

PROGETTO di dichiarazione ministeriale

Bonn, Germania, 11 ottobre 2019

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

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

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

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

TENENDO CONTO del ruolo dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nella regolamentazione dei trasporti marittimi a livello mondiale al fine di proteggere l'ambiente marino e la salute umana, dello sviluppo di una politica marittima integrata per l'Unione europea e della pertinente legislazione dell'UE ⁽¹⁾ in relazione all'inquinamento marino e agli incidenti marittimi;

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

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

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

abbiamo ADOTTATO la seguente dichiarazione congiunta:

1. Immaginiamo per il futuro un grande Mare del Nord e i suoi accessi esenti dall'inquinamento accidentale, evitabile o deliberato causato dai trasporti marittimi, dalle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e da altre attività marittime.
2. Accogliamo con favore le regolamentazioni dell'IMO che hanno comportato una riduzione dell'inquinamento marino. Tuttavia, nonostante l'ampia gamma di misure adottate negli ultimi anni, l'inquinamento accidentale e illegale dovuto a sostanze diverse dagli idrocarburi rimane una minaccia significativa per il grande Mare del Nord e i suoi accessi.
3. Siamo pienamente consapevoli del valore economico e sociale del nostro ambiente marino e costiero e riconosciamo che i costi delle risorse necessarie per la prevenzione, la preparazione e la risposta all'inquinamento marino sono esigui se paragonati a quelli delle attività di bonifica in seguito a gravi episodi di inquinamento.

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

4. *Sottolineiamo* l'importanza di efficienti misure di prevenzione, preparazione e risposta alle emergenze marittime. *Riaffermiamo* il nostro impegno a favore di una cooperazione attiva nell'ambito dell'accordo di Bonn per la pianificazione, la formazione e il collaudo operativo dei sistemi di risposta alle emergenze, che prevedono anche esercitazioni congiunte di risposta operativa. *Riconosciamo* l'importanza della cooperazione a livello dell'intera Europa attraverso il Centro di coordinamento della risposta alle emergenze (ERCC) e in coordinamento con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA).
5. *Accogliamo con favore* il sistema consolidato per la sorveglianza aerea e satellitare del trasporto marittimo, delle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e di altre attività marittime nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi, quale importante contributo per individuare l'eventuale inquinamento e scoraggiare scarichi illegali in mare e per onorare i nostri impegni nell'ambito della convenzione Marpol.
6. *Accogliamo con favore* l'utilizzo a livello nazionale e regionale dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS), istituiti come nuovi servizi per la sorveglianza marittima, il monitoraggio delle emissioni atmosferiche dovute al trasporto marittimo e la risposta all'inquinamento, e incoraggiamo le parti contraenti a condividere le loro esperienze e conoscenze riguardo ai propri sistemi RPAS nazionali e al ruolo che questi svolgono nelle pratiche di applicazione delle regolamentazioni.
7. *Riaffermiamo* il nostro impegno a proseguire i programmi nazionali di volo e le operazioni congiunte quali le operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (*Coordinated Extended Pollution Control Operations* — CEPCO) e *accogliamo con favore* il servizio di immagini satellitari fornito dall'EMSA attraverso CleanSeaNet come contributo a al miglioramento della preparazione e della prevenzione dell'inquinamento.
8. *Accogliamo con favore* la messa a punto e il continuo aggiornamento dei manuali e codici dell'accordo di Bonn, tra cui il manuale per la lotta all'inquinamento e il «codice relativo all'aspetto degli idrocarburi», che costituiscono fonti uniche di informazioni per il lavoro di prevenzione, preparazione e risposta all'inquinamento e la cui validità è stata riconosciuta a livello globale nell'ambito della convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC) e il suo protocollo sulle sostanze nocive e potenzialmente pericolose (SNPP).
9. *Riaffermiamo* il nostro impegno a mantenere e tenere aggiornati i piani di risposta congiunta agli incidenti marittimi (ad esempio il piano DENGERNETH, il piano MANCHEPLAN, il piano NORBRIT, il piano «Quadripartite Zone») dell'accordo di Bonn, che costituiscono un importante strumento per avviare attività transfrontaliere di risposta immediata dopo un incidente, indipendentemente dalla zona nazionale di responsabilità nel quale ha avuto origine lo sversamento.
10. *Riconoscendo* l'evoluzione dei rischi derivanti dall'incremento del trasporto di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, dall'utilizzo di navi di dimensioni maggiori e di navi autonome, dai nuovi carburanti, da densità di traffico persistentemente elevate, dalle operazioni offshore nel settore degli idrocarburi e da altre attività marittime, *rileviamo* l'importanza di mantenere un adeguato equilibrio delle risorse per garantire un lavoro efficiente di prevenzione e risposta all'inquinamento nel grande Mare del Nord e nei suoi accessi. *Concordiamo* sul fatto che l'ulteriore sviluppo delle capacità di risposta nell'area dell'accordo di Bonn dovrebbe basarsi su valutazioni del rischio nazionali e congiunte.
11. *Riaffermiamo* il nostro impegno comune in termini di prevenzione dell'inquinamento marino che incide sulla qualità dell'aria attraverso la collaborazione e il contributo collettivo all'attuazione e applicazione delle norme e degli standard in materia di inquinamento marino a livello internazionale, garantendo altresì condizioni di concorrenza uniformi per gli operatori economici. *Ricordiamo* il successo dell'attuazione della direttiva (UE) 2016/802 ⁽²⁾ che rispecchia le prescrizioni relative al basso tenore di zolfo per le zone di controllo delle emissioni di SOX (0,10 % del tenore massimo di zolfo a partire dal 2015) e *ricordiamo* altresì i più recenti impegni dell'IMO per garantire l'attuazione coerente del limite massimo globale di zolfo (0,50 % a partire dal 2020) di cui all'allegato VI della convenzione Marpol. Il sistema di applicazione coordinato e rigoroso di tali prescrizioni, anche nella zona di controllo delle emissioni di SOX del Mare del Nord, insieme a un elevato tasso di conformità delle navi in tutta l'UE, si è tradotto in riduzioni significative dell'inquinamento da biossido di zolfo nelle regioni costiere e nelle città. *Accogliamo con favore* l'evoluzione del nostro impegno comune a collaborare collettivamente alla sorveglianza dell'applicazione dell'allegato VI della convenzione Marpol e la designazione del Mare del Nord quale zona di controllo delle emissioni di NOX (ossidi di azoto) (NECA) a partire dal 2021. Le parti contraenti mantengono il diritto di scegliere liberamente le proprie modalità di partecipazione alle misure di sorveglianza.

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

12. *Riconosciamo* che disposizioni quali la designazione del Mare del Nord come zona speciale a norma degli allegati I e V della convenzione Marpol saranno efficaci solo se saranno adeguatamente applicate. In tale contesto, *accogliamo con favore* il proficuo lavoro della rete di investigatori e procuratori del Mare de Nord per la promozione dell'applicazione delle norme e degli standard in materia di inquinamento e *concordiamo* sul proseguimento della cooperazione con questa rete in relazione all'applicazione di tutti gli allegati pertinenti della convenzione Marpol.
13. *Riaffermiamo* il nostro impegno a favore della corretta attuazione e applicazione della direttiva 2005/35/CE³ relativa all'inquinamento provocato dalle navi (come modificata), in particolare per quanto riguarda la cooperazione in materia di controllo e applicazione delle norme, l'adempimento degli obblighi di comunicazione e l'introduzione di sanzioni efficaci, anche penali, per i reati legati all'inquinamento.
14. *Accogliamo con favore* l'adozione della direttiva rivista del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta³ e ci impegniamo a scambiare informazioni e a cooperare al fine di prevenire gli scarichi illegali di rifiuti in mare.
15. *Accogliamo con favore* l'adozione della nuova pubblicazione dell'IMO «Valutazione e armonizzazione delle norme e orientamenti sullo scarico di effluenti liquidi dai sistemi di depurazione dei gas di scarico nelle acque, incluse le condizioni e le zone» come importante strumento per comprendere meglio gli effetti sull'ambiente marino dell'acqua di lavaggio scaricata dagli scrubber navali per il lavaggio dei gas di scarico o dai sistemi di depurazione dei gas di scarico.
16. *Ribadiamo* la necessità di realizzare programmi di ricerca e sviluppo coordinati al fine di garantire che, nell'affrontare le sfide attuali e future, le misure di lotta all'inquinamento siano attuate ricorrendo alle migliori tecniche e attrezzature disponibili. L'introduzione e il maggiore utilizzo di nuovi combustibili, messi a punto per rispettare norme sempre più severe in materia di emissioni, sembra, ad esempio, richiedere tecniche di risposta innovative. *Riaffermiamo* che i processi decisionali si basano sulle conoscenze, i metodi, e gli strumenti di sostegno più avanzati disponibili. *Prendiamo atto* dell'individuazione delle priorità per la ricerca e lo sviluppo nell'ambito del piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn 2019-2025.
17. *Prendiamo atto* dello sviluppo di approcci integrati alla governance marittima e dell'importanza del rafforzamento della nostra cooperazione con i settori e gli organismi marittimi pertinenti al fine di progredire verso una gestione più integrata dei nostri mari, al fine di conseguire un buono stato ecologico delle acque marine a norma della direttiva quadro dell'UE sulla strategia per l'ambiente marino^(*).
18. *Accogliamo con favore* il piano d'azione dell'IMO per affrontare il problema dei rifiuti marini di plastica prodotti dalle navi, che mira a rafforzare le norme esistenti e introduce nuove misure di sostegno per far fronte al grave problema dei rifiuti di plastica presenti nell'ambiente marino.
19. *Riaffermiamo* il nostro impegno a cooperare con altre organizzazioni e organismi internazionali e regionali competenti, in particolare l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), le commissioni OSPAR e HELSINKI, l'accordo di Lisbona, l'accordo di Copenaghen, il Centro regionale di coordinamento e controllo per la prevenzione e la lotta all'inquinamento nel Mediterraneo (REMPEC), l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE) e il Consiglio Artico, con l'obiettivo di condividere esperienze e buone pratiche e raggiungere i nostri obiettivi comuni.

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

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