

---

**Bonn, Germany 11 October 2019**

**WE THE MINISTERS AND THE MEMBER OF THE EUROPEAN COMMISSION, responsible for dealing with pollution of the Greater North Sea and its Approaches by oil and other harmful substances have met in Bonn on 11 October 2019 for the Second Ministerial Meeting of the Bonn Agreement in the presence of Intergovernmental Organisations and Observers from neighbouring regions;**

ACKNOWLEDGING 50 years of successful cooperation within the framework of the Bonn Agreement and RECOGNISING the common benefit of further invigorating our cooperation to prevent, prepare for and respond to accidental and illegal marine pollution from maritime activities in the Greater North Sea and its Approaches;

WELCOMING the accession of Spain to the Bonn Agreement and the realignment of the Zone of Responsibility between France and Spain, following which the scope of the Bonn Agreement maritime area will include the Bay of Biscay;

AIMING to strengthen the protection of our coastal and marine environment from marine pollution as a result of activities in the Greater North Sea and its Approaches and the way in which we cooperate on pollution prevention, preparedness and response;

TAKING INTO ACCOUNT the role of the International Maritime Organization (IMO) in regulating global shipping to protect the marine environment and human health, the development of an Integrated Maritime Policy for the European Union and relevant EU legislation<sup>1</sup> in relation to marine pollution and incidents;

CONTINUING to coordinate the national efforts at a (sub-)regional scale, for the benefit of all and considering the reporting obligations by Contracting Parties;

MAKING USE of widely accepted information systems that are defined as standards within competent international organisations;

NOTING both the continuing growth of maritime transport and other maritime activities such as offshore oil and gas exploitation and the fact that, despite the decrease in the number of observed spills during recent years, risks will always remain;

**Have ADOPTED the following joint Declaration:**

1. We have a vision of a Greater North Sea and its Approaches free from accidental, avoidable and deliberate pollution from shipping, offshore oil and gas operations and other maritime activities.
2. We welcome the regulations from IMO that have resulted in a reduction of marine pollution. Nevertheless, despite the wide range of measures taken in recent years, accidental and illegal pollution especially with substances other than oil remains a significant threat for the Greater North Sea and its Approaches.
3. We are *acutely aware* of the economic and social value of our marine and coastal environment and *recognise* that the costs of adequate resources for marine pollution prevention, preparedness and response are low compared to those arising from remediation after major pollution incidents.
4. We *stress* the importance of efficient maritime emergency prevention, preparedness and response. We *reaffirm* our commitment for active cooperation under the Bonn Agreement on planning, training and operational testing of emergency response systems, including joint operational response exercises. We

---

<sup>1</sup> Norway is not a Member of the European Union. Norway contributes on the basis of equivalent national legislation and EU legislation by which they are bound as member of the European Economic Area (EEA).

*recognise* the importance of the overall European cooperation through the Emergency Response Coordination Centre (ERCC) and in coordination with the European Maritime Safety Agency (EMSA).

5. We *welcome* the well-established system for aerial and satellite surveillance of shipping, offshore oil and gas operations and other maritime activities in the Greater North Sea and its Approaches as an important aid for detecting possible pollution and discouraging illegal discharges at sea and implementing our commitments under the MARPOL Convention.

6. We *welcome* national and regional use of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) established as new services for maritime surveillance, emissions monitoring and pollution response and encourage the Contracting Parties to share knowledge and experience on their national RPAS systems and their role in enforcement practices.

7. We *reaffirm* our commitment to continue national flight programmes and joint operations such as Coordinated Extended Pollution Control Operations (CEPCOs) and *welcome* the satellite imagery service provided by EMSA through CleanSeaNet as a contribution to better preparedness and prevention of pollution.

8. We *welcome* the development and continuous update of Bonn Agreement manuals and codes, including the Counter Pollution Manual and Bonn Agreement Oil Appearance Code that provide unique information sources for pollution prevention, preparedness and response work and have been recognised globally in the context of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) and its Hazardous and Noxious Substances (HNS) Protocol.

9. We *reaffirm* our commitment to maintain and keep up to date the Bonn Agreement Joint Response Plans to maritime incidents (i.e. the DENGERNETH Plan, MANCHEPLAN, NORBRIT Plan, Quadripartite Zone Plan), providing an important tool to initiate response activities across borders immediately after an incident, irrespective of the national zone of responsibility in which the spill originated.

10. *Recognising* the changing risks from increasing transport of hazardous and noxious substances, larger ships, autonomous ships, new fuels, persistently high traffic densities, offshore oil and gas operations and other maritime activities, we *note* the importance of maintaining an adequate balance of resources for ensuring efficient pollution prevention and response work in the Greater North Sea and its Approaches. We *agree* that further development of response capacities in the Bonn Agreement area should be based on national and joint risk assessments.

11. We *reaffirm* our joint commitment to the prevention of marine pollution affecting air quality by collaboration on, and collective contribution to, implementation and enforcement of international marine pollution rules and standards, also ensuring a level playing field for economic operators. We *reiterate* the success of the implementation of Directive (EU) 2016/802<sup>2</sup> reflecting the low sulphur requirements for SO<sub>x</sub>-Emission Control areas (0.10% of maximum sulphur content as of 2015) and we *recall* as well the latest IMO commitments to ensure the consistent implementation of the global sulphur cap (0.50% as of 2020) under Annex VI to MARPOL Convention. The coordinated and robust enforcement regime for these requirements, including in the North Sea SO<sub>x</sub>-Emission Control Area, together with a high compliance rate of ships across the EU, resulted in significant reductions of sulphur dioxide pollution in coastal regions and cities. We *welcome* the development of our joint commitment to collectively contribute to the additional surveillance for the enforcement of MARPOL Annex VI, and the entry into force of the North Sea as a NO<sub>x</sub> (Nitrogen Oxides) Emission Control Area (NECA) from 2021. The Contracting Parties retain the right to freely choose their means of participation for the surveillance measures.

---

<sup>2</sup> Commission report on implementation and compliance with the sulphur standards for marine fuels set out in Directive (EU) 2016/802, COM(2018) 188 final, 16.4.2018

Norway is not a Member of the European Union. Norway contributes on the basis of equivalent national legislation and EU legislation by which they are bound as member of the European Economic Area (EEA).

12. We *recognise* that provisions such as the designation of the North Sea as a Special Area under MARPOL Annexes I and V will not be effective unless properly enforced. In this context we *welcome* the successful work of the North Sea Network of Investigators and Prosecutors in promoting enforcement of pollution rules and standards and *agree* to continue cooperation with the Network on enforcement of all relevant Annexes to the MARPOL Convention.

13. We *reaffirm* our commitment for the proper implementation and enforcement of Directive 2005/35/EC<sup>3</sup> on ship-source pollution infringement (as amended), in particular as regards monitoring and enforcement cooperation, the fulfilment of reporting obligations and effective penalties, including criminal penalties, for pollution offences.

14. We *welcome* the adoption of the revised Directive on Port Reception Facilities<sup>3</sup> by the Council and the European Parliament and commit to exchange of information and to cooperate in order to prevent illegal ship generated waste discharges at sea.

15. We *welcome* the adoption of the new output by IMO on 'Evaluation and harmonization of rules and guidance on the discharge of liquid effluents from EGCS into waters, including conditions and areas' as an important tool to gain a better understanding of the effects of washwater discharged by scrubbers/ exhaust gas cleaning systems (EGCS) on the marine environment.

16. We *stress* the need for coordinated research and development programmes in order to ensure counter-pollution measures are executed with best available techniques and equipment when dealing with existing and future challenges, for example, the introduction and increased use of new fuels, designed to comply with increasing stringent emission regulations, appear to demand innovative response techniques. We *reaffirm* that decision making processes are supported by the best available knowledge, methods and supportive tools. We *note* the identification of priorities for Research and Development under the Bonn Agreement Strategic Action Plan 2019-2025.

17. We *note* the development of integrated approaches to maritime governance and the importance of strengthening our cooperation with the relevant maritime sectors and bodies in order to move towards more holistic management of our seas, with the objective of achieving good environmental status of marine waters in accordance with the EU Marine Strategy Framework Directive<sup>3</sup>.

18. We *welcome* the 'IMO Action Plan to Address Marine Plastic Litter from Ships' that aims to enhance the existing regulations and introduce new supporting measures to tackle the significant problem posed by marine plastics in the marine environment.

19. We *reaffirm* our commitment to cooperate with other competent international and regional organisations and bodies, in particular the International Maritime Organization (IMO), OSPAR and HELSINKI Commissions, Lisbon Agreement, Copenhagen Agreement, Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and the Arctic Council, with a view to share experience and good practices, and achieve our common goals.

**In view of the above and as a strong commitment to pursue our vision, we attest the re-invigorated efforts to accomplish agreed objectives and to achieve better prevention, preparedness and response to marine pollution in the Greater North Sea and its Approaches and have ADOPTED the Bonn Agreement Strategic Action Plan 2019-2025, as in Annex 1, setting out ambitious strategic aims, operational objectives and actions for their implementation for the period 2019-2025.**

---

<sup>3</sup> Norway is not a Member of the European Union. Norway contributes on the basis of equivalent national legislation and EU legislation by which they are bound as member of the European Economic Area (EEA).

**Bonn, Allemagne, le 11 octobre 2019**

**NOUS, LES MINISTRES ET LE MEMBRE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE, responsables de la lutte contre la pollution de la mer du Nord au sens large et de ses approches par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, nous sommes réunis à Bonn, le 11 octobre 2019, pour la deuxième réunion ministérielle de l'Accord de Bonn, en présence d'organisations intergouvernementales et d'observateurs venus de régions voisines;**

RECONNAISSANT 50 ans de coopération fructueuse dans le cadre de l'Accord de Bonn et RECONNAISSANT les avantages communs que présente le renforcement supplémentaire de notre coopération afin d'éviter la pollution accidentelle et illicite par les activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et ses approches, de s'y préparer et d'intervenir;

ACCUEILLANT FAVORABLEMENT l'accession de l'Espagne à l'Accord de Bonn et le réalignement de la Zone de responsabilité entre la France et l'Espagne, suite à quoi la zone maritime couverte par l'Accord de Bonn comprendra le golfe de Gascogne;

VISANT à renforcer davantage la protection de notre environnement côtier et marin contre la pollution marine découlant d'activités dans la mer du Nord au sens large et ses approches ainsi que la manière dont nous coopérons en matière de prévention, préparation et intervention en ce qui concerne la pollution;

TENANT COMPTE du rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la réglementation du transport maritime à l'échelle mondiale afin de protéger le milieu marin et la santé humaine, l'élaboration d'une politique maritime intégrée pour l'Union européenne et la législation pertinente de l'UE<sup>4</sup> en matière de pollution et d'incidents marins;

POURSUIVANT la coordination des efforts nationaux à un niveau (sous)régional, dans l'intérêt de tous et tenant compte des engagements des Parties contractantes en ce qui concerne la notification;

UTILISANT des systèmes d'information généralement admis, reconnus en tant que normes au sein d'organisations internationales compétentes;

PRENANT NOTE de la croissance continue du transport maritime et d'autres activités maritimes comme l'exploitation pétrolière et gazière offshore, ainsi que du fait que, malgré la diminution du nombre de déversements relevés au cours des dernières années, les risques seront toujours présents;

**Avons ADOPTÉ la Déclaration commune ci-après:**

1. Notre vision est celle d'une mer du Nord au sens large et de ses approches exempte de pollution accidentelle, évitable et délibérée causée par le transport maritime, l'industrie pétrolière et gazière offshore et d'autres activités maritimes.
2. Nous accueillons favorablement les réglementations de l'OMI qui ont permis de réduire la pollution marine. Néanmoins la pollution accidentelle et illicite, en particulier par des substances autres que les hydrocarbures, demeure une menace importante pour la mer du Nord au sens large et ses approches malgré la gamme étendue de mesures prises au cours des dernières années.

---

<sup>4</sup> La Norvège n'est pas membre de l'Union Européenne. La Norvège contribue sur la base d'une législation nationale équivalente et la législation de l'UE qui la lie en tant que membre de la Zone Economique Européenne (ZEE).

3. Nous sommes *pleinement conscients* de la valeur économique et sociale de notre environnement marin et côtier et *reconnaissons* que le coût de la mise en place de ressources adéquates pour la prévention, la préparation et les interventions concernant la pollution marine est faible par rapport à celui des travaux de dépollution après des incidents de pollution majeurs.
4. Nous *soulignons* l'importance d'une prévention, d'une préparation et d'interventions efficaces dans le domaine des urgences maritimes. Nous *réaffirmons* notre engagement à poursuivre une coopération active dans le cadre de l'Accord de Bonn en matière de planification, formation et essais opérationnels des systèmes d'intervention d'urgence, notamment les exercices opérationnels d'intervention conjoints. Nous *reconnaissons* l'importance de la coopération européenne dans son ensemble grâce au Centre de coordination de la réaction d'urgence (ERCC) et en coordination avec l'Agence européenne pour la sécurité en mer (AESM).
5. Nous *accueillons favorablement* le système bien établi pour la surveillance aérienne et satellite du transport maritime, des opérations pétrolières et gazières offshore et d'autres activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et ses approches, à titre d'aide importante permettant de détecter des pollutions éventuelles et de décourager des rejets illicites en mer et mettre en œuvre nos engagements dans le cadre de la Convention MARPOL.
6. Nous *accueillons favorablement* l'utilisation nationale et régionale de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) mis en place à titre de nouveaux services dans le cadre de la surveillance maritime, de la surveillance des émissions et des interventions en cas de pollution et nous encourageons les Parties contractantes à échanger leurs connaissances et expériences sur leurs RPAS nationaux et leur rôle dans le cadre des pratiques de mise en vigueur.
7. Nous *réaffirmons* notre engagement, à savoir poursuivre les programmes nationaux de vols et les opérations conjointes telles que les opérations coordonnées et élargies de lutte contre la pollution (CEPCO) et *accueillons favorablement* le service d'images satellites de l'EMSA fournies grâce à CleanSeaNet, à titre de contribution à l'amélioration de la préparation et de la prévention de la pollution.
8. Nous *accueillons favorablement* l'élaboration et la mise en jour en continu des manuels et des codes de l'Accord de Bonn, notamment le Manuel de lutte contre la pollution et le Code d'apparence de l'Accord de Bonn qui représentent des sources uniques d'information quant à la prévention, la préparation et les interventions dans le domaine de la pollution et les travaux d'intervention sont reconnus à l'échelle mondiale dans le contexte de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) et son protocole sur les substances dangereuses et nocives (SDN).
9. Nous *réaffirmons* notre engagement, à savoir maintenir et tenir à jour les Plans d'intervention communs de l'Accord de Bonn en cas d'incidents maritimes (c'est-à-dire le Plan DENGERNETH, le MANCHEPLAN, le Plan NORBRIT, le Plan de Zone quadripartite), outils importants pour le déclenchement d'activités d'intervention au-delà des frontières immédiatement après un incident, quelle que soit la zone nationale de responsabilité dans laquelle le déversement a eu lieu.
10. *Reconnaissant* les risques variables que présentent le transport croissant de substances dangereuses et nocives, les navires de plus grande taille, les navires autonomes, les nouveaux carburants, une navigation très dense continue, des activités pétrolières et gazières offshore et autres activités maritimes, nous *notons* qu'il importe de maintenir un juste équilibre des ressources afin de garantir l'efficacité de la prévention de la pollution et des efforts d'intervention correspondants dans la mer du Nord au sens large et ses approches. Nous *convenons* que la poursuite du développement de capacités d'intervention dans la zone de l'Accord de Bonn devra se fonder sur des évaluations des risques nationales et conjointes.

11. Nous *réaffirmons* notre engagement conjoint, dans le cadre de la prévention de la pollution marine affectant la qualité de l'air, en collaborant et en contribuant collectivement à la mise en œuvre et à la mise en vigueur de règles et normes internationales sur la pollution marine, garantissant ainsi des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques. Nous *rappelons* la mise en œuvre réussie de la Directive (UE) 2016/802<sup>5</sup> tenant compte des exigences portant sur les faibles teneurs en soufre des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> (0,10% de la teneur maximale en soufre à partir de 2015) et nous *rappelons* également les exigences les plus récentes de l'OMI afin de garantir une mise en œuvre cohérente de la teneur maximale en soufre fixée au niveau mondial (0,50% à partir de 2020) dans le cadre de l'annexe VI de la Convention MARPOL. Le dispositif coordonné et rigoureux d'application de ces exigences, notamment dans la zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> de la mer du Nord, conjugué à un taux de conformité élevé de la part des navires dans l'ensemble de l'UE, a permis des réductions importantes de la pollution par le dioxyde de soufre dans les régions côtières et urbaines. Nous *accueillons favorablement* le développement de notre engagement conjoint, à savoir contribuer collectivement à la surveillance supplémentaire dans le cadre de la mise en vigueur de l'annexe VI de MARPOL et de l'admission de la mer du Nord à titre de zone de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote) (NECA) à partir de 2021. Il appartient aux Parties contractantes de choisir librement leur mode de participation aux mesures de surveillance.

12. Nous *reconnaissons* que des dispositions telles que la désignation de la mer du Nord à titre de Zone spéciale dans le cadre des annexes I et V de MARPOL ne seront efficaces que si elles sont mises en vigueur correctement. Dans ce contexte, nous *accueillons favorablement* les travaux fructueux du Réseau des procureurs et des enquêteurs de la mer du Nord s'agissant de promouvoir la mise en vigueur des règles et normes de la pollution et nous *convenons* de poursuivre la coopération avec ce Réseau en matière de mise en vigueur de toutes les annexes pertinentes de la Convention MARPOL.

13. Nous *réaffirmons* notre engagement dans le cadre de la mise en œuvre et de la mise en vigueur correctes de la Directive 2005/35/CE<sup>6</sup> relative à la pollution provoquée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions (telle qu'amendée), en particulier du point de vue de la coopération en matière de surveillance et de mise en vigueur, du respect de l'obligation de notifier et de sanctions efficaces, notamment des sanctions pénales, pour infractions de pollution.

14. Nous *accueillons favorablement* l'adoption de la Directive révisée du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires<sup>3</sup> et nous engageons à échanger les informations et à coopérer afin d'empêcher le rejet de déchets illicites en mer par les navires.

15. Nous *accueillons favorablement* l'adoption par l'OMI des résultats de « l'évaluation et l'harmonisation des règles et orientations sur les rejets d'effluents liquides par les EGCS dans l'eau, notamment les conditions et les zones » à titre d'outil important permettant de mieux comprendre les effets des eaux usées rejetées par les épurateurs/ systèmes de nettoyage des gaz d'échappement (EGCS) sur le milieu marin.

16. Nous *soulignons* la nécessité de programmes coordonnés de recherche et de développement afin de s'assurer que les mesures de lutte contre la pollution sont exécutées avec les meilleures techniques et le meilleur matériel disponibles s'agissant de défis présent et futurs, par exemple l'introduction et l'utilisation croissante de nouveaux carburants, conçus en conformité avec les réglementations strictes sur les émissions qui semblent exiger des techniques d'intervention innovantes. Nous *réaffirmons* que les processus de prise des décisions s'appuient sur les meilleures connaissances, les meilleures méthodes et les

---

<sup>5</sup> Rapport de la Commission sur la mise en œuvre et le respect des normes relatives au soufre en ce qui concerne les carburants marins déterminées dans la Directive (UE) 2016/802, COM(2018) 188 définitive, 16.4.2018. La Norvège n'est pas membre de l'Union Européenne. La Norvège contribue sur la base d'une législation nationale équivalente et la législation de l'UE qui la lie en tant que membre de la Zone Economique Européenne (ZEE).

meilleurs outils d'aide disponibles. Nous *notons* la détermination de priorités en matière de recherche et de développement dans le cadre du Plan d'action stratégique de 2019-2025 de l'Accord de Bonn.

17. Nous *notons* l'élaboration d'approches intégrées appliquées à la gouvernance maritime et l'importance du renforcement de notre coopération avec les secteurs et organismes maritimes compétents, afin d'évoluer vers une gestion plus intégrée de nos mers, l'objectif étant de parvenir à un bon état écologique des eaux marines conformément à la Directive cadre « stratégie marine » de l'UE<sup>7</sup>.

18. Nous *accueillons favorablement* le « Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires » qui a pour objectif de renforcer les réglementations existantes et d'introduire de nouvelles mesures permettant d'aborder le problème important que présentent les déchets plastiques dans le milieu marin.

19. Nous *réaffirmons* notre engagement de coopérer avec d'autres organisations et organismes internationaux et régionaux compétents, en particulier l'Organisation maritime internationale (OMI), les Commissions OSPAR et HELSINKI, l'Accord de Lisbonne, l'Accord de Copenhague, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution maritime accidentelle (REMPEC), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le Conseil de l'Arctique, en vue d'échanger des expériences et bonnes pratiques et de réaliser nos objectifs communs.

**Considérant ce qui précède et signifiant ainsi notre fort engagement à chercher à concrétiser notre vision, nous attestons le renforcement des efforts visant à réaliser les objectifs convenus et à améliorer la prévention, la préparation et les interventions dans le domaine de la pollution marine dans la mer du Nord au sens large et ses approches, et nous avons ADOPTÉ le Plan d'action stratégique de 2019-2025 de l'Accord de Bonn, (Annexe 1), déterminant des buts stratégiques, des objectifs opérationnels et des mesures en vue de sa mise en œuvre au cours de la période 2019-2025.**

---

<sup>3</sup> La Norvège contribue sur la base d'une législation nationale équivalente et la législation de l'UE qui la lie en tant que membre de la Zone Economique Européenne (ZEE).