COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.8.2019
COM(2019) 379 final

ANNEXES 1 to 2

**ANEXOS**

**da**

**Proposta de Decisão do Conselho**

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Segunda Reunião Ministerial do Acordo de Bona no que diz respeito ao Plano de Ação Estratégico do Acordo de Bona (PAEAB) 2019-2025, em anexo à Declaração Ministerial, e no que diz respeito à Declaração Ministerial**

**ANEXO 1**

**Declaração Ministerial**

Bona, Alemanha, 11 de outubro de 2019

**NÓS, OS MINISTROS E O MEMBRO DA COMISSÃO EUROPEIA, responsáveis pela luta contra a poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas no Grande Mar do Norte e suas aproximações, reunidos em Bona, em 11 de outubro de 2019, para a Segunda Reunião Ministerial do Acordo de Bona, na presença de organizações intergovernamentais e de observadores de regiões vizinhas;**

RECONHECENDO os 50 anos de cooperação bem sucedida no quadro do Acordo de Bona, bem como os benefícios mútuos decorrentes do reforço da nossa cooperação com vista a prevenir, preparar e responder à poluição marinha acidental e ilegal resultante de atividades marítimas no Grande Mar do Norte e suas aproximações;

CONGRATULANDO-SE com a adesão da Espanha ao Acordo de Bona e o realinhamento da zona de responsabilidade entre a França e a Espanha, o que terá como consequência a inclusão do golfo da Biscaia na zona marítima do Acordo de Bona;

TENDO COMO OBJETIVO reforçar a proteção do nosso ambiente costeiro e marinho contra a poluição marinha decorrente das atividades no Grande Mar do Norte e suas aproximações, bem como a forma como cooperamos no domínio da prevenção, preparação e resposta à poluição;

TENDO EM CONTA o papel da Organização Marítima Internacional (OMI) na regulação dos transportes marítimos mundiais com vista a proteger o ambiente marinho e a saúde humana, o desenvolvimento de uma política marítima integrada para a União Europeia e a legislação relevante da UE[1] em matéria de poluição e incidentes marinhos;

CONTINUANDO a coordenar os esforços nacionais à escala sub-regional, em benefício de todos e tendo em conta as obrigações de comunicação de informações pelas Partes Contratantes;

UTILIZANDO sistemas de informação amplamente aceites que as organizações internacionais competentes consideram normalizados;

REGISTANDO o crescimento contínuo do transporte marítimo e de outras atividades marítimas, como a exploração *offshore* de petróleo e gás, bem como o facto de, apesar da diminuição do número de derrames observados nos últimos anos, subsistirem sempre riscos,

**ADOTARAM a seguinte Declaração Conjunta:**

1. Temos uma visão comum de um Grande Mar do Norte e suas aproximações sem poluição acidental, evitável e deliberada, proveniente do transporte marítimo, de operações *offshore* de petróleo e gás e de outras atividades marítimas.

2. Congratulamo-nos com a regulamentação da OMI que resultou numa redução da poluição marinha. No entanto, apesar do vasto leque de medidas tomadas nos últimos anos, a

[1] A Noruega não é membro da União Europeia. A Noruega participa ao abrigo da sua legislação nacional equivalente e da legislação da UE que este país é obrigado a respeitar na sua qualidade de membro do Espaço Económico Europeu (EEE).

poluição acidental e ilegal com substâncias que não os hidrocarbonetos continua a constituir uma ameaça significativa para o Grande Mar do Norte e suas aproximações.

3. Estamos plenamente *conscientes* do valor económico e social do nosso ambiente marinho e costeiro e *reconhecemos* que os custos associados à disponibilidade de recursos adequados para a prevenção, preparação e resposta à poluição marinha são baixos quando comparados com os custos decorrentes da recuperação após incidentes graves de poluição.

4. *Salientamos* a importância da eficácia na prevenção, preparação e resposta a emergências marítimas. *Reafirmamos* o nosso empenhamento numa cooperação ativa no âmbito do Acordo de Bona no que diz respeito ao planeamento, à formação e aos ensaios operacionais de sistemas de resposta a emergências, incluindo exercícios operacionais de intervenção conjuntos. *Reconhecemos* a importância da cooperação europeia global através do Centro de Coordenação de Resposta de Emergência (CCRE) e em coordenação com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA).

5. *Congratulamo-nos* com o sistema bem implantado de vigilância aérea e por satélite do transporte marítimo, das operações *offshore* de petróleo e gás e de outras atividades marítimas no Grande Mar do Norte e suas aproximações, enquanto contributo importante para a deteção de possível poluição e desincentivo a descargas ilegais no mar, no respeito dos nossos compromissos assumidos no âmbito da Convenção MARPOL.

6. *Congratulamo-nos* com a utilização a nível nacional e regional de sistemas de aeronaves telepilotadas («Remotely Piloted Aircraft Systems» - RPAS), estabelecidos como novos serviços de vigilância marítima, de monitorização das emissões para a atmosfera provenientes do transporte marítimo e de resposta contra a poluição, e incentivamos as Partes Contratantes a partilharem conhecimentos e experiências sobre os seus sistemas nacionais RPAS e o seu papel nas práticas de controlo em matéria de cumprimento.

7. *Reafirmamos* o nosso empenhamento em prosseguir os programas de voo nacionais e as operações conjuntas, como as Operações Alargadas Coordenadas de Controlo da Poluição (CEPCO) e *congratulamo-nos* com o serviço de imagens por satélite fornecido pela EMSA por intermédio da CleanSeaNet, como contributo para melhorar a preparação e prevenção em caso de poluição.

8. *Congratulamo-nos* com a elaboração e a atualização contínua dos manuais e códigos do Acordo de Bona, incluindo o Manual de Luta Contra a Poluição e o Código sobre a Aparência dos Hidrocarbonetos do Acordo de Bona, que constituem fontes de informação únicas para o trabalho de prevenção, preparação e resposta à poluição, e que foram reconhecidos a nível mundial no contexto da Convenção Internacional sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação no Combate à Poluição por Hidrocarbonetos (OPRC), bem como do seu Protocolo sobre Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas (HNS)

9. *Reafirmamos* o nosso empenhamento em manter e atualizar os Planos Conjuntos de Resposta do Acordo de Bona relativos a incidentes marítimos (ou seja, Plano DENGERNETH, MANCHEPLAN, Plano NORBRIT e Plano da Zona Quadripartida), que constituem um instrumento importante para desencadear as atividades de resposta transfronteiras imediatamente após um incidente, independentemente da zona nacional de responsabilidade em que o derrame teve origem.

10. *Reconhecendo* a evolução dos riscos decorrente do aumento do transporte de substâncias nocivas e potencialmente perigosas, da utilização de navios de maior porte, de navios autónomos, de novos combustíveis, da persistência de densidades elevadas de tráfego,

de operações *offshore* de petróleo e gás e de outras atividades marítimas, *salientamos* a importância de manter um equilíbrio adequado dos recursos a fim de assegurar um trabalho eficaz de prevenção da poluição e de resposta à mesma no Grande Mar do Norte e suas aproximações. *Concordamos* que um maior desenvolvimento das capacidades de resposta na zona do Acordo de Bona se deverá basear em avaliações de risco nacionais e conjuntas.

11. *Reafirmamos* o nosso empenhamento comum na prevenção da poluição marinha que afeta a qualidade do ar, mediante uma colaboração e um contributo coletivo para a aplicação e controlo do cumprimento das regras e normas internacionais em matéria de poluição marinha, garantindo simultaneamente condições de concorrência equitativas para os operadores económicos. *Reiteramos* o êxito da aplicação da Diretiva (UE) 2016/802[2], que reflete os requisitos de baixo teor de enxofre aplicáveis nas Zonas de Controlo das Emissões de SOx (0,10 % do teor máximo de enxofre em 2015), e *recordamos* também os mais recentes compromissos assumidos no âmbito da OMI com vista a assegurar a aplicação coerente do limite máximo mundial do teor de enxofre (0,50 % a partir de 2020) nos termos do anexo VI da Convenção MARPOL. O regime coordenado e estrito de controlo do cumprimento destes requisitos, nomeadamente na Zona de Controlo das Emissões de SOx do Mar do Norte, juntamente com uma elevada taxa de conformidade dos navios em toda a UE, conduziu a reduções significativas da poluição por dióxido de enxofre nas regiões e cidades costeiras. *Congratulamo-nos* com a evolução do nosso compromisso conjunto de contribuir coletivamente para a vigilância no que diz respeito ao controlo do cumprimento do anexo VI da Convenção MARPOL e à inclusão do Mar do Norte como Zona de Controlo das Emissões de NOx (óxidos de azoto) a partir de 2021. As Partes Contratantes conservam o direito de escolher livremente a forma como participam nas medidas de vigilância.

12. *Reconhecemos* que certas disposições, nomeadamente a designação do Mar do Norte como Área Especial ao abrigo dos anexos I e V da Convenção MARPOL, não serão eficazes a não ser que se proceda a um controlo adequado do seu cumprimento. Neste contexto, *congratulamo-nos* com o bom trabalho realizado no âmbito da Rede de Investigadores e Procuradores do Mar do Norte que visa promover o controlo do cumprimento das regras e normas em matéria de poluição e *estamos de acordo* quanto a prosseguir a cooperação com a Rede no que diz respeito ao controlo do cumprimento de todos os anexos relevantes da Convenção MARPOL.

13. *Reafirmamos* o nosso empenhamento na correta aplicação e controlo do cumprimento da Diretiva 2005/35/CE[3] relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (conforme alterada), nomeadamente no que diz respeito à vigilância e à cooperação reforçada, ao cumprimento das obrigações em matéria de comunicação de informações e de aplicação de sanções eficazes, incluindo sanções penais, por crimes de poluição.

14. *Congratulamo-nos* com a adoção da Diretiva Meios Portuários de Receção revista[3] pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu e comprometemo-nos a trocar informações e a cooperar a fim de prevenir descargas ilegais de resíduos no mar.

15. *Congratulamo-nos* com a adoção da nova publicação da OMI relativa à avaliação e harmonização de regras e orientações sobre a descarga de efluentes líquidos pelos sistemas de tratamento de efluentes gasosos nas águas, incluindo as condições e as zonas («Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of liquid effluents from EGCS into waters, including conditions and areas»); trata-se de um instrumento importante para uma

[2] Relatório da Comissão sobre a aplicação e observância das normas de teor de enxofre dos combustíveis navais estabelecidas na Diretiva (UE) 2016/802 (COM(2018) 188 final de 16.4.2018).

melhor compreensão dos efeitos das águas residuais descarregadas por depuradores/sistemas de tratamento de efluentes gasosos no meio marinho.

16. *Salientamos* a necessidade de programas coordenados de investigação e desenvolvimento com vista a assegurar que as medidas de luta contra a poluição sejam executadas com as melhores técnicas e equipamentos disponíveis quando se trata de enfrentar desafios atuais e futuros; por exemplo, a introdução e maior utilização de novos combustíveis, concebidos para obedecer à regulamentação cada vez mais rigorosa em matéria de emissões, parecem exigir técnicas de resposta inovadoras. *Reafirmamos* que os processos de tomada de decisão têm por base os melhores conhecimentos, métodos e instrumentos de apoio disponíveis. *Tomamos nota* da identificação de prioridades para a investigação e desenvolvimento no âmbito do Plano de Ação Estratégico do Acordo de Bona 2019-2025.

17. *Tomamos nota* da elaboração de abordagens integradas no que diz respeito à governação marítima e a importância de reforçar a nossa cooperação com os setores e organismos marítimos relevantes, a fim de evoluir no sentido de uma gestão mais holística dos nossos mares tendo por objetivo obter um bom estado ambiental das águas marinhas, em conformidade com as disposições da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha da UE[3].

18. *Congratulamo-nos* com o Plano de Ação da OMI sobre Lixo Marinho de Plástico proveniente dos Navios, que visa reforçar a regulamentação em vigor e introduz novas medidas de apoio para enfrentar o grave problema dos plásticos presentes no meio marinho.

19. *Reafirmamos* o nosso empenho em cooperar com outras organizações e organismos internacionais e regionais competentes, em especial a Organização Marítima Internacional (OMI), as Comissões OSPAR e HELSINKI, o Acordo de Lisboa, o Acordo de Copenhaga, o Centro Regional Mediterrânico para a Intervenção de Emergência contra a Poluição Marinha Acidental (REMPEC), a Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos (OCDE) e o Conselho do Ártico, tendo em vista a partilha de experiências e boas práticas e a realização dos nossos objetivos comuns.

**Tendo em conta o que precede e refletindo o nosso forte compromisso na prossecução da nossa visão, *confirmamos* a intensificação dos nossos esforços para atingir os objetivos acordados e obter uma melhor prevenção, preparação e resposta no domínio da poluição marinha no Grande Mar do Norte e suas aproximações, e ADOTÁMOS o Plano de Ação Estratégico do Acordo de Bona 2019-2025, como consta no anexo 1, que define metas estratégicas ambiciosas, objetivos operacionais e ações para a sua execução no período de 2019-2025.**

[3] A Noruega não é membro da União Europeia. A Noruega participa ao abrigo da sua legislação nacional equivalente e de legislação da UE que este país é obrigado a respeitar na sua qualidade de membro do Espaço Económico Europeu (EEE).

**ANEXO 2**

# Plano de Ação Estratégico do Acordo de Bona (PAEAB) 2019 – 2025

## Introdução

**A missão central do Acordo de Bona é cooperar a nível regional na prevenção e combate à poluição marinha no Grande Mar do Norte proveniente de navios e instalações *offshore*, exercer a vigilância em apoio da deteção e luta contra a poluição no mar e proceder à limpeza após catástrofes marítimas e crimes de poluição. Estas realizações são o fruto de 50 anos de trabalho científico, técnico e operacional realizado no âmbito do Acordo de Bona. As Partes Contratantes no Acordo de Bona têm cooperado com vista a adquirir uma grande especialização na gestão das ameaças contra o meio marinho e estão prontas a enfrentar novos desafios com a cooperação das Partes Contratantes e a trabalhar com a comunidade internacional.**

O Acordo de Bona é o mais antigo acordo regional estabelecido pelos Governos para dar resposta a incidentes de poluição. O Acordo é o mecanismo através do qual os Estados do Mar do Norte e a União Europeia trabalham em conjunto a fim de se ajudarem mutuamente na luta contra a poluição resultante de catástrofes marítimas e de poluição crónica causada por navios e instalações *offshore* na Região do Mar do Norte. Foi assinado em 1969 pelos oito Estados ribeirinhos do Mar do Norte — Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Noruega, Países Baixos, Reino Unido e Suécia — pouco depois de o navio petroleiro «Torrey Canyon» se ter quebrado perto da Cornualha, em 1967, derramando 117 000 toneladas de petróleo e causando assim a primeira grande catástrofe de poluição que afetou a Europa Ocidental. Contudo, o Acordo de Bona só entrou em vigor no final da década de 1970 após a ocorrência de dois outros incidentes graves de poluição: em 1977, a explosão do «Ekofdisk» e, em 1978, o «Amoco Cadiz». Desde então, o Acordo continuou a ser aplicado eficazmente e foi alargado em 1983 com vista a incluir outras substâncias perigosas e, em 1987, a abranger a cooperação em matéria de vigilância. Em 2010, quando da adesão da Irlanda, a zona coberta pelo Acordo foi alargada de modo a abranger as águas irlandesas e as águas norueguesas e do Reino Unido correspondentes.

Apesar da redução geral do número de derrames acidentais de hidrocarbonetos em águas europeias, continuam ainda a ocorrer a intervalos irregulares grandes derrames acidentais (ou seja, derrames superiores a 20 000 toneladas). Embora as descargas em terra constituam a maior fonte anual de entrada de hidrocarbonetos nos oceanos, os derrames acidentais continuam a constituir uma importante fonte de poluição, representando cerca de 10-15 % das entradas anuais de todos os hidrocarbonetos nos oceanos a nível mundial.

O PAEAB 2019-2025 visa facilitar a aplicação do Acordo de Bona a fim de contribuir para a prevenção da poluição marinha em geral e a resposta a desafios futuros, como a inevitável mudança de paradigma nos mercados da energia e dos recursos naturais, os desafios ambientais identificados no Acordo de Paris de 2015 e a pressão sobre o ordenamento do espaço marinho que podem resultar no surgimento de outros riscos no mar. Tendo em conta estas evoluções e a redução espetacular do número de derrames acidentais de hidrocarbonetos nas águas europeias nos últimos 30 anos, os socorristas em caso de derrames de hidrocarbonetos têm de alargar o seu âmbito de ação e prestar atenção a todos os outros tipos de poluição marinha que é possível medir e/ou limpar, para além dos hidrocarbonetos. Um novo desafio fundamental do Acordo de Bona, identificado através da análise SWOT, será a poluição atmosférica que afeta os ecossistemas e a saúde dos cidadãos nas zonas costeiras com elevada densidade populacional (anexo VI da Convenção MARPOL).

O PAEAB 2019-2025 é aplicado pelas suas Partes Contratantes:

- mantendo as respetivas zonas de responsabilidade sob vigilância relativamente a ameaças de poluição marinha e poluição do espaço aéreo conexo sobre o mar, incluindo a coordenação da vigilância aérea e por satélite;
- alertando-se mutuamente sobre tais ameaças;
- adotando abordagens operacionais comuns, de modo a poderem apoiar-se mutuamente para cumprirem as normas necessárias em matéria de prevenção e limpeza;
- adotando abordagens operacionais comuns e coordenadas para fins de monitorização da conformidade e de controlo do cumprimento do anexo VI da Convenção MARPOL;
- apoiando-se mutuamente (quando para tal solicitados) em operações de intervenção;
- partilhando os resultados da investigação e do desenvolvimento, bem como as boas práticas; e
- realizando exercícios conjuntos.

**Visão**

A visão do Acordo de Bona é a seguinte:

***Um Grande Mar do Norte sem poluição acidental e ilegal proveniente do transporte marítimo e de outras atividades marítimas***

O Grande Mar do Norte abriga ecossistemas diversos e produtivos e é essencial para a vida quotidiana de milhões de pessoas. Uma parte do Grande Mar do Norte inclui algumas das rotas marítimas mais frequentadas do mundo. Por conseguinte, a visão do Acordo de Bona consiste em reduzir ao mínimo possível a ameaça de poluição acidental e ilegal proveniente de navios e de outras atividades marítimas.

Para realizar a sua visão, foram acordados as seguintes metas estratégicas no âmbito do Acordo de Bona:

(a) Identificar e abordar questões emergentes no setor marítimo em geral que afetam o meio marinho abrangidas pelo âmbito de aplicação do Acordo de Bona;

(b) Identificar e avaliar oportunidades emergentes de redução dos riscos para o meio marinho com base nas melhores técnicas disponíveis (MTD) e nas melhores práticas ambientais (MPA);

(c) Identificar e avaliar novas abordagens relativas à monitorização, a fim de assegurar que sejam aplicadas as melhores técnicas disponíveis e as melhores práticas ambientais;

(d) Responder conforme adequado a novos riscos identificados relativos ao meio marinho, tendo em conta as recomendações do Grupo de Trabalho OTSOPA; e

(e) Tirar pleno partido dos projetos BE-AWARE I e II com vista a identificar as medidas futuras mais eficazes para a redução dos riscos e a resposta aos mesmos.

**Metas estratégicas**

***A. Prevenção da poluição ilegal e acidental mediante uma colaboração e um controlo coletivo do cumprimento das regras e normas internacionais relativas à poluição marítima, incluindo o respeito dos anexos da Convenção MARPOL***

Apesar do vasto leque de medidas tomadas nos últimos anos, a poluição ilegal e acidental continua a constituir uma ameaça significativa para o Grande Mar do Norte. A colaboração no controlo eficaz e eficiente do seu cumprimento constitui um instrumento importante para a proteção do meio marinho.

As regulamentações internacionais relativas à poluição marinha decorrem da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 (Convenção MARPOL), que foi atualizada em 1978. A Convenção MARPOL foi elaborada pela Organização Marítima Internacional (OMI) e visa prevenir e minimizar a poluição proveniente dos navios — tanto acidental como decorrente de operações de rotina — com os seguintes seis anexos técnicos que abrangem a poluição marinha (ver o anexo I: Textos da Convenção MARPOL em vigor relativos aos anexos I a VI

Anexo I — Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Anexo II — Regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Anexo III — Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens

Anexo IV — Regras para prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

Anexo V — Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios

Anexo VI — Regras para a prevenção da poluição atmosférica por navios

Devem ser estabelecidas abordagens operacionais comuns e coordenadas para o controlo da conformidade a fim de assegurar a uniformidade e coerência na aplicação e no controlo do cumprimento dos anexos da Convenção MARPOL e, em particular, no que diz respeito à Zona de Controlo das Emissões do Mar do Norte ao abrigo do anexo VI da Convenção MARPOL relativamente ao enxofre e aos óxidos de azoto, bem como na perspetiva da entrada em vigor, em 2020, do limite máximo mundial do teor de enxofre para os navios que naveguem fora das referidas zonas.

### *B. Promoção e estabelecimento de medidas eficazes de preparação para emergências*

Estão em vigor obrigações internacionais e europeias para assegurar que os Estados do Mar do Norte estão preparados para responder em caso de incidentes de poluição, incluindo protocolos mundiais e zonas regionais de responsabilidade conjunta. É necessária a cooperação com outras organizações regionais e internacionais a fim de identificar sinergias e evitar duplicações. São necessários conhecimentos, planeamento, formação e ensaios operacionais adequados dos sistemas de emergência a fim de assegurar uma preparação eficaz. O planeamento das medidas de combate à poluição deve ter em conta o melhor aconselhamento disponível em matéria de ambiente.

### *C. Organização de capacidades de resposta otimizadas*

Apesar de todos os esforços realizados para melhorar a segurança marítima, haverá sempre o risco de incidentes. Os níveis crescentes de operações de transporte marítimo e de cargas perigosas e nocivas resultam em riscos crescentes para o meio marinho. As Partes Contratantes já afetaram recursos consideráveis à criação de capacidades de resposta adequadas. Para melhorar ainda mais a eficiência, nomeadamente em termos financeiros, o maior

desenvolvimento das capacidades de resposta deve basear-se em avaliações de risco, análise das lacunas e abordagens regionais e sub-regionais. São necessários programas coordenados de investigação e desenvolvimento para assegurar que as medidas de luta contra a poluição sejam executadas com as melhores técnicas e equipamentos disponíveis.

Para atingir as suas metas estratégicas, o Acordo de Bona definiu os seguintes objetivos operacionais:

**Objetivos operacionais:**

***Objetivos operacionais em relação à meta estratégica A (prevenção):***

A.I Proceder a uma vigilância adequada dos transportes marítimos e das atividades marítimas no Grande Mar do Norte e assegurar a comunicação eficaz das observações nas zonas de responsabilidade do Acordo de Bona;

A.II Fornecer aos gestores e tripulações informações atualizadas sobre o planeamento e a realização de voos de luta contra a poluição na zona do Acordo de Bona;

A.III Assegurar abordagens operacionais comuns no que diz respeito ao controlo da conformidade dos anexos da Convenção MARPOL;

A.IV Assegurar uma recolha eficaz de provas em caso de incidentes de poluição e uma cooperação estreita com os investigadores e os procuradores no controlo do cumprimento das regras e normas em matéria de poluição marítima no Grande Mar do Norte;

A.V Comunicar e divulgar informações sobre a prevenção da poluição ilegal e acidental a nível do público e dos peritos.

***Objetivos para a realização da meta estratégica B (preparação):***

B.I Estabelecer um entendimento comum quanto à forma adequada de responder a emergências marítimas e assegurar a sensibilização para os sistemas e estratégias nacionais de contingência;

B.II Manter um nível adequado de formação do pessoal de resposta e de cooperação entre as unidades de luta contra a poluição das Partes Contratantes e promover a preparação para operações multinacionais de luta eficientes;

B.III Assegurar que as ações de resposta das Partes Contratantes sejam devidamente formuladas para salvaguardar o meio marinho e que as prioridades sejam estabelecidas da forma mais adequada;

B.IV Cooperar com outras organizações internacionais e europeias, bem como com regiões marítimas vizinhas, a fim de identificar sinergias e evitar duplicações.

***Objetivos para a realização da meta estratégica C (resposta):***

C.I Garantir que as Partes Contratantes tenham uma compreensão clara da forma como os outros respondem a incidentes, a fim de promover o desenvolvimento das melhores práticas;

C.II Conservar e manter atualizadas abordagens operacionais comuns em caso de incidentes de poluição e promover o desenvolvimento de uma compreensão comum de estratégias de resposta adequadas;

C.III Promover programas coordenados de investigação e desenvolvimento em matéria de tecnologias, equipamentos e outros meios operacionais de resposta;

C.IV Assegurar um equilíbrio adequado de recursos para o trabalho de resposta, baseado em avaliações de risco sub-regionais, em toda a zona do Atlântico Nordeste.

**Ações**

Para realizar a sua visão e atingir as metas estratégicas e os objetivos operacionais, o Plano de Ação Estratégico do Acordo de Bona (PAEAB) estabelece ações específicas mensuráveis e objetivos realistas para o período de 2019-2025, a fim de orientar e centrar o trabalho das Partes Contratantes. O PAEAB reconhece a necessidade de manter sistemas bem implantados e de prosseguir o trabalho necessário para conservar o caráter operacional do Acordo. Simultaneamente, são equacionadas oportunidades para intensificar estes esforços e explorar outras direções.

No âmbito do Acordo de Bona, foram acordadas as seguintes ações:

Ações em relação à meta estratégica A (prevenção):

A.1 Executar operações de vigilância aérea e por satélite, incluindo voos nacionais, voos regionais, voos de avaliação geral («tour d'horizon») e voos CEPCO/SuperCEPCO, para detetar, investigar, recolher provas e monitorizar o derrame de hidrocarbonetos e de outras substâncias perigosas;

A.2 Manter um sistema de comunicação normalizado eficiente e utilizá-lo para comunicar a poluição detetada ao Acordo de Bona, bem como à Comissão, no quadro da Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios, e à OMI;

A.3 Em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima, otimizar a utilização das imagens por satélite e, tendo em conta os mais recentes desenvolvimentos no domínio dos sistemas de pseudo-satélites de alta altitude («High Altitude Pseudo Satellites» - HAPS) e de aeronaves telepilotadas («Remotely Piloted Aircraft Systems» - RPAS) disponibilizados aos Estados do Grande Mar do Norte, estabelecer um sistema harmonizado em todo o Grande Mar do Norte com vista a melhorar a deteção de incidentes de poluição;

A.4 Reforçar a cooperação em matéria de deteção de infrações relacionadas com o anexo V da Convenção MARPOL e o controlo do seu cumprimento:

A.5 Reforçar a cooperação em matéria de deteção de infrações relacionadas com o anexo VI da Convenção MARPOL e o controlo do seu cumprimento, nomeadamente através do atual regime de inspeção pelo Estado do porto, bem como da aplicação de instrumentos de direcionamento avançados para o controlo da conformidade e a partilha dos resultados das ações de controlo do cumprimento nos sistemas comuns de informação (por exemplo, Thetis-EU);

A.6 Manter e atualizar o Manual de Operações Aéreas e o Atlas BAOAC;

A.7 Em cooperação com a Rede de Investigadores e Procuradores do Mar do Norte (NSN), conservar e manter atualizado o Manual sobre Crimes de Poluição Marítima por Hidrocarbonetos no Mar do Norte;

A.8 Cooperar, no âmbito da Rede OSINET, para a identificação de derrames de hidrocarbonetos, incluindo exercícios de intercalibração de laboratórios e maior desenvolvimento de métodos comuns de identificação de derrames de hidrocarbonetos;

A.9 Reforçar a cooperação com os investigadores e procuradores:

a. até 2022 — em cooperação com a Rede NSN, identificar opções para dar publicidade às condenações por crimes de poluição marítima;

b. até 2025 — em cooperação com a Rede NSN, estabelecer procedimentos que permitam disponibilizar ao público o historial ambiental das companhias de navegação e das companhias que operam os navios em causa.

A.10 Estabelecer ligações com a OMI com vista a determinar como o Acordo de Bona pode continuar a contribuir para o cumprimento do anexo VI da Convenção MARPOL, tendo em conta a evolução recente no âmbito da OMI no que se refere à aplicação do limite máximo mundial de teor de enxofre em 2020 (por exemplo, o reforço do regime de inspeção pelo Estado do porto, bem como a proibição do transporte para fins de combustão de combustíveis com um teor de enxofre superior a 0,50 %);

A.11 Apoiar, através do Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC) da OMI, o processo de revisão das condições de descarga estabelecidas no anexo II da Convenção MARPOL aplicáveis às substâncias de solidificação e de viscosidade elevada;

A.12 Manter e atualizar o sítio Web do Acordo de Bona e divulgar publicações eletrónicas (ou seja, manuais, guias e relatórios);

A.13 Apoiar/promover recomendações relativas às medidas preventivas dos projetos BE-AWARE.

Ações em relação à meta estratégica B (preparação):

B.1 Manter e atualizar os capítulos do Manual de Luta contra a Poluição do Acordo de Bona de modo a torná-lo aplicável às necessidades;

B.2 Promover o intercâmbio de informações sobre destroços de navios potencialmente poluentes e a criação de bases de dados nacionais;

B.3 Planear e realizar exercícios operacionais e de formação aos níveis regional e sub-regional;

B.4 Promover o desenvolvimento de sistemas nacionais de aconselhamento ambiental e os correspondentes intercâmbios de informações.

B.5 Manter um intercâmbio de informações com outras organizações regionais e internacionais, em particular com o MPCU (Mecanismo de Proteção Civil da União), a EMSA, o EPPR (Conselho do Ártico), a HELCOM, a OMI, a Comissão OSPAR, o Acordo de Lisboa e o REMPEC, mediante a participação em reuniões entre secretariados e, quando útil, reforçar a cooperação com estas organizações, nomeadamente no que se refere à elaboração conjunta de um manual de resposta relativo às substâncias nocivas e potencialmente perigosas (HNS).

B.6 Reforçar a cooperação com a Comissão OSPAR e outras organizações internacionais envolvidas na proteção do meio marinho contra a poluição e as instalações *offshore*;

B.7 Elaborar uma estratégia HNS para a cooperação com outras organizações internacionais, por exemplo HELCOM/EMSA/CTG para fins de aplicação dos princípios da ORPC relativos às HNS;

B.8 Estabelecer ligações com a OMI a fim de determinar como o Acordo de Bona pode continuar a contribuir para o reforço da aplicação do protocolo internacional OPRC-HNS;

B.9 Continuar a desenvolver a capacidade de resposta com base na análise dos riscos ambientais a fim de acompanhar os riscos marítimos em evolução constante.

Ações em relação à meta estratégica C (resposta):

C.1 Manter um sistema de comunicação de incidentes de poluição e de identificação dos ensinamentos retirados;

C.2 Conservar e manter atualizados os planos de resposta conjunta a incidentes marítimos (Plano DENGERNETH, MANCHEPLAN, Plano da Zona Quadripartida, Plano NorBrit [Plano do Golfo da Biscaia]);

C.3 Reforçar a elaboração de abordagens de resposta conjuntas em relação à vida selvagem, incluindo a identificação das melhores práticas e a comunicação ao público de trabalhos de intervenção relativos à vida selvagem;

C.4 Partilhar os ensinamentos retirados das operações de resposta à poluição em parques eólicos *offshore*;

C.5 Promover as ligações e a coordenação com operações de intervenção na orla costeira;

C.6 Promover a investigação, o desenvolvimento e o intercâmbio de informações sobre tecnologias, equipamentos e outros meios operacionais de resposta, em especial sobre sensores de vigilância integrados, tecnologias de resposta para intervenção face a acidentes noturnos e em condições de má visibilidade, más condições meteorológicas, deteção e recuperação de contentores perdidos no mar, acidentes que envolvam óleos pesados e acidentes químicos, bem como sobre acidentes com combustíveis de nova geração;

C.7 Promover a investigação sobre prioridades comuns de investigação: até 2019-2022, elaborar uma proposta de investigação conjunta sobre combustíveis de nova geração;

C.8 Promover o intercâmbio de informações sobre os sistemas nacionais de avaliação de riscos, incluindo operações de reboque de emergência.

Tarefas 1 - 18 em relação à meta estratégica A (prevenção):

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| **1** | **A.1** | **Executar operações de vigilância aérea e por satélite, incluindo voos nacionais, voos regionais, voos de avaliação geral («tour d'horizon») e voos CEPCO/SuperCEPCO, com vista a detetar, investigar, recolher provas e monitorizar o derrame de petróleo e de outras substâncias perigosas, tendo em conta as necessidades de vigilância estratégica.** | Atividades realizadas ao longo do ano | CP | | Em curso |
| **2** | **A.1** | **Manter a cobertura e a eficiência da vigilância aérea e proceder a uma análise estratégica das necessidades de vigilância, nomeadamente com base numa avaliação dos conjuntos de dados existentes relativos à deteção de poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias.** | | CP | CleanSeaNet – EMSA<br>Pescas — Agência Europeia de Controlo das Pescas (AECP)<br>NL — Gestor de tarefas com CP<br>NL deve redigir e transmitir aos Chefes de Delegação<br>BE — Anexo VI da Convenção MARPOL. | |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **3** | **A.3**<br>**A.4**<br>**A.5** | **Ponderar a elaboração de recomendações mínimas sobre operações de vigilância na zona do Acordo de Bona e sobre os resultados esperados (Convenção MARPOL VI, sistemas de aeronaves telepilotadas).** | | UE (para opções sobre a racionalização da vigilância marítima, por exemplo, para fins de pesca e de poluição)<br>BE — Corresponsável (Anexo VI)<br>UE — Drones | No âmbito do OTSOPA 19, foram iniciados debates sobre o anexo VI da Convenção MARPOL.<br>A EMSA iniciou o serviço operacional RPAS. | Em curso |
| **4** | **A.2** | **Manter um nível eficiente de monitorização e comunicação de informações, utilizando o sistema adequado para comunicar ao Acordo de Bona a poluição detetada.** | Atividades empreendidas quando necessário | CP | | Em curso |
| **5** | **A.3** | **Em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima, otimizar a utilização de imagens por satélite, por exemplo, através da CleanSeaNet, para fins de seguimento de um primeiro alerta de deteção de possível poluição graças à vigilância aérea.**<br>**e** | Atividades empreendidas quando necessário | CP | | Em curso |
| **6** | **A.3** | **Comunicar informações e responder à evolução dos sistemas de pseudo-satélites de alta altitude (HAPS) e de aeronaves telepilotadas (HAPS).** | Atividades empreendidas quando necessário | CP | UE/EMSA — HAPS e RPAS | Em curso |
| | | | | | | |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **8** | **A.13** | **Apoiar/promover a implementação de sistemas de separação do tráfego e assinalar às autoridades responsáveis pelas medidas de redução dos riscos outras recomendações BE-AWARE relativas aos serviços de tráfego de navios, de identificação automática em parques eólicos e de e-navegação.** | Em curso | CP | A Irlanda, a Noruega e os Países Baixos organizaram workshops | Diferentes serviços nacionais são responsáveis pela execução. |
| **9** | **A.6**<br>**B.I** | **Manter e atualizar o Manual de Operações Aéreas.** | Anualmente no OTSOPA | NO e CP | | Em curso |
| **10** | **A.6**<br>**B.I** | **Manter a versão em linha do Código sobre a Aparência dos Hidrocarbonetos do Acordo de Bona (BAOAC), incluindo o atlas fotográfico, a nível das tripulação aéreas e peritos, no quadro da remodelação do sítio Web do Acordo de Bona.** | Atividades empreendidas quando necessário | FR e CP | | Em curso |
| **11** | **A.4**<br>**A.5**<br>**A.10** | **Reforçar e alargar a cooperação em matéria de deteção e observação de crimes relacionados com os anexos da Convenção MARPOL e a contribuição para o controlo do seu cumprimento e a concertação com a OMI.** | Em curso | CP/NSN/Sec | | Em curso |
| **12** | **A.5**<br>**A.10** | **Considerar a possibilidade de elaboração de uma estratégia técnica e de uma abordagem operacional comuns para a monitorização do cumprimento relativamente a $NO_x$ e $SO_x$.** | | BE, DK (a confirmar), FR NL? EMSA (a confirmar) | | Novo |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **13** | **A.7**<br>**A.9** | **Reforçar a cooperação com a Rede de Investigadores e Procuradores do Mar do Norte (NSN) e conjuntamente:**<br>**a. Conservar e manter atualizado o Manual sobre Crimes de Poluição Marítima por Hidrocarbonetos no Mar do Norte;**<br>**b. Organizar workshops sobre assuntos de interesse mútuo;**<br>**c. Quando útil, contribuir para uma maior visibilidade das condenações e o estabelecimento de um historial ambiental das companhias de navegação.** | | NL/Sec | Temas possíveis para o seminário 2019-2025:<br>HNS<br>Lixo marinho | Em curso |
| **14** | **A.8** | **Prosseguir as atividades da OSINET, a fim de:**<br>**a. Melhorar os conhecimentos e a experiência dos laboratórios competentes no que diz respeito à investigação forense de derrames de hidrocarbonetos, nomeadamente através de exercícios de intercalibração; e**<br>**b. Manter/desenvolver procedimentos de análise de dados e métodos de referência atualizados, nomeadamente para a recolha de amostras de hidrocarbonetos no mar.** | | DE/OSINET | | Em curso |
| **15** | **A.12**<br>**B.1** | **Manter e atualizar o sítio Web do Acordo de Bona e divulgar publicações eletrónicas (ou seja, manuais, guias e relatórios).** | Atividade empreendida quando necessário | Sec/CP | O Secretariado deve estudar a possibilidade de manter a fonte das decisões/ações. | Em curso |
| | | | | | | |
| **17.** | **A.2** | **Proceder à revisão das recomendações existentes relativas a notificações e efetuar os ajustamentos necessários quando adequado.** | Atividade empreendida quando necessário | CP | | Novo |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **18** | **A.12** | **Aplicar a Estratégia de Comunicação do Acordo de Bona.** | | Sec | | Em curso |

Tarefas 19 - 30 em relação à meta estratégica B (preparação):

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **19** | **B.1**<br>**A.12** | **Manter e atualizar os diferentes capítulos do Manual de Luta contra a Poluição do Acordo de Bona** | Atividade empreendida quando necessário | CP & Sec | | Em curso |
| **20** | **B.2** | **Prosseguir com o intercâmbio de informações sobre destroços de navios potencialmente poluentes (métodos de esvaziamento, avaliação do risco, etc.).** | Atividade empreendida quando necessário | CP | | Em curso |
| **21** | **B.4**<br>**B.5** | **Aumentar a disponibilidade para receber/oferecer/fazer transitar a assistência internacional utilizando as Orientações da UE em matéria de apoio do país anfitrião.** | Em curso | CP e UE | | Em curso |
| **22** | **B.3** | **Planear e realizar exercícios operacionais e de formação aos níveis regional e sub-regional, tendo em conta as necessidades estratégicas.** | | CP | | Em curso |
| **23** | **B.3** | **Organizar exercícios operacionais conjuntos de luta contra a poluição (BONNEX DELTA) em relação às necessidades estratégicas regionais em matéria de formação.** | | CP segundo o documento de avaliação comum | | Em curso |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **24** | **B.3** | **Estabelecer um sistema de exercícios graduais comuns para fins de ensaio e formação no que diz respeito à cooperação na luta contra os derrames.** | Em curso | DK | DK dispõe de competências militares especializadas e utiliza-as para prestar apoio a esses exercícios. | |
| **25** | **B.4** | **Promover o desenvolvimento de sistemas nacionais de aconselhamento ambiental e os correspondentes intercâmbios de informações. Considerar a instauração de métodos de trabalho em regime de cooperação (nível sub-regional).** | OTSOPA 2020 | UK | | Em curso |
| **26** | **B.5**<br>**B.7**<br>**B.8** | **Reforçar a cooperação com o REMPEC e a HELCOM sobre a elaboração de um manual conjunto de resposta sobre HNS** | | SEC, FR | | Novo |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **27** | **B.6** | **Reforçar a cooperação com a Comissão OSPAR, os acordos regionais e outras organizações internacionais envolvidas na proteção do meio marinho contra a poluição provocada pelo transporte marítimo, as operações *offshore* de petróleo e gás e outras atividades marítimas, tendo em conta as obrigações decorrentes da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha (DQEM) e da Diretiva-Quadro Água[4].** | | SEC, BE e NL; CP (intercâmbio de informações sobre a aplicação da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) | SEC deve contactar a OSPAR sobre a obrigação D8 da DQEM no que se refere à monitorização e avaliação de poluição aguda significativa, e apresentar um relatório à OTSOPA 2020<br><br>Bona 19 deve considerar a possibilidade de o Acordo de Bona e a HELCOM assistirem mutuamente a reuniões-chave. (cf. BAAP 2016-19, produto A.3.3) | Novo |
| | | | | | | |
| **29** | **B.9** | **Analisar as tendências do Projeto BE-AWARE 2030. Avaliar e acompanhar os resultados.** | Em curso | NL e CP | | Novo |
| **30** | **B.9** | **Proceder ao intercâmbio de informações/experiências sobre a tonelagem crescente dos navios, as energias renováveis, a indústria de petróleo e gás *offshore*, os combustíveis GNL e a expansão portuária, os navios autónomos e os materiais radioativos.** | | CP | | Novo |

[4] A Noruega não é membro da União Europeia. A Noruega participa ao abrigo da sua legislação nacional equivalente e de legislação da UE que este país é obrigado a respeitar na sua qualidade de como membro do Espaço Económico Europeu (EEE).

Tarefas 31 - 40 em relação à meta estratégica C (resposta):

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **31** | **C.1**<br>**C.4.** | **Proceder ao intercâmbio de informações sobre os ensinamentos retirados de incidentes, nomeadamente em parques eólicos, locais de refúgio e de gestão de resíduos na sequência de incidentes de poluição.** | OTSOPA<br>BONA | CP | | Em curso |
| **32** | **C.1**<br>**C.5** | **Manter um sistema estratégico POLREP eficiente para a comunicação de incidentes de poluição e a gestão dos pedidos e das ofertas de assistência utilizando o Sistema Comum de Comunicação e Informação de Emergência – Poluição Marinha (CECIS-MP) da Comissão Europeia.** | Em curso | UE, NO, DK | Projeto de 6 meses, com dois workshops e nove países. | Em curso |
| **33** | **C.2** | **Desenvolver, manter e atualizar planos de resposta conjunta a incidentes marítimos (Plano DENGERNETH (DE), MANCHEPLAN (UK & FR), Plano da Zona Quadripartida (BE), Plano NORBRIT (UK & NO), MdE UK e Irlanda), [Golfo da Biscaia].** | Atividade empreendida se necessário | CP em causa | | Em curso |
| **34** | **C.3** | **Manter um intercâmbio de informações sobre os sistemas nacionais de resposta relativos à vida selvagem** | Em curso | – FR, SE e CP | | Em curso |
| **35** | **C.7**<br>**C.6** | **Incentivar e, se possível, realizar/executar atividades de investigação e desenvolvimento, e intercâmbio de informações sobre os combustíveis de nova geração.** | | NO+parceiros de projeto | Proposta para o convite à apresentação de propostas de 2019 da DG ECHO | Em curso |

| Tarefa | Ação estratégica | Descrição | Data prevista | Responsável | Progressos | Estado |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **36** | **C.7**<br>**C.6** | **Respostas e preparação relativamente a combustíveis de nova geração** | | NO + parceiros de projeto | Com base na resposta 35 | |
| **37** | **C.6** | **Proceder ao intercâmbio de informações e incentivar uma maior investigação dos incidentes de poluição, nomeadamente sobre :**<br>• **acidentes noturnos, em condições de má visibilidade e com más condições meteorológicas;**<br>• **acidentes com óleos pesados e acidentes químicos, eventualmente através de projetos financiados externamente;**<br>• **tecnologias, equipamentos e outros meios operacionais de resposta, nomeadamente em sensores de vigilância integrados, ferramentas de modelização da deriva de derrames de hidrocarbonetos e ferramentas de apoio à decisão, bem como tecnologias de resposta.** | | CP | | Em curso |
| | | | | | | |
| **39** | **C.6** | **Ponderar e elaborar uma proposta de projeto de avaliação dos riscos a nível regional relativamente às HNS.** | | CP e Sec | | Em curso |
| **40** | **C.6** | **Promover a continuação da investigação sobre as HNS, nomeadamente sobre as tecnologias de resposta em matéria de HNS, sobre as propriedades e o comportamento das HNS em condições não normalizadas, e outras evoluções relativas à validação de ferramentas avançadas de apoio à decisão.** | | CP | | Em curso |
| **41** | **C.8.** | **Proceder ao intercâmbio de informações sobre sistemas nacionais de avaliação de riscos, incluindo operações de reboque de emergência.** | Atividades empreendidas se necessário | CP | | Novo |

## Textos da Convenção MARPOL em vigor

**Textos da Convenção MARPOL em vigor relativos aos anexos I a VI e ao Protocolo 1.**

A Convenção MARPOL estabelece regras destinadas a prevenir a poluição acidental e a poluição resultante de operações de rotina descritas em seis anexos técnicos.

**(a) Anexo I — Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos**

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de março de 2018 — Resolução MEPC.276(70)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas ao Modelo B do Suplemento do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017 — Resolução MEPC.266(68)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 [Emendas à regra 12 — tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas)]

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017 — Resolução MEPC.265(68)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização das disposições do Código Polar relacionadas com o ambiente)

Emenda ao anexo I da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de março de 2016 — Resolução MEPC.256(67)

- Emenda ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emenda à regra 43 — Requisitos especiais para a utilização ou transporte de hidrocarbonetos na área do Antártico)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.248(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas ao anexo 1 da Convenção MARPOL sobre os requisitos obrigatórios de transporte para um instrumento de estabilidade) — MEPC 66/21/Corr.1

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.246(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I, II, III, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização do Código III)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2015 — Resolução MEPC.238(65)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I e II da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatório o Código RO)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de outubro de 2014 — Resolução MEPC.235(65)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos Modelos A e B dos Suplementos ao Certificado IOPP ao abrigo do anexo I da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de março de 2013 — Resolução MEPC.216(63)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Disposições Regionais para as Instalações Portuárias de Receção ao abrigo dos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de agosto de 2011 — Resolução MEPC.190(60)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Zona de Controlo das Emissões na América do Norte)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de agosto de 2011 — Resolução MEPC.189(60)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Aditamento de um novo capítulo 9 ao anexo I da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2011 — Resolução MEPC.187(59)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas às regras 1, 12, 13, 17 e 38 do anexo I da Convenção MARPOL, ao Suplemento ao Certificado IOPP e ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, partes I e II)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2011 — Resolução MEPC.186(59)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Aditamento de um novo capítulo 8 ao anexo I da Convenção MARPOL e consequentes emendas ao Suplemento do Certificado IOPP, Modelo B).

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de dezembro de 2008 — Resolução MEPC.164(56)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Instalações de Receção fora das Áreas Especiais e Descarga de Efluentes)

Emendas ao anexo I — entrada em vigor em 1 de agosto de 2007 — Resolução MEPC.141(54)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas à regra 1, aditamento à regra 12A, consequentes emendas ao Certificado IOPP e emendas à regra 21 da versão revista do anexo I da Convenção MARPOL)

Texto do anexo I da Convenção MARPOL — em 1 de janeiro de 2007 — Resolução MEPC.117(52)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Anexo I revisto da Convenção MARPOL)

**(b) Anexo II — Regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel**

Emendas ao anexo II da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de setembro de 2017 — Resolução MEPC.270(69)

- Emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, tal como alterado pelo respetivo Protocolo de 1978 (Emendas ao anexo II da Convenção MARPOL — Versão revista do procedimento de avaliação de riscos GESAMP)

Emendas ao anexo II — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017 — Resolução MEPC.265(68)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização das disposições do Código Polar relacionadas com o ambiente)

Emendas ao anexo II — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.246(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I, II, III, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização do Código III)

Emendas ao anexo II — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2015 — Resolução MEPC.238(65)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Emendas aos anexos I e II da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatório o Código RO)

Emendas ao anexo II — entrada em vigor em 1 de agosto de 2013 — Resolução MEPC.216(63)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Disposições Regionais para Instalações Portuárias de Receção ao abrigo dos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL)

Texto do anexo II da Convenção MARPOL — em 1 de janeiro de 2007 — Resolução MEPC.118(52) (conforme alterada)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (Anexo II revisto da Convenção MARPOL)

Código Internacional de Produtos Químicos a Granel (IBC) em vigor por força da regra 11 do anexo II — navios-tanque construídos em ou após 1 de julho de 1986 — Resolução MEPC.119(52)

- Emendas ao Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel (Código IBC)
    - Resolução MEPC.225(64) Emendas aos capítulos 17, 18 e 19 que entraram em vigor em 1 de junho de 2014
    - BLG.1/Circ.19 Produtos classificados ou reclassificados desde a adoção do Código IBC alterado em 2004
    - BLG.1 Circ.19/Corr.1 Produtos classificados ou reclassificados desde a adoção do Código IBC alterado em 2004

Código Internacional de Produtos Químicos a Granel (IBC) em vigor por força da regra 11 do anexo II — navios-tanque construídos antes de 1 de julho de 1986 — Resolução MEPC.144(54)

- Emendas ao Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel (Código BCH)

**(c) Anexo III — Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens**

Emenda ao anexo III da Convenção MARPOL — (Emenda ao apêndice relativo aos critérios de identificação de substâncias prejudiciais em embalagens) entrou em vigor em 1 de março de 2016 — Resolução MEPC.257(67)

- Emenda ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*

Emendas ao anexo III — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.246(66)

Texto do anexo III da Convenção MARPOL - em 1 de janeiro de 2014 — Resolução MEPC.193(61)

Texto do anexo III da Convenção MARPOL - em 1 de janeiro de 2010 — Resolução MEPC.156(55)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas aos anexos I, II, III, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização do Código III)

**(d) Anexo IV — Regras para prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios**

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de setembro de 2017 — Resolução MEPC.274(69)

- Emendas ao anexo da *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, tal como alterado pelo Protocolo de 1978 (Emendas ao anexo IV da Convenção MARPOL — Área Especial do Mar Báltico e Modelo do Certificado ISPP)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017 — Resolução MEPC.265(68)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas aos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização das disposições do Código Polar relacionadas com o ambiente)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.246(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas aos anexos I, II, III, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização do Código III)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de agosto de 2013 — Resolução MEPC.216(63)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Disposições Regionais para Instalações Portuárias de Receção ao abrigo dos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2013 — Resolução MEPC.200(62)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Disposições relativas às Áreas Especiais e Designação do Mar Báltico como Área Especial ao abrigo do anexo IV da Convenção MARPOL)
- MEPC 62/24/Corr.1 — contém várias correções à Resolução MEPC.200(62)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de dezembro de 2008 — Resolução MEPC.164(56)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Instalações de Receção fora das Áreas Especiais e Descarga de Efluentes)

Emendas ao anexo IV — entrada em vigor em 1 de agosto de 2007 — Resolução MEPC.143(54)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Aditamento à regra 13 do anexo IV da Convenção MARPOL)

Texto do anexo IV da Convenção MARPOL - em 1 de agosto de 2005 — Resolução MEPC.115(51)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Anexo IV revisto da Convenção MARPOL)

**(e) Anexo V — Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios**

Texto do anexo V da Convenção MARPOL — em 31 de dezembro de 1988

Emendas ao anexo V — entrada em vigor em 1 de março de 2018 — Resolução MEPC.277(70)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas ao anexo V da Convenção MARPOL — Substâncias prejudiciais para o meio ambiente (HME) e Modelo do Livro de Registo do Lixo)

Emendas ao anexo V — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017 — Resolução MEPC.265(68)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas aos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização das disposições do Código Polar relacionadas com o ambiente)

Emendas ao anexo V — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.246 (66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas aos anexos I, II, III, IV e V da Convenção MARPOL a fim de tornar obrigatória a utilização do Código III)

Emendas ao anexo V — entrada em vigor em 1 de agosto de 2013 — Resolução MEPC.216(63)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Disposições Regionais para Instalações Portuárias de Receção ao abrigo dos anexos I, II, IV e V da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo V — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2013 — Resolução MEPC.201(62)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Anexo V revisto da Convenção MARPOL)
- MEPC 62 /24/Corr.1 — contém várias correções à Resolução MEPC.201(62)

Emendas ao anexo V da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de agosto de 2005 — Resolução MEPC.116(51)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas ao apêndice do anexo V da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo V da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de março de 2002 — Resolução MEPC.89(45)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas ao anexo V da Convenção MARPOL)

Emendas ao anexo V da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de janeiro de 1887 — Resolução MEPC.65(37)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1978 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas à regra 2 e nova regra 9 do anexo V)

**(f) Anexo VI — Regras para a prevenção da poluição atmosférica por navios**

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2019 — Resolução MEPC.286(71)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (para dar execução à Zona de Controlo das Emissões de $NO_x$ do Mar Báltico e do Mar do Norte e alterar o Guia de Entrega de Combustível)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de março de 2018 — Resolução MEPC.278(70)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1977 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Emendas ao anexo VI da Convenção MARPOL — Sistemas de recolha de dados relativos ao consumo de fuelóleo dos navios)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de setembro de 2017 — Resolução MEPC.271(69)

- Emendas ao anexo da *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Emendas à regra 13 do anexo VI da Convenção MARPOL — Requisitos de registo para conformidade operacional com as zonas de controlo de emissões de NOx de fase III)

Emendas ao anexo VI da Convenção MARPOL — entrada em vigor em 1 de março de 2016 — Resolução MEPC.258(67)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Emendas às regras 2 e 13 e ao Suplemento ao Certificado IAPP)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2016 — Resolução MEPC.247(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (a fim de tornar o Código III obrigatório)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de março de 2015 — Resolução MEPC.251(66)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Emendas às regras 2, 13, 19 e 20 e ao Suplemento do Certificado IAPP ao abrigo do anexo VI da Convenção MARPOL e à certificação de motores com duplo combustível ao abrigo do Código Técnico de NOx)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de agosto de 2013 — Resolução MEPC.217(63)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Disposições Regionais para Instalações Portuárias de Receção ao abrigo do anexo VI da Convenção MARPOL e Certificação dos Motores Diesel Marinhos instalados com sistemas de redução catalítica seletiva nos termos do Código Técnico NOx 2008)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2013 — Resolução MEPC.203(62)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Inclusão de regras sobre eficiência energética em navios)
- MEPC 62 /24/Corr.1 — contém várias correções às Resoluções MEPC.203(62)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de janeiro de 2013 — Resolução MEPC.202(62)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 relativo à *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973* (Designação da Zona de Controlo das Emissões do Mar das Caraíbas)
- MEPC 62/24/Corr.1 — contém várias correções à Resolução MEPC.202(62)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de fevereiro de 2012 — Resolução MEPC.194(61)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterado pelo respetivo Protocolo de 1978 (Versão revista do Suplemento ao Certificado IAPP)

Emendas ao anexo VI — entrada em vigor em 1 de agosto de 2011 — Resolução MEPC.190(60)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, modificada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Zona de Controlo das Emissões na América do Norte)

Texto do anexo VI da Convenção MARPOL - em 1 de julho de 2010 — Resolução MEPC.176(58)

- Emendas ao anexo do Protocolo de 1997 que altera a *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973*, alterada pelo respetivo Protocolo de 1978 (Anexo VI revisto da Convenção MARPOL)