



Brüssel, den 30. August 2019
(OR. en)

11809/19
ADD 1

PROCIV 62
JAI 883
ENV 748
CLIMA 225

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

| | |
|----------------|--|
| Absender: | Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 30. August 2019 |
| Empfänger: | Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union |
| Nr. Komm.dok.: | COM(2019) 379 final - ANNEXES |
| Betr.: | ANHÄNGE des Vorschlags für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der zweiten Ministertagung des Übereinkommens von Bonn in Bezug auf den strategischen Aktionsplan 2019–2025 für das Übereinkommen von Bonn (BASAP) im Anhang der Ministererklärung und in Bezug auf die Ministererklärung zu vertreten ist |

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2019) 379 final - ANNEXES.

Anl.: COM(2019) 379 final - ANNEXES



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.8.2019
COM(2019) 379 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der zweiten
Ministertagung des Übereinkommens von Bonn in Bezug auf den strategischen
Aktionsplan 2019–2025 für das Übereinkommen von Bonn (BASAP) im Anhang der
Ministererklärung und in Bezug auf die Ministererklärung zu vertreten ist**

DE

DE

ANHANG 1
Ministererklärung

Bonn, Deutschland, 11. Oktober 2019

WIR, DIE MINISTER UND MITGLIEDER DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION, die für die Bekämpfung der Verschmutzung des Nordseegebiets und seiner Eingangsgewässer durch Öl und andere Schadstoffe zuständig sind, kommen am 11. Oktober 2019 in Bonn zum zweiten Ministertreffen im Rahmen des Übereinkommens von Bonn, in Anwesenheit von zwischenstaatlichen Organisationen und Beobachtern aus den Nachbarregionen zusammen —

IN WÜRDIGUNG der bereits 50 Jahre andauernden erfolgreichen Zusammenarbeit im Rahmen des Übereinkommens von Bonn und in ANERKENNUNG des gemeinsamen Nutzens einer weiteren Stärkung der Zusammenarbeit bei der Verhütung, Vorsorge und Bekämpfung von unfallbedingter und illegaler Meeresverschmutzung durch maritime Tätigkeiten im Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern;

ERFREUT über den Beitritt Spaniens zum Übereinkommen von Bonn und die Neuausrichtung der Zone der Verantwortung zwischen Frankreich und Spanien, derzufolge das Meeresgebiet, für das das Bonner Übereinkommen gilt, auch den Golf von Biskaya umfasst;

IN DEM BESTREBEN den Schutz unserer Küsten- und Meeresumwelt vor Meeresverschmutzung, die durch Tätigkeiten im Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern verursacht wird, zu stärken und unsere Zusammenarbeit bei der Prävention, Vorsorge und Bekämpfung von Meeresverschmutzung zu intensivieren;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Rolle der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) bei der Regulierung der weltweiten Schifffahrt zum Schutz der Meeresumwelt und der menschlichen Gesundheit sowie der Entwicklung einer integrierten Meerespolitik für die Europäische Union und der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften¹ im Zusammenhang mit Meeresverschmutzung und anderen Ereignissen;

IN FORTFÜHRUNG der Koordinierung der nationalen Bemühungen auf einer (sub-) regionalen Ebene zum Nutzen aller und unter Berücksichtigung der Berichtspflichten der Vertragsparteien;

UNTER NUTZUNG allgemein anerkannter Informationssysteme, die in den einschlägigen internationalen Organisationen als Standard definiert sind;

IN ANBETRACHT sowohl des anhaltenden Wachstums des Seeverkehrs als auch anderer maritimer Tätigkeiten wie der Offshore-Förderung von Erdöl und Erdgas und der Tatsache, dass trotz des Rückgangs der Zahl der in den letzten Jahren beobachteten Ölunfälle stets weiterhin Risiken bestehen bleiben —

haben folgende gemeinsame Erklärung ANGENOMMEN:

¹ Norwegen ist kein Mitglied der Europäischen Union. Norwegen leistet seinen Beitrag auf der Grundlage gleichwertiger nationaler Rechtsvorschriften und EU-Rechtsvorschriften, durch die das Land als Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gebunden ist.

1. Wir haben die Vision von einem Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern, die frei von unfallbedingter, vermeidbarer und vorsätzlicher Verschmutzung durch Schiffe, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und andere maritimen Tätigkeiten sind.
2. Wir begrüßen die IMO-Vorschriften, die zu einer Verringerung der Meeresverschmutzung geführt haben. Allerdings stellt trotz des breiten Spektrums der in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen die unbeabsichtigte und illegale Verschmutzung mit anderen Stoffen als Erdöl nach wie vor eine erhebliche Bedrohung für das Nordseegebiet und seine Eingangsgewässer dar.
3. Wir sind uns *voll und ganz* des wirtschaftlichen und sozialen Wertes unserer Meeres- und Küstenumwelt bewusst und *erkennen an*, dass die Kosten für die angemessene Verhütung, Vorsorge und Bekämpfung von Meeresverschmutzung im Vergleich zu den Kosten für die Sanierung nach erheblichen Verschmutzungereignissen gering sind.
4. Wir *betonen* die Bedeutung einer effizienten Notfallprävention, -vorsorge und -bekämpfung auf See. Wir *bekräftigen* unser Engagement für eine aktive Zusammenarbeit im Rahmen des Bonner Übereinkommens über die Planung, Schulung für und praktische Erprobung von Notfallsystemen, einschließlich Übung gemeinsamer Bekämpfungsmaßnahmen. Wir *erkennen* die Bedeutung der gesamteuropäischen Zusammenarbeit *an*, die über das Zentrum für die Koordination von Notfallmaßnahmen (Emergency Response Coordination Centre, ERCC) und in Abstimmung mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) organisiert wird.
5. Wir *begrüßen* das bewährte System für die Luft- und Satellitenüberwachung von Schiffen, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und anderen maritimen Tätigkeiten im Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern als wichtige Hilfe bei der Feststellung einer möglichen Verschmutzung und Unterbindung illegaler Einleitungen auf See sowie der Erfüllung unserer Verpflichtungen aus dem MARPOL-Übereinkommen.
6. Wir *begrüßen* die nationale und regionale Nutzung von ferngesteuerten Luftfahrtsystemen (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS), die als neue Dienste für die Meeresüberwachung, für die Überwachung der Emissionen aus dem Seeverkehr und die Bekämpfung der Verschmutzung eingesetzt werden, und ermutigen die Vertragsparteien zum Austausch der Kenntnisse und Erfahrungen, die sie im Zusammenhang mit ihren nationalen RPAS-Systemen und deren Rolle für die Durchsetzungspraxis gewonnen haben.
7. Wir *bekräftigen* unsere Entschlossenheit, die nationalen Flugprogramme und gemeinsamen Aktionen wie Koordinierte Erweiterte Immissionskontrollmaßnahmen (CEPCO) fortzusetzen, und *begrüßen* die von der EMSA durch CleanSeaNet zur Verfügung gestellte Satellitenbild-Leistung als Beitrag zur besseren Vorsorge und Verhütung von Verschmutzung.
8. Wir *begrüßen* die Entwicklung und die kontinuierliche Aktualisierung der Handbücher und Verhaltenskodizes gemäß dem Bonner Übereinkommen, einschließlich des Handbuchs für die Bekämpfung der Verschmutzung und des Verhaltenskodexes im Falle des Auftretens von Verschmutzung, die einzigartige Informationsquellen für die Arbeiten zur Verhütung, Vorsorge und Bekämpfung von Verschmutzungen bereitstellen und weltweit im Zusammenhang mit dem Internationalen Übereinkommen über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit bei Ölverschmutzung (OPRC) und dem Protokoll über gefährliche und schädliche Stoffe (HNS) anerkannt wurden.

9. Wir *bekräftigen* unsere Zusage, die gemeinsamen Aktionspläne gemäß des Übereinkommens von Bonn zur Bekämpfung von Vorkommnissen auf See (d. h. der DENGERNETH-Plan, MANCHEPLAN, NORBRIT-Plan und der Vierparteien-Plan) beizubehalten und zu aktualisieren, als wichtige Instrumente, um unmittelbar nach einem Vorkommnis grenzübergreifend Bekämpfungsmaßnahmen einzuleiten, unabhängig von der Zone nationaler Verantwortung, in der die Verschmutzung stattgefunden hat.

10. In *Anbetracht* der sich ändernden Risiken durch die Zunahme der Beförderung von gefährlichen und schädlichen Stoffen, größere Schiffe, autonome Schiffe, neue Kraftstoffe, anhaltend hohe Verkehrsdichte, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und andere maritime Tätigkeiten *betonen wir* die Bedeutung der Wahrung eines angemessenen Gleichgewichts zwischen den Ressourcen, um eine wirksame Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung im Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern zu gewährleisten. Wir *stimmen darin überein*, dass die weitere Entwicklung der Bekämpfungskapazitäten im Gebiet des Bonner Übereinkommens auf nationalen und gemeinsamen Risikobewertungen beruhen sollte.

11. Wir *bekräftigen* unser gemeinsames Eintreten für die Verhütung der Schädigung der Luftqualität durch Meeresverschmutzung im Rahmen der Zusammenarbeit bei und Leistung eines kollektiven Beitrags zu der Um- und Durchsetzung internationaler Vorschriften und Normen, sowie durch die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsakteure. Wir *verweisen* auf die erfolgreiche Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/802², die sich in der Absenkung der Grenzwerte für den Schwefelgehalt in den europäischen SOx-Überwachungsgebieten (auf einen Schwefelhöchstgehalt von 0,10 % ab 2015) widerspiegelt, und *erinnern* an die jüngsten IMO-Verpflichtungen, die konsequente Umsetzung eines weltweiten Schwefelgrenzwertes (0,50 % ab 2020) gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sicherzustellen. Die koordinierte und konsequente Durchsetzung dieser Grenzwerte, auch in den SOx-Emissions-Überwachungsgebieten der Nordsee (North Sea SOx-Emission Control Area), und die hohe Einhaltungsquote bei Schiffen in der gesamten EU führten zu einer erheblichen Verringerung der Schwefeldioxidbelastung in Küstenregionen und Städten. Wir *begrüßen* unsere gemeinsame Verpflichtung, zusammen einen Beitrag zur Überwachung der Durchsetzung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zu leisten, und die Tatsache, dass die Nordsee ab 2021 als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoff (NECA) ausgewiesen wird. Die Vertragsparteien behalten das Recht, die Art ihrer Teilnahme an den Überwachungsmaßnahmen frei zu wählen.

12. Wir *erkennen an*, dass Bestimmungen wie die Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet gemäß den Anlagen I und V des MARPOL-Übereinkommens nur dann wirksam sein können, wenn sie ordnungsgemäß durchgesetzt werden. In diesem Zusammenhang *begrüßen* wir die erfolgreichen Anstrengungen des Nordsee-Netzwerks von Ermittlern und Staatsanwälten für eine stärkere Durchsetzung von Verschmutzungsregeln und -normen und *kommen überein*, die Zusammenarbeit mit dem Netz im Hinblick auf die Durchsetzung aller einschlägigen Anlagen des MARPOL-Übereinkommens fortzusetzen.

13. Wir *bekräftigen* unser Engagement für die ordnungsgemäße Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG³ über die Meeresverschmutzung durch Schiffe (in der geänderten Fassung), insbesondere in Bezug auf die Zusammenarbeit bei Überwachungs-

² Bericht der Kommission über die Durchführung und Einhaltung der in der Richtlinie (EU) 2016/802 festgelegten Normwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, COM(2018) 188 final vom 16.4.2018.

und Durchsetzungsmaßnahmen, die Erfüllung der Berichtspflichten und wirksame Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte.

14. Wir *begrüßen* die Annahme der überarbeiteten Richtlinie über Hafenauffangseinrichtungen³ durch den Rat und das Europäische Parlament und verpflichten uns zum Informationsaustausch und zur Zusammenarbeit, um die illegale Einleitung von Abfällen auf See zu verhindern.

15. Wir *begrüßen* die Annahme der neuen Initiative der IMO zur „Bewertung und Harmonisierung von Regeln und Leitlinien für die Einleitung flüssiger Stoffe aus Abgasreinigungssystemen (EGCS) in Gewässer, einschließlich entsprechender Bedingungen und Gebiete“ als wichtiges Instrument, um das Verständnis der Auswirkungen des durch Gaswäscher von Abgasreinigungssystemen (EGCS) eingeleiteten Waschwassers auf die Meeresumwelt zu verbessern.

16. Wir *betonen*, dass koordinierte Forschungs- und Entwicklungsprogramme erforderlich sind, um sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit den besten verfügbaren Techniken und Geräten durchgeführt werden, wenn es um die Bewältigung bestehender und künftiger Herausforderungen geht, so sind z. B. aufgrund der Einführung und des verstärkten Einsatzes neuer Kraftstoffe, die strengere Emissionsvorschriften einhalten, offensichtlich innovative Bekämpfungsverfahren erforderlich. Wir *bekräftigen*, dass die Entscheidungsprozesse unter Einsatz der besten verfügbaren Kenntnisse, Methoden und unterstützenden Instrumente erfolgen. Wir *nehmen* die im Rahmen des strategischen Aktionsplans 2019-2025 für das Übereinkommen von Bonn festgelegten Prioritäten für Forschung und Entwicklung *zur Kenntnis*.

17. Wir *verweisen* außerdem auf die Entwicklung integrierter Konzepte für die meerespolitische Entscheidungsfindung und die Bedeutung einer Stärkung unserer Zusammenarbeit mit den einschlägigen maritimen Sektoren und Einrichtungen, um auf eine ganzheitliche Bewirtschaftung der Meere hinzuarbeiten und so einen guten Umweltzustand der Meeresgewässer im Einklang mit der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie der EU zu erreichen³.

18. Wir *begrüßen* den „IMO-Aktionsplan für von Schiffen stammende Kunststoffabfälle im Meer“, der darauf abzielt, die bestehenden Vorschriften zu verbessern, und neue flankierende Maßnahmen einführt, um das gravierende Problem der Kunststoffabfälle in der Meeresumwelt zu lösen.

19. Wir *bekräftigen* unsere Entschlossenheit zur Zusammenarbeit mit anderen zuständigen internationalen und regionalen Organisationen und Einrichtungen, insbesondere mit der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), den OSPAR- und HELSINKI-Kommissionen, dem Lissabonner Abkommen, der Kopenhagener Vereinbarung, dem Regionalen Interventionszentrum für Umweltkatastrophen im Mittelmeer (REMPEC), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und dem Arktischen Rat, um Erfahrungen und bewährte Verfahren auszutauschen und unsere gemeinsamen Ziele zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund und um dem Engagement für unsere Vision Nachdruck zu verleihen, bestätigen wir den verstärkten Einsatz für die Verwirklichung der

³ Norwegen ist kein Mitglied der Europäischen Union. Norwegen leistet seinen Beitrag auf der Grundlage gleichwertiger nationaler Rechtsvorschriften und EU-Rechtsvorschriften, durch die das Land als Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gebunden ist.

vereinbarten Ziele und einer effizienteren Verhütung, Vorsorge und Bekämpfung von Meeresverschmutzung im Nordseegebiet und seinen Eingangsgewässern und haben den strategischen Aktionsplan 2019-2025 für das Übereinkommen von Bonn in Anhang 1 angenommen, in dem ehrgeizige strategische Ziele, operative Zielsetzungen und Maßnahmen für deren Umsetzung im Zeitraum 2019-2025 festgelegt sind.

ANHANG 2

Strategischer Aktionsplan zum Übereinkommen von Bonn

2019 – 2025

Einleitung

Die vorrangigen Maßnahmen, die mit dem Übereinkommen von Bonn vereinbart wurden, sind die regionale Zusammenarbeit bei der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und Offshore-Anlagen im Nordseegebiet; Überwachungsmaßnahmen als Hilfsmittel zur Feststellung und Bekämpfung der Verschmutzung auf See; die Beseitigung der Verschmutzung nach Schiffsunglücken und Verschmutzungsdelikten. Sie sind das Ergebnis von 50 Jahren erfolgreicher technischer, wissenschaftlicher und operativer Arbeit im Rahmen des Übereinkommens von Bonn. Die Vertragsparteien des Übereinkommens von Bonn haben so gemeinsam große Sachkenntnis bei der Bewältigung von Gefahren für die Meeressumwelt entwickelt, und sind bereit, im Rahmen ihrer Zusammenarbeit neue Herausforderungen anzugehen und die internationale Gemeinschaft einzubeziehen.

Das Übereinkommen von Bonn ist das älteste regionale Übereinkommen, das von Regierungen zur Bekämpfung von Verschmutzungssereignissen geschlossen wurde. Mit dem Übereinkommen wird der Mechanismus für die Zusammenarbeit von Nordseestaaten und der Europäischen Union festgelegt, die sich gegenseitig bei der Bekämpfung von Verschmutzungen durch Schiffsunglücke und chronische Verschmutzungen durch Schiffe und Offshore-Anlagen im Nordseeraum unterstützen. Es wurde im Jahr 1969 von den acht Nordsee-anrainerstaaten unterzeichnet: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich, kurz nach der Havarie des Öltankschiffes „Torrey Canyon“, das 1967 mit einer Ladung von 117 000 Tonnen Rohöl vor der Küste von Cornwall untergegangen war, was die erste schwere Umweltkatastrophe für Westeuropa zur Folge hatte. Dennoch wurde das Übereinkommen von Bonn erst Ende der 1970er Jahre aktiviert, nachdem zwei weitere schwerwiegende Verschmutzungssereignisse aufgetreten waren: der Blow-out auf der Bohrinsel im Ekofisk-Ölfeld 1977 und die Havarie der Amoco-Cadiz 1978. In der Folge hat das Übereinkommen eine reibungslose Zusammenarbeit gewährleistet und wurde 1983 auf andere Schadstoffe ausgeweitet sowie 1987 durch die Einbeziehung von Überwachungsmaßnahmen erweitert. Eine weitere Erweiterung erfolgte 2010 mit dem Beitritt Irlands und der Einbeziehung der irischen Gewässer und der mit ihnen verbundenen Gewässer Norwegens und des Vereinigten Königreichs.

Obwohl die Zahl der Ölunfälle in den europäischen Gewässern insgesamt zurückgegangen ist, kommt es weiterhin in unregelmäßigen Abständen zu größeren unbeabsichtigten Ölverschmutzungen (d. h. über 20 000 Tonnen). Auch wenn die Ableitungen an Land für den Großteil der Ölverschmutzungen verantwortlich sind, die jedes Jahr in den Ozean gelangen, stellen Ölleckagen, auf die etwa 10-15 % des gesamten Öls entfallen, das jährlich weltweit die Ozeane verschmutzt, eine Hauptquelle der Verschmutzung dar.

Mit dem strategischen Aktionsplan 2019-2025 soll die Umsetzung des Übereinkommens von Bonn erleichtert werden, um so einen Beitrag zur Verhütung der Meeresverschmutzung im Allgemeinen zu leisten und gegen künftige Herausforderungen gewappnet zu sein, wie den unvermeidlichen Paradigmenwechsel auf den Märkten für Energie und natürliche Ressourcen, die im Rahmen des Übereinkommens von Paris 2015 ermittelten Umweltprobleme und den Druck auf die maritime Raumplanung, die neue Risiken auf See mit sich bringen kann. Angesichts dieser Entwicklungen und des drastischen Rückgangs von Ölunfällen in europäischen Gewässern in den letzten 30 Jahren müssen die Öl-Helfer ihre Tätigkeit von Ölbekämpfung auf alle Arten von

Meeresverschmutzungen, die gemessen und/oder gereinigt werden können, ausweiten. Eine wichtige neue durch die SWOT-Analyse ermittelte Herausforderung für die Zusammenarbeit im Rahmen des Übereinkommens von Bonn ist die Luftverschmutzung, die die Ökosysteme und die Gesundheit der Bürger in Küstengebieten mit hoher Bevölkerungsdichte (MARPOL-Anlage VI) beeinträchtigt.

Der Aktionsplan 2019-2025 wird von den Vertragsparteien durch folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Überwachung ihrer Zonen im Hinblick auf Bedrohungen durch Meeresverschmutzung und Verschmutzung des entsprechenden Luftraums über dem Meer, einschließlich Koordinierung der Luft- und Satellitenüberwachung;
- gegenseitige Warnung vor solchen Bedrohungen;
- Festlegung gemeinsamer operativer Konzepte, die die Einhaltung der erforderlichen Standards bei der Verhütung und Beseitigung von Verschmutzungen gewährleisten;
- Festlegung gemeinsamer und koordinierter operativer Konzepte für die Überwachung der Einhaltung und Durchsetzung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens;
- gegenseitige Unterstützung (auf Ersuchen) bei Bekämpfungsmaßnahmen;
- Austausch von Forschungs- und Entwicklungsergebnissen sowie von bewährten Verfahren; und
- Durchführung gemeinsamer Übungen.

Ziel

Das Ziel des Übereinkommens von Bonn ist

ein sauberes Nordseegebiet ohne unfallbedingte und illegale Meeresverschmutzung durch Schiffe und sonstige maritime Tätigkeiten

Das Nordseegebiet beherbergt vielfältige und produktive Ökosysteme, die für das tägliche Leben von Millionen von Menschen von entscheidender Bedeutung sind. Ein Teil gehört jedoch zu den Gebieten mit den meistbefahrenen Schifffahrtsrouten der Welt. Das Bonner Übereinkommen strebt daher an, die Gefahr der unfallbedingten und illegalen Verschmutzung durch Schiffe und andere maritime Tätigkeiten so weit wie praktisch möglich zu minimieren.

Um diese Vision zu verwirklichen, wurden im Bonner Übereinkommen folgende strategische Ziele vereinbart:

- (a) Ermittlung und Bewältigung neuer Probleme im Seeverkehrssektor, die die Meeresumwelt im Geltungsbereich des Übereinkommens von Bonn beeinträchtigen könnten;
- (b) Ermittlung und Bewertung neuer Möglichkeiten zur Verringerung der Risiken für die Meeresumwelt unter Einsatz der besten verfügbaren Techniken (BVT) und der besten Umweltpraktiken (BEP);
- (c) Ermittlung und Bewertung neuer Ansätze für die Überwachung, um sicherzustellen, dass die besten verfügbaren Techniken und die besten Umweltpraktiken zum Einsatz kommen;
- (d) gegebenenfalls Bewältigung neu ermittelter Risiken für die Meeresumwelt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe für operative, technische und wissenschaftliche Fragen des Übereinkommens von Bonn und
- (e) umfassende Nutzung der BE-AWARE-Projekte I und II, um die wirksamsten künftigen Maßnahmen zur Risikominderung und -bewältigung zu ermitteln.

Strategische Ziele

- A. Zusammenarbeit zur Verhütung illegaler und unfallbedingter Verschmutzung und gemeinsame Durchsetzung internationaler Vorschriften und Normen in Bezug auf Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich der Einhaltung der MARPOL-Anlagen.**

Trotz des breiten Spektrums von Maßnahmen, die in den letzten Jahren ergriffen wurden, stellt illegale und unbeabsichtigte Verschmutzung weiterhin eine erhebliche Bedrohung für das Nordseegebiet dar. Die Zusammenarbeit bei ihrer wirksamen und effizienten Durchsetzung ist ein wichtiges Instrument für den Schutz der Meeressumwelt.

Die internationalen Vorschriften über Meeresverschmutzung wurden aus dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (MARPOL) übernommen, das 1978 aktualisiert wurde. Das MARPOL-Übereinkommen wurde von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) ausgearbeitet und zielt auf die Verhütung und Minimierung der Verschmutzung von Schiffen, sowohl durch Unfälle als auch durch Routinebetrieb ab; durch folgende Maßnahmen in seinen sechs technischen Anhängen zu Meeresverschmutzung, siehe Anlage I: Aktuelle Texte von Anlage I bis Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens

Anlage I – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Anlage II – Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

Anlage III – Regeln zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden

Anlage IV – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

Anlage V – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

Anlage VI – Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

Für die Überwachung der Einhaltung müssen gemeinsame und koordinierte operative Vorgehensweisen festgelegt werden, um eine einheitliche und konsequente Um- und Durchsetzung der MARPOL-Anlagen zu gewährleisten, insbesondere der Um- und Durchsetzung der Nordsee-ECA im Rahmen von Anlage VI für Stickstoff- und Schwefeloxide, sowie im Hinblick auf das Inkrafttreten eines globalen Schwefelgrenzwertes für Schiffe, die außerhalb der ECAs fahren, im Jahr 2020.

- B. Förderung und Einführung einer effizienten Notfallvorsorge**

Bestehende internationale und europäische Verpflichtungen gewährleisten, dass die Staaten des Nordseegebiets darauf vorbereitet sind, im Falle von Verschmutzungssereignissen angemessen zu reagieren, einschließlich durch Anwendung globaler Protokolle und Festlegung regionaler Zonen gemeinsamer Verantwortung. Die Zusammenarbeit mit anderen regionalen und internationalen Organisationen ist erforderlich, um Synergien zu ermitteln und Doppelarbeit zu vermeiden. Um eine effektive Vorsorge zu gewährleisten, sind angemessene Kenntnisse, Planung, Ausbildung und praktische Erprobung von Notfallsystemen erforderlich.

Bei der Planung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen sollte der besten verfügbaren Umweltberatung Rechnung getragen werden.

C. **Bereitstellung größtmöglicher Bekämpfungskapazitäten**

Trotz aller Bemühungen, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen, wird immer die Gefahr von Zwischenfällen bestehen. Die Zunahme des Seeverkehrs und der gefährlichen und schädlichen Ladungen stellt eine wachsende Bedrohung für die Meeressumwelt dar. Die Vertragsparteien haben bereits beträchtliche Ressourcen für die Schaffung angemessener Bekämpfungskapazitäten bereitgestellt. Um die Effizienz – nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht – weiter zu verbessern, sollte sich der weitere Ausbau dieser Kapazitäten auf Risikobewertungen, Lückenanalysen und regionale und subregionale Ansätze stützen. Es bedarf koordinierter Forschungs- und Entwicklungsprogramme um sicherzustellen, dass die Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit den besten verfügbaren Techniken und Geräten durchgeführt werden.

Um die strategischen Ziele zu verwirklichen, wurden im Übereinkommen von Bonn folgende operative Zwischenziele vereinbart:

Operative Zwischenziele:

Operative Zwischenziele für das strategische Ziel A (Verhütung):

- A.I Gewährleistung einer angemessenen Überwachung des Seeverkehrs und der maritimen Tätigkeiten im Nordseegebiet sowie einer effizienten Berichterstattung über Feststellungen in den jeweiligen Zonen gemäß dem Bonner Übereinkommen;
- A.II Unterrichtung des Managements und des fliegenden Personals über die aktuelle Planung und Durchführung von Flügen zur Bekämpfung der Verschmutzung im Gebiet des Bonner Übereinkommen;
- A.III Bereitstellung gemeinsamer operativer Konzepte für die Überwachung der Einhaltung der MARPOL-Anlagen;
- A.IV Gewährleistung einer effizienten Beweiserhebung im Falle von Verschmutzungsergebnissen und der engen Zusammenarbeit mit Ermittlern und Staatsanwälten bei der Durchsetzung der für Meeresverschmutzung geltenden Vorschriften und Normen im Nordseegebiet;
- A.V Bereitstellung und Verbreitung von Informationen über die Verhütung von illegaler und unfallbedingter Umweltverschmutzung in der Öffentlichkeit und auf Expertenebene.

Zwischenziele für die Verwirklichung des strategischen Ziels B (Vorsorge):

- B.I Verständigung auf eine gemeinsame Vorgehensweise, die für die Bekämpfung maritimer Notfälle angemessen ist und Bekanntmachung nationaler Notfallsysteme und -strategien;
- B.II Gewährleistung einer angemessenen Schulung der Einsatzkräfte und der Zusammenarbeit zwischen den operationellen Einheiten der Vertragsparteien sowie Förderung der Vorbereitung auf wirksame multinationale Bekämpfungseinsätze;
- B.III Gewährleistung einer angemessenen Konzeption der Bekämpfungsmaßnahmen der Vertragsparteien, um die Meeressumwelt zu schützen und Prioritäten auf der am besten geeigneten Grundlage festzulegen;

- B.IV Zusammenarbeit mit anderen internationalen und europäischen Organisationen sowie mit benachbarten Meeresregionen, um Synergien zu ermitteln und Doppelarbeit zu vermeiden.

Zwischenziele zur Verwirklichung des strategischen Ziels C (Bekämpfung):

- C.I Gewährleistung, dass die Vertragsparteien ein klares Verständnis der von den anderen Parteien ergriffenen Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen haben, um die Entwicklung bewährter Verfahren zu fördern;
- C.II Beibehaltung und Aktualisierung gemeinsamer operativer Konzepte für Verschmutzungereignisse und Förderung der Entwicklung und des gemeinsamen Verständnisses geeigneter Bekämpfungsstrategien;
- C.III Förderung koordinierter Forschungs- und Entwicklungsprogramme für Einsatztechnologien, Ausrüstung und sonstige operative Mittel;
- C.IV Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Ressourcen für Bekämpfungsmaßnahmen im gesamten Nordostatlantikgebiet anhand von Risikobewertungen auf subregionaler Ebene.

Maßnahmen

Um die Vision, die strategischen Ziele und die operativen Zwischenziele umzusetzen, werden in dem folgenden Strategischen Aktionsplan des Übereinkommens von Bonn spezifische messbare Maßnahmen und realistische Zielvorgaben für den Zeitraum 2019-2025 vorgelegt, die die Arbeit der Vertragsparteien lenken und fokussieren. Der Aktionsplan berücksichtigt, dass fest etablierte Systeme beibehalten und die Arbeiten, die notwendig sind, um den operativen Charakter des Übereinkommens aufrechtzuerhalten, fortgesetzt werden müssen. Gleichzeitig werden Möglichkeiten zur Verstärkung dieser Anstrengungen und zur Neuausrichtung aufgezeigt.

Im Rahmen des Übereinkommens von Bonn werden folgende Maßnahmen vereinbart:

Maßnahmen für das strategische Ziel A (Verhütung):

- A.1 Luft- und Satellitenüberwachung, einschließlich nationaler Flüge, regionaler Flüge, Rundflüge und CEPCO/Super-CEPCO-Flüge zur Erkennung, zur Untersuchung, zum Nachweis und zur Überwachung des Austretens von Öl und anderen schädlichen Stoffen;
- A.2 Beibehaltung eines leistungsfähigen Standard-Berichterstattungssystems und Nutzung des Systems zur Meldung der festgestellten Verschmutzungen an die Vertragsparteien des Bonner Übereinkommens sowie an die Kommission gemäß der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und an die IMO;
- A.3 Optimale Nutzung von Satellitenbildern in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen im Bereich der Höhenmeldekapazität (HAPS) und ferngesteuerter Luftfahrtssysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS), die Anrainerstaaten des Nordseegebiets zur Verfügung gestellt wurden, sowie Schaffung eines einheitlichen Systems für das gesamte Nordseegebiet, um die Erkennung von Verschmutzungereignissen zu verbessern;
- A.4 Stärkung der Zusammenarbeit bei der Aufdeckung von Verstößen gegen Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und bei der Durchsetzung;

- A.5 Stärkung der Zusammenarbeit bei der Aufdeckung von Verstößen gegen Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und bei der Durchsetzung, auch im Rahmen des bestehenden Systems der Hafenstaatkontrolle, sowie Anwendung fortschrittlicher Instrumente für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Weitergabe der Ergebnisse von Durchsetzungsmaßnahmen über das gemeinsame Informationssystem (z. B. THETIS-EU);
- A.6 Führung und Aktualisierung des Handbuchs für den Flugbetrieb und des BAOAC-Atlas;
- A.7 In Zusammenarbeit mit dem Nordsee-Netzwerk von Ermittlern und Staatsanwälten Führung und Aktualisierung des Handbuchs für Öl-Verschmutzungsdelikte in der Nordsee;
- A.8 Zusammenarbeit über OSINET bei der Ermittlung von Ölunfällen, einschließlich Interkalibrierungsübungen von Laboratorien und Weiterentwicklung gemeinsamer Methoden zur Ermittlung von Ölunfällen;
- A.9 Stärkung der Zusammenarbeit mit Ermittlern und Staatsanwälten:
 - a. bis 2022 – in Zusammenarbeit mit der NSN Aufzeigen von Optionen zur Bekanntmachung der Verurteilungen wegen Verschmutzungsdelikten;
 - b. bis 2025 – in Zusammenarbeit mit der NSN Festlegung von Verfahren, mit denen die Bilanz von Umweltgefahren der betreffenden Reedereien und Schiffsbetriebsgesellschaften für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann;
- A.10 Zusammenarbeit mit der IMO, um festzulegen, wie das Bonner Übereinkommen einen weiteren Beitrag zur Einhaltung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens leisten kann, unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen der IMO im Hinblick auf die Durchsetzung einer ab 2020 weltweit geltenden Schwefelhöchstgrenze (z. B. verstärkte Hafenstaatkontrolle sowie das Verbot der Beförderung von Brennstoffen mit einem Schwefelgehalt von über 0,50 %);
- A.11 Unterstützung durch IMO-MEPC bei der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften für das Einleiten von Stoffen mit hoher Viskosität bzw. von erstarrenden Stoffen gemäß Anlage II des MARPOL-Übereinkommens.
- A.12 Pflege und Aktualisierung der Website des Übereinkommens von Bonn sowie Verbreitung der elektronischen Veröffentlichungen (d. h. Handbücher, Leitfäden und Berichte).
- A.13 Unterstützung/Förderung von Empfehlungen für Vorsorgemaßnahmen aus den BE-AWARE-Aufklärungsprojekten.

Maßnahmen für das strategische Ziel B (Vorsorge):

- B.1 Führung und Aktualisierung der Kapitel des Handbuchs des Bonner Übereinkommens zur Verschmutzungsbekämpfung und deren bedarfsgerechte Anpassung;
- B.2 Förderung des Informationsaustauschs über potenziell schädliche Wracks und Aufbau nationaler Datenbanken;
- B.3 Planung und Durchführung von praktischen Übungen und Schulungsmaßnahmen auf regionaler und subregionaler Ebene;

- B.4 Förderung der Entwicklung nationaler Umweltberatungssysteme und des damit verbundenen Informationsaustauschs;
- B.5 Aufrechterhaltung des Informationsaustauschs mit anderen regionalen und internationalen Organisationen, insbesondere dem Katastrophenschutzverfahren der Union (Union Civil Protection Mechanism, UCPM), der EMSA, dem EPPR (Arktischer Rat), HELCOM, der IMO, der OSPAR-Kommission, dem Lissabonner Abkommen und REMPEC durch Teilnahme an den Sitzungen der Sekretariate und gegebenenfalls Verstärkung der Zusammenarbeit mit diesen Organisationen, z. B. im Hinblick auf die gemeinsame Entwicklung eines HNS-Maßnahmenhandbuchs;
- B.6 Stärkung der Zusammenarbeit mit der OSPAR-Kommission und anderen internationalen Organisationen, die am Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung und Offshore-Anlagen beteiligt sind;
- B.7 Entwicklung einer HNS-Strategie für die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, z. B. HELCOM/EMSA/CTGo, um die Grundsätze der OPRC auf HNS anzuwenden;
- B.8 In Absprache mit der IMO festlegen, wie das Bonner Übereinkommen einen weiteren Beitrag zur Stärkung der Umsetzung des internationalen Protokolls über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verschmutzung durch gefährliche und schädliche Stoffe leisten kann;
- B.9 Weitere Entwicklung von Bekämpfungskapazitäten auf der Grundlage von Umweltrisikoanalysen, um mit den sich wandelnden Risiken im Seeverkehr Schritt zu halten.

Maßnahmen für das strategische Ziel C (Bekämpfung):

- C.1 Aufrechterhaltung eines Systems zur Meldung von Verschmutzungseignissen und Ermittlung der gewonnenen Erkenntnisse;
- C.2 Aufrechterhaltung und Aktualisierung gemeinsamer Pläne für die Bekämpfung von Vorkommnissen auf See (DENERNETH-Plan, MANCHEPLAN, Vierparteien-Plan, NORBRIT-Plan [Plan für den Golf von Biskaya]);
- C.3 Stärkung der Entwicklung gemeinsamer Konzepte für den Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen, einschließlich der Ermittlung bewährter Verfahren und Information der Öffentlichkeit über solche Schutzmaßnahmen;
- C.4 Bereitstellung von Erfahrungen aus der Verschmutzungsbekämpfung in Offshore-Windparks und daraus gewonnenen Erkenntnissen;
- C.5 Unterstützung der Verknüpfung und Koordinierung mit dem Küstenschutz;
- C.6 Förderung von Forschung und Entwicklung sowie des Informationsaustauschs in Bezug auf Einsatztechnologien, Ausrüstung und sonstige operative Mittel, insbesondere integrierte Überwachungssensoren, Technologie für die Reaktion auf Unfälle bei Nacht und schlechter Sicht, bei schlechtem Wetter, sowie für Nachweis und Bergung von auf See verlorenen Containern, Unfälle mit Schweröl und chemischen Substanzen sowie Unfälle, an denen Kraftstoffe der neuen Generation beteiligt sind;

- C.7 Förderung der Arbeit an gemeinsamen Forschungsschwerpunkten: bis 2019-22 Ausarbeitung eines Vorschlags für ein gemeinsames Forschungsprojekt zu Kraftstoffen der neuen Generation;
- C.8 Förderung des Informationsaustauschs über nationale Risikobewertungsverfahren, einschließlich Notfallschlepper.

Aufgaben 1 – 18 für das strategische Ziel A (Verhütung):

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|---------------------------------------|---|-------------------|--------|
| 1 | A.1 | Luft- und Satellitenüberwachung, einschließlich nationaler Flüge, regionaler Flüge, Rundflüge und CECPO/Super-CCO-Flüge zur Erkennung, zur Untersuchung, zum Nachweis und zur Überwachung des Austretens von Öl und anderen schädlichen Stoffen, unter Berücksichtigung der notwendigen strategischen Überwachung. | Durchführung im VP Verlauf des Jahres | VP | wird durchgeführt | |
| 2 | A.1 | Wahrung von Abdeckung und Effizienz der Luftüberwachung und Analyse des Bedarfs an strategischer Überwachung, unter anderem anhand der Auswertung bereits vorhandener Datensätze zu Feststellungen bei beobachteten Verschmutzungen durch Öl und sonstige Substanzen. | VP | CleanSeaNet – EMSA Fischerei – Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) NL – Sachbearbeiter mit VP NL erstellt den Entwurf und übermittelt ihn Delegationsleitern BE – MARPOL-Anlage VI. | | |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|---|-----------------------|--|--|-----------------------|
| 3 | A.3 A.4 A.5 | Gegebenenfalls Ausarbeitung von Mindestempfehlungen zu Überwachungsmaßnahmen im Gebiet des Bonner Übereinkommens und der erwarteten Ergebnisse (MARPOL VI, ferngesteuerte Luftfahrtssysteme). | | EU (für Optionen zur Straffung der Meeresüberwachung, z. B. in Bezug auf Fischerei und Umweltverschmutzung) BE – Co-Leitung (Anlage VI) | Erste Gespräche zur Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wurden auf dem Treffen der OTSOPA 19 aufgenommen. Die EMSA hat mit der Nutzung von RPAS begonnen. | zur wird durchgeführt |
| 4 | A.2 | Aufrechterhaltung eines effizienten Überwachung und Berichterstattung unter Einsatz geeigneten Systems zur Meldung Verschmutzungen an die Vertragsparteien Übereinkommens. | | EU – Drohnen | VP | wird durchgeführt |
| 5 | A.3 | In Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs werden Satellitenbilder, z. B. durch CleanSeaNet, optimal genutzt, um nach einer ersten Warnung vor einer möglichen Verschmutzung durch die Luftüberwachung Folgemaßnahmen zu ergreifen. | | Durchführung bei VP Bedarf | | wird durchgeführt |
| 6 | A.3 | Bericht über und Berücksichtigung von jüngsten Entwicklungen im Bereich der Höhenmeldekapazität (HAPS) und ferngesteueter Luftfahrtssysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS). | | VP | EU/EMSA - HAPS & RPAS | wird durchgeführt |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|---|---|--|---|
| 8 | A.13 | Unterstützung/Förderung der Umsetzung von Verkehrstrennungsgebieten und Hervorhebung anderer BE-AWARE-Empfehlungen in Bezug auf Schiffsverkehrsdiene, AIS im Windparks und elektronische Navigation bei den für Maßnahmen zur Risikominderung zuständigen Behörden. | wird durchgeführt | VP | In Irland, Norwegen und den Niederlanden fanden Workshops statt. | Für die verschiedenen nationale Behörden zuständig. |
| 9 | A.6 B.I | Führung und Aktualisierung des Handbuchs für den Flugbetrieb. | NO & VP | Jährlich im Rahmen der Treffen der OTSOPA | wird durchgeführt | |
| 10 | A.6 B.I | Pflege der Online-Version des Verhaltenskodexes im Falle des Auftretens von Verschmutzung des Bonner Übereinkommens, einschließlich des Fotoatlases, für Besatzung und Sachverständige im Rahmen der Neugestaltung der Website zum Bonner Übereinkommen. | Durchführung bei FR & VP Bedarf | | wird durchgeführt | |
| 11 | A.4 A.5 A.10 | Stärkung und Ausweitung der Zusammenarbeit bei der Feststellung und Beobachtung von Verstößen gegen die Anlagen des MARPOL-Übereinkommens und deren Durchsetzung sowie Pflege von Kontakten zur IMO. | wird durchgeführt | VP/NSN/Sek | wird durchgeführt | |
| 12 | A.5 A.10 | Prüfung der Entwicklung einer gemeinsamen technischen Strategie und eines operativen Konzepts für die Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte für NO_x und SO_x. | BE, DK (vorbehaltlich Bestätigung), FR NL? EMSA (vorbehaltlich Bestätigung) | | neu | |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|---|-----------------------------------|--|-------------------|--------|
| 13 | A.7 A.9 | <p>Stärkung der Zusammenarbeit mit dem Nordsee-Netzwerk von Ermittlern und Staatsanwälten (NSN) und gemeinsam:</p> <p>a. Führung und Aktualisierung des „North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences“ (Handbuch für die Bekämpfung der Ölverschmutzungsschäden des Meeres);</p> <p>b. Organisation von Workshops zu Themen, die von beiderseitigem Interesse sind;</p> <p>c. sofern zweckmäßig, Unterstützung bei der Veröffentlichung von Verurteilungen und bei der Erstellung von Umweltbilanzen für Seeschiffahrtsunternehmen.</p> | NL/Sek | Mögliche Themen für das Seminar 2019-25: HNS Abfälle im Meer | wird durchgeführt | |
| 14 | A.8 | Fortführung der Tätigkeiten von OSINET, um | DE/OSINET | | wird durchgeführt | |
| | | <p>a. Kenntnisse und Erfahrungen der einschlägigen Laboratorien in Bezug auf Ölunfallforensik, u. a. durch Interkalibrierungsübungen, zu verbessern und</p> <p>b. analytische Verfahren und Referenzmethoden, auch für die Beprobung von Öl auf See zu aktualisieren und weiterzuentwickeln.</p> | | | | |
| 15 | A.12 B.1 | Pflege und Aktualisierung der Website des Übereinkommens von Bonn sowie Verbreitung der elektronischen Veröffentlichungen (d. h. Handbücher, Leitfäden und Berichte). | Durchführung bei Sek/VP Bedarf | Das Sekretariat prüft die Möglichkeit, die Quelle für Entscheidungen/Maßnahmen festzuhalten. | | |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|---|----------------------------|---------|--------------|-------------------|
| 17. | A.2 | Überprüfung und falls erforderlich Anpassung der Empfehlungen für Notifikationen. | Durchführung bei VP Bedarf | | | neu |
| 18 | A.12 | Umsetzung der Kommunikationsstrategie des Bonner Übereinkommens. | Sek. | | | wird durchgeführt |

Aufgaben 19 – 30 für das strategische Ziel B (Vorsorge):

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|---|-----------------------------|----------|--------------|-------------------|
| 19 | B.1 A.12 | Pflege und Aktualisierung der verschiedenen Kapitel des Handbuchs des Bonner Übereinkommens für Verschmutzungsbekämpfung. | Durchführung bei Bedarf | VP & Sek | | wird durchgeführt |
| 20 | B.2 | Fortführung des Austauschs von Informationen über potenziell umweltschädliche Schiffswracks (Methoden zur Entleerung, Risikobewertung usw.). | Durchführung bei Bedarf | VP | | wird durchgeführt |
| 21 | B.4 B.5 | Verbesserung der Kapazität internationaler Hilfe, wobei auf die EU-Leitlinien zur Unterstützung durch den Gastgeberstaat zurückgegriffen wird. | zur Unterstützung durch den | VP & EU | | wird durchgeführt |
| 22 | B.3 | Planung und Durchführung von praktischen Übungen und Schulungsmaßnahmen auf regionaler und subregionaler Ebene, unter Berücksichtigung des strategischen Bedarfs. | | VP | | wird durchgeführt |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesetzter Zeitraum | Leistung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|---|-----------------------|----------|--|-------------------|
| 23 | B.3 | Organisation gemeinsamer praktischer Bekämpfungssübungen (BONNEX DELTA), entsprechend dem regionalen strategischen Ausbildungsbefehl. | VP gemäß JAP | | | wird durchgeführt |
| 24 | B.3 | Einführung eines Stufensystems für gemeinsame Übungen, um die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Ölunfällen zu erproben und einzubüben. | wird durchgeführt | DK | DK verfügt über entsprechendes militärisches Fachwissen und unterstützt damit die Übungen. | wird durchgeführt |
| 25 | B.4 | Förderung der Entwicklung nationaler Umweltberatungssysteme und des damit verbundenen Informationsaustauschs, Möglichweise Schaffung von Strukturen für Zusammenarbeit (auf subregionaler Ebene). | OTSO PA 2020 | UK | | wird durchgeführt |
| 26 | B.5 B.7 B.8 | Stärkung der Zusammenarbeit mit REMPEC und HELCOM bei der Entwicklung eines gemeinsamen Handbuchs für die Bekämpfung von HNS-Verschmutzungen | Sek, FR | | | neu |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesetzter Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|-----------------------|---|---|--------|
| 27 | B.6 | <p>Stärkung der Zusammenarbeit mit der OSPAR-Kommission, den regionalen Abkommen und anderen internationalem Organisationen, die am Schutz der Meeresumwelt vor der Umweltverschmutzung durch Schiffe, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und anderen maritimen Tätigkeiten beteiligt sind, unter Berücksichtigung der Verpflichtungen im Rahmen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie⁴.</p> | | <p>Sek, BE & NL; VP (Informationsaustausch über die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie)</p> <p>Das Sekretariat neu setzt sich mit OSPAR in Verbindung bezüglich der Verpflichtung D8 nach der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zur Überwachung und Bewertung erheblicher akuter Verschmutzungen und Berichterstattung darüber an OTSOPA 2020.</p> | <p>Im Rahmen von Bonn 19 ist die gegenseitige Teilnahme von BA/HELCOM an wichtigen Sitzungen in Betracht zu ziehen. (vgl. Aktionsplan des Bonner Übereinkommens 2016-19, Punkt A.3.3)</p> | |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesetzter Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|----------------------------|---------|--------------|--------|
| | | | | | | |
| 29 | B.9 | Trendanalyse des BE-AWARE-Projekts Bewertung der Ergebnisse und Folgemaßnahmen. | 2030. wird durchgeführt | NL & VP | | neu |
| 30 | B.9 | Austausch von Informationen/Erfahrungen über die zunehmende Größe von Schiffen, erneuerbare Energien, die Offshore-Erdöl- und -Erdgasindustrie, LNG-Brennstoffe, den Ausbau von Häfen, autonome Schiffe und radioaktives Material. | | VP | | neu |

⁴ Norwegen ist kein Mitglied der Europäischen Union. Norwegen leistet seinen Beitrag auf der Grundlage gleichwertiger nationaler Rechtsvorschriften und EU-Rechtsvorschriften, durch die das Land als Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gebunden ist.

Aufgaben 31 – 40 für das strategische Ziel C (Bekämpfung):

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|-------------------------|---------------|--|-------------------|
| 31 | C.1 C.4. | Austausch von Informationen über Erkenntnisse aus Vorkommnissen, einschließlich in Windparks, bei Notliegeplätzen und der Abfallentsorgung nach Verschmutzungereignissen. | OTSOAPA BONN | VP | | wird durchgeführt |
| 32 | C.1 C.5 | Aufrechterhaltung eines effizienten POLREP-Systems für die Meldung von Verschmutzungereignissen und die Verwaltung von Anträgen auf und Angeboten von Unterstützung im Rahmen des Gemeinsamen Kommunikations- und Informationssystems für Notfälle (CECIS MP) der Europäischen Kommission. | wird durchgeführt | EU, NO, DK | 6-monatiges Projekt mit zwei Workshops & neun Ländern. | wird durchgeführt |
| 33 | C.2 | Ausarbeitung, Aufrechterhaltung und Aktualisierung gemeinsamer Pläne für die Bekämpfung von Vorkommnissen auf See (DANGERNETH-Plan (DE), MANCHEPLAN (UK & FR), Plan für die Vierparteien-Zone (BE), NORBRIT Plan (UK & NO), UK und Irland MOU), [Golf von Biskaya]. | Durchführung bei Bedarf | Betroffene VP | | wird durchgeführt |
| 34 | C.3 | Aufrechterhaltung des Informationsaustauschs über nationale Systeme zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten | wird durchgeführt | - FR, SE & VP | | wird durchgeführt |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|---------------------------|--|-----------------------|--------|
| 35 | C.7 C.6 | Förderung und nach Möglichkeit Durchführung von Forschung und Entwicklung sowie eines Informationsaustauschs in Bezug auf Kraftstoffe der neuen Generation. | NO + Projektpartner [...] | Vorschlag Rahmen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen durch die GD ECHO im Jahr 2019 | im wird durchgeführt | |
| 36 | C.7 C.6 | Bekämpfungs- und Vorsorgemaßnahmen in Bezug auf Kraftstoffe der neuen Generation. | NO + Projektpartner [...] | Auf Grundlage Reaktion unter 35. | der wird durchgeführt | |
| 37 | C.6 | Austausch von Informationen und Förderung weiterer Forschungsarbeiten zu Verschmutzungsergebnissen, einschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Unfälle bei Nacht, bei schlechter Sicht und bei schlechtem Wetter; • Unfälle mit Verschmutzungen durch Schweröl und chemische Substanzen, möglicherweise im Rahmen extern finanziert Projekte; • Einsatztechnologien, Ausstattung und sonstige operative Mittel, insbesondere integrierte Überwachungssensoren, Modellierung der Ölspuren sowie Entscheidungshilfeinstrumente Bekämpfungstechnologien. | VP | | | |
| 39 | C.6 | Prüfung und Ausarbeitung eines Projektvorschlags für eine regionale Risikobewertung von HNS. | VP & Sek | wird durchgeführt | | |

| Aufgabe | Strategische Maßnahme | Beschreibung | Vorgesehener Zeitraum | Leitung | Fortschritte | Status |
|---------|-----------------------|--|--------------------------|-------------------------|--------------|-------------------|
| 40 | C.6 | Förderung kontinuierlicher Forschung zu HNS, u. a. zu entsprechenden Einsatztechnologien, der Prüfung von HNS-Eigenschaften und dem Verhalten von HNS unter anderen als den Normbedingungen sowie die weitere Entwicklung und Validierung fortgeschrittener Entscheidungshilfeinstrumente. | | VP | | wird durchgeführt |
| 41 | C.8. | Informationsaustausch über Risikobewertungsverfahren, Notfallschlepper. | nationale einschließlich | Durchführung bei Bedarf | VP | neu |

Anlage I

Aktuelle Fassung des MARPOL-Übereinkommens**Aktuelle Fassung der Anlagen I bis VI und des Protokolls 1 des MARPOL-Übereinkommens**

Das MARPOL-Übereinkommen enthält Regeln zur Verhütung von unfällbedingter Verschmutzung und Verschmutzung durch Routinemaßnahmen, die in sechs technischen Anlagen aufgeführt sind.

- (a) **Anlage I – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl**

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. März 2018 - Entschließung MEPC.276(70)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen des Formblatts B des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2017 - Entschließung MEPC.266(68)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Regel 12 – Behälter für Ölrückstände (Schlamm))
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2017 - Entschließung MEPC.265(68)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung der umweltbezogenen Bestimmungen des Polar-Codes verbindlich vorzuschreiben)

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. März 2016 - Entschließung MEPC.256(67)

- Änderung der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderung der Regel 43 - Sonderbestimmungen für die Nutzung und Beförderung von Öl im Gebiet der Antarktis)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.248(66)
- Änderung der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der MARPOL-Anlage 1 verbindliche Beförderungsvorschriften für ein Stabilisierungsinstrument) — MEPC 66/21/Corr.1
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.246(66)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung von Code III verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2015 - Entschließung MEPC.238(65)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des RO-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Oktober 2014 - Entschließung MEPC.235(65)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Formblätter A und B des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung gemäß Anlage I des MARPOL-Übereinkommens)

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. August 2013 - Entschließung MEPC.216(63)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Regionale Vereinbarungen für Hafenauffanganlagen nach den Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens,)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. August 2011 - Entschließung MEPC.190(60)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Nordamerikanisches Emissionskontrollgebiet)

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. August 2011 - Entschließung MEPC.189(60)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Anfügung eines neuen Kapitels 9 zur Anlage I des MARPOL-Übereinkommens)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2011 - Entschließung MEPC.187(59)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Regeln 1, 12, 13, 17 und 38, Anlage I des MARPOL-Übereinkommens, Nachtrag zum IOPP-Zeugnis und Öltagebuch Teile I und II)

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Januar 2011 - Entschließung MEPC.186(59)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Anfügung eines neuen Kapitels 8 zur Anlage I des MARPOL-Übereinkommens und Folgeänderungen des Nachtrags zum IOPP-Zeugnis, Formblatt B)
- Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. Dezember 2008 - Entschließung MEPC.164(56)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Auffanganlagen außerhalb von Sondergebieten und Einleiten von Abwasser)

Änderungen von Anlage I - in Kraft getreten am 1. August 2007 - Entschließung MEPC.141(54)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
(Änderung der Regel 1, Ergänzung der Regel 12A, Folgeänderungen der Regel 21 der überarbeiteten Anlage I des MARPOL-Übereinkommens)

Wortlaut von Anlage I des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. Januar 2007 — Entschließung MEPC.117 (52)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(überarbeitete Anlage I des MARPOL-Übereinkommens)

(b) Anlage II – Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe

Änderungen von Anlage II - in Kraft getreten am 1. September 2017 - Entschließung MEPC.270(69)

- Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (Änderungen der Anlage II des MARPOL-Übereinkommens – Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure)
- Änderungen von Anlage II - in Kraft getreten am 1. Januar 2017 - Entschließung MEPC.265(68)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Änderungen der Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung der umweltbezogenen Bestimmungen des Polar-Codes verbindlich vorzuschreiben)

Änderungen von Anlage II - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.246(66)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des III-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen von Anlage II - in Kraft getreten am 1. Januar 2015 - Entschließung MEPC.238(65)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Änderungen der Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des RO-Codes verbindlich vorzuschreiben)

Änderungen von Anlage II - in Kraft getreten am 1. August 2013 - Entschließung MEPC.216(63)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Regionale Vereinbarungen für Hafenauffanganlagen nach den Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens,)
- Wortlaut von Anlage II des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. Januar 2007 — Entschließung MEPC.118 (52) (in der geänderten Fassung)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (überarbeitete Anlage II des MARPOL-Übereinkommens)

Mit Anhang II Regel 11 in Kraft gesetzter Internationaler Code für am oder nach dem 1. Juli 1986 gebaute Tankschiffe zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut – Entschließung MEPC.119(52)

- Änderungen des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code)
 - Entschließung MEPC.225 (64) Änderungen der Kapitel 17, 18 und 19, die am 1. Juni 2014 in Kraft getreten sind
 - BLG.1/Circ. 19 Produkte, die seit der Annahme des geänderten IBC-Codes im Jahr 2004 eingestuft oder neu eingestuft wurden
 - BLG.1/Circ. 19/Corr. 1 Produkte, die seit der Annahme des geänderten IBC-Codes im Jahr 2004 eingestuft oder neu eingestuft wurden
- Mit Anhang II Regel 11 in Kraft gesetzter Code für Chemikalien als Massengut – vor dem 1. Juli 1986 gebaute Tankschiffe – Entschließung MEPC.144(54)

- Änderungen des Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code)
- (c) **Anlage III – Regeln zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden**
Die Änderung der Anlage III zum MARPOL-Übereinkommen (Änderung des Anhangs mit Kriterien für die Bestimmung von Schadstoffen in verpackter Form) tritt am 1. März 2016 in Kraft — Entschließung MEPC.257 (67)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
Änderungen von Anlage III - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.246(66)
Wortlaut von Anlage III des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. Januar 2014 — Entschließung MEPC.193 (61)
Wortlaut von Anlage III des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. Januar 2010 — Entschließung MEPC.156 (55)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des III-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- (d) **Anlage IV – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsschwabwasser**
Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. September 2017 - Entschließung MEPC.274(69)
 - Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (Änderungen der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens – Sondergebiet Ostsee und Formblatt für ISPP-Zeugnis)
Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. Januar 2017 - Entschließung MEPC.265(68)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung der umweltbezogenen Bestimmungen des Polar-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.246(66)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des III-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. August 2013 - Entschließung MEPC.216(63)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973
(Regionale Vereinbarungen für Hafenauffangsanlagen nach den Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens)
- Änderungen von Anlage IV - in Kraft am 1. Januar 2013 - Entschließung MEPC.200(62)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Bestimmungen in Bezug auf Sondergebiete und Festlegung der Ostsee als Sondergebiet nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens)
 - 62/24/Corr. 1MEPC —enthält mehrere Berichtigungen von Entschließungen MEPC.200(62)
 - Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. Dezember 2008 - Entschließung MEPC.164(56)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (Auffanganlagen außerhalb von Sondergebieten und Einleiten von Abwasser)
 - Änderungen von Anlage IV - in Kraft getreten am 1. August 2007 - Entschließung MEPC.143(54)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (Anfügung von Regel 13 in Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens)
 - Wortlaut von Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. August 2005 — Entschließung MEPC.115 (51)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (überarbeitete Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens)
- (e) Anlage V – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll**
- Wortlaut von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – Stand zum 31. Dezember 1988
- Änderungen von Anlage V - in Kraft getreten am 1. März 2018 - Entschließung MEPC.277(70)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – Ladungsrückstände und Mülltagebuch)
- Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – in Kraft getreten am 1. Januar 2017 - Entschließung MEPC.265(68)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (Änderungen der Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung der umweltbezogenen Bestimmungen des PolarCodes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.246(66)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973* (Änderungen der Anlagen I, II, III, IV und V des MARPOL-Übereinkommens, um die Anwendung des III-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – in Kraft getreten am 1. August 2013 - Entschließung MEPC.216(63)

- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Regionale Vereinbarungen für Hafenauffanganlagen nach den Anlagen I, II, IV und V des MARPOL-Übereinkommens)
- Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – in Kraft getreten am 1. Januar 2013 - Entschließung MEPC.201(62)
- Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(überarbeitete Anlage V des MARPOL-Übereinkommens)
- 62/24/Corr. 1MEPC —enthält mehrere Berichtigungen von Entschließungen MEPC.201(62)
 - Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens - in Kraft getreten am 1. August 2005 - Entschließung MEPC.116(51)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens)
 - Änderungen der Anlage V - in Kraft getreten am 1. März 2002 - Entschließung MEPC.89(45)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens)
 - Änderungen der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – in Kraft getreten am 1. Januar 1997 - Entschließung MEPC.65(37)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1978 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Änderungen der Regel 2 und Hinzufügen einer neuen Regel 9 in Anlage V des MARPOL-Übereinkommens)
- **Anlage VI – Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe**
 - Änderungen der Anlage VI - in Kraft getreten am 1. Januar 2019 - Entschließung MEPC.246(71)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des *Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*, geändert durch das Protokoll vom 1978 (im Hinblick auf das Wirk samwerden der Ausweisung der Ostsee und der Nordsee als Emissionsüberwachungsgebiete und zur Änderung der Bunkerlieferbescheinigung)
 - Änderungen der Anlage VI - in Kraft getreten am 1. März 2018 - Entschließung MEPC.278(70)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zum *Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*
(Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens – Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen)

Änderungen der Anlage VI - in Kraft getreten am 1. September 2017 - Entschließung MEPC.271(69)

- Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (Änderungen der Regel 13 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens – Anforderungen an Aufzeichnungen zur Gewährleistung der Konformität des Betriebs mit den ausgewiesenen NOx-Emissionskontrollgebieten der Stufe III)
 - Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens - in Kraft getreten am 1. März 2016 - Entschließung MEPC.258(67)
- Änderung der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (Änderungen der Regeln 2 und 13 und des Nachtrags zum IAPP-Zeugnis)
 - Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. Januar 2016 - Entschließung MEPC.247(66)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (um die Anwendung des III-Codes verbindlich vorzuschreiben)
- Änderungen der Anlage VI - in Kraft getreten am 1. März 2015 - Entschließung MEPC.251(66)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973, geändert durch das Protokoll von 1978 (Änderungen der Regeln 2, 13, 19, 20 und des Nachtrags zum IAPP-Zeugnis nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und der Zertifizierung von Zweistoffmotoren nach der Technischen NOx-Vorschrift 2008)
- Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. August 2013 - Entschließung MEPC.217(63)
 - Änderungen des Anhangs des Protokolls von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe 1973 in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (Regionale Vereinbarungen über Hafenauffangeinrichtungen nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und Zertifizierung von Schiffsdieselmotoren mit selektiven katalytischen Minderungssystemen gemäß der Technischen NOx-Vorschrift 2008)
- Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. Januar 2013 - Entschließung MEPC.203(62)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Aufnahme von Regeln für die Energieeffizienz von Schiffen)
 - 62/24/Corr. 1MEPC —enthält mehrere Berichtigungen von Entschließungen MEPC.203(62)
- Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. Januar 2013 - Entschließung MEPC.202(62)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (Ausweisung der Karibik als Emissionskontrollgebiet)
 - MEPC/62/24/Corr. 1 —enthält mehrere Berichtigungen von Entschließungen MEPC.202(62)
- Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. Februar 2012 - Entschließung MEPC.194(61)

- Änderung der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des *Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*, geändert durch das Protokoll von 1978 (überarbeitetes Formblatt des Nachtrags zum IAPP-Zeugnis)
Änderungen von Anlage VI - in Kraft getreten am 1. August 2011 - Entschließung MEPC.190(60)
 - Änderung der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des *Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*, geändert durch das Protokoll von 1978 (Nordamerikanisches Emissionskontrollgebiet)
Wortlaut von Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens - Stand zum 1. Juli 2010 — Entschließung MEPC.176 (58)
 - Änderungen der Anlage des Protokolls von 1997 zur Änderung des *Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973*, geändert durch das Protokoll von 1978 (überarbeitete Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens)