morza Północnego bez przypadkowych i nielegalnych zanieczyszczeń wskutek uprawiania żeglugi i prowadzenia innej działalności morskiej

Obszar Morza Północnego podtrzymuje różnorodne i wydajne ekosystemy, niezbędne w codziennym życiu milionów ludzi. Przez część obszaru Morza Północnego przebiegają niektóre z najbardziej ruchliwych szlaków żeglugowych na świecie. Wizja, która towarzyszyła zawarciu umowy z Bonn, zakłada zatem zminimalizowanie, w miarę praktycznych możliwości, zagrożenia przypadkowym i nielegalnym zanieczyszczeniem wskutek uprawiania żeglugi i prowadzenia innej działalności morskiej.

Aby zrealizować tę wizję, w umowie z Bonn uzgodniono następujące cele strategiczne:

- a) określenie i rozwiązywanie pojawiających się problemów w szeroko rozumianym sektorze morskim, które mają wpływ na środowisko morskie objęte zakresem umowy z Bonn;

określenie i ocena pojawiających się możliwości ograniczenia zagrożenia dla środowiska morskiego przy zastosowaniu najlepszych dostępnych technik (BAT) i najlepszych praktyk w dziedzinie ochrony środowiska (BEP);

określenie i ocena nowych podejść do kwestii monitorowania, tak by zapewnić stosowanie najlepszych dostępnych technik i najlepszych praktyk w dziedzinie ochrony środowiska;

odpowiednie reagowanie na nowo zidentyfikowane zagrożenia dla środowiska morskiego, z uwzględnieniem zaleceń grupy OTSOPA; oraz

pełne wykorzystanie możliwości, jakie stwarzają projekty BE-AWARE I i II, w celu określenia najskuteczniejszych środków ograniczania ryzyka w przyszłości i reagowania na takie ryzyko.

Cele strategiczne

A. Zapobieganie nielegalnemu i przypadkowemu zanieczyszczaniu poprzez współpracę i zbiorowe egzekwowanie międzynarodowych zasad i norm dotyczących zanieczyszczenia morza, w tym przestrzegania przepisów zawartych w załącznikach do konwencji MARPOL

Pomimo wielu różnych środków podjętych w ostatnich latach na obszarze Morza Północnego nadal istnieje poważne zagrożenie wystąpieniem nielegalnego i przypadkowego zanieczyszczenia. Współpraca w zakresie skutecznego i efektywnego egzekwowania prawa jest jednym z najważniejszych narzędzi ochrony środowiska morskiego.

Źródłem międzynarodowych przepisów dotyczących zanieczyszczania morza jest Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL), która została zaktualizowana w 1978 r. Konwencja MARPOL została opracowana przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w celu zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki, zarówno przypadkowo, jak i wskutek rutynowych czynności, oraz ograniczaniu tego zanieczyszczania do minimum; konwencja obejmuje sześć wymienionych poniżej załączników technicznych dotyczących zanieczyszczania morza przez statki, zob. załącznik I: Załączniki I–VI do konwencji MARPOL w obecnym brzmieniu

Załącznik I – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

Załącznik II – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem

Załącznik III – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi przewożonymi morzem w opakowaniach

Załącznik IV – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków

Załącznik V – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków

Załącznik VI – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki

Należy ustanowić wspólne i skoordynowane podejście operacyjne do monitorowania przestrzegania prawa w celu zapewnienia jednolitego i spójnego wdrażania i egzekwowania załączników do konwencji MARPOL, a w szczególności do wdrażania przepisów dotyczących obszaru kontroli emisji tlenków siarki i azotu wyznaczonego na Morzu Północnym i egzekwowania związanych z tym wymogów na podstawie załącznika VI do konwencji MARPOL, mając także na uwadze wejście w życie w 2020 r. globalnego limitu zawartości siarki dla statków pływających poza tymi obszarami kontroli emisji.

B. *Wspieranie i zapewnienie w efektywny sposób gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej*

C. *Organizacja optymalnych zdolności reagowania*

Pomimo wszelkich wysiłków, jakie podejmuje się w celu zwiększenia bezpieczeństwa na morzu, zawsze będzie istniało ryzyko wystąpienia incydentów. Wzrost przewozów w transporcie morskim oraz ilości niebezpiecznych i szkodliwych ładunków prowadzi do wzrostu zagrożenia dla środowiska morskiego. Umawiające się strony już przeznaczyły znaczne zasoby na zapewnienie odpowiedniej zdolności reagowania. W celu dalszej poprawy efektywności, między innymi pod względem finansowym, dalszy rozwój zdolności reagowania należy oprzeć na ocenach ryzyka, analizie luk oraz podejściach regionalnych i subregionalnych. Potrzebne są skoordynowane programy prac badawczo-rozwojowych, aby zagwarantować, że przy stosowaniu środków przeciwdziałania zanieczyszczaniu korzystać się będzie z najlepszych dostępnych technik i sprzętu.

Aby osiągnąć te cele strategiczne, w ramach umowy z Bonn uzgadnia się następujące cele operacyjne:

Cele operacyjne:

Cele operacyjne w odniesieniu do celu strategicznego A (zapobieganie):

- A.I Sprawowanie odpowiedniego nadzoru nad działalnością żeglugową i inną działalnością morską na obszarze Morza Północnego oraz zapewnienie efektywnej sprawozdawczości z prowadzonych obserwacji w strefach odpowiedzialności objętych zakresem umowy z Bonn;
- A.II Zapewnienia kierownictwu i załogom lotniczym aktualnych informacji na temat planowania i prowadzenia lotów w ramach przeciwdziałania zanieczyszczaniu na obszarze objętym zakresem umowy z Bonn;
- A.III Zapewnienie wspólnych podejść operacyjnych w zakresie monitorowania przestrzegania przepisów zawartych w załącznikach do konwencji MARPOL;

- A.IV Zapewnienie efektywnego gromadzenia dowodów w przypadkach zanieczyszczeń oraz ścisłej współpracy ze służbami dochodzeniowymi i prokuratorami w zakresie egzekwowania zasad i norm dotyczących zanieczyszczania morza na obszarze Morza Północnego;
- A.V Przekazywanie i rozpowszechnianie informacji o zapobieganiu nielegalnemu i przypadkowemu zanieczyszczaniu morza społeczeństwu oraz wśród ekspertów.

Cele w odniesieniu do wdrażania celu strategicznego B (gotowość):

- B.I Osiągnięcie wspólnego zrozumienia co do tego, w jaki sposób należy reagować w sytuacjach nadzwyczajnych na morzu, oraz zapewnienie świadomości na temat krajowych systemów i strategii awaryjnych;
- B.II Utrzymanie odpowiedniego poziomu wyszkolenia personelu służb reagowania i współpracy między jednostkami ds. zwalczania zanieczyszczenia umawiających się stron oraz promowanie gotowości do efektywnego prowadzenia działań międzynarodowych w tym zakresie;
- B.III Zapewnienie, aby działania w zakresie reagowania podejmowane przez umawiające się strony były odpowiednio przygotowane pod kątem ochrony środowiska morskiego oraz aby priorytety były ustalane w najbardziej odpowiedni sposób;
- B.IV Współpraca z innymi organizacjami międzynarodowymi i europejskimi, a także z sąsiednimi regionami morskimi w celu określenia synergii i uniknięcia powielania działań.

Cele w odniesieniu do wdrażania celu strategicznego C (reagowanie):

- C.I Zapewnienie, aby umawiające się strony dokładnie rozumiały, w jaki sposób pozostałe umawiające się strony reagują w przypadku incydentów, w celu wspierania rozwoju najlepszych praktyk;
- C.II Utrzymywanie i aktualizacja wspólnych podejść operacyjnych do przypadków zanieczyszczeń oraz wspieranie rozwoju i wspólnego rozumienia odpowiednich strategii reagowania;
- C.III Wspieranie skoordynowanych programów badawczo-rozwojowych w zakresie technik reagowania, sprzętu i innych środków operacyjnych;
- C.IV Zapewnienie utrzymywania odpowiedniej równowagi zasobów na działania interwencyjne, na podstawie subregionalnych ocen ryzyka, w obszarze północno-wschodniego Atlantyku.

Działania

W celu realizacji określonej wizji, celów strategicznych i celów operacyjnych, w planie działania dotyczącym umowy z Bonn określa się konkretne wymierne działania i realistyczne cele na lata 2019–2025, które odpowiednio ukierunkują prace umawiających się stron. W strategicznym planie działania stwierdza się, że istnieje potrzeba utrzymania ugruntowanych systemów i kontynuowania ścisłej współpracy w celu zachowania operacyjnego charakteru umowy. Jednocześnie podkreśla się możliwości zwiększenia tych wysiłków i opracowania nowych kierunków działań.

W ramach umowy z Bonn uzgodniono następujące działania:

Działania w odniesieniu do celu strategicznego A (zapobieganie):

- A.1 Wykonywanie operacji powietrznego i satelitarnego nadzoru, w tym lotów krajowych, regionalnych, lotów patrolowych Tour d’Horizon i lotów w ramach operacji CEPCO/SuperCEPCO, w celu wykrywania, badania i monitorowania wycieków oleju i innych szkodliwych substancji oraz gromadzenia związanych z nimi dowodów;
- A.2 Utrzymywanie efektywnego standardowego systemu sprawozdawczości i wykorzystywanie tego systemu do zgłaszania wykrytych zanieczyszczeń w ramach mechanizmu ustanowionego umową z Bonn, a także zgłaszania ich Komisji w ramach dyrektywy 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz IMO;
- A.3 We współpracy z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu optymalne wykorzystywanie obrazów satelitarnych i uwzględnianie najnowszych zmian w dziedzinie pseudosatelitów wysokiego pułapu (HAPS) i zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) udostępnionych państwom położonym w obszarze Morzem Północnym oraz ustanowienie zharmonizowanego systemu na całym obszarze Morza Północnego w celu poprawy wykrywania przypadków zanieczyszczeń;

- A.4 Zacieśnienie współpracy w zakresie wykrywania przestępstw w związku z załącznikiem V do konwencji MARPOL i egzekwowania prawa: V;
- A.5 Usprawnienie współpracy w zakresie wykrywania przestępstw w związku z załącznikiem VI do konwencji MARPOL i egzekwowania prawa, m.in. z wykorzystaniem istniejącego systemu kontroli przeprowadzanych przez państwo portu w celu zapewnienia egzekwowania prawa, a także stosowanie zaawansowanych narzędzi typowania istotnych celów do kontroli (ang. targeting tools) na potrzeby monitorowania zgodności oraz dzielenie się wynikami działań w zakresie egzekwowania prawa za pośrednictwem wspólnych systemów informacyjnych (np. system THETIS-UE);
- A.6 Prowadzenie i aktualizacja „Aerial Operations Handbook” (Podręcznik operacji powietrznych) i atlasu „Bonn Agreement Oil Appearance Code”;
- A.7 Prowadzenie i aktualizacja „North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences” (Instrukcja dla obszaru Morza Północnego dotycząca przestępstw związanych z zanieczyszczeniem morza olejami) we współpracy z North Sea Network of Investigators and Prosecutors (NSN);
- A.8 Współpraca za pośrednictwem OSINET w zakresie identyfikacji wycieków olejów, w tym ćwiczenia kalibracyjne laboratoriów oraz dalszy rozwój wspólnych metod identyfikacji wycieków olejów;
- A.9 Zacieśnienie współpracy ze służbami dochodzeniowymi i prokuratorami:
- a) określenie do 2022 r., we współpracy z NSN, możliwości rozpowszechniania informacji o wyrokach skazujących za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem morza;
 - b) ustanowienie do 2025 r., we współpracy z NSN, procedur, dzięki którym można by udostępniać publicznie historię wpływu na środowisko odpowiednich przedsiębiorstw żeglugowych i przedsiębiorstw zajmujących się eksploatacją statków.

- A.10 Współpraca z IMO w celu określenia, w jaki sposób umowa z Bonn może jeszcze bardziej przyczynić się do spełnienia wymogów załącznika VI do konwencji MARPOL, z uwzględnieniem rozwoju sytuacji w ramach IMO w zakresie wdrożenia globalnego limitu siarki na 2020 r. (np. wzmocniony system kontroli przeprowadzanych przez państwo portu, a także zakaz przewozu paliw o zawartości siarki powyżej 0,50 % do celów spalania);
- A.11 Wspieranie procesu za pośrednictwem IMO-MEPC na rzecz przeglądu załącznika II do konwencji MARPOL określającego warunki zrzutu substancji o wysokiej lepkości i substancji zestalających się;
- A.12 Prowadzenie i aktualizacja strony internetowej poświęconej umowie z Bonn i rozpowszechnianie publikacji elektronicznych (tj. instrukcji, podręczników i sprawozdań);
- A.13 Wspieranie/propagowanie zaleceń dotyczących środków zapobiegawczych w ramach projektów BE-AWARE.

Działania w odniesieniu do celu strategicznego B (gotowość):

- B.1 Prowadzenie i aktualizacja rozdziałów „Bonn Agreement Counter Pollution Manual” (Instrukcja na temat przeciwdziałania zanieczyszczeniu związana z umową z Bonn), tak aby odpowiadała ona potrzebom;
- B.2 Promowanie wymiany informacji na temat wraków mogących spowodować zanieczyszczenie oraz rozwój krajowych baz danych;
- B.3 Planowanie i przeprowadzanie regionalnych i subregionalnych ćwiczeń operacyjnych i szkoleń;
- B.4 Wspieranie rozwoju krajowych systemów doradztwa środowiskowego oraz związanej z nimi wymiany informacji;

- B.5 Kontynuacja wymiany informacji z innymi organizacjami regionalnymi i międzynarodowymi, w szczególności z Unijnym Mechanizmem Ochrony Ludności, Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), EPPR (Grupa Robocza do spraw Zapobiegania Sytuacjom Kryzysowym, Gotowości i Reagowania, Rada Arktyczna), komisją helsińską (HELCOM), IMO, Komisją OSPAR, porozumieniem lizbońskim i REMPEC poprzez uczestnictwo w spotkaniach sekretariatów, a tam, gdzie jest to użyteczne – zacieśnianie współpracy z tymi organizacjami, np. w odniesieniu do opracowania wspólnego HNS Response Manual (Instrukcja dotycząca interwencji w przypadku substancji niebezpiecznych i szkodliwych);
- B.6 Zacieśnienie współpracy z Komisją OSPAR i innymi organizacjami międzynarodowymi zaangażowanymi w ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem i instalacjami morskimi;
- B.7 Opracowanie strategii w odniesieniu do substancji niebezpiecznych i szkodliwych na użytek współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi, np. HELCOM/EMSA/CTG, w celu wdrożenia zasad dotyczących gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami;
- B.8 Współpraca z IMO w celu określenia, w jaki sposób umowa z Bonn może jeszcze bardziej przyczynić się do poprawy wdrożenia na poziomie międzynarodowym Protokołu w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie (Protokół OPRC-HNS);
- B.9 Dalsze rozwijanie zdolności reagowania w oparciu o analizę ryzyka środowiskowego, aby dostosować się do zmieniającego się ryzyka morskiego.

Działania w odniesieniu do celu strategicznego C (reagowanie):

- C.1 Utrzymywanie systemu zgłaszania incydentów związanych z zanieczyszczeniem i wyciągania wniosków ze zdobytych doświadczeń;
- C.2 Prowadzenie i aktualizacja wspólnych planów reagowania na incydenty morskie (plan DANGERNETH, plan MANCHE PLAN dotyczący kanału La Manche, Quadripartite Zone Plan, plan NorBrit, [plan dotyczący Zatoki Biskajskiej]);
- C.3 Zwiększenie starań w celu opracowania wspólnego podejścia do akcji mających na celu łagodzenie skutków zanieczyszczenia dla flory i fauny, wraz z określeniem najlepszych praktyk i informowaniem opinii publicznej o tego rodzaju akcjach;
- C.4 Dzielenie się zebranymi i zgłoszonymi doświadczeniami i wnioskami z akcji podejmowanych w przypadku zanieczyszczenia na terenie morskich farm wiatrowych;
- C.5 Promowanie powiązań i koordynacji działań z zespołami reagowania na wybrzeżu;

- C.6 Wspieranie prac badawczo-rozwojowych oraz wymiany informacji dotyczących technologii reagowania, sprzętu i innych środków operacyjnych, w szczególności zintegrowanych czujników nadzoru, technologii reagowania w przypadku wypadków w nocy i w złej widoczności, w złych warunkach pogodowych, lokalizowania i odzyskiwania kontenerów utraconych na morzu, wypadków z udziałem ciężkiego oleju napędowego i substancji chemicznych oraz wypadków z udziałem paliw nowych generacji;
- C.7 Promowanie badań nad zagadnieniami wchodzącymi w zakres wspólnych priorytetów badawczych: opracowanie do 2019–22 r. propozycji wspólnych badań nad paliwami nowej generacji;
- C.8 Promowanie wymiany informacji na temat krajowych systemów oceny ryzyka, w tym holowania w sytuacjach wyjątkowych.

Zadania 1–18 w odniesieniu do celu strategicznego A (zapobieganie):

Zadanie	Działanie strategiczne	Opis	Data docelowa	Czołowa rola	Postęp	Stan
1	A.1	Wykonywanie operacji powietrznego i satelitarnego nadzoru, w tym lotów krajowych, regionalnych, lotów patrolowych Tour d’Horizon i lotów w ramach operacji CEPCO/SuperCEPCO, w celu wykrywania, badania i monitorowania wycieków oleju i innych szkodliwych substancji oraz gromadzenia związanych z nimi dowodów z uwzględnieniem potrzeb w zakresie nadzoru strategicznego	Działania podejmowane przez cały rok	Umawiające się strony		W toku

2	A.1	Utrzymanie zasięgu i efektywności nadzoru powietrznego oraz analiza strategiczna potrzeb w zakresie nadzoru, między innymi w oparciu o ocenę istniejących zbiorów danych dotyczących wykrytych przypadków stwierdzonego zanieczyszczenia olejami i innymi substancjami		Umawiające się strony	CleanSeaNet – EMSA Rybołówstwo – Europejska Agencja Kontroli Rybołówstwa (EFCA) NL – kierowanie realizacją zadania z umawiającymi się stronami NL – przygotowanie i przekazanie szefom delegacji BE – załącznik VI do konwencji MARPOL.	
3	A.3 A.4 A.5	Rozważenie opracowania minimalnych zaleceń dotyczących operacji nadzoru w ramach umowy z Bonn i oczekiwanych wyników (załącznik VI do konwencji MARPOL, zdalnie kierowane bezzałogowe systemy powietrzne)		UE (w odniesieniu do wariantów optymalizacji nadzoru morskiego np. na potrzeby rybołówstwa i wykrywania zanieczyszczenia) BE – współkierowanie (załącznik VI) UE – Drony	Wstępne rozmowy dotyczące załącznika VI do konwencji MARPOL rozpoczęto na forum OTSOPA 19. EMSA rozpoczęła świadczenie operacyjnej usługi BSP.	W toku

4	A.2	Utrzymanie standardu zapewniającego efektywne monitorowanie i sprawozdawczość, z wykorzystaniem odpowiedniego systemu zgłaszania wykrytych zanieczyszczeń w ramach mechanizmu ustanowionego umową z Bonn	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony		W toku
5	A.3	We współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego optymalne wykorzystywanie obrazów satelitarnych, np. za pośrednictwem CleanSeaNet, w celu podejmowania działań w następstwie pierwszego powiadomienia o wykryciu ewentualnego zanieczyszczenia w ramach nadzoru z powietrza oraz	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony		W toku
6	A.3	Sprawozdanie na temat rozwoju sytuacji w odniesieniu do pseudosatelitów wysokiego pułapu (HAPS) i zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) i uwzględnianie tych zmian	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony	UE/EMSA - HAPS i BSP	W toku

8	A.13	Wspieranie/promowanie wdrażania systemów rozgraniczenia ruchu oraz podkreślanie innych zaleceń BE-AWARE w odniesieniu do systemu kontroli ruchu statków, systemu automatycznej identyfikacji w farmach wiatrowych i nawigacji elektronicznej skierowanych do organów odpowiedzialnych za środki zmniejszające ryzyko	W toku	Umawiające się strony	Irlandia, Norwegia i Niderlandy przeprowadziły warsztaty	Za wdrożenie odpowiedzialne są różne służby krajowe.
9	A.6 B.I	Prowadzenie i aktualizacja „Aerial Operations Handbook” (Podręcznik operacji powietrznych)	Co roku w ramach OTSOPA	NO i umawiające się strony		W toku
10	A.6 B.I	Prowadzenie internetowej wersji Bonn Agreement Oil Appearance Code (BAOAC), w tym atlasu fotografii, dla załóg lotniczych i ekspertów w ramach przygotowania nowej wersji strony internetowej poświęconej umowie z Bonn	Działania podejmowane w razie potrzeby	FR i umawiające się strony		W toku

11	A.4 Zacieśnienie i rozszerzenie współpracy w zakresie wykrywania przestępstw związanych z załącznikami do konwencji MARPOL i prowadzenia związanych z tym obserwacji oraz pomoc w egzekwowaniu przepisów i współpraca z IMO A.5 A.10	W toku	Umawiające się strony/NSN/Sekretariat		W toku
12	A.5 Rozważenie opracowania wspólnej strategii technicznej i podejścia operacyjnego do monitorowania przestrzegania wymogów dotyczących NO_x i SO_x A.10		BE, DK (do potwierdzenia), FR NL? EMSA (do potwierdzenia)		Nowe

13	A.7 Zacieśnienie współpracy z NSN oraz: A.9 a) wspólne prowadzenie i aktualizacja „North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences” (Instrukcja dla obszaru Morza Północnego dotycząca przestępstw związanych z zanieczyszczeniem morza olejami) b) wspólne organizowanie warsztatów na tematy będące przedmiotem wspólnego zainteresowania c) wspieranie, kiedy jest to przydatne, w podawaniu do publicznej wiadomości informacji o wyrokach skazujących i ustalanie historii wpływu na środowisko przedsiębiorstw żeglugowych		NL/Sekretariat	Możliwe tematy na seminarium 2019-25: HNS Odpady morskie	W toku
14	A.8 Kontynuowanie działań OSINET w celu: a) poszerzania wiedzy i doświadczenia właściwych laboratoriów w zakresie analizy kryminalistycznej wycieków ropy, m.in. poprzez ćwiczenia kalibracyjne; oraz b) przechowywania/rozwijania aktualnych procedur badania i metod referencyjnych, w tym w odniesieniu do pobierania próbek oleju na morzu		DE/OSINET		W toku

15	A.12 Prowadzenie i aktualizacja strony internetowej poświęconej umowie z Bonn i rozpowszechnianie publikacji elektronicznych (tj. instrukcji, podręczników i sprawozdań)	Działania podejmowane w razie potrzeby	Sekretariat/Umawiające się strony	Sekretariat zbada możliwość utrzymania źródła decyzji/działań.	W toku
17.	A.2 Przegląd istniejących zaleceń dotyczących powiadomień i w razie potrzeby dokonanie niezbędnych dostosowań	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony		Nowe
18	A.12 Wdrożenie strategii komunikacyjnej dotyczącej umowy z Bonn		Sekretariat		W toku

Zadania 19–30 w odniesieniu do celu strategicznego B (gotowość):

Zadanie	Działanie strategiczne	Opis	Data docelowa	Czołowa rola	Postęp	Stan
19	B.1 A.12	Prowadzenie i aktualizacja różnych rozdziałów „Bonn Agreement Counter Pollution Manual” (Instrukcja na temat przeciwdziałania zanieczyszczaniu związana z umową z Bonn)	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony i Sekretariat		W toku
20	B.2	Dalsza wymiana informacji na temat wraków mogących spowodować zanieczyszczenie (metody opróżniania, ocena ryzyka itp.)	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony		W toku
21	B.4 B.5	Zwiększenie gotowości do otrzymywania/oferowania/przekazywania wsparcia międzynarodowego przy wykorzystaniu unijnych wytycznych dotyczących wsparcia ze strony kraju-gospodarza	W toku	Umawiające się strony i UE		W toku
22	B.3	Planowanie i przeprowadzanie regionalnych i subregionalnych ćwiczeń operacyjnych i szkoleń z uwzględnieniem potrzeb strategicznych		Umawiające się strony		W toku

23	B.3	Organizowanie wspólnych ćwiczeń operacyjnych w zakresie zwalczania zanieczyszczeń (BONNEX DELTA) w zależności od regionalnych potrzeb w zakresie szkoleń strategicznych		Umawiające się strony, według wspólnego planu działania		W toku
24	B.3	Wprowadzenie systemu wspólnych ćwiczeń stopniowanych mających służyć testowaniu i doskonaleniu współpracy w zakresie zwalczania wycieków	W toku	DK	Dania dysponuje wiedzą wojskową i wykorzysta ją do zapewnienia wsparcia w ćwiczeniach.	

25	B.4	Wspieranie rozwoju krajowych systemów doradztwa środowiskowego oraz związanej z nimi wymiany informacji. Rozważenie ustanowienia środków na rzecz współpracy (subregionalnej)	OTSOPA 2020	Zjednoczone Królestwo		W toku
26	B.5 B.7 B.8	Zacieśnienie współpracy z REMPEC i HELCOM w zakresie opracowania wspólnego HNS Response Manual (Instrukcja dotycząca interwencji w przypadku substancji niebezpiecznych i szkodliwych)		Sekretariat, FR,		Nowe

27	B.6	Zacieśnienie współpracy z Komisją OSPAR, współpracy w ramach struktur stworzonych wokół regionalnych mórz europejskich oraz współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi zaangażowanymi w ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek uprawiania żeglugi i prowadzenia działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz innej działalności związanej z morzem, z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i ramowej dyrektywy wodnej ⁴		Sekretariat, BE i NL; Umawiające się strony (wymiana informacji na temat wdrażania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej)	Sekretariat skontaktuje się z OSPAR w sprawie zobowiązania D8 dotyczącego monitorowania i oceny znaczącego zanieczyszczenia o charakterze nagłym na podstawie dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oraz zda sprawozdanie na spotkaniu OTSOPA w 2020 r. BONN 19 – rozważyć wzajemną obecność BA/HELCOM na kluczowych posiedzeniach. (por. BAAP 2016-19, Product A.3.3)	Nowe
29	B.9	Analiza tendencji w ramach projektu BE-AWARE 2030 Ocena wyników i działania następcze	W toku	NL i umawiające się strony		Nowe
30	B.9	Wymiana informacji/doświadczeń dotyczących wzrostu wymiarów statków, energii ze źródeł odnawialnych, przemysłu wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich, paliw LNG i rozbudowy portów, statków autonomicznych i materiałów promieniotwórczych		Umawiające się strony		Nowe

⁴ Norwegia nie jest członkiem Unii Europejskiej. Norwegia wnosi wkład na podstawie równoważnych przepisów krajowych oraz przepisów UE, którymi jest związana z racji członkostwa w Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG).

Zadania 31–40 w odniesieniu do celu strategicznego C (reagowanie):

Zadanie	Działanie strategiczne	Opis	Data docelowa	Czołowa rola	Postęp	Stan
31	C.1 C.4.	Wymiana informacji na temat wniosków wyciągniętych z incydentów, m.in. na farmach wiatrowych, miejsc schronienia i gospodarowania odpadami w następstwie przypadków zanieczyszczeń	OTSOPA BONN	Umawiające się strony		W toku
32	C.1 C.5	Utrzymanie efektywnego systemu POLREP służącego do zgłaszania przypadków zanieczyszczeń oraz zarządzania wnioskami o pomoc i ofertami udzielenia pomocy z wykorzystaniem wspólnego systemu łączności i informacji w sytuacjach nadzwyczajnych dotyczącego zanieczyszczenia morza (MP CECIS) Komisji Europejskiej	W toku	UE, NO, DK	6-miesięczny projekt obejmujący dwa warsztaty i dziewięć państw	W toku

33	C.2	Opracowanie, prowadzenie i uaktualnianie planów wspólnego reagowania na incydenty morskie (plan DENGERNETH, DE; MANCHEPLAN, UK i FR; Quadripartite Zone Plan, BE; plan NORBRIT, UK i NO; protokół ustaleń Zjednoczonego Królestwa i Irlandii, [Zatoka Biskajska])	Działania podejmowane w razie potrzeby	Zainteresowane umawiające się strony		W toku
34	C.3	Utrzymanie wymiany informacji na temat krajowych systemów mających na celu łagodzenie skutków zanieczyszczenia dla flory i fauny	W toku	– FR, SE i umawiające się strony		W toku
35	C.7 C.6	Zachęcanie do prowadzenia oraz, w miarę możliwości, przeprowadzanie/prowadzenie prac badawczo-rozwojowych oraz wymiany informacji dotyczących paliw nowej generacji		NO + partnerzy w ramach projektu	Wniosek dotyczący zaproszenia do składania wniosków ogłoszonego przez DG ECHO w 2019 r.	W toku

36	C.7 C.6	Zdolność reagowania i gotowość w odniesieniu do paliw nowej generacji		NO + partnerzy w ramach projektu	Na podstawie odpowiedzi w pkt 35	
37	C.6	Wymiana informacji na temat badań dotyczących przypadków zanieczyszczeń i zachęcanie do ich kontynuowania, w tym: - wypadków w nocy, przy złej widoczności i w złych warunkach pogodowych; - wypadków z udziałem ciężkiego oleju i substancji chemicznych, w miarę możliwości w ramach projektów finansowanych z zewnątrz; - w zakresie technologii reagowania, sprzętu i innych środków operacyjnych, w szczególności w odniesieniu do zintegrowanych czujników nadzoru, modelowania zjawiska pełzania wycieku ropy naftowej oraz narzędzi wspierających proces decyzyjny.		Umawiające się strony		W toku
39	C.6	Rozważenie i opracowanie propozycji wniosku w sprawie regionalnej oceny ryzyka w odniesieniu do HNS.		Umawiające się strony i Sekretariat		W toku
40	C.6	Promowanie dalszych badań w dziedzinie HNS, między innymi w zakresie technologii reagowania na HNS, testowania właściwości i zachowania HNS w warunkach niestandardowych oraz dalszego rozwoju zaawansowanych narzędzi wspomagania decyzji i ich walidacji.		Umawiające się strony		W toku
41	C.8.	Wymiana informacji na temat krajowych systemów oceny ryzyka, w tym holowania w sytuacjach wyjątkowych.	Działania podejmowane w razie potrzeby	Umawiające się strony		Nowe

Aktualne teksty konwencji MARPOL

Aktualne teksty załączników I–VI do konwencji MARPOL oraz protokołu 1 do tej konwencji

Konwencja MARPOL zawiera przepisy mające na celu zapobieganie przypadkowemu zanieczyszczaniu morza, jak i zanieczyszczaniu wskutek rutynowych czynności, wyszczególnione w sześciu załącznikach technicznych.

b) Załącznik I – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 marca 2018 r. — rezolucja MEPC.276(70)

- Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., (Poprawki do formularza B załącznika do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. — rezolucja MEPC.266(68)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do prawidła 12 — Zbiorniki dla pozostałości olejowych (szlamu))

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. — rezolucja MEPC.265(68)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL wprowadzające obowiązek przestrzegania środowiskowych postanowień Kodeksu polarnego)

Poprawki do załącznika I do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 marca 2016 r. — rezolucja MEPC.256(67)

Poprawka do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., (Poprawka do przepisu 43 — Szczególne wymagania dotyczące używania lub przewozu olejów w obszarze Antarktyki)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.248(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załącznika 1 do konwencji MARPOL, Obowiązkowe wyposażenie w instrument statecznościowy) — MEPC 66/21/Corr.1

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.246(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, III, IV i V do konwencji MARPOL mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. — rezolucja MEPC.238(65)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I i II do konwencji MARPOL dotyczące uczynienia Kodeksu uznanych organizacji (Kodeksu RO) obowiązkowym)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 października 2014 r. — rezolucja MEPC.235(65)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do formularzy A i B będących załącznikami do świadectwa IOPP na podstawie załącznika I do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2013 r. — rezolucja MEPC.216(63)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Porozumienia regionalne dotyczące portowych urządzeń odbiorczych na podstawie załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2011 r. — rezolucja MEPC.190(60)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. uzupełniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Północnoamerykański Obszar Kontroli Emisji)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2011 r. — rezolucja MEPC.189(60)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Dodanie nowego rozdziału 9 do załącznika I do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. — rezolucja MEPC.187(59)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do prawideł 1, 12, 13, 17 i 38 załącznika I do konwencji MARPOL, załącznika do świadectwa IOPP i Książki zapisów olejowych, cz. I i II)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. — rezolucja MEPC.186(59)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Dodanie nowego rozdziału 8 do załącznika I do konwencji MARPOL i związane z nimi poprawki do Załącznika do świadectwa IOPP, formularz B)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 grudnia 2008 r. — rezolucja MEPC.164(56)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Urządzenia odbiorcze poza obszarami specjalnymi i zrzut ścieków)

Poprawki do załącznika I — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2007 r. — rezolucja MEPC.141(54)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do pravidła 1, uzupełnienie pravidła 12A, związane z nimi poprawki do świadectwa IOPP oraz poprawki do pravidła 21 zmienionego załącznika I do konwencji MARPOL)

Tekst załącznika I do konwencji MARPOL — na dzień 1 stycznia 2007 r. — rezolucja MEPC.117(52)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Zmieniony załącznik I do konwencji MARPOL)

c) Załącznik II – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem

Poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 września 2017 r. — rezolucja MEPC.270(69)

Poprawki do załącznika do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Poprawki do załącznika II do konwencji MARPOL – Poprawiona procedura oceny zagrożenia GESAMP)

Poprawki do załącznika II — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. — rezolucja MEPC.265(68)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL wprowadzające obowiązek przestrzegania środowiskowych postanowień Kodeksu polarnego)

Poprawki do załącznika II — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.246(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, III, IV i V do konwencji MARPOL mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

Poprawki do załącznika II — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. — rezolucja MEPC.238(65)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I i II do konwencji MARPOL dotyczące uczynienia Kodeksu uznanych organizacji (Kodeksu RO) obowiązkowym)

Poprawki do załącznika II — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2013 r. — rezolucja MEPC.216(63)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Porozumienia regionalne dotyczące portowych urządzeń odbiorczych na podstawie załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL)

Tekst załącznika II do konwencji MARPOL — na dzień 1 stycznia 2007 r. — rezolucja MEPC.118 (52) (ze zmianami)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Zmieniony załącznik II do konwencji MARPOL)

Nadanie skuteczności Międzynarodowemu kodeksowi budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (IBC) załącznikiem II Prawidło 11 — chemikaliowce zbudowane w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie — rezolucja MEPC.119(52)

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC)

Rezolucja MEPC.225 (64) Poprawki do rozdziałów 17, 18 i 19, które weszły w życie z dniem 1 czerwca 2014 r.

BLG.1/Circ.19 Produkty sklasyfikowane lub przeklasyfikowane od czasu przyjęcia zmienionego Kodeksu IBC w 2004 r.

BLG.1 Circ.19/Corr.1 Produkty sklasyfikowane lub przeklasyfikowane od czasu przyjęcia zmienionego Kodeksu IBC w 2004 r.

Nadanie skuteczności Kodeksowi budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks BCH) załącznikiem II Prawidło 11 — zbiornikowce-chemikaliowce zbudowane przed dniem 1 lipca 1986 r. — rezolucja MEPC.144(54)

Poprawki do Kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks BCH)

d) Załącznik III – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu substancjami szkodliwymi przewożonymi morzem w opakowaniach

Poprawka do załącznika III do konwencji MARPOL — (Poprawka do uzupełnienia dotyczącego kryteriów identyfikacji substancji szkodliwych przewożonych w opakowaniach), wejście w życie z dniem 1 marca 2016 r. — rezolucja MEPC.257(67)

Poprawka do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r.

Poprawki do załącznika III — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.246(66)

Tekst załącznika III do konwencji MARPOL — na dzień 1 stycznia 2014 r.— rezolucja MEPC.193 (61)

Tekst załącznika III do konwencji MARPOL — na dzień 1 stycznia 2010 r.— rezolucja MEPC.156 (55)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, III, IV i V do konwencji MARPOL mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

e) Załącznik IV – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 września 2017 r. — rezolucja MEPC.274(69)

Poprawki do Załącznika do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Poprawki do załącznika IV do konwencji MARPOL — Obszar Specjalny Morza Bałtyckiego i wzór Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. — rezolucja MEPC.265(68)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL wprowadzające obowiązek przestrzegania środowiskowych postanowień Kodeksu polarnego)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.246(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, III, IV i V do konwencji MARPOL mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2013 r. — rezolucja MEPC.216(63)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Porozumienia regionalne dotyczące portowych urządzeń odbiorczych na podstawie załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2013 r. — rezolucja MEPC.200(62)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Przepisy dotyczące obszarów specjalnych i uznania Morza Bałtyckiego za obszar specjalny na mocy załącznika IV do konwencji MARPOL)

MEPC 62/24/Corr.1 — zawiera kilka poprawek do rezolucji MEPC.200(62)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 grudnia 2008 r. — rezolucja MEPC.164(56)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Urządzenia odbiorcze poza obszarami specjalnymi i zrzut ścieków)

Poprawki do załącznika IV — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2007 r. — rezolucja MEPC.143(54)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Dodanie przepisu 13 do załącznika IV do konwencji MARPOL)

Tekst załącznika IV do konwencji MARPOL — na dzień 1 sierpnia 2005 r. — rezolucja MEPC.115 (51)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Zmieniony załącznik IV do konwencji MARPOL)

f) Załącznik V – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków

Tekst załącznika V do konwencji MARPOL — na dzień 31 grudnia 1988 r.

Poprawki do załącznika V — wejście w życie z dniem 1 marca 2018 r. — rezolucja MEPC.277(70)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załącznika V do konwencji MARPOL – Substancje szkodliwe dla środowiska morskiego (HME) i wzór Książki zapisów o postępowaniu z odpadami)

Poprawki do załącznika V — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. — rezolucja MEPC.265(68)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL wprowadzające obowiązek przestrzegania środowiskowych postanowień Kodeksu polarnego)

Poprawki do załącznika V — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.246(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załączników I, II, III, IV i V do konwencji MARPOL mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

Poprawki do załącznika V — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2013 r. — rezolucja MEPC.216(63)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Porozumienia regionalne dotyczące portowych urządzeń odbiorczych na podstawie załączników I, II, IV i V do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika V — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2013 r. — rezolucja MEPC.201(62)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Zmieniony załącznik V do konwencji MARPOL)

MEPC 62/24/Corr.1 — zawiera kilka poprawek do rezolucji MEPC.201(62)

Poprawki do załącznika V do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2005 r. — rezolucja MEPC.116(51)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do uzupełnienia do załącznika V do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika V do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 marca 2002 r. — rezolucja MEPC.89(45)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załącznika V do konwencji MARPOL)

Poprawki do załącznika V do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 stycznia 1997 r. — rezolucja MEPC.65(37)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do prawidła 2 i dodanie nowego prawidła 9 w załączniku V)

g) Załącznik VI – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. — rezolucja MEPC.286(71)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniające Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (w celu nadania skuteczności uznaniu Morza Bałtyckiego i Morza Północnego za obszary kontroli emisji NOx oraz wprowadzenia zmian w dokumencie dostawy paliwa)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 marca 2018 r. — rezolucja MEPC.278(70)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL – System zbierania danych o zużyciu paliwa przez statki)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 września 2017 r. — rezolucja MEPC.271(69)

Poprawki do załącznika do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Poprawki do przepisu 13 załącznika VI do konwencji MARPOL — Wymagania związane z prowadzeniem zapisów zgodności operacyjnej dla obszarów kontroli emisji wyznaczonych dla III poziomu emisji NOx)

Poprawki do załącznika VI do konwencji MARPOL — wejście w życie z dniem 1 marca 2016 r. — rezolucja MEPC.258(67)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Poprawki do prawideł 2 i 13 oraz do uzupełnienia do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza IAPP)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. — rezolucja MEPC.247(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. uzupełniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (mające na celu uczynienie Kodeksu III obowiązkowym)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 marca 2015 r. — rezolucja MEPC.251(66)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Poprawki do prawideł 2, 13, 19 i 20 oraz do dodatku do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza IAPP na podstawie załącznika VI do konwencji MARPOL, a także do procedury certyfikacji silników dwupaliwowych na zgodność z Kodeksem technicznym NOx z 2008 r.)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2013 r. — rezolucja MEPC.217(63)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Porozumienia regionalne dotyczące portowych urządzeń odbiorczych na podstawie załącznika VI do konwencji MARPOL oraz certyfikacja okrętowych silników wysokoprężnych na zgodność z Kodeksem technicznym NOx z 2008 r.)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2013 r. — rezolucja MEPC.203(62)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Dodanie prawideł dotyczących efektywności energetycznej statków)

MEPC 62/24/Corr.1 — zawiera kilka poprawek do rezolucji MEPC.203(62)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 stycznia 2013 r. — rezolucja MEPC.202(62)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (Uznanie Morza Karaibskiego za obszar kontroli emisji)

MEPC 62/24/Corr.1 — zawiera kilka poprawek do rezolucji MEPC.202(62)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 lutego 2012 r. — rezolucja MEPC.194(61)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Zmieniony formularz dodatku do Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza IAPP)

Poprawki do załącznika VI — wejście w życie z dniem 1 sierpnia 2011 r. — rezolucja MEPC.190(60)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Północnoamerykański Obszar Kontroli Emisji)

Tekst załącznika VI do konwencji MARPOL — na dzień 1 lipca 2010 r. — rezolucja MEPC.176 (58)

Poprawki do załącznika do Protokołu z 1997 r. zmieniającego Międzynarodową *konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r.*, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL)