

## PROGETTO di piano d'azione strategico dell'accordo di Bonn (BASAP)

2019 - 2025

### Introduzione

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

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

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

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

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

- mantenere sotto sorveglianza le proprie zone di responsabilità contro le minacce di inquinamento marino e inquinamento del relativo spazio aereo sovrastante il mare, anche attraverso il coordinamento della sorveglianza aerea e satellitare;
- allertarsi reciprocamente in merito a tali minacce;
- adottare approcci operativi comuni in modo da poter fare affidamento gli uni sugli altri per raggiungere gli standard di prevenzione e bonifica necessari;
- adottare approcci operativi comuni e coordinati per il monitoraggio della conformità e l'applicazione dell'allegato VI della convenzione Marpol;

- sostenersi reciprocamente (quando richiesto) nelle operazioni di risposta;
- condividere i risultati delle attività di ricerca e sviluppo nonché le buone prassi; e
- svolgere esercitazioni congiunte.

### **Visione**

La visione dell'accordo di Bonn è:

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

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

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

- a) individuare e affrontare, nel campo di applicazione dell'accordo di Bonn, le questioni emergenti nel settore marittimo in generale aventi ripercussioni sull'ambiente marino;

individuare e valutare le opportunità emergenti di riduzione dei rischi per l'ambiente marino sulla base delle migliori tecniche disponibili (BAT) e delle migliori pratiche ambientali (BEP);

individuare e valutare nuovi approcci al monitoraggio per garantire che siano applicate le migliori tecniche disponibili e le migliori pratiche ambientali;

rispondere adeguatamente a nuovi rischi individuati per l'ambiente marino, tenendo in considerazione le raccomandazioni del gruppo di lavoro sulle questioni operative, tecniche e scientifiche relative alle attività di lotta all'inquinamento (OTSOPA); e

sfruttare appieno i progetti BE-AWARE I e II per individuare le misure più efficaci di attenuazione dei rischi futuri e di intervento.

### **Obiettivi strategici**

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

Nonostante l'ampia gamma di misure adottate negli ultimi anni, l'inquinamento illegale e accidentale rimane una minaccia significativa per il grande Mare del Nord. La collaborazione ai fini della loro applicazione efficace ed efficiente è uno strumento fondamentale per la salvaguardia dell'ambiente marino.

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

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

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

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

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

Allegato V — norme relative alla prevenzione dell'inquinamento da rifiuti delle navi

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

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

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

## **C. Organizzazione di capacità di risposta ottimali**

Nonostante tutti gli sforzi compiuti per aumentare la sicurezza marittima, vi saranno sempre rischi di incidenti. L'aumento del trasporto marittimo e i carichi pericolosi e nocivi determinano un aumento dei rischi per l'ambiente marino. Le parti contraenti hanno già investito notevoli risorse in capacità di risposta adeguate. Per migliorare ulteriormente l'efficienza, anche in termini economici, l'ulteriore sviluppo delle capacità di risposta dovrebbe basarsi su valutazioni del rischio, analisi delle lacune e approcci regionali e subregionali. Sono necessari programmi di ricerca e sviluppo coordinati per garantire che le misure di lotta all'inquinamento si basino sulle migliori tecniche e apparecchiature disponibili.

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

### **Obiettivi operativi:**

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

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

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

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

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

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

- C.III promuovere programmi di ricerca e sviluppo coordinati sulle tecnologie, le attrezzature e altri mezzi operativi di risposta;
- C.IV garantire che vi sia un adeguato equilibrio delle risorse per l'attività di risposta in tutta l'area dell'Atlantico nordorientale, sulla base di valutazioni del rischio subregionali.

### **Azioni**

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

L'accordo di Bonn ha concordato le azioni seguenti.

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

- A.1 effettuare operazioni di sorveglianza aerea e satellitare, tra cui voli nazionali, voli regionali, voli a giro d'orizzonte e voli nell'ambito delle operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (CEPCO)/voli SuperCEPCO, per rilevare, indagare, raccogliere prove e monitorare gli sversamenti di idrocarburi e altre sostanze dannose;
- A.2 mantenere un sistema standard di segnalazione efficiente e utilizzarlo per segnalare l'inquinamento identificato all'accordo di Bonn, nonché alla Commissione europea nel quadro della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi, e all'IMO;
- A.3 in collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, sfruttare al meglio le immagini satellitari e, alla luce dei più recenti sviluppi nel settore degli pseudosatelliti ad alta quota (HAPS, High Altitude Pseudo Satellites) e dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS, Remotely Piloted Aircraft Systems) messi a disposizione degli Stati che si affacciano sul grande Mare del Nord, istituire un sistema armonizzato in tutto il grande Mare del Nord per migliorare l'individuazione degli incidenti legati all'inquinamento;
- A.4 rafforzare la cooperazione in materia di individuazione delle infrazioni all'allegato V della convenzione Marpol e dell'applicazione delle norme;
- A.5 rafforzare la cooperazione in materia di individuazione delle infrazioni all'allegato VI della convenzione Marpol e dell'applicazione delle norme, anche attraverso il regime vigente di controllo da parte dello Stato di approdo, nonché utilizzando strumenti avanzati specifici per il monitoraggio della conformità e condividendo i risultati delle azioni di contrasto nei sistemi d'informazione comuni (ad esempio Thetis-UE);
- A.6 mantenere e tenere aggiornato il manuale delle operazioni aeree e l'atlante del codice relativo all'aspetto degli idrocarburi;
- A.7 in collaborazione con la rete di investigatori e procuratori del Mare del Nord (NSN), mantenere e tenere aggiornato il manuale sui reati di inquinamento marino da idrocarburi nel Mare del Nord;
- A.8 cooperare, attraverso OSINET (la rete di esperti per l'individuazione degli sversamenti di idrocarburi), all'individuazione degli sversamenti di idrocarburi, anche mediante esercizi di intercalibrazione dei laboratori e l'ulteriore sviluppo di metodi comuni di individuazione degli sversamenti di idrocarburi;
- A.9 rafforzare la cooperazione con investigatori e procuratori:
- a. entro il 2022 per individuare, in collaborazione con l'NSN, opzioni per pubblicizzare le condanne per i reati di inquinamento marino;
  - b. entro il 2025 per stabilire, in collaborazione con l'NSN, procedure per rendere pubblico il registro ambientale delle pertinenti compagnie di navigazione e delle compagnie che gestiscono navi;
- A.10 concertarsi con l'IMO per determinare il modo in cui l'accordo di Bonn può ulteriormente contribuire alla conformità all'allegato VI della convenzione Marpol, tenendo in considerazione gli ultimi sviluppi in seno all'IMO relativi all'applicazione del limite massimo globale di zolfo per il 2020 (ad esempio attraverso un rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato di approdo e il divieto di trasporto a fini di combustione di combustibili con un tenore di zolfo superiore allo 0,50 %);

- A.11 sostenere, tramite il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, il processo di riesame delle condizioni di scarico delle sostanze ad alta viscosità e solidificanti di cui all'allegato II della convenzione Marpol;
- A.12 mantenere e tenere aggiornato il sito web dell'accordo di Bonn e diffondere pubblicazioni elettroniche (manuali, guide e relazioni);
- A.13 sostenere/promuovere raccomandazioni sulle misure preventive dei progetti BE-AWARE.

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

- B.1 mantenere e aggiornare i capitoli del manuale sulla lotta all'inquinamento dell'accordo di Bonn affinché possa rispondere alle esigenze;
- B.2 promuovere lo scambio di informazioni sui relitti potenzialmente inquinanti e lo sviluppo di banche dati nazionali;
- B.3 pianificare e intraprendere esercizi operativi e formazioni a livello regionale e subregionale;
- B.4 promuovere lo sviluppo di sistemi nazionali di consulenza ambientale e dei sistemi di scambio di informazioni corrispondenti;
- B.5 mantenere scambi di informazioni con altre organizzazioni regionali e internazionali, in particolare il meccanismo unionale di protezione civile (UCPM), l'EMSA, l'EPPR (Consiglio Artico), l'HELCOM, l'IMO, la commissione OSPAR, l'accordo di Lisbona e REMPEC, attraverso la partecipazione a riunioni tra segreterie e, ove utile, rafforzare la cooperazione con tali organizzazioni, ad esempio per quanto concerne l'elaborazione congiunta di un manuale per gli interventi in materia di sostanze pericolose e nocive;
- B.6 rafforzare la collaborazione con la commissione OSPAR e altre organizzazioni internazionali coinvolte nella protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento e dagli impianti offshore;
- B.7 sviluppare una strategia di collaborazione in materia di sostanze pericolose e nocive con altre organizzazioni internazionali, ad esempio HELCOM/EMSA/CTG, per dare attuazione ai principi relativi alle sostanze pericolose e nocive (HNS) contenuti nella convenzione internazionale sulla preparazione, la risposta e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC);
- B.8 di concerto con l'IMO, determinare il modo in cui l'accordo di Bonn può ulteriormente contribuire a rafforzare l'attuazione del protocollo OPRC-HNS a livello internazionale;
- B.9 continuare a sviluppare la capacità di risposta basata sull'analisi del rischio ambientale per tenersi al passo con l'evolversi del rischio marittimo.

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

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

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

Com-pito	Strategica Azione	Descrizione	Data prevista	Guida	Progressi	Situazione
1	A.1	Effettuare operazioni di sorveglianza aerea e satellitare, tra cui voli nazionali, voli regionali, voli a giro d'orizzonte e voli nell'ambito delle operazioni coordinate ed estese di controllo dell'inquinamento (CEPCO)/voli SuperCEPCO, per rilevare, analizzare, raccogliere prove e monitorare gli sversamenti di idrocarburi e altre sostanze dannose, tenendo in considerazione le esigenze di sorveglianza strategica.	Attività intraprese durante tutto l'anno	Parti contraenti & segreteria		In corso
2	A.1	Mantenere la copertura e l'efficienza della sorveglianza aerea e analizzare strategicamente le esigenze di sorveglianza, anche sulla base di una valutazione degli insiemi di dati disponibili sull'individuazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze.		Parti contraenti	CleanSeaNet — EMSA Pesca — Agenzia europea di controllo della pesca (EFCA) NL — responsabile con le parti contraenti NL deve elaborare e comunicare ai capi delegazione BE — allegato VI della convenzione Marpol	
3	A.3 A.4 A.5	Esaminare la possibilità di elaborare raccomandazioni minime sulle operazioni di sorveglianza nell'area dell'accordo di Bonn e i risultati attesi (allegato VI della convenzione Marpol, sistemi aerei a pilotaggio remoto).		UE (per le opzioni di razionalizzazione della sorveglianza marittima, ad esempio per la pesca e l'inquinamento) BE — guida congiunta (allegato VI) UE — droni	Le discussioni iniziali sull'allegato VI della convenzione Marpol sono state avviate all'OTSOPA 19. L'EMSA ha avviato il servizio operativo RPAS.	In corso
4	A.2	Mantenere uno standard di monitoraggio e comunicazione efficiente utilizzando l'opportuno sistema per segnalare all'accordo di Bonn i casi di inquinamento individuati.	Attività intraprese quando necessario	Parti contraenti		In corso

Com-pito	Strategica Azione	Descrizione	Data prevista	Guida	Progressi	Situazione
5	A.3	In collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, sfruttare al meglio le immagini satellitari, ad esempio attraverso CleanSeaNet, al fine di dare seguito alle segnalazioni iniziali di individuazione di un possibile inquinamento mediante la sorveglianza aerea.	Attività in-traprese quando necessario	Parti contraenti		In corso
6	A.3	Notificare e intervenire in merito agli sviluppi degli pseudosatelliti ad alta quota (HAPS) e dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (RPAS).	Attività in-traprese quando necessario	Parti contraenti	UE/EMSA — HAPS & RPAS	In corso
8	A.13	Sostenere/promuovere l'attuazione dei dispositivi di separazione del traffico e segnalare alle autorità responsabili delle misure di riduzione dei rischi altre raccomandazioni del progetto BE-AWARE in relazione ai servizi di assistenza al traffico marittimo, ai sistemi di identificazione automatica nei parchi colici e alla e-navigazione.	In corso	Parti contraenti	Irlanda, Norvegia e Paesi Bassi hanno tenuto seminari.	Diversi dipartimenti nazionali sono responsabili dell'attuazione.
9	A.6 B.1	Mantenere e tenere aggiornato il manuale delle operazioni aeree.	Annualmente all'IOTSOPA	NO & parti contraenti		In corso
10	A.6 B.1	Mantenere la versione online del codice relativo all'aspetto degli idrocarburi dell'accordo di Bonn (BAOAC), ivi compreso l'atlante fotografico, per i membri del personale di volo e gli esperti nell'ambito della ristrutturazione del sito web dell'accordo di Bonn.	Attività in-traprese quando necessario	FR & parti contraenti		In corso
11	A.4 A.5 A.10	Rafforzare ed estendere la cooperazione per il rilevamento e l'osservazione di reati in relazione agli allegati della convenzione Marpol e il contributo all'applicazione delle norme, e concertarsi con l'IMO.	In corso	Parti contraenti/NSN/segreteria		In corso
12	A.5 A.10	Considerare lo sviluppo di una strategia tecnica e di un approccio operativo comuni per il monitoraggio della conformità per i NO <sub>x</sub> e i SO <sub>x</sub> .		BE, DK (da confermare), FR NL? EMSA (da confermare)		Di nuova istituzione

Com-pito	Strategica Azione	Descrizione	Data prevista	Guida	Progressi	Situazione
13	A.7 A.9	Rafforzare la cooperazione con la rete di investigatori e procuratori del Mare del Nord (NSN), e congiuntamente: a.mantenere e tenere aggiornato il manuale sui reati di inquinamento marino da idrocarburi; b.organizzare seminari su temi di interesse comune; c.fornire assistenza, ove utile, per la pubblicizzazione delle condanne e istituire un registro ambientale delle compagnie di navigazione.		NL/segreteria	Possibili temi per i seminari 2019-2025: sostanze pericolose e nocive; rifiuti marini	In corso
14	A.8	Proseguire le attività dell'OSINET al fine di: a.migliorare le conoscenze e l'esperienza dei laboratori interessati in merito alla scienza forense nel campo degli sversamenti di idrocarburi, anche mediante esercizi di intercalibrazione dei laboratori; e b.mantenere/sviluppare procedure analitiche aggiornate e metodologie di riferimento, anche per il campionamento di idrocarburi in mare.		DE/OSINET		In corso
15	A.12 B.1	Mantenere e tenere aggiornato il sito web dell'accordo di Bonn e diffondere le pubblicazioni elettroniche (manuali, guide e relazioni).	Attività intrapresa quando necessario	Segreteria/parti contraenti	Alla segreteria spetta il compito di esaminare la possibilità di mantenere la fonte delle decisioni/azioni	In corso
17	A.2	Riesaminare le raccomandazioni esistenti in materia di notifica ed effettuare i necessari adeguamenti quando richiesto.	Attività intrapresa quando necessario	Parti contraenti		Di nuova istituzione
18	A.12	Attuare la strategia di comunicazione dell'accordo di Bonn.		Segreteria		In corso



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

Com-pito	Azione strategica	Descrizione	Data prevista	Guida	Progressi	Situazione
19	B.1 A.12	Mantenere e aggiornare i diversi capitoli del manuale sulla lotta all'inquinamento dell'accordo di Bonn.	Attività intrapresa quando necessario	Parti contraenti & segreteria		In corso
20	B.2	Mantenere lo scambio di informazioni sui relitti potenzialmente inquinanti (metodi per lo svuotamento, valutazione dei rischi ecc.).	Attività intrapresa quando necessario	Parti contraenti		In corso
21	B.4 B.5	Potenziare la disponibilità a ricevere/offrire assistenza internazionale o facilitarne il transito, avvalendosi degli orientamenti dell'UE per il supporto della nazione ospitante (Orientamenti HNS).	In corso	Parti contraenti & UE		In corso
22	B.3	Organizzare esercizi operativi congiunti di contrasto (BONNEX DELTA), in relazione alle esigenze regionali strategiche di formazione.		Parti contraenti come previsto dal piano d'azione comune		In corso
23	B.3	Pianificare e intraprendere esercizi operativi e formazione a livello regionale e subregionale tenendo in considerazione le esigenze strategiche.		Parti contraenti		In corso
24	B.3	Istituire un sistema per le esercitazioni congiunte calibrate al fine di testare la cooperazione nella lotta agli sversamenti e garantire una formazione in questo ambito.	In corso	DK	La Danimarca possiede competenze militari e le utilizza per fornire sostegno alle esercitazioni.	
25	B.4	Promuovere lo sviluppo dei sistemi nazionali di consulenza ambientale e dei sistemi di scambio di informazioni corrispondenti. Considerare la possibilità di istituire modalità di lavoro collaborativo (a livello subregionale).	OTSOPA 2020	UK		In corso
26	B.5 B.7 B.8	Rafforzare la collaborazione con il REMPEC e l'HELCOM per l'elaborazione di un manuale per gli interventi in materia di sostanze pericolose e nocive.		Segreteria, FR		Di nuova istituzione

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

(<sup>1</sup>) 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).