

Years of the Bonn Agreement

Ans de l'Accord de Bonn

Jahre Bonn-Übereinkommen



Bonn Agreement
Accord de Bonn

Contents:

50 Years of the Bonn Agreement

Working together for cleaner seas	04
A message from the German Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure	05
Key dates in the history of the Bonn Agreement	06
Bonn Agreement still going strong 50 years on	08
Major Pollution Incidents in the Bonn Maritime Area	10
The Bonn Agreement in the future	12
Further cooperation through the accession of Spain	13
Cooperation with international organisations	14
Key Bonn Agreement documents and activities	16
Message from the Secretary - General of the International Maritime Organization	18

50 Ans de l'Accord de Bonn

Unir les efforts dans le sens de mers plus propres	20
Message du Ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques	21
Jalons historiques de l'Accord de Bonn	22
L'Accord de Bonn est toujours aussi dynamique 50 ans plus tard	24
Incidents majeurs de pollution dans la zone maritime de l'Accord de Bonn	26
Avenir de l'Accord de Bonn	28
Plus grande coopération grâce à l'acquisition de l'Espagne	29
Coopération avec d'autres organisations internationales	30
Documents et activités de l'Accord de Bonn	32
Message du Secrétaire général célébrant le cinquantième anniversaire de l'Accord de Bonn	34

50 Jahre Bonn-Übereinkommen

Gemeinsamer Einsatz für saubere Meere	36
Grußwort des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur	37
Wichtige Etappen in der Geschichte des BONN-Übereinkommens	38
BONN-Übereinkommen auch nach 50 Jahren sehr erfolgreich	40
Größere Verschmutzungsvorfälle im Meeressgebiet des BONN-Übereinkommens	42
Die Zukunft des BONN-Übereinkommens	44
Verstärkte Zusammenarbeit durch den Beitritt Spaniens	45
Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen	46
Wichtige Dokumente und Aktivitäten des BONN-Übereinkommens	48
Grußwort des Generalsekretärs der IMO anlässlich des 50. Jahrestags des BONN-Übereinkommens	50

Working together for cleaner seas

The Bonn Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil and Other Harmful Substances is the mechanism by which the North Sea States and the European Union work together to help each other in combating pollution in the Greater North Sea and its approaches from maritime disasters and chronic pollution from ships and offshore installations. It conducts surveillance as an aid to detecting and combating pollution at sea. It is the oldest regional agreement established by governments for responding to pollution incidents.

The member States are Belgium, Denmark, France, Germany, Ireland, the Netherlands, Norway, Sweden, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

The Bonn Agreement covers the Greater North Sea and its approaches. This area includes the North Sea proper, the Skagerrak, the English Channel and its approaches and other waters comprising the Irish Sea, the Celtic Sea, the Malin Sea, the Great Minch, the Little Minch, part of the Norwegian Sea, and parts of the North East Atlantic.

THE BONN AGREEMENT VISION IS:

A Greater North Sea and its approaches free from accidental and illegal pollution from shipping, offshore oil and gas operations and other maritime activities.

- Existing Bonn Agreement Boundary
- Responsibility Zone Proposed for France
- Responsibility Zone Proposed for Spain



A message from the German Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure

I would like to take the 50th anniversary of the signing of the "Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil" in 1969, better known as the Bonn Agreement, as an opportunity to recall this success story.

In 1969, at Germany's initiative, this important Agreement on the protection of the marine environment was concluded in the then federal capital Bonn. The Torrey Canyon tanker accident southwest of Great Britain led to the realisation that such cases of damage can only be overcome together through international cooperation, as their consequences do not stop at borders.

The importance of strong partners with a common strategy for combating marine pollution manifested itself in the 1990s, when shipping accidents with tankers in the Bay of Biscay and off the coast of Brittany happened, which – incidentally – occurred outside the scope of the Agreement. It was only due to the joint efforts made by the partners of the Agreement at that time that the consequences of these tanker accidents could be combated successfully. The current accession of Spain as a new partner will further strengthen the Bonn Agreement and add to its importance, which today matters more than ever.

The year 1989 marked a significant change with regard to the surveillance of marine pollution caused by oil and other harmful substances. In retrospect, this extension underlined the importance of combining deterrence with surveillance; because – when it comes to a topic as important as this – trust is good, but control is better.

Just in time for its 50th anniversary, the Bonn Agreement faces yet another major extension. The surveillance of air pollution caused by emissions from ships in accordance with Annex VI of the MARPOL Convention will significantly enhance environmental and health protection along our coasts and lead to fairer competition in maritime transport. The fact that we are including such an important issue in the Agreement we concluded 50 years ago is further proof of its success story.

Germany is proud to still act as depository of the Agreement.

On behalf of the Federal Government, I would like to congratulate the partners of the Agreement on 50 years of successful work. I look forward to our future cooperation and wish you every success for the benefit of shipping and the environment.

Andreas Scheuer
Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure

Key dates in the history of the Bonn Agreement



18 March 1967

- The grounding of the Torrey Canyon and the subsequent release of 117 000 tonnes of oil with disastrous consequences for the environment proved a pivotal point for international cooperation to combat marine pollution.

1969

- The grounding of the Torrey Canyon ultimately stimulated 8 countries bordering the Greater North Sea and its approaches to sign the 'Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil'. The Bonn Agreement is the oldest regional agreement established by governments for responding to pollution incidents.

1983

- The original 1969 Bonn Agreement was replaced in 1983 by a new Bonn Agreement covering "other harmful substances" as well as oil.

1983

- The European Union (then the EEC) became a Contracting Party to the Bonn Agreement.

1989 – 1993

- "Facilitating Effective Prosecution of MARPOL Violations" seminars were held to harmonise initiating proceedings against violators of MARPOL Annex I and resulted in the creation of the North Sea Network of Prosecutors and Investigators.

1994

- In 1989 the text of the Bonn Agreement was amended to include within its remit aerial surveillance for the detection of operational and illegal spills. This came into force on 1 April 1994.

2005

- OSINet, the Bonn Agreement Oil Spill Identification Network of experts, was set up in 2005 due to the difficulties encountered in identifying oil spill sources following the collision of Kariba & Tricolor in 2002.

2007

- EMSA started supplying the CleanSeaNet service, which is a Near Real Time European satellite based oil spill monitoring and vessel detection service <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>.

2010

- In 2001, Bonn Agreement Contracting Parties adopted a Decision providing for the accession of Ireland to the Bonn Agreement. The instrument of accession entered into force on 1 April 2010 bringing the number of signatories to 10.

2014

- The BE-AWARE project was a two year initiative (2012-2014), co-financed by the European Union, which aimed to quantify and identify the risk and magnitude of mineral oil spills in the Bonn Agreement area and undertake a qualitative risk assessment for hazardous and noxious substances.

2015

- BE-AWARE II (2013-2015) aimed to utilise the results of BE-AWARE I to model the effects of 10 risk-reducing and response scenarios through a combination of oil spill modelling and environmental and socioeconomic sensitivity analysis.

2018

- OTSOA and OSPAR's North Sea Network of Investigators and Prosecutors held a seminar on maritime environmental violations for non-compliance of MARPOL Annex II and VI in March 2018, as a follow-up to the Remote Sensing Workshop in Middelburg in 2015. The Seminar addressed the technical challenges for gathering court evidence with technical experts and prosecutors.

2019

- To meet new challenges on preparedness and response, the Bonn Agreement will be enlarged both geographically and thematically.

NEXT: BONN AGREEMENT STILL GOING STRONG 50 YEARS ON >

Bonn Agreement still going strong 50 years on

Since it was signed in 1969 the Bonn Agreement has been a crucial instrument to cooperate in large scale pollution incidents in the Greater North Sea and its approaches. A common approach by the nine North Sea countries, the EU and EMSA is aerial surveillance, combining and sharing resources to prevent, and minimise the impact of, pollution events.

In the course of 50 years changes have taken place.

Important changes are the introduction of coordinated aerial surveillance for the detection of operational and illegal spills and the inclusion since 1983 of other harmful substances. At that time, the European Union became a Contracting Party. After the accession of Ireland, the 2010 ministerial conference in Dublin was a start to discuss the long standing wish of having a Bonn Agreement Action Plan, considering developments in global marine transport and other new challenges on their way as identified by the very successful BE-AWARE project.

This project put focus on an area-wide risk assessment of marine pollution in the Greater North Sea and its approaches and the potential impacts of a pollution incident, resulting in a number of important recommendations to be considered. Illegal discharges of oil continued to decrease and new challenges like the construction of large-scale offshore windfarms, new fuels, other hazardous substances, the effective use of satellite imagery, new developments in ship design, and the role of the Bonn Agreement in monitoring air pollution (MARPOL Annex VI) or other MARPOL Annexes, all required a new way of thinking and working.

- The implementation of the Action Plan and the added value of the Bonn Agreement in the sustainable maritime industry were helpful to define strategic directions and concrete measures.
- Key to these successes is the cooperation between professionals and the sharing of knowledge and resources.

BONN AGREEMENT: always one step ahead.

LIZ VAN DUIN & WILLY DEKKER
OUTGOING CHAIRS OF BONN AGREEMENT
MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND WATER MANAGEMENT (THE NETHERLANDS)

BUSY SEAS:
An area
of 1.5million
km², roughly
the size of
Mongolia.

1.5 MILLION KM²

1869 and 1914

The age of modern shipping was heralded by the opening of the Suez canal in 1869 and the Panama Canal in 1914. These man-made waterways transformed the trade opportunities for many countries.

Over 400 commercial vessels use the Dover Strait every day. The Strait is under full radar surveillance and operates a Traffic Separation Scheme (TSS).

1956

The first shipping container was invented and patented in 1956 revolutionising transport and international trade by cutting costs, improving reliability and shortening transit time. This led to a huge increase in shipping traffic.

The Bonn Agreement covers the Greater North Sea and its approaches. This is an area of 1.5million km². An area roughly the size of Mongolia.

The Bonn Agreement area contains over 1300 offshore installations. Contracting Parties carry out Tour d'Horizon Surveillance flights to monitor discharges and spills from these installations.



NEXT: MAJOR POLLUTION INCIDENTS
IN THE BONN MARITIME AREA >



1967

The grounding of the Torrey Canyon and the subsequent release of **117,000 tonnes** of oil with disastrous consequences for the environment proved a pivotal point for international cooperation to combat marine pollution.

1977

A blowout on the Ekofisk Bravo Platform in the Norwegian sector of the North Sea created an oil spill of **13,642 tonnes**. Although the environmental consequences were low, the incident spurred an increase in oil spill response capabilities.

1978

The Amoco Cadiz ran aground off the coast of Brittany, France, whilst carrying crude oil headed for the United Kingdom. The ship split apart and sank spilling its cargo of **220,880 tonnes** of light crude oil.

The Oil Tanker Betelgeuse (ULCC) exploded while unloading at Whiddy Oil Terminal, Bantry Bay, Ireland. **50 people died and over 114,000 tonnes of mixed Arabian Crude Oil was lost**. The clean-up operation took nearly a year.

2002

The oil tanker MV Prestige, carrying **77,000 tonnes** of heavy fuel oil, broke up and sank polluting thousands of kilometres of coastline and more than one thousand beaches on the Spanish, French and Portuguese coast, as well as causing great harm to the local fishing industry. Many Bonn Agreement Contracting Parties were involved in the response operations. Spain has been an observer to the BA since 2003.

2015

The freighter Purple Beach caught fire off the German coast in 2015 spewing **hazardous smoke** and was at risk of exploding. Support from other Contracting Parties was key to an effective response.

2015

Grounding of the MV Hoegh Osaka off the coast of the UK. The ship, with cars on board, was successfully salvaged.

Major Pollution Incidents in the Bonn Maritime Area



2019

Despite our best efforts, incidents still occur. One of the world's largest container ships, **MSC Zoe**, spills over **342 shipping containers**, including several containing pesticides, near the German and Dutch Coasts.

2018

The Makassar Highway **ran aground** off the coast of Sweden resulting in a small spill. Recovery and lightening operations were carried out.

2018

Thankfully large oil spills are increasingly rare, but recent events such as the **collision** between the frigate Helge Ingstad and tanker Sola TS in 2018 show that the Bonn Agreement is as relevant today as it was 50 years ago.

The Bonn Agreement in the future

Over the last 50 years, the cooperation between the Contracting Parties of the Bonn Agreement has evolved continuously. Sharing common values and interests has laid the foundation for protecting the marine environment from pollution and being prepared to act should an incident occur. Over the same years, the number of oil pollution incidents has steadily declined reducing the risk for pollution incidents. Nevertheless, the Greater North Sea and its approaches is still an area with significant offshore oil production and busy shipping lanes. Being prepared to deal with a large oil spill incident by joining forces, supporting and assisting each other will continue to be of importance for the Bonn Agreement Contracting Parties.

As the rules and regulations for the offshore oil and gas industry and the shipping industry have been tightened, new challenges related to marine litter and hazardous and noxious substances have evolved. The established routines and systems for aerial monitoring of oil pollution can be expanded to include surveillance related to marine litter and compliance monitoring of emissions from ships. This way, the Contracting Parties will be able to make the most out of the resources already used for aerial monitoring and surveillance for oil spills and form the basis for a holistic system for environmental monitoring of the Greater North Sea and its approaches.

As we celebrate 50 years of continuous cooperation, the action plan for following up the strategic aims within these four areas is renewed:

- **Prevention of illegal and accidental pollution by collaboration and collective enforcement of maritime pollution rules and standards;**
- **Promotion and coordination of the compliance monitoring of MARPOL Annexes;**
- **Promotion and establishment of efficient emergency preparedness;**
- **Organisation of optimum response capacities.**

This will give the Contracting Parties directions on the way forward, based on the commitment and values we all share in developing systems and routines for the benefit of the marine environment.

Happy anniversary

Johan Marius Ly
Bonn Agreement Chair
Norwegian Coastal Administration

Further cooperation through the accession of Spain

Becoming a Contracting Party of the Bonn Agreement is both a challenge and an honour for Spain. The challenge will come in meeting the commitments to pollution prevention and response made by the Bonn Agreement in order to improve the protection of the marine environment, and it is an honour to be an active party of such a prestigious regional agreement for cooperation in marine pollution.

In 2002, the MV Prestige incident saw Spain face one of the worst oil spills of the 21st century. Many Bonn Agreement Contracting Parties assisted Spain in the response operations. Since then, there has been close cooperation between Spain and the North Sea States. In 2003 Spain became an observer to the Bonn Agreement, participating in the annual meetings and sharing experience and knowledge. Now it is time for a stronger engagement.

The accession of Spain can be of great benefit for the Bonn Agreement. More than 37 000 vessels cross the Finisterre Traffic Separation Scheme every year. The enlargement of the geographical scope of the Bonn Agreement by incorporating the Bay of Biscay area seems to be the way forward. In this way, the main traffic route in Europe connecting the North Sea and the Mediterranean Sea is covered by a commonly coordinated preparedness and response management system.

Additionally, Spain can contribute with a solid national system for preparedness and response to marine pollution, which embraces a wide number of resources, experience and the enthusiasm to fully participate in the decisions of the Bonn Agreement and its working groups.

Spain is willing to add value to the Bonn Agreement and wishes another 50 years of success and achievements in marine pollution prevention, preparedness and response!

BENITO NUÑEZ QUINTANILLA
GENERAL DIRECTOR FOR THE MERCHANT MARINE
SPANISH MINISTRY OF DEVELOPMENT

Cooperation with international organisations

As marine pollution does not respect boundaries, international and regional cooperation is necessary to effectively achieve clean seas. The Bonn Agreement implements, cooperates and supports several international, regional and national organisations in adjacent waters and provides expertise and support when requested.

17 March 1948

- The International Maritime Organization is the global standard-setting authority for the safety, security and environmental performance of international shipping. Its main role is to create a regulatory framework for the shipping industry that is fair and effective, universally adopted and implemented.

1987-1995

- Bonn Agreement delegates and representatives have been invited to meetings all over the world to explain cooperation under the Bonn Agreement and share its achievements.

1989-1993

- Several conferences in EU to harmonise initiating proceedings against violators of MARPOL Annex I resulted in the North Sea Network of Investigators and Prosecutors.

2002

- The European Maritime Safety Agency (EMSA) supports Bonn Agreement countries with a satellite based oil spill monitoring and surveillance service (CleanSeaNet), a network of stand-by oil spill response vessels for at-sea oil recovery and a chemical (HNS) specific information service (MAR-ICE).

2018

- OTSOA and OSPAR's North Sea Network of Investigators and Prosecutors held a seminar on maritime environmental violations for non-compliance of MARPOL Annex II and VI in March 2018, as a follow-up to the Remote Sensing Workshop in Middelburg in 2015. The Seminar addressed the technical challenges for gathering court evidence with technical experts and prosecutors.

Contracting Parties have agreed the Bonn Agreement should be the vehicle for enforcement of some of the International Maritime Organization's MARPOL Annexes. As such the Bonn Agreement deals with the prevention of violations of Annexes I, II and enforcement of these annexes, and is actively contributing to enforcement of Annex VI and the North Sea Emission Control Areas for SOx and NOx.



FRENCH TEAM



DUTCH TEAM



BELGIUM TEAM



DANISH TEAM

Cooperation with MARPOL

1973

- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes. MARPOL includes regulations aimed at preventing and minimising, both accidental and operational, pollution from ships. It entered into force in 1999.

MARPOL Annex II Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk sets out a pollution categorization system for hazardous and noxious substances.

19 May 2005

- MARPOL Annex VI sets limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from ship exhausts and prohibits deliberate emissions of ozone depleting substances. Designated emission control areas set more stringent standards for SOx, NOx and particulate matter.

May 2005

- Sulphur Emission Control Areas (SECAs), or Emission Control Areas (ECAs), are sea areas in which stricter controls were established to minimise airborne emissions from ships as defined by Annex VI of the 1997 MARPOL Protocol. SOx entered into force in 2005 and NOx in 2021.



Key Bonn Agreement documents and activities

To meet its vision of a 'Greater North Sea and its approaches free from accidental and illegal pollution from shipping, offshore oil and gas operations and other maritime activities' the Bonn Agreement has produced a number of manuals and guidance documents. These are used to prevent pollution, identify polluters, further research and in response planning. The manuals are regularly tested and revised during exercises arranged by the Bonn Agreement and its partners.

Over the years, the Bonn Agreement has adopted a number of decisions to facilitate joint operations to combat pollution or to put the Bonn Agreement into practice.

These decisions and other practical information are contained in the Bonn Agreement Counter Pollution Manual.

Operational discharges from shipping are one of the main sources of oil pollution in the Greater North Sea and its approaches. It was for this reason that, in 1989, the Bonn Agreement was amended to include in its remit the duty to perform aerial surveillance flights in order to detect pollution. The Aerial Surveillance Handbook provides aerial surveillance teams with information on how to carry out surveillance within the Bonn Agreement area.

[LINK](#)

Bonn Agreement countries conduct aerial surveillance exercises or CEPCOs (Co-ordinated Extended Pollution Control Operations), where aircraft from different countries undertake a coordinated exercise to ensure all aircrews are familiar with joint operations.

Bonn Agreement countries cooperate on a wide range of technical issues through the Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions Concerning Counter Pollution Activities (OTSOA). Issues covered include aerial surveillance sensors, radar, dispersants, oil recovery, risk analysis, oil spill modelling, equipment for use in rough seas etc.

In order to prevent illegal or accidental pollution most Bonn Agreement Contracting Parties undertake aerial surveillance to enforce maritime pollution rules and standards. Our latest aerial surveillance fact sheet can be found.

[LINK](#)



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION

2009–2011

- Laboratory and literature studies concluded in a series of small scale field tests and also larger deliberate spills in order to improve the quality of the assessment of oil volumes in spills. This resulted in the Bonn Agreement Oil Appearance Code.

[LINK](#)

2017

- Skagerrak Chemical Oilspill Pollution Exercise 2017 was a joint exercise between the Nordic Countries. It was a full scale deployment and management exercise simulating a collision between a chemical tanker and an oil tanker, which resulted in oil and ammonia gas leakage in an environmentally sensitive area in Norway's Telemark county. 30 vessels and 600 people were involved during a three day period.

[LINK](#)

2018

- An exercise arranged by HELCOM (The Bonn Agreement was an observer and Bonn Contracting Parties were involved). A scenario involving a cargo ship carrying HNS which ran aground and leaked hazardous chemicals.

[LINK](#)

Joint exercises carried out by Bonn Agreement Contracting Parties: These include BONNEX Bravo (Alarm exercise to test notification procedures), BONNEX Charlie (testing Equipment and cooperation between response units) and BONNEX Delta (Response exercises where all aspects of a response are involved).

[LINK](#)

NEXT: MESSAGE FROM IMO SECRETARY GENERAL >

Message from the Secretary-General of the International Maritime Organization to celebrate the Bonn Agreement 50th Anniversary

The Bonn Agreement is the oldest regional agreement established by governments for responding to pollution incidents. For 50 years, it has provided a mechanism by which the North Sea States and the European Union have successfully worked together in combating pollution from maritime disasters and pollution from ships and offshore installations. Under this mechanism, participating states have also carried out surveillance as an aid to detecting and combating pollution at sea in the North Sea Area.

Based on the principle that pollution from shipping activities can best be mitigated by cooperative action mainly between neighbouring states, the signing of the Bonn Agreement is rightly seen as an important milestone in tackling marine pollution, to which other regions around the world have looked for inspiration and guidance.

The Bonn Agreement has made a valuable contribution to the work of the International Maritime Organization (IMO), principally in the context of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990 (OPRC); the OPRC-HNS Protocol, 2000, on response to incidents involving hazardous and noxious substances; and the MARPOL international convention for the prevention of pollution by ships, through the exchange of experiences and the sharing of results of research and development programmes relating to state-of-the-art marine pollution preparedness and response.

The Behaviour Classification System contained in the Bonn Agreement Counter Pollution Manual has been taken into account at the meetings of the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP) working group on the environmental hazards of harmful substances (GESAMP/EHS) at IMO. The results of the Working Group feed directly into the international regulatory regime for the transport of liquid chemicals in bulk, the International Bulk Chemical Code (IBC Code), adopted by IMO.

I am aware of recent efforts to include the prevention of air pollution from ships (MARPOL Annex VI) within the work of the Bonn Agreement, which will result in beneficial impacts on the atmospheric environment and on human health, particularly for those people living in port cities and coastal communities.

It is, therefore, with great pleasure that I offer my congratulations on this 50th anniversary of the Bonn Agreement and express my confidence in your continued commitment to promoting a clean, green and healthy environment in the spirit of cooperation and collaboration and to promoting the environmental credentials of shipping.

KITACK LIM
SECRETARY GENERAL
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



Bonn Agreement
Accord de Bonn

Unir les efforts dans le sens de mers plus propres

L'Accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses est le mécanisme selon lequel les Etats de la mer du Nord et l'Union européenne travaillent conjointement afin d'assurer une assistance réciproque de lutte contre la pollution, dans la mer du Nord au sens large et ses approches, due à des catastrophes maritimes et à la pollution chronique découlant de la navigation et des installations offshore. L'Accord de Bonn exerce une surveillance à titre d'aide à la détection et la lutte contre la pollution en mer.

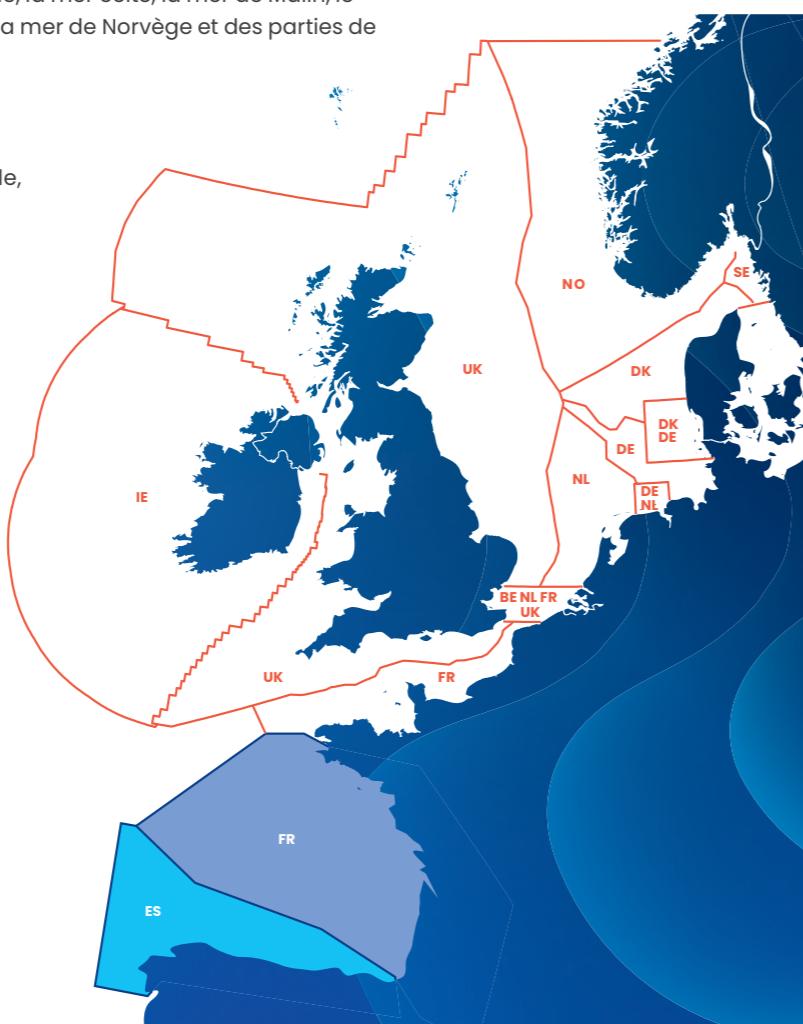
Les Etats membres sont l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et la Suède.

L'Accord de Bonn couvre la mer du Nord au sens large et ses approches. Cette zone comprend la mer du Nord proprement dite, le Skagerrak, la Manche et ses entrées et les autres eaux, comprenant la mer d'Irlande, la mer celtique, la mer de Malin, le « Great Minch », le « Little Minch », une partie de la mer de Norvège et des parties de l'Atlantique du Nord-Est.

La vision de l'Accord de Bonn est d'avoir une mer du Nord au sens large et ses approches libres de pollution, tant accidentelle qu'illégale, provenant de la navigation, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes.

LA VISION DE L'ACCORD DE BONN EST:

d'avoir une mer du Nord au sens large et ses approches libres de pollution, tant accidentelle qu'illégale, provenant de la navigation, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes.



Message du Ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques

Le cinquantième anniversaire de la signature, en 1969, de « l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures », autrement dit l'Accord de Bonn, me donne l'occasion de rappeler cette réussite.

Cet Accord important sur la protection du milieu marin a été conclu, en 1969 à l'initiative de l'Allemagne, à Bonn qui était à l'époque la capitale fédérale. L'accident du pétrolier Torrey Canyon, au sud-ouest de la Grande Bretagne, nous a fait prendre conscience que seule une coopération internationale peut permettre d'affronter de tels dégâts car leurs implications s'étendent au-delà des frontières.

On s'est rendu compte de l'importance de partenariats solides, appliquant une stratégie commune de lutte contre la pollution marine, dans les années 1990 lorsque se sont produits divers accidents de navigation causés par des pétroliers dans le Golfe de Gascogne et au large de la côte bretonne – se situant en fait au-delà de la portée de cet Accord. Seuls les efforts conjoints des Parties de l'Accord, à cette époque, ont permis la réussite de la lutte contre les conséquences de tels accidents de pétroliers. L'accession actuelle de l'Espagne à titre de nouvelle Partie renforcera l'Accord de Bonn et son importance qui importe désormais plus que jamais.

On a noté en 1989 des changements importants en ce qui concerne la surveillance de la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances dangereuses. Cette extension souligne rétrospectivement qu'il importe de conjuguer dissuasion et surveillance; car, dans un domaine aussi important, faire confiance c'est bien, mais le contrôle est encore mieux.

Une autre extension importante de l'Accord de Bonn est proposée à la veille de son cinquantième anniversaire. La surveillance de la pollution atmosphérique par les émissions causées par les navires, conformément à l'Annexe VI de la Convention MARPOL, permettra de promouvoir de manière significative la protection de l'environnement et de la santé le long de nos côtes et entraînera une concurrence plus saine dans le domaine du transport maritime. Le seul fait d'inclure cette question importante dans l'Accord, conclu il y a cinquante ans, est une preuve supplémentaire de son succès.

L'Allemagne est fière de demeurer le dépositaire de cet Accord.

Je présente, au nom du Gouvernement fédéral, toutes mes félicitations aux Parties de l'Accord pour cinquante années de travaux réussis. Je me réjouis de notre coopération future et vous souhaite plein succès pour le plus grand bien de la navigation et de l'environnement.

Andreas Scheuer
Ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques

Jalons historiques de l'Accord de Bonn



18 Mars 1967

- L'échouement du Torrey Canyon et la perte consécutive de 117.000 tonnes de pétrole entraîne des conséquences désastreuses pour l'environnement, et marque un tournant pour la coopération internationale dans le cadre de la lutte contre la pollution.

1969

- L'échouement du Torrey Canyon encourage 8 pays riverains de la mer du Nord au sens large et ses approches à signer « l'Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures ». L'Accord de Bonn est l'accord régional le plus ancien, créé par des gouvernements afin d'intervenir en cas de pollution accidentelle.

1983

- L'Accord de Bonn de 1969 est remplacé, en 1983, par un nouvel Accord de Bonn couvrant « d'autres substances dangereuses » ainsi que les hydrocarbures.

1983

- L'Union européenne (la CEE, à l'époque) devient une Partie contractante de l'Accord de Bonn.

1989 - 1993

- Des séminaires sur la « Poursuite efficace des infractions à la Convention MARPOL » ont lieu dans le but d'harmoniser les méthodes utilisées pour entamer des poursuites contre les contrevenants à l'annexe I de MARPOL. Ce qui donne lieu à la création du réseau de procureurs et d'enquêteurs de la mer du Nord (NSN).

1994

- Le texte de l'Accord de Bonn est modifié en 1989 afin d'inclure, dans le cadre de son mandat, la surveillance aérienne pour la détection des déversements opérationnels et illégaux. Il entre en vigueur le 1er avril 1994.

2005

- OSINet, réseau d'experts de l'Accord de Bonn pour la détermination des déversements accidentels d'hydrocarbures, est créé en 2005 car il s'avère difficile de déterminer les sources de déversements accidentels d'hydrocarbures à la suite de la collision du Kariba et du Tricolor en 2002.

2007

- L'EMSA héberge le CleanSeaNet qui est une surveillance des déversements d'hydrocarbures basée sur un satellite européen, en temps quasi réel et un service de détection des navires <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>.

2010

- Les Parties contractantes de l'Accord de Bonn adoptent, en 2001, une Décision portant sur l'adhésion de l'Irlande à l'Accord de Bonn. L'instrument d'adhésion entre en vigueur le 1er avril 2010, 10 pays étant désormais signataires.

2014

- Le projet BE-AWARE – une initiative sur deux ans (2012-2014), cofinancée par l'Union européenne – a pour objectif de déterminer, de manière quantitative, le risque et l'ampleur des déversements d'hydrocarbures minéraux dans la zone de l'Accord de Bonn et d'entreprendre une évaluation qualitative des risques que présentent les substances dangereuses et nocives.

2015

- BE-AWARE II a pour objectif d'utiliser les résultats de BE-AWARE I afin de modéliser les effets de 10 scénarios de réduction des risques et d'intervention en conjuguant une modélisation des déversements d'hydrocarbures et une analyse de la vulnérabilité environnementale et socioéconomique.

2018

- L'OTSOPA et le NSN organisent un séminaire sur les délits maritimes – infractions aux Annexes II et VI de la Convention MARPOL, en mars 2018, à titre de suivi de l'atelier sur la télédétection qui s'est tenu à Middelburg en 2015. Le séminaire aborde les défis techniques que présente le recueil des preuves pour les tribunaux et des experts techniques et des procureurs.

2019

- Pour faire face aux nouveaux défis en matière de préparation et d'intervention, l'étendue géographique et la portée thématique de l'Accord de Bonn seront élargies.

L'ACCORD DE BONN EST TOUJOURS AUSSI DYNAMIQUE 50 ANS PLUS TARD >

L'Accord de Bonn est toujours aussi dynamique 50 ans plus tard

L'Accord de Bonn représente, depuis sa signature en 1969, un instrument primordial de la coopération concernant les accidents de pollution à grande échelle dans la mer du Nord au sens large et ses approches. La surveillance aérienne est une approche commune appliquée par les neuf pays de la mer du Nord, l'UE et l'AESM. Elle conjugue et répartit les ressources permettant d'éviter et de minimiser l'impact de la pollution.

Des changements se sont produits au cours de ces cinquante ans.

Les plus importants sont l'introduction d'une surveillance aérienne coordonnée permettant de déceler les déversements opérationnels et illicites et l'inclusion des substances dangereuses depuis 1983. C'est à cette époque que l'Union européenne est devenue une Partie contractante. Après l'accession de l'Irlande, la Conférence ministérielle de 2010, qui s'est tenue à Dublin, a été le point de départ d'entretiens concernant l'intention de longue date d'élaborer un Plan d'action de l'Accord de Bonn, se penchant sur les avancées du transport maritime mondial et d'autres nouveaux défis éventuels tels que ceux déterminés par le projet très réussi BE-AWARE.

Ce projet met l'accent sur une évaluation des risques, à l'échelle régionale, que présentent la pollution marine en mer du Nord au sens large et ses approches et les impacts potentiels d'une pollution occasionnelle, donnant lieu à un certain nombre de recommandations importantes à envisager. La diminution des rejets illicites d'hydrocarbures se poursuit mais de nouveaux défis exigent de nouveaux modes de réflexion et méthodes de travail. Il s'agit de la construction de parcs éoliens à grande échelle offshore, de nouveaux combustibles, d'autres substances dangereuses, de l'exploitation efficace d'images satellitaires, des avancées de la conception de navires et du rôle que joue l'Accord de Bonn dans la surveillance de la pollution atmosphérique (Annexe VI de MARPOL) ou d'autres annexes de MARPOL.

- La mise en œuvre du Plan d'action et la valeur supplémentaire que présente l'Accord de Bonn dans le cadre de l'industrie maritime durable permettent de définir des orientations stratégiques et des mesures concrètes.
- La coopération entre les professionnels et l'échange de connaissances et de ressources sont essentiels à cette réussite.

L'ACCORD DE BONN a toujours une longueur d'avance.

LIZ VAN DUIN & WILLY DEKKER
ANCIENS PRÉSIDENTS DE L'ACCORD DE BONN
MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND WATER MANAGEMENT (THE NETHERLANDS)

L'Accord de Bonn couvre la mer du Nord au sens large et ses approches. Cette zone s'étend sur 1,5 million km², correspondant approximativement à la superficie de la Mongolie.

1,5 MILLION KM²

1869 and 1914

L'ouverture du canal de Suez en 1869 et du canal de Panama en 1914 marque l'avènement de l'ère de la navigation moderne. Ces voies artificielles navigables ont transformé les possibilités commerciales de nombreux pays.

Plus de 400 navires commerciaux empruntent chaque jour le détroit du Pas de Calais. Ce détroit fait l'objet d'une surveillance radar complète et utilise un dispositif de séparation du trafic (TSS)..

1956

Le premier conteneur maritime est inventé et breveté en 1956, révolutionnant le transport et le commerce international en réduisant les coûts, en améliorant la fiabilité et en réduisant la durée du transit. Ceci entraîne une très forte augmentation du trafic maritime.

L'Accord de Bonn couvre la mer du Nord au sens large et ses approches. Cette zone s'étend sur 1,5 million km², correspondant approximativement à la superficie de la Mongolie.

La zone de l'Accord de Bonn comprend 1300 installations offshore. Les Parties contractantes effectuent des vols de tour d'horizon de reconnaissance afin de surveiller les rejets et déversements provenant de ces installations.



INCIDENTS MAJEURS DE POLLUTION DANS LA ZONE MARITIME DE L'ACCORD DE BONN

**1967**

L'échouement du Torrey Canyon et la perte consécutive de **117.000 tonnes** de pétrole entraîne des conséquences désastreuses pour l'environnement, et marque un tournant pour la coopération internationale dans le cadre de la lutte contre la pollution.

1977

Une explosion à bord de la plateforme Ekofisk Bravo, dans la partie norvégienne de la mer du Nord, entraîne un déversement accidentel de pétrole de **13.642 tonnes**. Les conséquences pour l'environnement sont faibles mais cet incident déclenche une augmentation des capacités de lutte contre les déversements accidentels d'hydrocarbures.

1978

L'Amoco Cadiz – transportant du pétrole brut en route vers le Royaume-Uni – s'échoue au large de la côte bretonne, en France. Il se brise en deux et coule en déversant sa cargaison de **220.880 tonnes** de pétrole brut léger.

Le pétrolier Betelgeuse (ULCC) explose lors du déchargement de sa cargaison au terminal pétrolier de Whiddy Island, dans la baie de Bantry, Irlande. **L'incident provoque la mort de 50 personnes et la perte de plus de 114.000 tonnes de pétrole brut arabe mélangé.** L'opération de nettoyage dure presqu'un an.

2002

Le pétrolier Prestige, transportant **77.000 tonnes** de fuel lourd se brise en deux et coule, polluant des milliers de kilomètres de ligne côtière et plus d'un millier de plages des côtes espagnoles, françaises et portugaises causant également de grands dommages à l'industrie locale de la pêche. Nombre de Parties contractantes de l'Accord de Bonn sont impliquées dans les opérations d'intervention. L'Espagne est pays observateur auprès de l'Accord de Bonn depuis 2003.

2015

Le cargo PURPLE BEACH prend feu au large de la côte allemande, en 2015, dégageant une **fumée毒ique** et présentant un risque d'explosion. Le rôle important, joué par d'autres Parties contractantes, permet une intervention efficace.

2015

Le MV Hoegh Osaka s'échoue au large de la côte du Royaume-Uni.

Incidents majeurs de pollution dans la zone maritime de l'Accord de Bonn

**2019**

Malgré tous nos efforts, l'un des plus grands conteneurs maritime au monde, le **MSC Zoe**, renverse plus de **342 conteneurs d'expédition, dont plusieurs contenant des pesticides, dans la mer du Nord**, près des côtes allemande et néerlandaise.

2018

Le Makassar Highway s'échoue au large des côtes suédoises.

2018

Heureusement, les marées noires importantes sont de plus en plus rares, mais des événements récents tels que la collision entre la frégate Helge Ingstad et le pétrolier Sola TS en 2018 montrent que l'accord de Bonn est aussi pertinent aujourd'hui qu'il y a 50 ans.

Avenir de l'Accord de Bonn

La coopération entre les Parties contractantes à l'Accord de Bonn n'a cessé d'évoluer au cours des cinquante dernières années. L'échange de valeurs et d'intérêts communs a permis de jeter les bases pour la protection du milieu marin contre la pollution et de se préparer à prendre des mesures en cas d'incident. Au cours des mêmes années, le nombre d'incidents de pollution par les hydrocarbures a diminué régulièrement réduisant ainsi le risque de pollution. Une production pétrolière offshore importante et un trafic dense des couloirs de navigation persistent cependant dans la zone de la mer du Nord au sens large et ses approches. Il demeure donc important d'être prêt à faire face à un déversement important d'hydrocarbures grâce à la collaboration, le soutien et l'entre aide des parties contractantes à l'Accord de Bonn.

De nouveaux défis portant sur les déchets marins et les substances dangereuses et nocives ont émergés car la réglementation de l'industrie pétrolière et gazière offshore et du transport maritime est plus rigoureuse. Il est possible d'élargir les routines et programmes de surveillance aérienne de la pollution par les hydrocarbures afin d'inclure la surveillance portant sur les déchets marins et la surveillance de la conformité des émissions par les navires. Les Parties contractantes pourront ainsi exploiter au mieux les ressources existantes pour la surveillance atmosphérique des déversements d'hydrocarbures et jeter les bases d'un système holistique permettant la surveillance environnementale de la mer du Nord au sens large et ses approches.

Alors que l'on célèbre cinquante années de coopération continue, le plan d'action permettant le suivi des objectifs stratégiques, dans les quatre domaines suivants, est reconduit;

- **Prévention de la pollution illégale et accidentelle par collaboration et contribution collective pour faire respecter les règles et normes internationales;**
- **Promotion et coordination en matière du contrôle du respect des conditions fixées dans les Annexes de la Convention MARPOL;**
- **Promotion et mise en place d'une préparation efficace aux urgences;**
- **Organisation de capacités d'intervention optimales.**

Les Parties contractantes auront donc des orientations sur la voie à suivre, se fondant sur les engagements et les valeurs qui nous sont communes, s'agissant de développer des systèmes et routines favorisant le milieu marin.

Joyeux anniversaire

Johan Marius Ly
Président de l'Accord de Bonn
Norwegian Coastal Administration

Plus grande coopération grâce à l'accession de l'Espagne

L'Espagne considère que son accession à l'Accord de Bonn est à la fois un défi et un honneur. Le respect des engagements quant à la prévention de la pollution et à l'intervention correspondante pris par l'Accord de Bonn afin de protéger le milieu marin constitue un défi. En même temps c'est un honneur de jouer un rôle actif dans le cadre d'un accord régional si prestigieux de coopération dans le domaine de la pollution marine.

En 2002, lors du naufrage du Prestige l'Espagne a été confrontée à la plus grave marée noire du XXème siècle. Nombre de Parties contractantes de l'Accord de Bonn ont participé aux opérations d'intervention de l'Espagne. Depuis lors, il existe une coopération étroite entre l'Espagne et les états de la mer du Nord. L'Espagne est devenue observateur de l'Accord de Bonn en 2003, participant aux réunions annuelles et à l'échange d'expériences et de connaissances. Il est temps désormais de plus s'engager.

L'accession de l'Espagne peut présenter de grands avantages pour l'Accord de Bonn. Plus de 37 000 navires traversent chaque année le dispositif de séparation du trafic du Finistère. L'élargissement de la portée géographique de l'Accord de Bonn, pour inclure la zone du golfe de Gascogne, semble être la bonne marche à suivre. La principale voie de circulation en Europe, reliant la mer du Nord et la mer méditerranée, est ainsi couverte par un dispositif de gestion commun coordonné de la préparation et de l'intervention.

De plus, l'Espagne peut contribuer grâce à un dispositif national robuste de préparation et d'intervention en matière de pollution marine, qui comprend une grande quantité de ressources et d'expériences, et son enthousiasme s'agissant de participer totalement aux décisions de l'Accord de Bonn et ses groupes de travail.

L'Espagne est disposée à apporter une valeur supplémentaire à l'Accord de Bonn et souhaite 50 autres années de succès de réussite en matière de pollution marine, de prévention, de préparation et d'intervention!

BENITO NUÑEZ QUINTANILLA
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE
MINISTÈRE ESPAGNOUL DU DÉVELOPPEMENT

COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES >

Coopération avec d'autres organisations internationales

La pollution marine faisant fi des frontières, une coopération internationale et régionale s'impose donc pour assainir nos mers de manière efficace. L'Accord de Bonn coopère avec et soutient plusieurs organisations internationales, régionales et nationales dans les eaux adjacentes et fournit une expertise et un soutien sur demande.

17 March 1948

- L'Organisation maritime internationale est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux. Elle a pour rôle principal de créer à l'intention du secteur du transport maritime un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle.

2002

- L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) apporte son soutien aux pays de l'Accord de Bonn en offrant des services opérationnels supplémentaires, à savoir un contrôle et une surveillance des déversements d'hydrocarbures à partir de satellites (CleanSeaNet), un réseau de navires mobilisables d'intervention pour la récupération d'hydrocarbures en mer et un service d'information spécifique chimique (HNS) (Mar-ice).

1987-1995

- Des délégués et représentants de l'Accord de Bonn sont invités à des réunions dans le monde entier afin d'expliquer la coopération au sein de l'Accord de Bonn et de partager ses accomplissements.

1989-1993

- Plusieurs conférences de l'UE, visant à harmoniser la méthode utilisée pour entamer des poursuites contre les contrevenants à l'annexe I de MARPOL donnent lieu au réseau de procureurs et d'enquêteurs de la mer du Nord.

2018

- Le Groupe OTSOPA et le réseau OSPAR des enquêteurs et des procureurs de la mer du Nord organisent un séminaire sur les délits maritimes – infractions aux Annexes II et VI de la Convention MARPOL, en mars 2018, à titre de suivi de l'atelier sur la télédétection que s'est tenu à Middleburg en 2014. Le séminaire aborde les défis techniques que présente le recueil des preuves pour les tribunaux, les experts techniques et les procureurs.

Les Parties contractantes ont convenu que l'Accord de Bonn devrait être le vecteur de la mise en œuvre de certaines des Annexes MARPOL de l'Organisation maritime internationale. En tant que tel, l'Accord de Bonn vise à prévenir les violations des Annexes I et II, s'efforce à faire appliquer ces annexes et contribue activement à l'application de l'Annexe VI et des zones de contrôle des émissions de la mer du Nord pour les SOx et les NOx.



FRENCH TEAM



DUTCH TEAM



BELGIUM TEAM



DANISH TEAM

1973

- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale couvrant la prévention de la pollution du milieu marin par les navires pour des raisons opérationnelles ou accidentelles. MARPOL comprend des règlementations visant à prévenir et à réduire la pollution par les navires, qu'elle soit accidentelle ou opérationnelle. Elle est entrée en vigueur en 1999.

L'Annexe II de la Convention MARPOL – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac – comporte un système de classement en catégories des substances dangereuses et nocives.

19 May 2005

- L'annexe VI de MARPOL détermine les limites des émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappements des navires et interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrisse l'ozone; des zones désignées de contrôle d'émissions établissent des normes plus strictes pour le SOx, le NOx et la matière particulaire.

May 2005

- Les Zones de contrôle d'émissions de soufre (SECA) ou les Zones de contrôle d'émissions (ECA) sont des zones marines dans lesquelles des contrôles plus stricts sont établis afin de réduire les émissions atmosphériques provenant des navires, telles que définies dans l'annexe VI du Protocole MARPOL de 1997. Le contrôle du SOx est entré en vigueur en 2005 et celui du NOx en 2021.



Documents et activités de l'Accord de Bonn

Afin de réaliser sa vision – à savoir, ‘d'avoir une mer du Nord au sens large et ses approches libres de pollution, tant accidentelle qu'illegale, provenant de la navigation, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes’ – l'Accord de Bonn a publié plusieurs manuels et documents d'orientation. Ils sont utilisés pour soutenir la lutte contre la pollution, identifier les pollueurs, et aux fins de la recherche et des plans d'intervention. Les manuels sont régulièrement testés et révisés lors d'exercices organisés par l'Accord de Bonn et ses partenaires.

L'Accord de Bonn a adopté au fil des ans un certain nombre de décisions afin de faciliter les opérations conjointes de lutte contre la pollution ou de mettre en œuvre l'Accord de Bonn. Ces décisions ainsi que d'autres informations pratiques figurent dans le Manuel de lutte contre la pollution de l'Accord de Bonn.

Les déchets opérationnels provenant de la navigation sont l'une des principales sources de pollution par les hydrocarbures en mer du Nord au sens large et ses approches. L'Accord de Bonn a donc été modifié en 1989 afin d'inclure dans le cadre de son mandat l'obligation de réaliser des vols de surveillance aérienne permettant de détecter la pollution. Le Guide pratique de la surveillance aérienne contient, à l'intention des équipes de surveillance aérienne, des informations sur la manière de réaliser cette surveillance au sein de la zone de l'Accord de Bonn.

[LINK](#)

Les pays de l'Accord de Bonn réalisent des exercices de surveillance aérienne ou des opérations coordonnées et élargies de lutte contre la pollution (CEPCO), des aéronefs de divers pays réalisant des opérations coordonnées afin que toutes les équipes se familiarisent avec les opérations conjointes.

Les pays de l'Accord de Bonn coopèrent dans le cadre d'une gamme étendue de questions techniques grâce au Groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution (OTSOPA). Les questions abordées sont notamment : les capteurs de surveillance aérienne, le radar, la dispersion, la récupération du pétrole, l'analyse des risques, la modélisation des déversements accidentels d'hydrocarbures, le matériel pour mer agitée, etc.

[LINK](#)

Afin d'éviter toute pollution illicite ou accidentelle, la plupart des Parties contractantes de l'Accord de Bonn réalisent une surveillance aérienne afin de mettre en vigueur la réglementation et les normes sur la pollution maritime. Notre toute dernière fiche technique sur la surveillance aérienne se trouve ici.



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION

2009-2011

- Les études des laboratoires et de la bibliographie ont conduit à une série de tests sur le terrain à petite échelle et à des déversements délibérés plus importants afin d'améliorer la qualité de l'évaluation des volumes d'hydrocarbures déversés accidentellement. Le code est désormais CODE D'APPARENCE DE L'ACCORD DE BONN.

[LINK](#)

2017

- En 2017 la Norvège a organisé l'exercice SCOPE (Skagerrak Chemical Oilspill Pollution Exercise) 2017 financé par l'UE. Cet exercice a compris l'exercice annuel de l'Accord de Copenhague et un BONNEX. A titre d'exercice conjoint des pays nordiques, il s'agissait d'un exercice de déploiement et de gestion à grande échelle qui simulait une collision entre un transporteur de produits chimiques et un pétrolier. Des fuites consécutives de pétrole et d'ammoniac se sont produites dans une zone écologiquement sensible dans le comté de Telemark en Norvège. 30 navires et 600 personnes y ont participé au cours d'une période de 3 jours.

[LINK](#)

2018

- Exercice organisé par HELCOM (l'Accord de Bonn, en tant qu'observateur, et des Parties contractantes de l'Accord de Bonn y ont participé), le scénario du BALEX Delta impliquait l'échouage d'un cargo transportant des HNS et la fuite consécutive des produits chimiques dangereux.

[LINK](#)

BONNEX: exercices conjoints organisés par les Parties contractantes de l'Accord de Bonn, dont le BONNEX Bravo (Exercice d'alerte pour tester les procédures de notification), le BONNEX Charlie (Test des équipements et de la coopération entre les unités d'intervention) et le BONNEX Delta (Exercices couvrant tous les aspects de l'intervention).

[LINK](#)

MESSAGE DU
SÉCRÉTAIRE GÉNÉRAL >

Message du Secrétaire général

célébrant le cinquantième anniversaire de l'Accord de Bonn

L'Accord de Bonn est l'accord régional le plus ancien créé par des gouvernements en matière d'intervention lors d'incidents de pollution. Il offre depuis cinquante ans un mécanisme selon lequel les Etats de la mer du Nord et l'Union européenne s'efforcent conjointement avec succès de lutter contre la pollution provenant d'accidents maritimes, de la navigation et d'installations offshore. Dans le cadre de ce mécanisme, les états participants ont également effectué une surveillance permettant de déceler et de combattre la pollution dans la zone de la mer du Nord.

En se fondant sur le principe que l'on peut atténuer au mieux la pollution par la navigation grâce à une collaboration, principalement entre des états limitrophes, on considère, très justement, que la signature de l'Accord de Bonn est une étape importante de la lutte contre la pollution marine qui sert d'inspiration et d'orientations à d'autres régions du globe.

La contribution de l'Accord de Bonn aux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été précieuse, principalement dans le contexte de la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC); du Protocole OPRC-HNS 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses; et la Convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires, grâce à l'échange

d'expériences et des résultats des programmes de recherche et de développement portant sur une préparation et une lutte de pointe contre la pollution marine.

Les réunions du Groupe de travail sur les risques environnementaux des substances dangereuses (GESAMP/EHS) du Groupe conjoint d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) à l'OMI ont pris en compte le système de classification de comportement figurant dans le Manuel de lutte contre la pollution de l'Accord de Bonn. Le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits dangereux en vrac (recueil IBC), adopté par l'OMI s'inspire directement des résultats du Groupe de travail.

Je suis conscient des efforts récents visant à inclure la prévention de la pollution atmosphérique par les navires (Annexe VI de MARPOL) dans les travaux de l'Accord de Bonn, qui auront un impact positif sur le milieu atmosphérique et la santé de l'homme, en particulier les individus vivant dans des villes portuaires et des communautés côtières.

C'est donc avec grand plaisir que je félicite l'Accord de Bonn à l'occasion de son cinquantième anniversaire et j'ai toute confiance dans son engagement continual s'agissant de promouvoir un environnement propre, vert et sain dans un esprit de coopération et de collaboration et une navigation respectueuse de l'environnement.

KITACK LIM
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



Gemeinsamer Einsatz für saubere Meere

Das BONN-Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe bildet den Rahmen für das gemeinsame Wirken von Nordsee-anrainerstaaten und Europäischer Union mit dem Ziel, einander bei der Bekämpfung von Verschmutzungen im Bereich der Nordsee zu helfen, welche durch Schiffsunglücke sowie fortlaufende Verschmutzungen aus Schiffsverkehr und Offshore-Anlagen entstehen. Es führt Überwachungstätigkeiten zur Erkennung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch. Dabei handelt es sich um das älteste regionale Übereinkommen, das von Regierungen zur Bekämpfung von Verschmutzungsvorfällen geschlossen wurde.

Die Vertragsstaaten des BONN-Übereinkommens sind Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, die Niederlande, Norwegen, Schweden und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland.

Das BONN-Übereinkommen deckt das Nordseegebiet ab. Dieses Gebiet umfasst die eigentliche Nordsee, den Skagerrak, den Ärmelkanal und seine Eingangsgewässer sowie weitere Gewässer, bestehend aus der Irischen See, der Keltischen See, der See von Malin (Malin Sea), dem Großen Minch (Great Minch), dem Kleinen Minch (Little Minch), einem Teil der Norwegischen See und Teilen des Nordostatlantiks.

DIE VISION DES BONN-ÜBEREINKOMMENS IST EIN:

Nordseegebiet frei von illegaler und unfallbedingter Verschmutzung durch Schiffahrt, Offshore-Öl- und Gasaktivitäten und andere maritime Aktivitäten.



Grußwort des deutschen Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur

Das 50. Jubiläum zur Unterzeichnung des „Übereinkommens zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe“ im Jahr 1969, besser bekannt als BONN-Übereinkommen, möchte ich zum Anlass nehmen, mit Ihnen eine Erfolgsgeschichte Revue passieren zu lassen.

Im Jahr 1969 wurde auf deutsche Initiative in der damaligen Bundeshauptstadt Bonn dieses wichtige Übereinkommen zum Meeresschutz geschlossen. Ausgangspunkt war seinerzeit die Havarie des Tankers Torrey Canyon südwestlich von Großbritannien, die deutlich aufzeigte, dass nur in einer länderübergreifenden Kooperation Schadensfälle gemeinsam gemeistert werden können, da die Auswirkungen auf Ländergrenzen keine Rücksicht nehmen.

Wie wichtig starke Partner mit einer gemeinsamen Strategie für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sind, zeigte sich dann in den 1990er Jahren anhand von Schiffsunfällen mit Tankern in der Biskaya und vor der Bretagne, die sich im übrigen sogar außerhalb des Geltungsbereiches des Übereinkommens ereigneten. Nur die damaligen gemeinsamen Anstrengungen der Partner des Übereinkommens führten zu einer erfolgreichen Bekämpfung der Auswirkungen dieser Tankerunfälle. Durch den aktuellen Beitritt des neuen Partners Spanien wird das BONN-Übereinkommen weiter gestärkt und an Bedeutung gewinnen, und das ist wichtig – heute mehr denn je.

Im Jahr 1989 erfolgte eine wesentliche Neuerung in Bezug auf die Überwachung von Meeresverschmutzungen durch Öl und andere gefährliche Stoffe. Rückblickend hat diese Erweiterung verdeutlicht, wie wichtig die Kombination aus Abschreckung und Überwachung ist. Denn Vertrauen ist gut aber Kontrolle ist besser.

Pünktlich zum 50. Jubiläum steht das BONN-Übereinkommen vor einer weiteren wesentlichen Ausweitung. Die Überwachung von Luftverschmutzungen durch Schiffsemisionen nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wird den Umwelt- und Gesundheitsschutz an unseren Küsten spürbar verbessern und für Wettbewerbsgerechtigkeit im Seeverkehr sorgen. Die Aufnahme eines so bedeutsamen Themas in unser gemeinsam vor 50 Jahren geschlossenes Übereinkommen ist ein weiterer Beleg für dessen Erfolgsgeschichte.

Deutschland ist stolz darauf, bis heute Verwahrer des Übereinkommens zu sein.

Im Namen der Bundesregierung gratuliere ich den Partnern des Übereinkommens zu 50 Jahren erfolgreicher Arbeit, freue mich auf die weitere Zusammenarbeit und wünsche weiterhin viel Erfolg zum Wohle der Schiffahrt und der Umwelt.

Andreas Scheuer
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Deutschland

Wichtige Etappen in der Geschichte des BONN-Übereinkommens



18 März 1967

- Das Aufgrundlaufen der Torrey Canyon und die folgende Freisetzung von 117.000 Tonnen Öl mit katastrophalen Auswirkungen auf die Umwelt war ein Wendepunkt für die internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung.

1969

- Die Havarie der Torrey Canyon war ausschlaggebend dafür, dass acht Nordsee-anrainerstaaten das „Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl“ unterzeichneten. Das BONN-Übereinkommen ist das älteste regionale Übereinkommen, das von Regierungen zur Bekämpfung von Verschmutzungsvorfällen verabschiedet wurde.

1983

- Das ursprüngliche BONN-Übereinkommen von 1969 wurde 1983 durch ein neues BONN-Übereinkommen ersetzt, das „andere Schadstoffe“ sowie Öl umfasst.

1983

- Die Europäische Union (damals Europäische Wirtschaftsgemeinschaft) wurde Vertragspartei des BONN-Übereinkommens.

1989 – 1993

- Es wurden Seminare zur „Erleichterung der wirksamen Strafverfolgung von MARPOL-Verstößen“ (Facilitating Effective Prosecution of MARPOL violations, FEPO) durchgeführt, um die Initierung von Verfahren aufgrund von Verstößen gegen die Anlage I des MARPOL-Übereinkommens zu harmonisieren, was zur Schaffung des North Sea Network of Prosecutors and Investigators (Nordsee-Netzwerk der Ermittlungs- und Strafverfolgungsbehörden) führte.

1994

- 1989 wurde der Text des BONN-Übereinkommens geändert, um die Überwachung aus der Luft zur Erkennung von Leckagen und illegalen Einleitungen in den Aufgabenbereich aufzunehmen. Diese Änderung trat am 1. April 1994 in Kraft.

2005

- OSINet, das BONN Agreement Oil Spill Identification Network of experts (Netzwerk des BONN-Übereinkommens zur Identifizierung von Ölverschmutzungen), wurde 2005 infolge der Schwierigkeiten gegründet, die 2002 bei der Identifizierung der Ursachen für die Ölverschmutzung nach der Kollision von Kariba & Tricolor auftraten.

2007

- EMSA betreibt den europäischen satellitengestützten Erkennungsdienst CleanSeaNet, der die echtzeitnahe Überwachung von Ölverschmutzungen und Erkennung von Schiffen ermöglicht. <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>.

2010

- 2001 entschieden die Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens, Irland in das BONN-Übereinkommen aufzunehmen. Die Beitragsvereinbarung trat am 1. April 2010 in Kraft und erhöhte die Anzahl der Unterzeichner auf 10.

2014

- Das BE-AWARE-Projekt war eine von der Europäischen Union mitfinanzierte zweijährige Initiative (2012-2014), die das Ziel hatte, Risiko und Ausmaß von Mineralölverschmutzungen im Gebiet des BONN-Übereinkommens zu quantifizieren und zu identifizieren und eine qualitative Risikobewertung für gefährliche und schädliche Stoffe vorzunehmen.

2015

- Das Ziel von BE-AWARE II (2013-2015) war es, die Erkenntnisse aus BE-AWARE I zu nutzen, um die Auswirkungen von zehn Szenarien zur Risikoreduktion und Krisenbewältigung mittels einer Kombination aus Ölausrittsmodellen und umweltrelevanten sowie soziökonomischen Sensitivitätsbetrachtungen zu modellieren.

2018

- OTSOPA und OSPAR North Sea Network of Investigators and Prosecutors veranstalteten im März 2018 ein Seminar zu Verstößen im Bereich der Meeresumwelt aufgrund der Nichteinhaltung der Anlagen II und VI des MARPOL-Übereinkommens als Ergänzung zum Erdfernerkundungs-Workshop 2015 in Middelburg. Das Seminar behandelte die technischen Herausforderungen bei der Beweisbeschaffung und richtete sich an technische Experten und Strafverfolgungsbehörden.

2019

- Um neuen Anforderungen hinsichtlich der Vermeidung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen gerecht zu werden, wird das BONN-Übereinkommen sowohl geografisch als auch thematisch ausgeweitet.

BONN-ÜBEREINKOMMEN AUCH NACH 50 JAHREN SEHR ERFOLGREICH >

BONN-Übereinkommen auch nach 50 Jahren sehr erfolgreich

Seit seiner Unterzeichnung im Jahr 1969 stellt das BONN-Übereinkommen ein entscheidendes Instrument der Zusammenarbeit bei großräumigen Verschmutzungsvorfällen im Bereich der Nordsee dar. Ein gemeinsames Konzept der neun Nordsee-anrainerstaaten, der EU und EMSA ist die Überwachung aus der Luft, bei der Ressourcen gebündelt und gemeinsam genutzt werden, um Fälle von Umweltverschmutzung zu verhindern und deren Auswirkungen zu minimieren.

Im Laufe der vergangenen 50 Jahre wurden einige Änderungen vorgenommen.

Zu den wichtigsten gehörten die Einführung der koordinierten Überwachung aus der Luft zur Erkennung von Leckagen und illegalen Einleitungen sowie die Aufnahme anderer Schadstoffe im Jahr 1983. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Europäische Union Vertragspartei. Nach dem Beitritt Irlands begannen mit der Ministerkonferenz 2010 in Dublin Gespräche über den lange bestehenden Wunsch, einen Aktionsplan für das BONN-Übereinkommen zu entwickeln, der die Entwicklungen in der globalen Seefahrt und andere neue Herausforderungen berücksichtigt, welche im Rahmen des sehr erfolgreichen BE-AWARE-Projekts identifiziert wurden.

Der Fokus dieses Projekts lag auf der flächendeckenden Risikobewertung der Meeresverschmutzung im Bereich der Nordsee und der potenziellen Auswirkungen eines Verschmutzungsvorfalls, woraus wichtige Empfehlungen abgeleitet wurden. Illegale Öleinleitungen wurden seltener, und neue Herausforderungen wie der Bau großräumiger Offshore-Windparks, neue Kraftstoffe, andere gefährliche Substanzen, die wirkungsvolle Nutzung von Satellitenaufnahmen, neue Entwicklungen im Schiffsbau sowie die Rolle des BONN-Übereinkommens bei der Überwachung der Luftverschmutzung (Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens) oder andere MARPOL-Anlagen erforderten jeweils eine neue Art des Denkens und Handelns.

- Die Umsetzung des Aktionsplans und der Mehrwert des BONN-Übereinkommens für die nachhaltige Meereswirtschaft trugen dazu bei, strategische Ausrichtungen und konkrete Maßnahmen festzulegen.
- Der Schlüssel zu diesen Erfolgen ist die Zusammenarbeit zwischen Fachleuten und die gemeinsame Nutzung von Wissen und Ressourcen.

BONN-ÜBEREINKOMMEN: immer einen Schritt voraus.

LIZ VAN DUIN & WILLY DEKKER

AUS DEM AMT SCHEIDENDE VORSITZENDE DES BONN-ÜBEREINKOMMENS
MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, NIEDERLANDE

**L'Accord de Bonn
couvre la mer du Nord
au sens large et ses
approches. Cette zone
s'étend sur 1,5 million
km², correspondant
approximativement
à la superficie de la
Mongolie.**

1,5 MILLION KM²

1869 und 1914

Die Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 und des Panamakanals 1914 läuteten das Zeitalter der modernen Seeschifffahrt ein. Diese künstlichen Wasserstraßen veränderten die Handelsmöglichkeiten vieler Länder.

Über 400 Handelsschiffe nutzen täglich die Straße von Dover, die eine vollständige Radarüberwachung sowie ein Verkehrstrennungsgebiet (VTG) umfasst.

1956

Der erste Versandcontainer wurde 1956 erfunden und patentierte; er revolutionierte den Güterverkehr und den internationalen Handel aufgrund der dadurch entstandenen Verringerung der Kosten, der verbesserten Zuverlässigkeit und der Verkürzung von Transitzeiten. Dies führte dazu, dass der Schiffsverkehr stark anstieg.

Das BONN-Übereinkommen gilt für die Nordseegebiet/Nordseegebiet. Dies ist ein Gebiet von 1,5 Millionen km² und entspricht nahezu der Größe der Mongolei.

Im Gebiet des BONN-Übereinkommens gibt es über 1.300 Offshore-Anlagen. Die Vertragsparteien führen Tour d'Horizon-Überwachungsflüge durch, um Einleitungen und Ölaustritte aus diesen Anlagen zu kontrollieren.

GRÖSSERE VERSCHMUTZUNGSVORFÄLLE IM
MEERESGEBIET DES BONN-ÜBEREINKOMMENS

**1967**

Das Aufgrundlaufen der Torrey Canyon und die folgende Freisetzung von **117.000 Tonnen** Öl mit katastrophalen Auswirkungen auf die Umwelt war ein Wendepunkt für die internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung.

1977

Nach einem Blowout auf der Ekofisk Bravo-Plattform im norwegischen Teil der Nordsee flossen **13.642 Tonnen** Öl ins Meer. Auch wenn die Folgen für die Umwelt gering blieben, sorgte der Vorfall dafür, dass die Kapazitäten für die Bekämpfung von Ölunfällen vergrößert wurden.

1978

Die mit Rohöl beladene Amoco Cadiz lief auf dem Weg ins Vereinigte Königreich vor der Küste der französischen Bretagne auf Grund. Das Schiff brach auseinander und sank, wodurch seine Ladung aus 220.880 Tonnen Leichtrohöl ins Meer floss.

2002

Das mit **77.000 Tonnen** Schweröl beladene Öltankschiff MV Prestige brach auseinander und sank, wodurch tausende Kilometer Küstenlinie und mehr als eintausend Strände an der spanischen, französischen und portugiesischen Küste verschmutzt und die Fischereiindustrie in der Region stark geschädigt wurde. Viele Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens waren an der Bewältigung der Krise beteiligt. Spanien ist seit 2003 Beobachter des BONN-Übereinkommens.

2015

Der Frachter Purple Beach fing 2015 vor der deutschen Küste Feuer, wodurch gefährliche Rauchabgase frei wurden und ein Explosionsrisiko bestand. Die Unterstützung durch andere Vertragsparteien war entscheidend für die wirksame Krisenbewältigung.

2015

Die MV Hoegh Osaka lief vor der Küste Großbritanniens auf Grund.

Größere Verschmutzungsvorfälle im Meeresgebiet des BONN-Übereinkommens

**2019**

Zoe, eines der größten Containerschiffe der Welt, verliert nahe der deutschen und niederländischen Nordseeküste über 342 Schiffscontainer, von denen einige mit Pestiziden beladen waren.

2018

Die Makassar Highway lief vor der Küste Schwedens auf Grund.

2018

Erfreulicherweise treten große Ölunfälle immer seltener auf. Ereignisse der jüngsten Vergangenheit, wie der Zusammenstoß der Fregatte Helge Ingstad und des Tankschiffs Sola TS im Jahr 2018, zeigen jedoch, dass das BONN-Übereinkommen heute noch genauso wichtig ist wie vor 50 Jahren.

Die Zukunft des BONN-Übereinkommens

In den letzten 50 Jahren hat sich die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens kontinuierlich weiterentwickelt. Gemeinsame Werte und Interessen bilden die Grundlage für den Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung und die Fähigkeit zu handeln, wenn es erforderlich sein sollte. Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der Fälle, in denen es zu einer Verschmutzung durch Öl kam, stetig gesunken und das Verschmutzungsrisiko wurde geringer. Dennoch bleibt das Nordseegebiet ein Bereich mit großer Offshore-Ölproduktion und vielbefahrenen Schifffahrtswegen. Vorbereitet zu sein, um einen großen Ölunfall mit vereinten Kräften zu bewältigen und sich zu unterstützen und einander zu helfen, wird für die Vertragsstaaten des BONN-Übereinkommens auch in Zukunft wichtig sein.

Während die Rechtsvorschriften für die Offshore-Öl- und Gasindustrie und die Seeschiffahrt verschärft wurden, sind neue Herausforderungen hinsichtlich Meeresabfällen und gefährlichen und schädlichen Stoffen entstanden. Etablierte Vorgehensweisen und Systeme zur Überwachung von Ölverschmutzungen aus der Luft können auch genutzt werden, um Kontrollen auf Meeresabfälle und die Überwachung der Einhaltung der Schiffsabgasvorschriften durchzuführen. Auf diese Weise können die Vertragsparteien die Ressourcen, welche bereits zur Überwachung aus der Luft und zur Kontrolle von Ölunfällen eingesetzt wurden, bestmöglich nutzen und die Grundlage für ein ganzheitliches System zur Umweltbeobachtung des Nordseegebiets aufbauen.

Anlässlich der seit 50 Jahren bestehenden Zusammenarbeit werden vier Bereiche des Aktionsplans zur Weiterentwicklung der strategischen Ziele erneuert;

- **Vermeidung illegaler und unfallbedingter Verschmutzungen durch Zusammenarbeit und das gemeinsame Durchsetzen von Vorschriften und Normen auf dem Gebiet der Meeresverschmutzung;**
- **Förderung und Koordinierung der Überwachung der Einhaltung der Anlagen des MARPOL-Übereinkommens;**
- **Förderung und Einrichtung eines leistungsfähigen Notfallvorsorgesystems;**
- **Aufbau bestmöglicher Krisenbewältigungskapazitäten.**

Diese Erneuerungen geben die Richtung des gemeinsamen Engagements und des gemeinsamen Handelns der Vertragsparteien bei der Entwicklung zukünftiger Systeme und Routinen zum Wohle der Meeresumwelt vor.

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!

Johan Marius Ly
Amtierender Vorsitzender des BONN-Übereinkommens
Kystverket (Norwegische Küstenverwaltung)

Verstärkte Zusammenarbeit durch den Beitritt Spaniens

Der Beitritt zum BONN-Übereinkommen als Vertragspartei ist sowohl eine Herausforderung als auch eine Ehre für Spanien. Die Herausforderung wird darin bestehen, die Vorgaben des BONN-Übereinkommens hinsichtlich der Vermeidung und Bekämpfung von Verschmutzung zu erfüllen, um den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern, und es ist eine Ehre, als Vertragspartei aktiv zu einem solch angesehenen regionalen Abkommen für die Zusammenarbeit gegen Meeresverschmutzung beizutragen.

Im Jahr 2002 ereignete sich in Spanien mit dem Untergang der MS Prestige eine der schlimmsten Ölkatastrophen des 21. Jahrhunderts. Viele Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens unterstützten Spanien bei der Bewältigung der Krise. Seitdem arbeiteten Spanien und die Nordseeanrainerstaaten eng zusammen. Im Jahr 2003 wurde Spanien Beobachter des BONN-Übereinkommens und nahm fortan an den jährlichen Treffen sowie am Austausch von Erfahrungen und Know-How teil. Nun ist es Zeit für ein stärkeres Engagement.

Der Beitritt Spaniens kann für das BONN-Übereinkommen von großem Nutzen sein. Jedes Jahr durchqueren mehr als 37.000 Schiffe das Verkehrstrennungsgebiet Finisterre. Die Erweiterung des geografischen Gebiets des BONN-Übereinkommens durch die Einbeziehung des Golfs von Biscaya scheint der richtige Weg zu sein. Dadurch wird der Hauptverkehrsweg in Europa, der die Nordsee mit dem Mittelmeer verbindet, durch ein gemeinsam koordiniertes Vorsorge- und Bekämpfungssystem abgedeckt.

Zudem kann Spanien ein zuverlässiges nationales System für Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen im Bereich Meeresverschmutzung mit einer Vielzahl von Ressourcen einbringen sowie Erfahrungen und den Enthusiasmus, sich voll an den Beschlüssen des Bonn-Übereinkommens und seiner Arbeitsgruppen zu beteiligen.

Spanien ist bereit, einen Mehrwert für das BONN-Übereinkommen zu schaffen und wünscht weitere 50 Jahre Erfolg und Errungenschaften im Bereich der Vermeidung, Vorsorge und Bekämpfung der Meeresverschmutzung!

BENITO NUÑEZ QUINTANILLA
GENERALDIREKTOR DER HANDELSMARINE
SPANISCHES MINISTERIUM FÜR ENTWICKLUNG

ZUSAMMENARBEIT MIT
INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN >

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen

Da sich Meeresverschmutzungen nicht durch Grenzen aufhalten lassen, ist eine internationale und regionale Zusammenarbeit erforderlich, um die Meere wirksam sauber zu halten. Das BONN-Übereinkommen implementiert, koordiniert und unterstützt die Arbeit verschiedener internationaler, regionaler und nationaler Organisationen in angrenzenden Gewässern und sorgt im Bedarfsfall für Expertise und Hilfe.

17 März 1948

- Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation legt die weltweit gültigen Normen für Gefahrenabwehr, Sicherheit und Umweltschutz in der internationalen Schifffahrt fest. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, einen gerechten und wirksamen, allgemein anerkannten und implementierten Rechtsrahmen für die Schifffahrtsindustrie zu schaffen.

2002

- Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) unterstützt die Länder des BONN-Übereinkommens mit einem satellitengestützten Überwachungs- und Kontroldienst für Ölunfälle (CleanSeaNet), einem Netzwerk in Bereitschaft stehender Schiffe zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen auf See und einem speziellen Informationsdienst für gefährliche und schädliche Substanzen (Mar-ice).

1987-1995

- Delegierte und Vertreter des BONN-Übereinkommens wurden zu Treffen auf der ganzen Welt eingeladen, um die Zusammenarbeit im Rahmen des BONN-Übereinkommens zu erläutern und ihre Ergebnisse publik zu machen.

1989-1993

- Verschiedene Konferenzen in der EU zur Harmonisierung der Initiierung von Verfahren aufgrund von Verstößen gegen die Anlage I des MARPOL-Übereinkommens führten zur Gründung des North Sea Network of Investigators and Prosecutors.

2018

- OTSOA und OSPAR North Sea Network of Investigators and Prosecutors veranstalteten im März 2018 ein Seminar zu Verstößen im Bereich der Meeresumwelt aufgrund der Nichteinhaltung der Anlagen II und VI des MARPOL-Übereinkommens als Ergänzung zum Erdfernerkundungs-Workshop 2015 in Middelburg. Das Seminar behandelte die technischen Herausforderungen bei der Beweisbeschaffung und richtete sich an technische Experten und Strafverfolgungsbehörden.

Die Vertragsparteien haben vereinbart, dass das BONN-Übereinkommen als Durchsetzungswerzeug für einige der Anlagen des MARPOL-Übereinkommens der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation fungieren soll. Dazu zielt das BONN-Übereinkommen auf die Verhinderung von Verstößen gegen die Anlagen I und II und die Durchsetzung dieser Anlagen ab und trägt aktiv zur Durchsetzung der Anlage VI und der Nordsee-Emissions-Überwachungsgebiete für SOx und NOx bei.



FRENCH TEAM



DUTCH TEAM



BELGIUM TEAM



DANISH TEAM

1973

- Das internationale Übereinkommen zur Vermeidung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) ist das wichtigste internationale Übereinkommen zur Vermeidung der Meeresverschmutzung durch Schiffe infolge von Schiffsbetrieb und Unfällen. MARPOL enthält Regelungen, welche unfallbedingte und durch Schiffsbetrieb verursachte Verschmutzungen verhindern und minimieren sollen. Das Übereinkommen trat 1999 in Kraft..

Die Regelungen aus Anlage II des MARPOL-Übereinkommens zur Überwachung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe, die als Massengut befördert werden, legen ein System zur Kategorisierung von Verschmutzungen für gefährliche und schädliche Stoffe fest.

19 Mai 2005

- Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens legt Grenzwerte für Schwefeloxidemissionen und Stickoxidemissionen durch Schiffsabgase fest und verbietet die absichtliche Freisetzung von ozonabbauenden Stoffen. Für bestimmte Emissions-Überwachungsgebiete sind strengere Standards für SOx, NOx und Feinstaub festgelegt.

Mai 2005

- Schwefelemissions-Überwachungsgebiete (SEÜG) oder Emissions-Überwachungsgebiete (EÜG) sind Meeresgebiete, für die strengere Kontrollen festgelegt wurden, um die Schiffsabgase gemäß Anlage VI des MARPOL-Protokolls von 1997 so gering wie möglich zu halten. Die Regelungen für SOx traten 2005 in Kraft; die Regelungen für NOx gelten ab 2021.



Wichtige Dokumente und Aktivitäten des BONN-Übereinkommens

Um das Leitbild zu erfüllen, „die Nordseegebiet von illegaler und unfallbedingter Verschmutzung durch Schifffahrt, Offshore-Öl- und Gasaktivitäten und andere maritime Aktivitäten frei zu halten“, werden im Rahmen des BONN-Übereinkommens zahlreiche Handbücher und Anleitungs-dokumente erstellt. Diese werden verwendet, um Verschmutzungen zu verhindern, Verschmutzungsquellen zu identifizieren, die Forschung voranzutreiben und Krisenmaßnahmen zu planen. Die Handbücher werden im Zuge von Übungen, welche von den Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens und ihren Partnern angesetzt werden, regelmäßig überprüft und überarbeitet.

Im Laufe der Jahre haben die Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens zahlreiche Beschlüsse getroffen, um gemeinsame Einsätze zur Bekämpfung von Verschmutzungen oder zur Umsetzung des BONN-Übereinkommens zu erleichtern. Diese Beschlüsse und andere praktische Informationen sind im Handbuch zur Verschmutzungsbekämpfung des BONN-Übereinkommens festgehalten.

Eine der Hauptursachen für die Verschmutzung der Nordsee ist das Einleiten von Öl während des Schiffsbetriebs. Aus diesem Grund wurde das BONN-Übereinkommen 1989 so angepasst, dass der Aufgabenbereich die verpflichtende Durchführung von Luftüberwachungsflügen zur Erkennung von Verschmutzungen umfasst. Das Handbuch zur Luftüberwachung bietet auf diesem Gebiet agierenden Teams Informationen zur Ausführung von Kontrolltätigkeiten im Rahmen des BONN-Übereinkommens.

Die Länder des BONN-Übereinkommens führen Luftüberwachungsübungen bzw. CEPCOs (Co-ordinated Extended Pollution Control Operations) durch, bei denen Luftfahrzeuge aus unterschiedlichen Ländern ein abgestimmtes Manöver durchführen, um sicherzustellen, dass alle Flugbesatzungen mit den gemeinsamen Einsätzen vertraut sind.

Die Länder des BONN-Übereinkommens arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe zu betrieblichen, technischen und wissenschaftlichen Fragen bei Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen (Operational, Technical and Scientific Questions Concerning Counter Pollution Activities, OTSOPA) hinsichtlich eines breiten Spektrums an technischen Fragen zusammen. Besprochen werden Themen wie Luftüberwachungssensoren, Radar, Dispergiermittel, Ölweidergewinnung, Risikoanalyse, Ölverlustmodellierung, Ausrüstung zur Verwendung bei hohem Seegang etc.

Um illegale oder unbeabsichtigte Verschmutzungen zu verhindern, überwachen die meisten Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens die Durchsetzung der Regeln und Normen zum Schutz der Meere aus der Luft. Unser neuestes Informationsblatt zur Überwachung aus der Luft kann hier abgerufen werden.

[LINK](#)



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION



IMAGE CAPTION

2009–2011

- Laboruntersuchungen und Literaturrecherchen führten zu einer Reihe kleinerer Praxistests sowie größeren vorsätzlichen Einleitungen, mit denen die Qualität der Bewertung der ausgetretenen Ölvolumenta verbessert werden soll. Ergebnis war die Erstellung des BONN Agreement Oil Appearance Code.

[LINK](#)

2017

- Das Skagerrak Chemical Oilspill Pollution Exercise 2017 war eine gemeinsame Übung der nordischen Länder. Es handelte sich dabei um eine Großübung für die Bereiche Bereitstellung und Verwaltung, bei der ein Zusammenstoß eines Chemikalentankschiffs mit einem Öltankschiff simuliert wurde, wobei Öl und Ammoniak in einer Umweltschutzzone in der norwegischen Region Telemark austrat. 30 Schiffe und 600 Personen waren während eines dreitägigen Zeitraums beteiligt.

[LINK](#)

2018

- Eine von HELCOM arrangierte Übung. (Das BONN-Übereinkommen war Beobachter, die Vertragsstaaten des BONN-Übereinkommens waren beteiligt.) Bei diesem Szenario lief ein mit gefährlichen und schädlichen Stoffen beladenes Frachtschiff auf Grund und verlor gefährliche Chemikalien.

[LINK](#)

- Gemeinsame Übungen, die von den Vertragsparteien des BONN-Übereinkommens durchgeführt wurden: BONNEX Bravo (Alarm-Übung zum Testen von Benachrichtigungsverfahren), BONNEX Charlie (Test der Ausrüstung und Zusammenarbeit zwischen Krisenreaktionseinheiten) und BONNEX Delta (Krisenreaktionsübungen unter Berücksichtigung aller Aspekte).

[LINK](#)

GRUSSWORT DES GENERALSEKRETÄRS
DER IMO ANLÄSSLICH DES 50

Grußwort des Generalsekretärs der IMO anlässlich des 50. Jahrestags des BONN-Übereinkommens

Das BONN-Übereinkommen ist das älteste regionale Übereinkommen, das von Regierungen zur Bekämpfung von Verschmutzungsvorfällen verabschiedet wurde. Seit 50 Jahren bildet es den Rahmen, mit dessen Hilfe die Anrainerstaaten des Nordseegebiets und die Europäische Union erfolgreich gemeinsam die durch Unglücksfälle auf See, den Schiffsverkehr und Offshore-Anlagen verursachte Verschmutzung bekämpfen. In diesem Rahmen haben die teilnehmenden Mitgliedstaaten auch Überwachungstätigkeiten zur Erkennung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung in der Nordsee durchgeführt.

Ausgehend von dem Grundsatz, dass die Verschmutzung durch die Schifffahrt am besten in engem Schulterschluss, hauptsächlich zwischen Nachbarstaaten, bekämpft werden kann, wird die Unterzeichnung des BONN-Übereinkommens zurecht als wichtiger Meilenstein im Kampf gegen die Meeresverschmutzung gesehen und dient anderen Regionen weltweit als Quelle der Inspiration und Orientierung.

Durch den Erfahrungsaustausch und die Bereitstellung von Ergebnissen der Forschungs- und Entwicklungsprogramme im Bereich von hoch entwickelten Maßnahmen zur Vorsorge und Bekämpfung von Meeresumweltverschmutzung hat das BONN-Übereinkommen auch zur Arbeit der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) einen wertvollen Beitrag geleistet. Dies geschah vor allem im Zusammenhang mit dem Internationalen Übereinkommen von 1990 über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung, dem HNS-OPRC-Protokoll von 2000, als Reaktion auf Zwischenfälle mit gefährlichen

und schädlichen Stoffen und im Zusammenhang mit dem internationalen Übereinkommen zur Vermeidung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL).

Das Klassifizierungssystem für chemische Substanzen nach Verhalten aus dem Handbuch zur Verschmutzungsbekämpfung des BONN-Übereinkommens wurde bei den Treffen der Arbeitsgruppe zu Umweltgefahren durch Schadstoffe (GESAMP/EHS) der Gemeinsamen Expertengruppe über wissenschaftliche Aspekte der Meeresverschmutzung (GESAMP) bei der IMO zu Rate gezogen. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe fließen direkt in das internationale Regelungssystem für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte als Massengut, den von der IMO angenommenen Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code), ein.

Ich kenne die jüngsten Bemühungen, die Vermeidung der Luftverunreinigung durch Schiffe (Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens), welche vorteilhafte Auswirkungen auf die Atmosphäre und die menschliche Gesundheit – insbesondere für die in Hafenstädten und Küstengemeinden lebenden Menschen hat, in die Arbeit im Rahmen des BONN-Übereinkommens aufzunehmen.

Aus diesem Grund ist es mir eine große Freude, an dieser Stelle meine Glückwünsche zum 50. Geburtstag des BONN-Übereinkommens zum Ausdruck zu bringen. Ich vertraue darauf, dass Sie sich weiterhin für die Förderung einer sauberer, ökologischen und gesundheitsfördernden Umwelt im Geiste der Zusammenarbeit und für die Verbesserung des Umweltpfils der Schifffahrt einsetzen werden.

KITACK LIM

GENERALSEKRETÄR

INTERNATIONALE SEESCHIFFFAHRTS-ORGANISATION (IMO)



Bonn Agreement Accord de Bonn

Bonn Agreement Secretariat
New Court
48 Carey Street
London WC2A 2JQ
United Kingdom

t +44 (0) 20 7430 5200
f +44 (0) 20 7430 5225

secretariat@bonnagreement.org
www.bonnagreement.org