1969–2009 40 Years of the *Bonn Agreement* / 40 Ans de l'*Accord de Bonn* / 40 Jahre *Bonn-Übereinkommen*

1969–2009

40

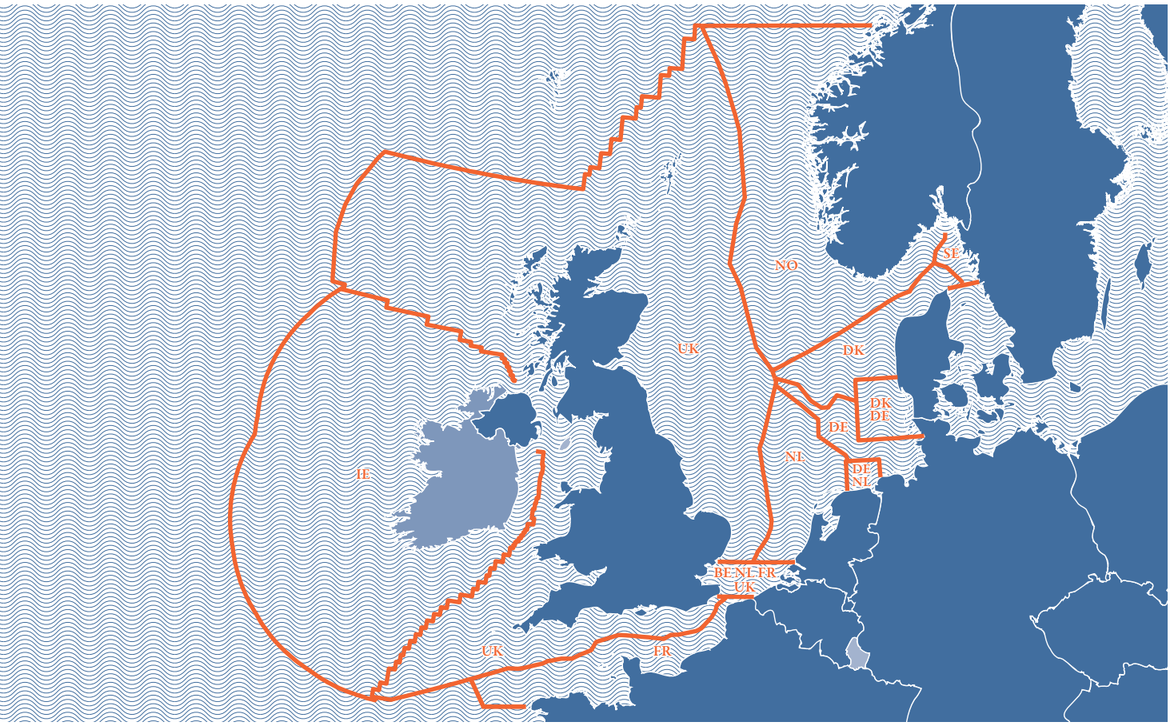
Years of the *Bonn Agreement*
Ans de l'*Accord de Bonn*
Jahre *Bonn-Übereinkommen*

Bonn Agreement
Accord de Bonn

Bonn Agreement
Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances, 1983

Accord de Bonn
Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, 1983

Bonn-Übereinkommen
Übereinkommen zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe, 1983



Zones of the Bonn Agreement after the accession of Ireland (the Channel Islands jurisdiction is not included due to the scale of the chart).
Zones de l'Accord de Bonn après l'adhésion de l'Irlande (la juridiction des Iles Anglo-Normandes n'est pas incluse en raison de l'échelle de la carte).
Zonen des Bonn-Übereinkommens nach dem Beitritt Irlands (die Jurisdiktion der Kanalinseln wurde auf Grund des Maßstabs der Karte nicht berücksichtigt).

Contact/Contact/Kontakt

Bonn Agreement Secretariat
New Court
48 Carey Street
London WC2A 2JQ, UK
T +44(0)20 74 30 52 00
F +44(0)20 74 30 52 25
secretariat@bonnagreement.org
www.bonnagreement.org

Contracting Parties/Parties contractantes/Vertragsparteien

Belgium/Belgique/Belgien (BE)
Denmark/Danemark/Dänemark (DK)
European Community/Communauté européenne/Europäische Gemeinschaft (EC)
France/France/Frankreich (FR)
Germany/Allemagne/Deutschland (DE)
Ireland/Irlande/Irland (IE), *Accession country/Pays d'adhésion/Beitrittsland*
Netherlands/Pays-Bas/Niederlande (NL)
Norway/Norvège/Norwegen (NO)
Sweden/Suède/Schweden (SE)
United Kingdom/Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich (UK)

Observer/Observateur/Beobachter

Spain/Espagne/Spanien (ES)
HELCOM
IMO/OMI
OECD/OCDE
REMPEC

Imprint
Empreinte
Impressum

Authors/Auteurs/Autoren:
Overview (Pages 8–10):
Bonn Agreement Secretariat

Zones of responsibility (Pages 11–13):
Alan Simcock (Secretary 2001–2006)

Surveillance (Pages 14–15):
Sjon Huisman (NL)

Super CEPCO (Pages 16–17):
Eric Donnay and Ronny Schallier (BE)

Cooperation in combating pollution from major incidents (Pages 20–21):
Sjon Huisman (NL)

The *Sea Empress* Incident (Pages 23–25):
Toby Stone (UK)

The *MSC Napoli* Incident (Pages 26–28):
Toby Stone (UK)

The *Tricolor* Incident (Pages 29–31):
Ronny Schallier and Eric Donnay (BE)

The Ekofisk *Bravo* incident (Pages 32–33):
Ole Kristian Bjerkemo (NO)

Translation/Traduction/Übersetzung:
German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs

Bonn Agreement Secretariat

Photo credits/Crédit photos/Bildnachweis:
Cover: Maritime and Coastguard Agency (UK)
Page 7: Lisette Enserink (NL)
Page 8: Norwegian Coastal Administration (NO)
Page 11: Irish Air Corps, Department of Defence (IE)
Page 14 (top): Admiral Danish Fleet (DK)
Page 14 (bottom): French Customs/Jean Paul Castagnier (FR)
Page 16: MUMM/RBINS (BE)
Pages 18–19: Maritime and Coastguard Agency (UK)
Page 20: Marine Nationale/Stéphane Marc (FR)
Page 21–22: © Greenpeace/Pedro Armestre
Pages 23: © Cedre (FR)
Pages 24: Maritime and Coastguard Agency (UK)
Pages 25: © Cedre (FR)
Pages 26–28: MUMM/RBINS (BE)
Page 29–31: Maritime and Coastguard Agency (UK)
Page 33: Norwegian Coastal Administration (NO)
Page 34: Maritime and Coastguard Agency (UK)

1969–2009:
40 Years of the *Bonn Agreement*
40 Ans de l'*Accord de Bonn*
40 Jahre *Bonn-Übereinkommen*

Published by/Publié par/Herausgeber:
The Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances (Bonn Agreement), 1983, London 2009

ISBN 978-1-870992-09-1

Editors/Rédaction/Redakteure:
David Johnson, Sebastian Unger, Paula Creedon, Lise Rossi (Bonn Agreement Secretariat)

Design and Illustrations/Mise en page et illustrations/Gestaltung und Abbildungen:
V+I+S+K, Berlin (www.v-i-s-k.de)

Printed by/Imprimé par/Druckerei:
Oktoberdruck AG, Berlin

This publication has been funded by the German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs.

© Bonn Agreement, London 2009.

Permission may be granted by the publishers for this booklet to be wholly or partly reproduced in publications provided that the source of the extract is clearly indicated.

Copies of this publication are available from:

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

Cooperation in combating pollution from major incidents

e — The core activity of the Bonn Agreement is the cooperation between Contracting Parties on the occasions when one Contracting Party is facing a large-volume oil-pollution accident. Accidental discharges of oil can have tremendous environmental, economic and social effects, and the response may call for deployment of more assets than – in general terms – an individual Contracting Party can make available.

Throughout the forty years of the existence of Bonn Agreement, its Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions concerning Counter-Pollution Activities (OTSOPA), has been the focus of this cooperation. In special exercises (BONNEX) response vessels and equipment (especially booms and skimmers) are brought together in a sea area to practice various aspects of combating oil slicks. Besides connecting their booms, sailing in specific formations and transferring recovered oil/water mixtures, tactical and strategic elements of communication have been given full attention. In particular, the coordinating role of the host Contracting Party, acting through its National On-scene Commander, is essential.

These exercises and small incidents have been evaluated and lessons learnt have been reflected in the Bonn Agreement Counter-Pollution Manual. Major incidents that have been the subject of special major inquiries have equally been taken into account in revising the Manual. All this information is available to the international response family as well as to the public on the Bonn Agreement website. This manual, and the national and international plans and national manuals that incorporate it are the basis for response to large-scale accidents. Preparedness to implement these planned responses comes from the lessons learnt during BONNEX exercises, but mainly from training and exercises at national level, with support where possible from the directly neighbouring states. There have been a number of these major incidents in the Bonn Agreement area: for example, the *Amoco Cadiz*, the *Braer*, the *Sea Empress*, the *Bravo* blow-out, and the *Erika*. In addition, there have been incidents where there has been major involvement of Bonn Agreement Contracting Parties outside the Bonn Agreement area, for example during the First Gulf War.

Since the European Community is one of the Bonn Agreement Contracting Parties, there is further scope for coordinating international assistance to other States outside the Bonn Agreement area. The accident involving the *Prestige* off the coast of North-West Spain in November 2002 is an example of this. Spain is a very active observer in the Bonn Agreement facilitating direct contact between the competent Spanish agency SASEMAR (now Salvamento Marítimo) and the Bonn Agreement Contracting Parties. This resulted in the deployment of equipment and experts to La Coruña to assist the Spanish authorities in their response to the *Prestige* incident. Response vessels from Denmark, France, Germany, the Netherlands and Norway (all Bonn Agreement Contracting Parties) as well as from Mediterranean countries combated the oil slick, and coastal response teams contributed to the measures minimising the effects. —

Sinking of the tanker Erika, 1999
Le naufrage du pétrolier Erika, 1999
Untergang des Tankers Erika, 1999

Oil response equipment used during the Prestige incident
Equipement d'intervention lors de l'incident du Prestige
Ausrüstung zur Ölbekämpfung während des Prestige-Unfalls

Coopération en matière de lutte contre la pollution lors des incidents majeurs

f— Un élément crucial de l'Accord de Bonn est la coopération entre les Parties contractantes lorsqu'une Partie contractante se voit confrontée à un incident majeur de pollution par hydrocarbures. Les rejets accidentels d'hydrocarbures peuvent avoir un impact dramatique sur l'environnement, l'économie et la société, les contre-mesures pouvant nécessiter plus de moyens qu'une Partie contractante à elle seule pourra mettre à disposition.

Pendant les quarante ans d'existence de l'Accord de Bonn son groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution (OTSOPA) a été le pivot de cette coopération. Dans le cadre d'exercices spéciaux (BONNEX), des navires et des équipements anti-pollution (notamment des barrages flottants et des récupérateurs) sont rassemblés dans une zone maritime pour pratiquer divers aspects de lutte contre les rejets d'hydrocarbures. Mis à part les exercices où il faut attacher les barrages entre eux, naviguer dans des formations spécifiques et transférer des mélanges d'hydrocarbures/eau récupérées, l'accent a été mis sur les éléments tactiques et stratégiques de communication. Le rôle coordinateur de la Partie contractante hôte que prend le commandant national sur place est particulièrement important.

Les leçons tirées de l'évaluation desdits exercices et de petits incidents survenus sont reflétées dans le Manuel Accord de Bonn Lutte contre la Pollution. La révision du Manuel a également tenu compte des incidents majeurs qui ont fait l'objet d'examens spéciaux de plus grande envergure. Toutes ces informations sont accessibles aux équipes de lutte et au grand public sur le site web de l'Accord de Bonn. Ce manuel ainsi que les plans nationaux et internationaux et les manuels nationaux dont il fait partie intégrante forment la base des mesures de lutte contre la pollution en cas d'accidents majeurs. La volonté de mettre en œuvre ces mesures de lutte planifiées repose sur les leçons retenues des exercices BONNEX, mais surtout sur l'entraînement et les exercices au niveau national avec le support, le cas échéant, des Etats voisins les plus proches. Il y a eu un nombre d'incidents majeurs dans la zone couverte par l'Accord de Bonn, comme par exemple ceux de *l'Amoco Cadiz*, du *Braer* et du *Sea Empress*, l'éruption d'un puits de la plateforme *Bravo* et l'incident de *l'Erika*. Il y a eu, en outre, des incidents en dehors de la zone couverte par l'Accord de Bonn où les Parties contractantes se sont fortement engagées, comme pendant la première guerre du Golfe.

Etant donné que la Communauté européenne compte parmi les Parties contractantes de l'Accord de Bonn, il est également possible de coordonner l'assistance internationale apportée à d'autres Etats en dehors de la zone de l'Accord de Bonn. Ce fut le cas pour l'accident du *Prestige* survenu au large de la côte nord-ouest de l'Espagne en novembre 2002. L'Espagne joue un rôle d'observateur très actif au sein de l'Accord de Bonn facilitant ainsi un contact direct entre l'Agence espagnole SASEMAR (maintenant Salvamento Marítimo) et les Parties contractantes de l'Accord de Bonn. Des équipements et des experts furent donc envoyés à La Coruña pour assister les autorités espagnoles dans leurs mesures pour combattre la pollution causée par l'incident du *Prestige*. Des navires de lutte anti-pollution du Danemark, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Norvège (toutes Parties contractantes de l'Accord de Bonn) ainsi que des pays méditerranéens furent dépêchés sur la zone pour combattre la marée noire, et des équipes de nettoyage étaient mobilisées à terre pour contribuer à minimiser les effets. —

Zusammenarbeit bei der Verschmutzungsbekämpfung bei bedeutenden Unfällen

d— Das zentrale Element des Bonn-Übereinkommens ist die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien bei der Bewältigung von Verschmutzungsereignissen von größerem Ausmaß. Unfallbedingte Ölverschmutzungen können enorme ökologische, wirtschaftliche und soziale Auswirkungen nach sich ziehen und die Bekämpfung solcher Unfälle erfordert unter Umständen eine Bereitstellung von umfangreicheren Mitteln, als einer einzelnen Vertragspartei im Allgemeinen zur Verfügung stehen.

Während des gesamten vierzigjährigen Bestehens des Bonn-Übereinkommens war dessen Arbeitsgruppe für operative, technische und wissenschaftliche Fragen bei Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen (OTSOPA) Dreh- und Angelpunkt dieser Zusammenarbeit. In besonderen Übungen (BONNEX) werden Schiffe und Ausrüstung zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (insbesondere Ölsperren und Ölabschöpfgeräte) in ein Seegebiet verbracht, um dort diverse Aspekte der Bekämpfung von Ölverschmutzungen zu üben. Neben dem Verbinden von Ölsperren, dem Fahren in bestimmten Formationen und dem Umschlag und Abtransport des aufgenommenen Öl-Wasser-Gemischs finden taktische und strategische Kommunikationselemente besondere Beachtung. Insbesondere ist die koordinierende Tätigkeit der gastgebenden Vertragspartei wichtig, die durch ihren nationalen Einsatzleiter vor Ort vertreten wird.

Diese Übungen und kleinere Unfälle wurden ausgewertet und dadurch gewonnene Erfahrungen flossen in das Handbuch des Bonn-Übereinkommens zur Verschmutzungsbekämpfung ein. Unfälle größeren Ausmaßes, die Gegenstand umfangreicher Sonderuntersuchungen waren, wurden bei der Überarbeitung des Handbuches ebenfalls berücksichtigt. Sämtliche Informationen hierzu stehen der internationalen Fachwelt und der Allgemeinheit auf der Internetseite des Bonn-Übereinkommens zur Verfügung. Dieses Handbuch, sowie nationale und internationale Pläne und Handbücher, sind die Grundlage für Maßnahmen bei schwerwiegenden Verschmutzungsereignissen. Dass wir im Stande sind, diese geplanten Maßnahmen umzusetzen, verdanken wir unter anderem den im Rahmen der BONNEX-Übungen gemachten Erfahrungen, sowie den auf nationaler Ebene durchgeführten Ausbildungsmaßnahmen und Übungen, bei denen nach Möglichkeit auch Unterstützung durch die unmittelbaren Nachbarstaaten geleistet wird.

Es gab eine Reihe schwerwiegender Ölunfälle im Geltungsbereich des Bonn-Übereinkommens, wie zum Beispiel die Tankerunglücke der *Amoco Cadiz*, der *Braer*, der *Sea Empress* und der *Erika*, sowie der Blow-out auf der Bohrinsel *Bravo*. Außerdem gab es auch Unfälle außerhalb des Geltungsbereiches des Bonn-Übereinkommens, zum Beispiel während des ersten Golfkrieges, bei denen die Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens maßgeblich Unterstützung leisteten.

Da die Europäische Gemeinschaft zu den Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens gehört, besteht hier weiterer Spielraum für die Koordinierung von internationaler Hilfe für Staaten außerhalb des Geltungsbereichs des Bonn-Übereinkommens. Das Tankerunglück der *Prestige* vor der Nordwestküste Spaniens im November 2002 ist ein Beispiel hierfür. Spanien ist ein sehr aktiver Beobachter des Bonn-Übereinkommens und gewährleistet den unmittelbaren Kontakt der Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens zu der zuständigen spanischen Behörde SASEMAR (jetzt: Salvamento Marítimo). Dies hatte zur Folge, dass Ausrüstung und Fachleute direkt nach La Coruña geschickt werden konnten, um die spanischen Behörden bei der Bewältigung der Ölkatastrophe der *Prestige* zu unterstützen. Ölbekämpfungsschiffe aus Dänemark, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Norwegen (allesamt Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens) sowie aus Mittelmeerländern wurden zur Beseitigung des Ölteppichs eingesetzt, außerdem waren weitere Einsatzkräfte an der Küste an der Schadensbekämpfung beteiligt. —

Beach cleaning in the aftermath of the Prestige incident in Galicia, Spain
Nettoyage des plages après l'incident du Prestige en Galice, Espagne
Strandreinigung nach dem Prestige-Unfall in Galizien, Spanien

Combating incidents
Lutte contre les incidents
Bekämpfung von Vorkommnissen auf See

The Sea Empress in Milford Haven
Le Sea Empress à Milford Haven
Die Sea Empress in Milford Haven

The *Sea Empress* incident, 1996

e— On 15 February 1996, the *Sea Empress*, a 147,000 tonne tanker bringing crude oil to Milford Haven in south-west Wales, ran aground and, over the following week, released 72,000 tonnes of crude oil and 480 tonnes of fuel oil into the sea. Despite a rapid and effective clean-up response at sea, oil came ashore along 200 km of coastline, much of it in a National Park, an area of international importance for its wildlife and natural beauty. A temporary ban was imposed on commercial and recreational fishing in the region and there was concern that tourism, important to the local economy, would be badly affected by the heavily oiled beaches. Over 7,000 dead or oiled birds were collected from the shores, a fraction of the estimated total and far less than if the incident had happened several weeks later when the area would have been home to large colonies of breeding birds.

The UK national response organisation, the Marine Pollution Control Unit of the Maritime and Coastguard Agency, the district councils and Dyfed County Council had contingency plans which were put into action, including the National Contingency Plan. As the shoreline response to the incident was beyond the capability of a local authority (Tier 3 spill), a Joint Response Centre (JRC) was established resulting in the local authority having access to central Government technical assistance and equipment. Several Bonn Agreement Contracting Parties directly assisted by sending oil recovery ships and experts to the scene.

Both at-sea and shoreline recovery operations commenced on the morning following the incident. It took some seven weeks to recover the majority of the spilled oil, and as the response moved into its secondary planned phase, additional significant beach cleaning operations were set up which took a further six months to complete. The local authorities incurred expenditure in the order of £5 million in shoreline clean-up activities.

The ship's insurers set up a local claims office immediately following the spill, and the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) was represented at the JRC to provide technical assistance in the response activities. It also provided the local representation for the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC-Fund), ensuring that all response activities carried out at the direction of the local authority were reasonable and technically sound to enable compensation to be subsequently received.

Waste was a significant issue with 22,000 tonnes of liquid oily wastes, 7,800 tonnes of oiled sand and 4,500 tonnes of oiled beach materials requiring disposal. In addition tens of thousands of tonnes of oiled beach material (sand, pebbles, rocks, etc.) were processed at four temporary on-site waste treatment operations set up and located around the coast that were subsequently returned to the beaches of origin after cleaning.

The response could not have been mounted by just using the resources of the UK. Once again the balance of Bonn Agreement resources were used in helping to combat and clean up the spill and to provide technical expertise in the response to the disaster. —

L'incident du *Sea Empress*, 1996

f— Le 15 février 1996, le *Sea Empress*, un navire-citerne de 147 000 tonnes de jauge brute s'échoue devant le port Milford Haven dans le sud-ouest du Pays de Galles. Au cours de la semaine suivante, 70 000 tonnes de pétrole brut et 480 tonnes de fuel sont déversées dans la mer. Malgré les mesures de nettoyage rapides et efficaces en mer, la marée noire pollue 200 km du littoral, la plupart faisant partie d'un parc national qui revêt une importance internationale à cause de sa faune et la beauté de sa nature. La pêche commerciale et la pêche de plaisance sont interdites dans la zone, et il y a de fortes craintes que le tourisme, important pour l'économie locale, soit gravement touché à cause des plages très polluées par le pétrole. Plus de 7 000 oiseaux tués ou mazoutés sont ramassés sur les plages, une fraction du nombre total estimé et beaucoup moins que si l'incident s'était produit quelques semaines plus tard quand la zone aurait été peuplée par de grandes colonies d'oiseaux couvant.

L'organisation nationale d'urgence du Royaume-Uni, c'est-à-dire l'unité de contrôle de la pollution maritime (Marine Pollution Control Unit) auprès de l'agence des gardes côtiers, les conseils de district et le Dyfed County Council déclenchent leurs plans d'urgence, y compris le Plan d'urgence national.

Comme les mesures d'urgence le long du littoral dépassent les capacités de l'autorité locale (déversement de niveau 3), un « Joint Response Centre » (JRC) est établi avec, pour conséquence, de permettre à l'autorité locale d'accéder à l'assistance technique et à l'équipement du gouvernement central. Plusieurs Parties contractantes à l'Accord de Bonn participent directement aux mesures d'urgence en envoyant sur place des bateaux dépollueurs et des experts.

Les opérations de récupération en mer et sur le littoral ont débuté le lendemain matin après l'incident. La majeure partie du pétrole déversé a pu être récupérée au bout de sept semaines. Pendant la deuxième phase des mesures d'urgence, des travaux de nettoyage supplémentaires ont été organisés sur les plages et ont pu être achevés six mois plus tard. Les autorités locales ont dépensé environ 5 millions de Livres sterling pour les opérations de nettoyage à terre.

Immédiatement après l'incident, les assureurs du navire ont mis en place un service de dommages et intérêts. La Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (ITOPF) a été représentée auprès du JRC afin de donner une assistance technique dans le cadre des opérations d'urgence. Elle a également représenté au niveau local le Fonds international d'indemnisation des pollutions par hydrocarbures (IOPC-Fonds) afin de garantir que toutes les activités d'urgence mises en œuvre sous la responsabilité de l'autorité locale soient raisonnables et techniquement fiables pour pouvoir toucher plus tard une indemnisation.

Deploying a boom to contain oil
Mise en place d'un barrage pour contenir des hydrocarbures
Einsatz von Sperren zur Eindämmung von Öl

L'élimination des déchets pétroliers a posé un grand problème avec 22 000 tonnes de déchets liquides, 7 800 tonnes de sable pollué et 4 500 tonnes de matériaux souillés. Il y avait également plusieurs dizaines de milliers de tonnes de matériaux souillés (sable, galets, rochers etc.) que l'on a nettoyés sur quatre chantiers temporaires de traitement de déchets le long de la côte et réacheminés sur les plages d'origine après leur nettoyage.

L'utilisation des ressources de la Grande-Bretagne uniquement n'aurait pas permis de réaliser une telle opération d'urgence. Encore une fois, les ressources des pays de l'Accord de Bonn ont été mises à profit pour combattre le déversement d'hydrocarbures, mener les opérations de nettoyage et pour mettre à disposition une expertise technique face au désastre. —

Protection of the port of Tenby, United Kingdom
Protection du port de Tenby, Royaume-Uni
Schutz des Hafens von Tenby, Vereinigtes Königreich

Beach cleaning
Nettoyage des plages
Strandreinigung

Der *Sea Empress*-Unfall, 1996

d Am 15. Februar 1996 lief die Sea Empress, ein mit 147 000 Tonnen beladenes Tankschiff, das Rohöl nach Milford Haven im Südwesten von Wales transportierte, auf Grund. Im Laufe der darauf folgenden Woche flossen 72 000 Tonnen Rohöl und 480 Tonnen Heizöl aus dem Tanker ins Meer. Trotz einer schnellen und effektiven Reinigungsaktion auf See erreichte der Ölteppich auf einer Breite von 200 km die Küste. Ein Großteil dieser Küste gehörte zu einem Nationalpark, einem Gebiet, das aufgrund seiner Schönheit und seiner Tier- und Pflanzenwelt von internationaler Bedeutung war. In dem Gebiet wurde sowohl kommerzielles als auch Freizeitfischen zeitweise verboten und man war besorgt, dass der für die lokale Wirtschaft wichtige Tourismus leiden würde, da die Strände stark mit Öl verschmutzt waren. Mehr als 7 000 tote oder mit Öl verschmierte Vögel, nur ein Bruchteil der geschätzten Gesamtmenge, wurden an den Küsten aufgesammelt. Hätte sich der Unfall einige Wochen später ereignet, wären die Schäden erheblich größer gewesen, da sich zu der Zeit viele Brutvögel in diesem Gebiet aufgehalten hätten.

Die zuständige nationale Behörde des Vereinigten Königreichs, die «Marine Pollution Control Unit» der Küstenwache, die Bezirksräte und der Landrat von Dyfed aktivierten ihre Katastrophenpläne, darunter u.a. den Nationalen Katastrophenplan.

Da die lokalen Behörden nicht in der Lage waren die Verschmutzung der Küste allein zu bekämpfen (Verschmutzung 3. Grades), wurde ein gemeinsames Lagezentrum eingerichtet, so dass die lokale Behörde Zugang zur technischen Unterstützung und Ausrüstung der Zentralregierung hatte. Mehrere Vertragsstaaten des Bonn-Übereinkommens kamen unmittelbar zu Hilfe, indem sie Ölbekämpfungsschiffe und Experten an die Unglücksstelle schickten.

Schon am nächsten Morgen begannen die Reinigungsarbeiten entlang der Küste und auf See. Die Aufnahme des Großteils des ausgelaufenen Öls dauerte etwa sieben Wochen. Als der Einsatz die zweite Planungsphase erreichte, wurden zusätzliche Strandreinigungseinsätze anberaumt, die nach sechs weiteren Monaten abgeschlossen waren. Die Reinigungsarbeiten entlang der Küste kosteten die lokalen Behörden etwa £5 Millionen.

Die Versicherer des Schiffs richteten unmittelbar nach dem Unfall ein lokales Schadensbüro ein und der Verband von Schiffseignern für die Förderung der effektiven Bekämpfung von Ölverschmutzung (ITOPF) war im gemeinsamen Lagezentrum ebenfalls vertreten, um bei den Einsätzen technische Hilfe zu leisten. Er vertrat den Internationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungsschäden (IOPC-Fonds) auch auf lokaler Ebene und stellte somit sicher, dass alle Einsatzaktivitäten unter der Leitung der lokalen Behörde angemessen und technisch einwandfrei ausgeführt wurden, so dass die Entschädigung direkt im Anschluss gezahlt werden konnte.

Auch Abfälle waren ein großes Thema, da 22 000 Tonnen ölhaltige Flüssigabfälle, 7 800 Tonnen öliger Sand und 4 500 Tonnen kontaminierter Kies, ölverschmutzte Steine und ähnliches beseitigt werden mussten. Zusätzlich wurden an vier vorübergehenden Abfallbehandlungsstätten Zehntausende Tonnen von kontaminiertem Sand und Kies sowie ölverschmutzten Steinen gereinigt. Diese Stellen wurden entlang der Küste eingerichtet und nach der Reinigung wurden Sand, Kies und Steine wieder an die ursprünglichen Küsten zurückbefördert.

Dieser Einsatz hätte allein mit britischen Ressourcen nicht in diesem Umfang stattfinden können. Wieder wurden Ressourcen des Bonn-Übereinkommens zur Bekämpfung und Reinigung der Verschmutzung und zur Bereitstellung technischer Unterstützung bei der Katastrophenbekämpfung eingesetzt.

The *Tricolor* incident, 2002

e— On 14 December 2002 the Norwegian car carrier *Tricolor* collided with the container ship *Kariba* in the French Exclusive Economic Zone off Dunkirk in the Dover Strait, near British and Belgian waters. The oil pollution resulting from this initial collision was limited. But the *Tricolor* sank on the spot, in the middle of an extremely busy shipping lane. The ship sank in only a couple of minutes at a depth of 30 m, and the starboard side was only visible at the sea surface at low tide. The wreck presented an immediate danger to shipping of further collisions, and to the marine environment.

The *Tricolor* carried 1,990 m^3 of at least four different heavy fuel oils (HFOs, characterised by high viscosity), 168 m^3 of marine diesel oil, and 28 m^3 of lubricating oil. The French authorities ordered the oil to be pumped out and the wreck to be removed. A salvage consortium led by SMIT Salvage started the difficult task of salvaging the car carrier which was more than 200 m long.

From the outset, France established cooperation with the other threatened neighbouring countries (Belgium, United Kingdom and the Netherlands) based on Bonn Agreement procedures and, in particular, the technical agreement for the joint responsibility zone between France, United Kingdom and Belgium.

Several safety measures were immediately put in place to prevent further collisions with the wreck during the pumping and salvage operations: navigation warnings, the placement of warning buoys, and the presence of French and Belgian guard vessels for a period of 11 months. These measures were very successful: by November 2003 the guard vessels had prevented 99 near-collisions with the wreck. However, despite these measures:

— On 16 December 2002, the small vessel *Nicola* collided with the *Tricolor* wreck. The damage to the *Tricolor* and resulting pollution was minimal, but it was a first concrete example of the high collision risk posed by the wreck situated in the middle of the dense shipping lane.
— The tanker *Vicky*, carrying 66,000 m^3 of diesel, collided with the wreck on January 1, 2003, which caused considerable further damage to the structure of the wreck. More HFO escaped from the *Tricolor*, and the Vicky lost at least 200 m^3 of oil. Several hundred oiled seabirds were stranded along the Belgian coast.
— On 22 January 2003, the hull of the wreck was damaged during salvage operations and resulted in a major oil spill incident at sea. Again some 200 m^3 of (mainly) HFO escaped from the wreck. The oil spill had a major impact on wildlife: more than 18,000 seabirds were stranded along the northern French, Belgian and southern Dutch coastline. Along the Belgian coast alone, nearly 10,000 seabirds of 32 different species were collected.

The Tricolor just visible
Le Tricolor à peine visible
Die Tricolor gerade noch sichtbar

The surrounding coastal States were fully aware of the fact that further spillages of oil remaining in the wreck – estimated at ca. 200 m^3 of HFO after pumping – could not be avoided during the salvage operations. Meetings were organised by the French Maritime Prefect with representatives of the United Kingdom and Belgium, and of the ship owner, insurer and salvage consortium, to discuss salvage works and to tune contingency planning. Situation reports were exchanged on a regular basis. Aerial surveillance flights were scheduled and carried out on a weekly, sometimes almost daily basis in the vicinity of the wreck by French, British, Belgian and Dutch aircraft. The coastal and at-sea pollution response resources of these Bonn Agreement Contracting Parties had to be activated on several occasions.

The last debris from the *Tricolor* was finally recovered by the end of September 2004. But the Bonn Agreement level of cooperation continued for several years after the accident with respect to the science underpinning government claims for reimbursement of costs. The complex, weathered oily mixtures that had escaped from the *Tricolor* wreck led to substantial difficulties when an oil »fingerprinting« analysis was performed to link the oil pollution to its source. Because of this analytical problem, the Bonn Agreement Contracting Parties decided in 2005 to create a regional network of expert-chemists specialized in oil spill identification techniques, now known as OSINET. —

L'incident du *Tricolor*, 2002

f— Le 14 décembre 2002, le roulier norvégien *Tricolor* a été abordé par le porte-conteneurs *Kariba* dans la zone économique exclusive française au large de Dunkerque dans le détroit du Pas-de-Calais près des eaux territoriales britanniques et belges. La pollution par les hydrocarbures provoquée par ce premier abordage était limitée. Le *Tricolor* a coulé immédiatement, au milieu d'une route de navigation extrêmement fréquentée. Le navire a coulé en quelques minutes seulement par 30 mètres de fond, et le côté tribord n'était visible à la surface de la mer qu'aux heures de marée basse. L'épave constituait un danger imminent de collision pour la navigation en raison d'autres abordages éventuels et un risque pour l'environnement marin. Le *Tricolor* transportait 1 990 m^3 d'au moins quatre types de fioul lourd (caractérisés par leur haute viscosité), 168 m^3 de diesel marin et 28 m^3 d'huile de lubrification. Les autorités françaises ont ordonné que les hydrocarbures soient pompés et que l'épave soit enlevée. Un consortium de sauvetage mené par la société SMIT Salvage a entrepris la tâche difficile de sauver le roulier qui avait une longueur de plus de 200 m.

Dès le début, la France a établi, sur la base des procédures définies par l'Accord de Bonn et, tout particulièrement, de l'accord technique entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique, relatif à la zone de responsabilité conjointe, une coopération avec les autres pays voisins menacés (la Belgique, le Royaume-Uni et les Pays-Bas).

On a immédiatement pris plusieurs mesures de sécurité afin de prévenir d'autres abordages avec l'épave au cours des opérations de pompage et de sauvetage : des avertissements à la navigation, la mise en place de bouées d'avertissement et la présence de bâtiments de garde français et belges pendant une période de 11 mois. Ces mesures se sont avérées très efficaces : jusqu'en novembre 2003, grâce à la présence des bâtiments de garde, 99 quasi-abordages avec l'épave ont pu être prévenus. Cependais :

— Le 16 décembre 2002, le petit navire *Nicola* a abordé l'épave du *Tricolor*. Le dommage occasionné au *Tricolor* ainsi que la pollution étaient minimes, mais c'était un premier exemple concret du risque élevé de l'abordage de l'épave située au milieu de la route de navigation très fréquentée.

— Le pétrolier *Vicky* transportant 66 000 m^3 de gazole s'est échoué sur l'épave le 1er janvier 2003, endommageant encore considérablement la structure de l'épave. Une quantité supplémentaire de fioul lourd a été déversée par le *Tricolor* et au moins 200 m^3 d'hydrocarbures se sont échappés du *Vicky*. Plusieurs centaines d'oiseaux marins mazoutés ont échoué le long de la côte belge.

— Le 22 janvier 2003, la coque de l'épave a été endommagée au cours des opérations de sauvetage, ce qui a provoqué une marée noire assez importante. De nouveau, environ 200 m^3 de fioul lourd (pour la plus grande partie) se sont échappés de l'épave. La marée noire a eu de graves conséquences sur la vie sauvage : plus de 18 000 oiseaux marins ont échoué le long des côtes de la France du Nord, de la Belgique et des Pays-Bas du Sud. Le long de la côte belge, près de 10 000 oiseaux marins de 32 espèces différentes ont été ramassés.

Les Etats côtiers environnants étaient bien conscients du fait qu'il était impossible d'éviter, durant les opérations de sauvetage, d'autres fuites d'hydrocarbures à partir de l'épave, où il serait resté environ 200 m^3 de fioul lourd après les opérations de pompage. Dans le but d'examiner les travaux de sauvetage et d'harmoniser les plans d'urgence, le Préfet maritime français a organisé des réunions, auxquelles ont participé des représentants du Royaume-Uni et de la Belgique, du propriétaire du navire, de l'assureur et du consortium de sauvetage. On a régulièrement échangé des comptes rendus de situation. Des vols de surveillance ont été planifiés et effectués une fois par semaine et parfois presque tous les jours au voisinage de l'épave par des aéronefs français, britanniques, belges et néerlandais. A plusieurs reprises, il a fallu mettre en action les moyens d'intervention antipollution (en mer et sur le littoral) mis en place par ces Parties contractantes de l'Accord de Bonn.

Enfin, les derniers débris du *Tricolor* ont été enlevés avant la fin de septembre 2004. Le niveau de coopération prévu par l'Accord de Bonn a pourtant été maintenu pendant plusieurs années après l'incident dans le but de justifier sur une base scientifique les demandes des gouvernements en ce qui concerne le remboursement des frais. Les mélanges complexes dégradés d'hydrocarbures qui se sont échappés de l'épave du *Tricolor* ont posé des problèmes considérables lorsqu'on a procédé à l'étude des caractéristiques des hydrocarbures afin de déterminer la source de la marée noire. En raison de ce problème d'analyse, les Parties contractantes de l'Accord de Bonn ont décidé en 2005 de créer un réseau régional (connu actuellement comme OSINET) regroupant des experts-chimistes spécialisés dans les techniques d'identification d'hydrocarbures déversés en mer. —

Der *Tricolor*-Unfall, 2002

d— Am 14. Dezember 2002 kollidierte der norwegische Autotransporter *Tricolor* mit dem Containerschiff *Kariba* in der französischen ausschließlichen Wirtschaftszone auf der Höhe von Dünkirchen in der Straße von Dover nahe den britischen und belgischen Hoheitsgewässern. Nach dieser ersten Kollision war die Ölverschmutzung begrenzt. Die *Tricolor* sank jedoch auf der Stelle mitten in einer außerordentlich stark befahrenen Schifffahrtsstraße. Das Schiff sank in nur wenigen Minuten auf 30 Meter Tiefe, und die Steuerbordseite war nur bei Niedrigwasser über der Wasseroberfläche zu sehen. Das Wrack stellte eine unmittelbare Gefahr für weitere Kollisionen sowie die Meeresumwelt dar. Die *Tricolor* hatte mindestens vier unterschiedliche Schweröle (durch eine hohe Viskosität gekennzeichnet) in einer Menge von 1 990 m^3, sowie 168 m^3 Schiffsdieselöl und 28 m^3 Schmieröl an Bord. Die französischen Behörden ordneten das Abpumpen des Öls und die Bergung des Wracks an. Ein Bergungskonsortium unter der Leitung von SMIT Salvage begann mit der schwierigen Aufgabe, den Autotransporter mit einer Länge von mehr als 200 m zu bergen.

Schon zu Beginn der Havarie hatte Frankreich mit den anderen bedrohten Nachbarländern (Belgien, Vereinigtes Königreich und Niederlande) nach den Verfahren des Bonn-Übereinkommens und des Abkommens über die Zone gemeinsamer Verantwortung zwischen Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Belgien eine Zusammenarbeit eingeleitet.

Es wurden unverzüglich mehrere Sicherheitsmaßnahmen getroffen, um weitere Kollisionen mit dem Wrack während der Abpump- und Bergungsarbeiten zu verhindern. Dabei handelte es sich um Warnungen an die Schifffahrt, das Auslegen von Kardinaltonnen und den Einsatz französischer und belgischer Wachboote während einer Dauer von 11 Monaten. Diese Maßnahmen waren sehr erfolgreich: bis November 2003 hatten die Wachboote 99 Beinahekollisionen mit dem Wrack verhindert.

Salvage of the Tricolor
Sauvetage du Tricolor
Bergung der Tricolor

Dennoch kam es zu weiteren Kollisionen:

— Am 16. Dezember 2002 kollidierte das kleine Schiff *Nicola* mit dem Wrack der *Tricolor*. Der Schaden an der *Tricolor* und die dadurch entstandene Verschmutzung waren zwar geringfügig, aber jetzt hatte man ein erstes konkretes Beispiel für das hohe Risiko einer Kollision mit dem Wrack, das mitten in der stark befahrenen Schifffahrtsstraße lag.

— Das mit 66 000 m^3 Dieselöl beladene Tankschiff *Vicky* kollidierte am 1. Januar 2003 mit dem Wrack, wodurch die Struktur des Wracks noch einmal stark beschädigt wurde. Aus der *Tricolor* liefen weitere Mengen Schweröl aus, während die *Vicky* mindestens 200 m^3 Öl verlor. Mehrere hundert ölverseuchte Seevögel wurden an der belgischen Küste angetrieben.

— Am 22. Januar 2003 wurde der Schiffskörper des Wracks bei Bergungsarbeiten beschädigt, wodurch es zu einer größeren Ölverschmutzung auf See kam. Erneut liefen etwa (vor allem) 200 m^3 Schweröl aus dem Wrack aus. Die Ölverschmutzung hatte größere Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt: an der nordfranzösischen, der belgischen und der süd-holländischen Küste wurden fast 18 000 Seevögel 32 unterschiedlicher Arten eingesammelt.

Die umgebenden Küstenstaaten waren sich der Tatsache voll bewusst, dass man nicht würde verhindern können, dass bei den Bergungsarbeiten von dem im Wrack verbliebenen Öl (schätzungsweise ungefähr 200 m^3 Schweröl nach dem Abpumpen) noch weitere Mengen austreten würden. Der französische Marinepräfekt lud zu Sitzungen ein, an denen Vertreter des Vereinigten Königreichs und Belgiens, des Schiffseigners, des Versicherers und des Bergungskonsortiums teilnahmen, um die Bergungsarbeiten zu besprechen und die Notfallplanung abzustimmen. Es wurden regelmäßig Lageberichte ausgetauscht. Überwachungsflüge wurden geplant und wöchentlich – manchmal sogar täglich – in der Umgebung des Wracks mit französischen, britischen, belgischen und niederländischen Luftfahrzeugen durchgeführt. Die von diesen Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommen bereitgehaltenen Ressourcen zur Bekämpfung von Verschmutzungen der Küste und der See mussten verschiedentlich eingesetzt werden.

Die letzten Trümmer der *Tricolor* wurden schließlich Ende September 2004 geborgen. Die Zusammenarbeit im Rahmen des Bonn-Übereinkommen wurde jedoch noch mehrere Jahre nach dem Unfall fortgesetzt, damit die Erstattungsforderungen der Regierungen wissenschaftlich begründet werden konnten. Die zersetzten komplexen ölhaltigen Gemische, die aus dem Wrack der *Tricolor* ausgetreten waren, führten zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Durchführung einer Herkunftsanalyse zur Bestimmung des Ursprungs der Ölverschmutzung. Ausgehend von diesem Analyseproblem beschlossen die Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens im Jahr 2005, ein regionales Netz von sachverständigen Chemikern (OSINET) zu schaffen, die sich auf Verfahren zur Bestimmung von Ölverschmutzungen spezialisiert haben. —

The MSC Napoli in Lyme Bay
Le MSC Napoli dans la Baie de Lyme
Die MSC Napoli in der Lyme-Bucht

The *MSC Napoli* incident, 2007

e— On 18 January 2007, the *MSC Napoli* was on passage in the English Channel, loaded with 2,318 containers and bound for South Africa when she suffered a catastrophic hull failure and found herself in severe difficulties.

The French authorities assessed a number of possible locations for a place of refuge in French waters, however, the south coast of England provided better options. The bilateral agreement Manche Plan swung into place. In addition offers of help were received from other Contracting Parties to the Bonn Agreement. Working with the French authorities, the UK Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention (SOSREP) decided that the ship was in danger of breaking up and polluting the English Channel and should be towed to Portland Harbour.

The SOSREP consulted with local authorities and environmental bodies to the fullest extent possible within the time available. With the condition of the ship deteriorating rapidly, it was necessary for the salvors and the SOSREP to make a fast decision in order to avert a potential environmental catastrophe. During towing, the weather deteriorated and the salvors and the SOSREP decided to beach the ship in Lyme Bay to minimise the pollution threat. *MSC Napoli* was duly beached in Lyme Bay on 20 January 2007.

Bonn Agreement Contracting Parties continued offering resources and technical support to the incident. Two French oil recovery ships were tasked to the scene whilst there was a threat of significant pollution from the container ship's bunker tanks.

Over the next six months 3,500 tonnes of fuel oil and the containers were systematically removed. The ship was then successfully split into two pieces using explosives. The bow section of *MSC Napoli* was removed from Lyme Bay and taken to Harland and Wolff's dismantling facility in Belfast in mid-August 2007. The remaining stern section was left in situ in Lyme Bay, to be cut up and taken away to a recycling facility.

The successful way in which the *MSC Napoli* was handled demonstrates the effectiveness of the UK's arrangements for handling incidents at sea and the professionalism of all of those involved. Throughout the incident Bonn Agreement Contracting Parties provided advice and technical support: from the onset of the initial search and rescue phase, through to some of the final decision-making processes in dealing with the wreck, salvage and disposal options. —

Breaking the MSC Napoli using explosives
Utilisation d'explosifs pour sectionner le MSC Napoli
Trennen der MSC Napoli mit Hilfe von Sprengstoff

L'incident du *MSC Napoli*, 2007

f— Le 18 janvier 2007, le *MSC Napoli* avec une cargaison de 2 318 conteneurs est en train de passer la Manche en direction de l'Afrique du Sud, lorsque la coque du navire se fissure, provoquant ainsi de grandes difficultés.

Les autorités françaises évaluent une série de zones refuge possibles dans les eaux territoriales de la France, mais la côte sud de l'Angleterre offre des destinations plus appropriées. Le plan Manche dans le cadre de l'accord bilatéral est activé. De plus, les autres Parties contractantes à l'Accord offrent leur soutien. En coopération avec les autorités françaises, le Secrétaire d'état du Royaume-Uni – Representative for Maritime Salvage and Intervention (SOSREP) – arrive à la conclusion que le navire risque de se disloquer et de polluer par la suite la Manche et qu'il devrait pour cette raison être remorqué jusqu'à Portland Harbour.

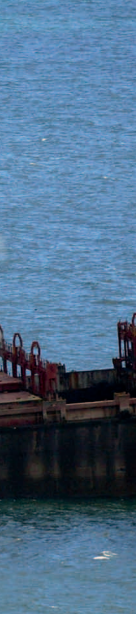
Dans le temps disponible, le SOSREP se concerte autant que possible avec les autorités locales et les organismes environnementaux. Etant donné que la condition du navire se détériore rapidement, les sauveteurs et le SOSREP doivent prendre une décision rapidement afin d'éviter une catastrophe écologique potentielle.

Pendant l'opération de remorquage, les conditions météorologiques se détériorent de manière à ce que les sauveteurs et le SOSREP décident de faire échouer le navire à la Baie de Lyme pour minimiser le danger de pollution. Le 20 janvier 2007, le *MSC Napoli* est tiré au sec dans la Baie de Lyme.

Les Parties contractantes à l'Accord de Bonn proposent encore une fois de mettre à disposition des équipements et de fournir une assistance technique. Comme il existe un risque de pollution importante à partir des soutes, deux navires récupérateurs français sont dépêchés sur place.

La récupération de 3 500 tonnes de fuel et l'enlèvement des conteneurs prennent six mois. La coque est alors brisée en deux parties par explosifs. A la mi-août, la proue du *MSC Napoli* est enlevée de la Baie de Lyme et remorquée vers le chantier de démolition Harland and Wolff à Belfast. La poupe est laissée sur place pour y être démantelée et transportée par la suite vers un chantier de recyclage.

Le succès des opérations mises en place à la suite de l'incident du *MSC Napoli* a démontré tant l'efficacité des mesures prévues par le Royaume-Uni pour faire face aux incidents en mer, que le niveau professionnel élevé de tous les acteurs. Tout au long de l'incident, les Parties contractantes à l'Accord de Bonn ont donné leurs avis et ont fourni une assistance technique, dès le début de la recherche initiale et de la phase de sauvetage jusqu'aux processus de décision conclusifs concernant l'épave et les options de sauvetage et d'élimination. —



Der *MSC Napoli*-Unfall, 2007

d— Am 18. Januar 2007 befand sich die *MSC Napoli*, beladen mit 2 318 Containern, auf dem Weg nach Südafrika, als sie im Ärmelkanal einen strukturellen Defekt am Schiffsrumpf erlitt und in ernste Schwierigkeiten geriet.

Die französischen Behörden wägten alle Möglichkeiten eines Notliegeplatzes in französischen Gewässern ab, die Südküste Englands bot jedoch bessere Möglichkeiten. Der Manche Plan, ein subregionales bilaterales Abkommen, wurde angewandt. Auch andere Vertragsstaaten des Bonn-Übereinkommens boten ihre Hilfe an. In Zusammenarbeit mit den französischen Behörden entschied der verantwortliche «Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention» (SOSREP) des Vereinigten Königreichs, dass das Schiff Gefahr lief auseinander zu brechen und den Ärmelkanal zu verschmutzen und deshalb nach Portland Harbour geschleppt werden sollte.

In der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit beriet der SOSREP sich so ausführlich wie möglich mit den Behörden vor Ort und den Umweltorganisationen. Da sich der Zustand des Schiffs rapide verschlechterte, mussten die Bergungsunternehmen und der SOSREP eine schnelle Entscheidung treffen, um eine mögliche Umweltkatastrophe zu verhindern.

Während das Schiff abgeschleppt wurde, verschlechterte sich das auch Wetter so sehr, dass die Bergungsunternehmen und der SOSREP beschlossen das Schiff in der Lyme-Bucht auf Grund zu setzen, um die Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten. Am 20. Januar 2007 wurde die *MSC Napoli* in der Lyme-Bucht auf Grund gesetzt.

Die Vertragsstaaten des Bonn-Übereinkommens boten weiterhin ihre Hilfe und technische Unterstützung an. Zwei französische Ölaufnahmeschiffe wurden an den Unglücksort gesandt, da der Bunkertank des Containerschiffs eine erhebliche Verschmutzungsgefahr barg.

Die 3 500 Tonnen Heizöl und die Container wurden im Laufe der folgenden sechs Monate systematisch entfernt. Am 20. Juli wurde das Schiff erfolgreich in zwei Teile gesprengt. Der Bug der *MSC Napoli* wurde aus der Lyme-Bucht entfernt und Mitte August 2007 zur Demontage zur Werft «Harland and Wolff's» in Belfast gebracht. Das Heck wurde an Ort und Stelle in der Lyme-Bucht belassen, wo es zerschnitten und anschließend zur Verwertung gebracht wurde.

Die erfolgreiche Handhabung des *MSC Napoli*-Unfalls zeigt die Effektivität der Vorkehrungen des Vereinigten Königreichs für Seeunfälle und die Professionalität aller Beteiligten. Während der gesamten Zeit waren die Vertragsstaaten des Bonn-Übereinkommens bereit, den Betroffenen mit Rat und technischer Hilfe beizustehen, von Beginn der Such- und Rettungsphase bis zu den abschließenden Entscheidungsprozessen, z. B. zum Umgang mit dem Wrack und zu Fragen der Bergung und Beseitigung. —

The Ekofisk *Bravo* incident, 1977

e — On the evening of 22 April 1977, the duty officer of the Norwegian Pollution Control Authority (SFT) received an alarm message: «There is a blow-out in the North Sea at the Ekofisk field.»

Immediate notification was initiated within SFT and to the Ministry of the Environment. At that time, Ms Gro Harlem Brundland was the Minister of the Environment. It was decided that the management of SFT should take the responsibility for Action Command. The Incident Command was established at Sola airport during the night. At 2 am the Incident Commander gave the following report to the Minister: «There has been an uncontrolled blow-out at Ekofisk *Bravo*. The crew of 112 people has been evacuated. A fire fighting vessel has been ordered to spray water on the platform to reduce the risk of an explosion».

At that time, which was the early phase of Norwegian petroleum activity, knowledge about stopping the blow-out and the resources to collect the oil at open sea were very limited. Nevertheless, national resources were mobilised. Sweden was asked for assistance and the Swedish Coast Guard gave useful support for the clean-up operation.

The blow-out gave Phillips Petroleum, the oil company responsible, and the Norwegian authorities many challenges. The priority was to stop the uncontrolled release of oil and gas and to minimise the environmental consequences. Another new experience was the mass media. More than 200 international journalists came to Stavanger. The air terminal was used for press conferences.

An international expert on stopping blow-outs (Red Adair) was contracted. On 30 April, after 8 days of blow-out, they succeeded in killing the well. About 12,700 tons of crude oil was released, but the environmental consequences of the blow-out were limited due to the time of the year.

Because of the blow-out, the Norwegian Government immediately established an investigating committee. After about one year they finalised their report with recommendations. One of the important recommendations was to allocate additional resources to improving oil spill preparedness in Norway. Because of that fact, the Government granted funding for booms, skimmers, vessels and much more. The incident reinforced the need for cooperation and the value of the Bonn Agreement. —

L'incident Ekofisk *Bravo*, 1977

f — Le 22 avril 1977 en soirée, l'agent de service de l'autorité norvégienne de contrôle de la pollution (SFT) reçut le message d'alerte suivant: « Eruption d'un puits dans la mer du Nord, sur le champ de pétrole Ekofisk. »

Le message est immédiatement transmis à SFT et au Ministère de l'Environnement. A cette époque, Madame Gro Harlem Brundland occupe la fonction de Ministre de l'environnement. La décision est prise de confier la responsabilité des mesures d'intervention à la direction de la SFT. Au cours de la nuit, le poste de commandement est mis en place à l'aéroport de Sola. A 2 heures du matin, le commandant en charge des opérations de lutte transmet le rapport suivant à la ministre: « Il est survenue une éruption incontrôlée à bord de la plateforme *Bravo* dans le champ de pétrole d'Ekofisk. Les 112 membres d'équipage sont évacués. Un bateau pompiers a reçu l'ordre de déverser de l'eau sur la plateforme pour réduire le risque d'explosion. »

A cette époque, la Norvège était tout au début de ses activités d'exploitation de gisements de pétrole, le savoir technique pour arrêter l'éruption et les équipements nécessaires pour récupérer les hydrocarbures déversés étaient donc très limités. Néanmoins les ressources nationales, bien que limitées, ont été mobilisées. Une demande d'assistance fut adressée à la Suède dont la Garde côtière fournissait une aide précieuse aux travaux de nettoyage.

L'éruption posait de nombreux défis à l'entreprise pétrolière responsable Phillips Petroleum et aux autorités norvégiennes. Il était considéré comme primordial d'arrêter le jaillissement incontrôlé de pétrole et de gaz et de minimiser les conséquences sur l'environnement. Les mass media constituaient une autre expérience nouvelle. Une foule de plus de 200 journalistes avait afflué à Stavanger. Le bâtiment de l'aéroport était utilisé pour les conférences de presse.

Un expert international pour arrêter l'éruption de puits de pétrole (Red Adair) fut engagé. Le 30 avril, c'est-à-dire 8 jours après le début de l'éruption, on réussit à colmater la fuite. Environ 12 700 tonnes de pétrole ont été déversées, mais les conséquences écologiques de l'éruption étaient limitées dues aux conditions météorologiques de la saison.

A la suite de l'éruption, le gouvernement norvégien a instauré sans tarder une commission d'enquête. Cette commission a terminé son rapport avec des recommandations au bout d'un an. Parmi les recommandations essentielles figurait celle d'allouer des moyens additionnels pour améliorer la préparation du Norvège à la lutte contre les marées noires. A cet effet, le gouvernement à mis à disposition des crédits pour acquérir des barrages mobiles, des récepteurs, des navires etc. L'accident a renforcé la nécessité de coopération et en même temps la valeur de l'Accord de Bonn. —

A fire fighting vessel sprays water on the platform to reduce the risk of an explosion.
Un bateau pompiers déverse de l'eau sur la plateforme pour réduire le risque d'explosion.
Ein Löschschiff besprüht die Bohrinsel mit Wasser, um die Gefahr einer Explosion zu verringern.

Der Ekofisk *Bravo*-Unfall, 1977

d Am Abend des 22. April 1977 ging beim Bereitschaftsdienst des norwegischen Amts für Umweltschutz (SFT) eine Notfallmeldung ein: «Wir haben einen Blow-out auf dem Ekofisk-Ölfeld in der Nordsee.»

Sofort wurde die Weitermeldung innerhalb von SFT und an das Umweltministerium veranlasst. Frau Gro Harlem Brundland war zu dieser Zeit Umweltministerin. Es wurde entschieden, dass die Leitung des SFT die führende Zuständigkeit für die Notfallmaßnahmen übernehmen sollte. In der Nacht wurde der Einsatzstab am Flughafen von Sola eingerichtet. Um zwei Uhr morgens erstattete der Einsatzleiter wie folgt Bericht an die Ministerin: «Auf der Bohrinsel *Bravo* im Ekofisk-Ölfeld gab es einen unkontrollierten Blow-out. Die 112 Besatzungsmitglieder wurden evakuiert. Ein Löschschiff wurde angewiesen, die Bohrinsel mit Wasser zu besprühen, um die Gefahr einer Explosion zu verringern.»

Damals befand sich die Ölförderung in Norwegen noch in der Anfangsphase und sowohl die Kenntnisse darüber, wie ein Blow-out gestoppt werden kann, als auch die Mittel, das Öl auf hoher See zu beseitigen, waren sehr eingeschränkt. Nichtsdestotrotz wurden die nationalen Kapazitäten mobilisiert, so begrenzt sie auch waren. Schweden wurde um Hilfe ersucht und die schwedische Küstenwache leistete wertvolle Unterstützung in der Ölbeseitigung.

Der Blow-out stellte die verantwortliche Ölgesellschaft Phillips Petroleum und die norwegischen Behörden vor zahlreiche Herausforderungen. Vorrangig galt es, das unkontrollierte Austreten von Öl und Gas zu stoppen und die Umweltfolgen bestmöglich einzudämmen. Auch der Umgang mit den Massenmedien stellte eine neue Erfahrung dar. Über 200 Journalisten aus aller Welt kamen nach Stavanger. Auf dem Flughafen wurden Pressekonferenzen abgehalten.

Es wurde ein internationaler Fachmann für derartige Notfälle (Red Adair) beauftragt. Nachdem noch 8 Tage lang Öl und Gas austraten, gelang es ihm und seinem Team am 30. April, die Quelle abzudichten. Circa 12 700 Tonnen Erdöl waren ausgetreten, aufgrund der Jahreszeit waren die Umweltfolgen des Blow-out jedoch begrenzt.

Die norwegische Regierung setzte unmittelbar einen Untersuchungsausschuss zu dem Unfall ein. Dieser legte nach etwa einem Jahr einen endgültigen Bericht mit Empfehlungen vor. Eine der zentralen Empfehlungen bestand darin, dass in Norwegen zusätzliche Ressourcen für die Bekämpfung von Ölunfällen verfügbar gemacht werden sollten, um besser auf derartige Vorkommnisse vorbereitet zu sein. Aus diesem Anlass bewilligte die Regierung Gelder für Ölsperren, Ölabschöpfgeräte, Ölbekämpfungsschiffe und sonstige Ausrüstung. Dieser Unfall unterstrich erneut die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit und den Stellenwert des Bonn-Übereinkommens.

Messages of congratulations on the 40th anniversary
Félicitations pour ses 40 ans
Glückwünsche zum 40-jährigen Jubiläum

Anne Christine Brusendorff
Executive Secretary, HELCOM
Secrétaire Executive, HELCOM
Exekutivsekretärin, HELCOM

e The cooperation between the Helsinki Commission (HELCOM) and the Bonn Agreement has a long and fruitful history. It is a success story on how best practices, knowledge and operational and technical solutions can effectively be shared between the two neighbouring regions for the sake of the marine environments of the Baltic Sea and the North Sea.

The outstanding work on setting procedures for and conducting regular aerial and satellite surveillance, regional response operations and response exercises are among the core activities of the Bonn Agreement which have been recognized and followed by others all around the world, including HELCOM.

There are many practical results from our joint cooperation, including, but not limited to, harmonised reporting on observed oil spills and similar operational procedures in case of pollution accidents. The Bonn Agreement Oil Appearance Code (BAOAC) is an example of an excellent piece of work which has been adopted within HELCOM and is being used by the Baltic Sea countries when carrying out aerial surveillance flights.

HELCOM hopes for this collaboration to continue and wishes the Bonn Agreement, celebrating its 40-year anniversary, another 40 years of fruitful cooperation.

f La coopération entre la Commission d'Helsinki (HELCOM) et l'Accord de Bonn jouit d'une longue et fructueuse tradition. C'est une success story qui montre comment les bonnes pratiques, le savoir et les solutions techniques et opérationnelles peuvent être partagés efficacement entre deux régions voisines et ce au profit des environnements marins de la mer du Nord et de la mer Baltique.

Les travaux remarquables tels que la définition de procédures pour la surveillance régulière par avion et par satellite ainsi que la mise en oeuvre, les opérations de réaction régionales et les exercices de réaction communes sont au coeur des activités de l'Accord de Bonn. C'est à travers le monde entier que ces travaux ont été reconnus et copiés y compris par HELCOM.

Notre coopération a produit de nombreux résultats pratiques, entre autres un système harmonisé de reportage des déversements d'hydrocarbures observés et des procédures opérationnelles similaires en cas d'incidents polluants. Le code d'apparence d'hydrocarbures convenu sous l'Accord de Bonn (Bonn Agreement Oil Appearance Code, BAOAC) est un exemple du travail excellent qui a été repris par HELCOM et qui est appliqué par les pays riverains de la mer Baltique lorsqu'ils mettent en œuvre les vols de surveillance aérienne.

HELCOM espère pouvoir poursuivre cette coopération et souhaite à l'Accord de Bonn, alors qu'il fête ses quarante ans, encore une fois 40 ans de coopération fructueuse.

d Zwischen der Helsinki-Kommission (HELCOM) und dem Bonn-Übereinkommen besteht seit langem eine sehr ertragreiche Zusammenarbeit. Es handelt sich hierbei um eine Erfolgsgeschichte, ein Beispiel dafür, wie zwei benachbarte Regionen, zum Schutz der Meeresumwelt in der Nord- und Ostsee, bewährte Verfahren, Wissen, operative und technische Lösungen effizient austauschen können.

Die Entwicklung herausragender Verfahren zur Durchführung von Satellitenüberwachungen, regionalen Notfallmaßnahmen und Notfallübungen gehört zu den Hauptaufgaben des Bonn-Übereinkommens. Diese Verfahren sind weltweit anerkannt und dienten zahlreichen anderen als Vorbild, u. a. auch HELCOM.

Unsere Zusammenarbeit führte zu vielen praktischen Ergebnissen, wie z. B. der harmonisierten Berichterstattung über beobachtete Ölkatastrophen und ähnlichen operativen Verfahrensweisen bei Schiffsunglücken mit Umwelt verschmutzenden Folgen. Der «Bonn Agreement Oil Appearance Code» (BAOAC) ist ein Muster ausgezeichneter Arbeit. Er wurde auch von HELCOM angenommen und wird von allen Ostseeanrainerstaaten bei ihren Luftüberwachungsflügen eingesetzt.

HELCOM hofft, dass diese Zusammenarbeit andauert, und wünscht dem Bonn-Übereinkommen, das seinen 40. Geburtstag feiert, weitere 40 Jahre erfolgreicher Zusammenarbeit.

Vice Admiral Tito M. P. Cerqueira
Coordinator, Lisbon Agreement
Coordinateur, Accord de Lisbonne
Koordinator, Lissabon-Übereinkommen

e As Coordinator of the Lisbon Agreement I am very pleased to congratulate the Bonn Agreement on its 40-year anniversary. The Bonn Agreement is a robust and effective international framework, which the countries of the Lisbon Agreement – France, Morocco, Portugal, Spain – will draw inspiration from once our own Agreement is finally ratified by all Contracting Parties and enters into force.

f En tant que coordinateur de l'Accord de Lisbonne, c'est avec grand plaisir que je tiens à féliciter l'Accord de Bonn pour ses 40 ans. L'Accord de Bonn est un réseau international robuste et efficace dont les pays appartenant à l'Accord de Lisbonne – la France, le Maroc, le Portugal et l'Espagne – sauront s'inspirer dès que notre propre accord sera enfin ratifié par toutes les Parties contractantes et qu'il entrera en vigueur.

d Als Koordinator des Lissabon-Übereinkommens ist es mir eine große Freunde, dem Bonn-Übereinkommen zu seinem 40. Geburtstag zu gratulieren. Der stabile und leistungsfähige internationale Rahmen des Bonn-Übereinkommens wird den Staaten des Lissabon-Übereinkommens – Frankreich, Marokko, Portugal und Spanien – nach Ratifizierung des eigenen Übereinkommens durch alle Vertragsparteien und seinem Inkrafttreten als Inspirationsquelle dienen.

Frédéric Hébert
Director, REMPEC
Directeur, REMPEC
Direktor, REMPEC

e It is my pleasure, on the occasion of the commemoration of the 40th anniversary of the Bonn Agreement, to state the excellent relationship that REMPEC, the regional activity Centre of the Mediterranean Action Plan concerned with maritime activities, has always enjoyed with the Bonn Agreement. Throughout all these years the exchanges of experience have been continuous between us, to the mutual benefit of the work carried out. During these 40 years, the Bonn Agreement has developed scientific knowledge on oil weathering, response techniques, improved operational know-how and also published landmark studies, manuals and guidelines which have gained the worldwide outreach they deserve.

The direct involvement of the Contracting Parties in the achievement of the goals decided collectively has been instrumental in the success of the Bonn Agreement and I wish them and the Secretariat a happy 40th birthday and a long and prosperous future.

f A l'occasion de la commémoration du 40e anniversaire de l'Accord de Bonn, je voudrais exprimer ma satisfaction quant aux excellentes relations que le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle – REMPEC a toujours entretenu avec l'Accord de Bonn. Pendant toutes ces années, nous avons eu un échange d'expériences continu au profit des travaux réalisés. Au cours de ces 40 ans, l'Accord de Bonn a développé des connaissances scientifiques dans le domaine de la dégradation des hydrocarbures en milieu marin ainsi que des techniques d'intervention. Il a amélioré le savoir-faire opérationnel et publié des études clé, des manuels et des directives qui ont eu l'impact global qu'ils méritent.

La participation directe des Parties contractantes à la réalisation des objectifs décidés en commun a été un aspect décisif du succès de l'Accord de Bonn et je leur souhaite tout comme aux collaborateurs du secrétariat un heureux 40e anniversaire et un long et prospère avenir.

d Es ist mir eine Freude, mich anlässlich des 40. Jahrestags des Bonn-Übereinkommens über die von Beginn an ausgezeichnete Beziehung zwischen dem Bonn-Übereinkommen und REMPEC, dem regionalen Zentrum des Mittelmeer-Aktionsplans für Aktivitäten im Meeresbereich, äußern zu dürfen. Während all dieser Jahre gab es einen ständigen Erfahrungsaustausch zwischen uns, der bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten für beide Seiten von Vorteil war. Während dieser 40 Jahre hat das Bonn-Übereinkommen wissenschaftliche Kenntnisse über Ölalterungsprozesse und Bekämpfungstechniken entwickeln können, sein operatives Know-how verbessert und bedeutende Studien, Handbücher und Leitlinien veröffentlicht, die weltweit die angemessene Anerkennung erhalten haben.

Die direkte Beteiligung der Vertragsparteien bei der Erreichung der gemeinsam verabschiedeten Ziele war für den Erfolg des Bonn-Übereinkommens von wesentlicher Bedeutung. Aus diesem Grund wünsche ich allen Vertragsparteien und dem Sekretariat alles Gute zum 40. Geburtstag und eine lange und erfolgreiche Zukunft.

Willem de Ruiter
Executive Director, EMSA
Directeur exécutif, AESM
Exekutivdirektor, EMSA

e 2009 sees a very different background for marine pollution response from that of when the Bonn Agreement was first established following the *Torrey Canyon* incident. Thankfully, the frequency of such accidents has decreased significantly since the 1960s. On the other hand, governmental authorities and the general public are ever more attuned to the significance of marine socio-economic resources and environmental protection and so it has become even more important to minimise the overall impact of any pollution, oil or chemical, accidental or illegal.

With that in mind, the key role of the Bonn Agreement in providing the first platform for cross-border cooperation encompassing all of the North Sea should be acknowledged and supported. In the same vein, the European Maritime Safety Agency (EMSA) supports Bonn Agreement Contracting Parties with complementary operational services namely 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).

Looking to the future, it is expected that the level of cooperation and mutual support will continue to grow across a range of issues including the dissemination of manuals and guidelines developed in Bonn Agreement fora. Such concerns reinforce the need for an evolving and sustainable mechanism for cooperation and coordination for marine pollution preparedness and response. Congratulations are due to the Bonn Agreement, its Contracting Parties, the technical working groups and the Secretariat for their long record of achievements and for showing the way.

f En 2009, la toile de fond sur laquelle ont lieu les interventions contre la pollution marine est complètement différente de celle à l'époque de la conclusion de l'Accord de Bonn à la suite de l'accident du *Torrey Canyon*. Heureusement, le nombre de tels accidents a fortement diminué depuis les années 1960. D'autre part, les autorités gouvernementales et le grand public sont de plus en plus sensibilisés à l'importance socio-économique des ressources marines et à la protection de l'environnement. Par conséquent, il est d'autant plus important de minimiser l'impact de toute sorte de pollution : par hydrocarbures, par produits chimiques, ou par déversement accidentel ou illicite.

C'est dans cette optique qu'il faut reconnaître et appuyer le rôle clé de l'Accord de Bonn qui consiste à offrir la plateforme principale pour une coopération transfrontalière englobant la mer du Nord toute entière. Dans le même esprit, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) apporte son soutien aux Parties contractantes de l'Accord de Bonn sous forme de services opérationnels complémentaires, notamment par un service de surveillance et de détection par satellite (CleanSeaNet), une flotte de navires dépollueurs pour la récupération du pétrole et un service d'informations (Mar-ICE) sur les substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS).

A l'avenir, nous nous attendons à ce que le niveau de coopération et d'assistance mutuelle s'élargisse sur un nombre de sujets y compris la dissémination de manuels et de directives élaborées au sein de l'Accord de Bonn. De telles réflexions renforcent la nécessité d'un mécanisme évolutif et durable pour la coopération et la coordination dans les domaines de la préparation et d'intervention contre la pollution marine. J'adresse mes félicitations à l'Accord de Bonn, aux Parties contractantes, aux groupes de travail et au Secrétariat pour le grand nombre de résultats obtenus et pour leur rôle de précurseur.

d Die Rahmenbedingungen für die Bekämpfung der Meeresverschmutzung sind 2009 völlig anders als zur Zeit nach dem *Torrey Canyon*-Unfall, als das Bonn-Übereinkommen geschaffen wurde. Glücklicherweise ist die Anzahl solcher Unfälle seit den 60er Jahren stark zurückgegangen. Andererseits sind sich Regierungsbehörden und die Öffentlichkeit der Bedeutung der sozioökonomischen Meeresressourcen und des Umweltschutzes mehr denn je bewusst und so ist es umso wichtiger, die Auswirkungen jeder Art von Verschmutzung, ob durch Öl oder Chemikalien, Unfall bedingt oder absichtlich und illegal, zu minimieren.

Vor diesem Hintergrund sollte die Bedeutung des Bonn-Übereinkommens als erster Plattform für grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen allen Nordseeanrainern anerkannt und gestärkt werden. In derselben Art unterstützt die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) die Vertragstaaten des Bonn-Übereinkommens mit ergänzenden Betriebsdiensten. Dazu gehören ein Satelliten gestützter Überwachungs- und Kontrolldienst für Ölverschmutzungen (CleanSeaNet), ein Netzwerk in Bereitschaft stehender Schiffe zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen auf See und ein spezieller Informationsdienst (Mar-ICE) für Chemikalien (HNS).

Für die Zukunft erwarten wir eine noch engere Zusammenarbeit und mehr gegenseitige Unterstützung bei einer Reihe von Aufgaben, wie z. B. der Verteilung von Handbüchern und Leitlinien, die in den Foren des Bonn-Übereinkommens erstellt wurden. Hierdurch verstärkt sich die Notwendigkeit eines sich entwickelnden, zukunftsfähigen Mechanismus für Zusammenarbeit und Abstimmung bei der Vorsorge gegen Meeresverschmutzung und ihrer Bekämpfung. Glückwünsche an das Bonn-Übereinkommen, seine Vertragsparteien, die technischen Arbeitsgruppen und das Sekretariat für alles, was sie bisher geschafft haben, und dafür, dass sie den Weg gewiesen haben.

Chairmen of the Bonn Agreement
Présidents de l'Accord de Bonn
Vorsitzende des Bonn-Übereinkommens

Meeting of the Contracting Parties/Réunion des Parties Contractantes/Sitzung der Vertragsparteien

1977	Breuer (DE)
1977	Hager (DE)
1978	Dr. Nau (DE)
1979	Lykke (NO)
1980	Cantigneau (BE)
1981–1982	C. Van der Burgt (NL)
1983–1984	Admiral Michael Stacey (UK)
1985	Ingomar Joerss (DE)
1986	Kraft (DE)
1987–1988	Jean-Marie Massin (FR)
1989–1990	Filip Facius (DK)
1991–1992	Alessandro Barisich (EC)
1992–1994	Dieter Schröder (DE)
1994–1996	Jean-François Lévy (FR)
1996–1998	Folkert Post (NL)
1998–2000	Jan Gabrielsen (NO)
2000–2002	Commodore Thomas Fagö (SE)
2002–2004	Toby Stone (UK)
2004–2006	Roland Moreau, Eric Donnay (BE)
2006–2008	Pernille Vedsgaard Langeberg, Birger Worms (DK)
2008–2010	Pia Bucella (EC)

OTSOPA Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions Concerning Counter Pollution Activities/ Groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution/ Arbeitsgruppe für operative, technische und wissenschaftliche Fragen der Schadstoffunfallbekämpfung

1979–1980	Commodore R. Engdahl (SE)
1980–1982	D. Cormack (UK)
1982–1984	Thierry Jacques (BE)
1984–1986	Preben Stamp (DK)
1986–1988	N. P. Wedege (NO)
1988–1990	W. Koops (NL)
1990–1992	Klaus Schroh (DE)
1992–1994	Jean-François Lévy (FR)
1994–1996	Ulf Bjurman (SE)
1996–1998	David Bedborough (UK)
1998–2000	Jan Nerland (NO)
2000–2002	Sjon Huisman (NL)
2002–2004	Daniel Silvestre (FR)
2004–2006	Guido Ferraro (EC)
2006–2008	Ronny Schallier (BE)
2008–2010	Sjon Huisman (NL)

Rear Admiral Michael Stacey (UK)
Chair
Président
Vorsitzender
1983–1984

e Having previously retired from the Royal Navy as the Flag Officer, Gibraltar, I was four years into my eight year tour of duty as the Head of Marine Pollution Control in the Department of Trade in the UK Government when I assumed the chairmanship of the Bonn Agreement.

Whilst there were no major spills in European waters during my watch, the alertness and the concern of northern European maritime nations had been raised by their experience of two recent major incidents – the *Amoco Cadiz* and the *Tanio* – both on the northern coast of Brittany. This had resulted in renewed interest and awareness of the Bonn Agreement, especially in respect of agreed mutual support in oil spill response between neighbouring nations.

This new initiative resulted in some valuable work undertaken by the Bonn Agreement Working Group on Operational, Technical and Scientific Questions Concerning Counter Pollution Activities (OTSOPA) in the harmonisation of the use of chemical dispersants and the use of airborne remote sensing equipment in oil spill response operations – both now well-recognised techniques.

Additionally, in 1983, the Agreement was updated to include other hazardous cargoes as well as oil to reflect the growing risks arising from the increase in carriage by sea of hazardous and noxious cargos other than oil i. e. chemicals.

f Après avoir pris ma retraite de la Royal Navy comme Flag Officer du Gibraltar, j'avais déjà passé quatre des huit ans prévus dans ma fonction de directeur de la section chargée du contrôle de la pollution marine au sein du Ministère du Commerce du gouvernement britannique, lorsque j'ai assumé la présidence de l'Accord de Bonn.

Bien que pendant mon mandat il n'y ait pas eu de déversements majeurs dans les eaux européennes, deux graves accidents ont éveillé l'attention et les préoccupations des nations maritimes du Nord de l'Europe. Il s'agit de l'*Amoco Cadiz* et du *Tanio*, incidents qui s'étaient produits tous les deux sur la côte nord de la Bretagne. Ces deux accidents étaient à l'origine d'un intérêt et d'une conscience renouvelés pour l'Accord de Bonn, en particulier à l'égard de l'assistance mutuelle entre pays voisins dans les interventions contre la pollution par les hydrocarbures.

La nouvelle initiative apporta quelques résultats utiles dans le cadre des travaux réalisés par le Groupe de travail d l'Accord de Bonn sur les questions techniques, scientifiques et opérationnelles concernant les activités de lutte contre la pollution (OTSOPA) au niveau de l'harmonisation de l'utilisation des dispersants chimiques et de l'utilisation d'équipements de télédétection au cours des interventions de lutte contre la pollution engendrée par le déversement d'hydrocarbures – les deux techniques étant bien reconnues maintenant.

En 1983, l'Accord de Bonn fut révisé pour inclure d'autres cargaisons dangereuses en plus des hydrocarbures afin de tenir compte des risques accrus en liaison avec le transport maritime de substances dangereuses et nocives autres que les hydrocarbures et les substances chimiques.

d Als ich den Vorsitz des Bonn-Übereinkommens übernahm, hatte ich mich als Flaggoffizier in Gibralter bei der Royal Navy zur Ruhe gesetzt und schon vier von acht Jahren als Leiter der Überwachung der Meeresverschmutzung im britischen Handelsministerium absolviert.

Zwar gab es während meiner Zeit als Vorsitzender keine größeren Ölkatastrophen in europäischen Gewässern, die Wachsamkeit und Besorgnis der nordeuropäischen Küstenstaaten war jedoch geweckt durch zwei nicht lange zurückliegende, größere Unfälle: die *Amoco Cadiz* und die *Tanio*. Beide Unfälle ereigneten sich an der Nordküste der Bretagne. Folglich stieg das Bewusstsein für das Bonn-Übereinkommen und das Interesse daran erneut an, vor allem hinsichtlich der vereinbarten gegenseitigen Unterstützung zwischen Nachbarstaaten bei der Bekämpfung von Ölunfällen.

Diese neue Initiative führte dazu, dass die Arbeitsgruppe des Bonn-Übereinkommens für operative, technische und wissenschaftliche Fragen bei Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen (OTSOPA) einen wichtigen Beitrag leistete zur Harmonisierung der Verfahren für die Anwendung chemischer Dispergatoren und den Einsatz von sensorgestützter Luftaufklärung nach Ölunfällen. Inzwischen sind beide Verfahren anerkannt.

1983 wurde das Übereinkommen fortgeschrieben und beinhaltete von nun an Öl und weitere gefährliche Güter. Dies war eine Reaktion auf die steigenden Risiken durch die wachsende Menge an schädlichen Gütern (Chemikalien), die neben Öl zunehmend auf Schiffen befördert wurden.

Dr. Ingomar Joerss (DE)
Chair
Président
Vorsitzender
1985

d— Nach zwölf Jahren Tätigkeit in der Bundesschifffahrtsverwaltung, einschließlich deren Vertretung bei der IMO, wurde mir der Aufgabenbereich der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen übertragen. Gleichzeitig befassten wir uns mit dem Aufbau und der Optimierung der nationalen Strukturen zur Vermeidung und Bekämpfung von Verschmutzungen. Wir beteiligten uns an den einschlägigen internationalen Organisationen im Nord- und Ostseebereich.

Während Deutschland den Vorsitz des Bonn-Übereinkommens innehatte, konzentrierten sich die Vertragsparteien vor allem auf die Themen, die sich aus der Umsetzung des neuen Bonn-Übereinkommens von 1983 ergaben (Verfahrensregeln, finanzielle Bestimmungen, Einbeziehung der Europäischen Gemeinschaft, Vorarbeiten für die Bekämpfung von anderen Schadstoffen als Öl), sowie auf die Fortführung der bereits etablierten Zusammenarbeit im technischen und operativen Bereich (Beseitigung von Ölverschmutzungen, Verwendung von Dispergatoren, Verschmutzungen durch Chemikalien, auf See verlorene verpackte Güter, Hilfseinsätze, Kommunikationsübungen, Fernerkundung).

Die freundschaftliche und effiziente Zusammenarbeit der national zuständigen Stellen und der Fachleute aus verschiedenen Bereichen beeindruckte mich enorm, insbesondere in Anbetracht der völlig unterschiedlichen Organisationsstrukturen der Vertragsstaaten.

Nachdem ich in der nachfolgenden Zeit langjährig in der allgemeinen Verkehrspolitik und der Zivilluftfahrt tätig war, ist es schön zu hören, dass das Bonn-Übereinkommen dieses Jahr sein 40-jähriges Bestehen feiert, und ich freue mich darauf, die weitere erfolgreiche Zusammenarbeit der Vertragsparteien mitzuverfolgen. —

e— After twelve years in the Federal Shipping Administration, including representation at IMO, I was charged with the responsibility of marine pollution control. At the same time we were setting up and improving the national structures for pollution control and combating. For the North Sea and the Baltic Sea areas we were participating in the relevant international organisations.

During the German chairmanship of the Bonn Agreement, the deliberations of Contracting Parties were concentrated on the issues following from the implementation of the new Bonn Agreement 1983 (rules of procedures, financial rules, participation of the European Community, preparations for dealing with hazardous substances other than oil) and the continuation of the well-established cooperation in the technical and operational field (oil clean-up, use of dispersants, spillages by chemicals, packaged goods lost at sea, assistant operations, communication exercises, remote sensing).

In my view the friendly and efficient co-operation of the competent national organisations, and the experts of different fields of expertise, was really impressive especially since the Contracting Parties comprise very different organisational structures.

Having been subsequently active for many years in general transport policy and civil aviation, I hear with pleasure that the Bonn Agreement is celebrating its 40-year anniversary this year and look forward to the continuation of the successful cooperation of the Contracting Parties. —

f— Après avoir travaillé pendant douze ans au sein de l'administration fédérale de la navigation, y compris à la représentation auprès de l'OMI, j'ai été chargé du contrôle de la pollution marine. A l'époque nous étions en train de mettre en place et d'améliorer nos structures nationales pour contrôler et gérer la pollution. Pour la mer du Nord et la mer Baltique nous participions aux organisations internationales pertinentes.

Au cours de la présidence allemande de l'Accord de Bonn, les discussions entre les Parties contractantes ont porté surtout sur des thèmes liés à la mise en œuvre du nouvel Accord de Bonn de 1983 (règlement intérieur, règlement financier, participation de la Communauté européenne, travaux préparatoires pour prendre en compte d'autres matières dangereuses autres que le pétrole) ainsi que sur la poursuite de la coopération établie au niveau technique et opérationnel (nettoyage, utilisation de dispersants, déversements de substances chimiques, denrées en colis perdues en mer, opérations d'assistance, exercices de communication, télédétection).

La coopération harmonieuse et efficace des différentes organisations nationales et des experts de différents horizons m'impressionnait beaucoup, d'autant plus que les Parties contractantes disposaient respectivement de structures organisationnelles très divergentes.

Ayant par la suite travaillé pendant de longues années dans le contexte de politique générale de transport ainsi que dans l'aviation civile, j'apprends avec plaisir que l'Accord de Bonn fête aujourd'hui son 40ème anniversaire et je me réjouis à la perspective de la poursuite du succès de la coopération entre les Parties contractantes. —

Jean-Marie Massin (FR)
Chair
Président
Vorsitzender
1987–1988

e The Bonn Agreement is celebrating its 40th anniversary and there is not the slightest sign of indifference or slowing down by the States who drew it up, laid its foundations in the city of Bonn and followed its development over the years. Born from the realisation that one State alone would not be able to deal with large-scale oil spills, creating the Agreement presented a double challenge: to establish a fully functional structure encompassing an entire maritime region and, to this end, bring together civilian and military authorities and get them to cooperate.

This challenge has been met successfully insofar as, over the years, the sensibilities and susceptibilities have gradually faded against the public interest and against an international background increasingly dominated by «the Europe of Brussels». The Agreement has become a benchmark for any concerted action in response to a given critical situation. After first tackling accidental pollution, a new challenge emerged, namely, the prosecution of deliberate pollution resulting from maritime activities or oil development.

The innovative and exemplary character of the Bonn Agreement has never been called into question. The Lisbon Agreement and, to a smaller extent, the establishment of REMPEC in the Mediterranean under the auspices of the United Nations (Barcelona Convention) were largely inspired by it.

Finally, I would like to pay homage to Peter Hayward whose initiatives, taken up by the Contracting Parties, made an enormous contribution to the development of the Bonn Agreement. I will never forget how he supported me while I was chairing the Agreement.

f L'Accord de Bonn a 40 ans et pas un penny de désintérêt ou de signe de lassitude de la part des Etats qui l'ont conçu, porté sur les fonts baptismaux en la ville de Bonn et suivi, année après année, son développement. Né du constat qu'aucun état n'était à même de faire face, seul, à une pollution par les hydrocarbures de grande envergure, sa création relevait d'un véritable double défi : mettre en place, au niveau d'une région maritime, une structure réellement opérationnelle et, à cet effet, réunir, autour d'une même table, autorités civiles et militaires.

Défi largement relevé dans la mesure où, au fil des années, les sensibilités, voire les susceptibilités des uns et des autres se sont petit à petit effacées devant l'intérêt collectif et où l'Accord, dans un contexte international de plus en plus dominé par « l'Europe de Bruxelles », s'est imposé comme le passage obligé de toute action concertée face à une situation préoccupante donnée. L'Accord, après s'être attaqué aux pollutions accidentelles, s'est trouvé un nouveau champ d'action dans la traque des pollutions délibérées, que celles-ci résultent des activités maritimes ou pétrolières.

Le caractère novateur et exemplaire de l'Accord ne s'est jamais démenti. L'accord de Lisbonne, et, dans une moindre mesure, la création, sous l'égide des Nations Unies (Convention de Barcelone) du REMPEC en Méditerranée, s'en sont largement inspirés.

Je voudrais, enfin, rendre hommage dans ces quelques lignes à Peter Hayward dont les initiatives, relayées par les Parties contractantes, ont largement contribué au développement de l'Accord de Bonn. Et je ne peux oublier le soutien que celui-ci m'avait apporté lorsque j'assurais la présidence de l'Accord.

d Das Bonn-Übereinkommen feiert sein 40-jähriges Bestehen und es gibt nicht die geringsten Zeichen von Desinteresse oder Überdruss seitens der Vertragsstaaten, die es entworfen, in Bonn aus der Taufe gehoben und über die Jahre hinweg seine Entwicklung weiterverfolgt haben. Das Bonn-Übereinkommen wurde geschaffen aus der Erkenntnis heraus, dass kein Staat allein dazu in der Lage ist, große Ölkatastrophen zu bewältigen. Dies war in zweierlei Hinsicht eine Herausforderung: auf Ebene einer Meeresregion musste eine funktionsfähige Struktur geschaffen werden und zu diesem Zweck mussten zivile und militärische Stellen an einen Tisch gebracht werden.

Diese Herausforderung wurde erfolgreich gemeistert: über die Jahre hinweg verloren Befindlichkeiten oder auch Empfindsamkeiten der verschiedenen Beteiligten allmählich an Bedeutung zugunsten des Allgemeinwohls, und in einem zunehmend vom «Brüsseler Europa» dominierten internationalen Kontext dient das Bonn-Übereinkommen mittlerweile als Richtschnur für jegliches konzertiertes Handeln angesichts besorgniserregender Sachlagen. Neben der Bekämpfung von Verschmutzungsunfällen hat das Übereinkommen ein neues Handlungsfeld gefunden: die Verfolgung von vorsätzlich verursachten Verschmutzungen durch die Schifffahrt und Öl- und Gasindustrie.

Der innovative und exemplarische Charakter des Übereinkommens war seit jeher unbestritten. Es hatte prägenden Einfluss auf den Vertrag von Lissabon und, wenn auch in geringerem Umfang, auf die Einrichtung von REMPEC im Mittelmeerraum unter der Schirmherrschaft der Vereinten Nationen (Übereinkommen von Barcelona).

Mit ein paar abschließenden Zeilen möchte ich die Verdienste von Peter Hayward würdigen: seine Initiativen und deren Fortführung durch die Vertragsstaaten haben maßgeblich zur Entwicklung des Bonn-Übereinkommens beigetragen. Es wird mir unvergessen bleiben, wie er mich während meiner Zeit als Vorsitzender des Übereinkommens unterstützt hat.

Peter Hayward
Secretary of the Bonn Agreement
Secrétaire de l'Accord de Bonn
Sekretär des Bonn-Übereinkommens
1980–1989

e In 1980, the OSPAR Secretariat was asked to perform the secretariat functions of the Bonn Agreement which had just taken on a new lease of life following the *Amoco Cadiz* incident in 1977. One of the most important functions of the Bonn Agreement has always been its ability to bring together professionals in the different North Sea States who might be called upon to assist each other in a marine pollution emergency. This spirit of cooperation can be achieved more effectively when the officials concerned know each other personally.

A key debate at that time concerned the merits and limitations of the use of dispersants, particularly versus the option of mechanical clean-up. Eventually there was an understanding that both response strategies had their place in appropriate circumstances. There was also the realisation that not only oil spills could pose problems for the marine environment but also spills from chemical tankers. And thus the 1969 Agreement was extended in 1983 to include other hazardous substances and also to include the European Community as a Contracting Party. The 1980s also saw the development of the Bonn Agreement as a focus for inter-State exercises at all levels, from alert exercises to the mobilisation of equipment from neighbouring States.

Although the Bonn Agreement was originally signed in 1969, it was only during the 1980s that the Agreement came to life as an effective forum for cooperation. The role of the Secretariat was then – and still is – to facilitate this cooperation to the benefit of Contracting Parties and the protection of the North Sea environment.

f En 1980, le secrétariat d'OSPAR avait été invité à assurer également le secrétariat de l'Accord de Bonn, qui venait de connaître un nouvel élan à la suite de l'accident de l'*Amoco Cadiz* en 1977. Un des rôles les plus importants de l'Accord de Bonn a toujours été la capacité de réunir les professionnels des différents Etats riverains de la mer du Nord qui pouvaient être appelés à s'assister mutuellement en cas d'une urgence de pollution marine. Cet esprit de coopération peut être réalisé d'autant plus efficacement que les représentants officiels se connaissent personnellement.

Un point central des discussions à cette époque concernait les mérites et les limites de l'utilisation de dispersants notamment par rapport à l'option du nettoyage mécanique. A l'issue de ces discussions nous sommes tombés d'accord que les deux stratégies de réaction étaient valables suivant les circonstances. Nous nous sommes également rendus compte que non seulement les déversements d'hydrocarbures mais aussi les déversements de chimiquiers pouvaient poser des problèmes aux milieux marins. De ce fait l'Accord de 1969 a été élargi en 1983 pour inclure également d'autres substances dangereuses ainsi que pour intégrer la Communauté européenne en tant que Partie contractante. Pendant les années 1980 l'Accord de Bonn s'est également développé pour devenir la référence concernant les opérations d'exercice entre Etats portant sur tous les niveaux de l'administration : des exercices d'alerte jusqu'à la mobilisation de matériel auprès des Etats voisins.

Bien que l'Accord de Bonn ait été signé en 1969, ce n'est que pendant les années 1980 que l'Accord commençait vraiment à vivre. A l'époque – et aujourd'hui encore - le rôle du Secrétariat a été de faciliter cette coopération qui doit bénéficier aux Parties contractantes ainsi qu'à la protection de l'environnement de la mer du Nord.

e Im Jahr 1980 wurde das OSPAR-Sekretariat gebeten, die Sekretariatsaufgaben für das Bonn-Übereinkommen zu übernehmen, welches nach dem *Amoco Cadiz*-Vorfall von 1977 wieder neue Bedeutung erlangt hatte. Es ist schon immer eine der wichtigsten Funktionen des Bonn-Übereinkommens gewesen, Experten aller Nordseeanrainer zusammen zu bringen, die in einem Notfall mit Meeresverschmutzung aufgerufen wären, einander zu unterstützen. Dieser Geist der Zusammenarbeit entwickelt sich besser, wenn die Verantwortlichen einander persönlich kennen.

Eine wichtige Diskussion zu der Zeit betraf die Vorteile und Beschränkungen der Nutzung von Dispergatoren, vor allem im Vergleich zur mechanischen Reinigung. Letztendlich kam man zu der Übereinkunft, dass je nach Situation beide Methoden angemessen wären. Man erkannte ebenfalls, dass nicht nur das Auslaufen von Öl eine Gefahr für die Meeresumwelt sein kann, sondern auch das Auslaufen chemischer Stoffe. Und so wurde im Jahr 1983 das Übereinkommen von 1969 ausgeweitet. Es beinhaltete von nun an weitere gefährliche Stoffe und die Europäische Gemeinschaft als Vertragspartei. In den 80er Jahren entwickelte sich das Bonn-Übereinkommen auch als Forum der Zusammenarbeit zwischen den Staaten weiter. Auf allen Ebenen fanden nun gemeinsame Übungen statt, von Alarmierungsübungen bis hin zur Mobilisierung von Geräten der Nachbarstaaten.

Obwohl das Bonn-Übereinkommen bereits 1969 unterzeichnet wurde, wurde ihm erst in den 80er Jahren Leben als effektives Forum zur Zusammenarbeit eingehaucht. Die Rolle des Sekretariats war damals und ist auch heute noch, diese Zusammenarbeit im Interesse der Vertragsparteien und zum Schutz der Umwelt in der Nordsee zu erleichtern.

Alessandro Barisich (EC)
Chair
Président
Vorsitzender
1991–1992

e In the 1980s, the European Community became a Contracting Party to the Bonn Agreement. This opened up for the Bonn Agreement a permanent channel of communication with the other regional conventions, as the Community was participating in the work of these conventions. In this new context, the European Commission extended its Information System on means and equipment for combating accidental pollution at sea and on the shoreline to cover also the whole of the Bonn Agreement area.

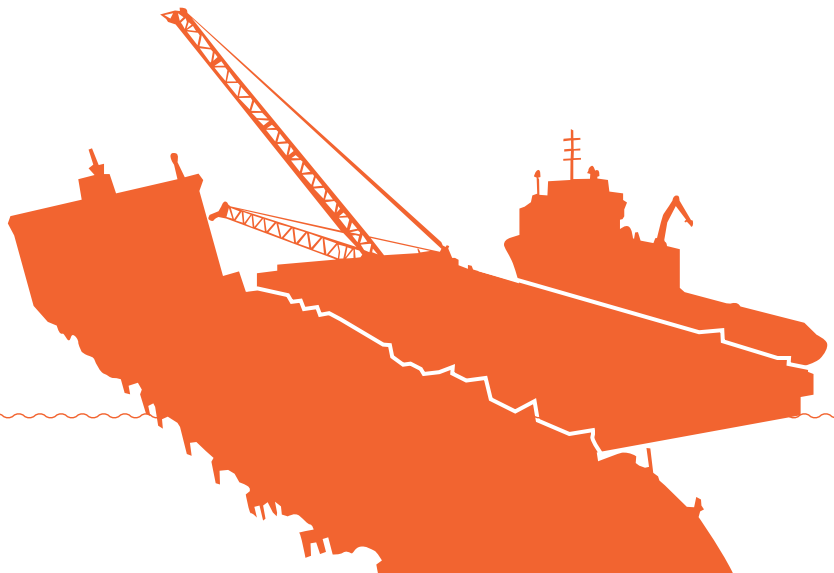
During the 1980s and early 1990s, both the pioneering role of the Bonn Agreement and the effectiveness of its work were universally recognised. In fact the Bonn Agreement was a huge inspiration to the European Commission in the development of its own action plan for combating accidental pollution. Representatives of the Contracting Parties to the Bonn Agreement had a key role in the conception of the OPRC Convention developed in the framework of the International Maritime Organization.

f Dans les années 1980, la Communauté européenne a adhéré à l'Accord de Bonn. Cette adhésion a permis à l'Accord de Bonn d'entrer en communication avec les accords au niveau régional étant donné que la Communauté a participé au travail relatif à ces accords. Dans ce contexte, la Commission européenne a étendu son système d'information sur les moyens et les équipements pour lutter contre les pollutions accidentelles en mer et à terre sur toute la zone d'application de l'Accord de Bonn.

Pendant les années 1980 et au début des années 1990, le rôle pionnier de l'Accord de Bonn et l'efficacité de son travail sont reconnus universellement. En fait, l'Accord de Bonn a été une grande source d'inspiration pour la Commission européenne en ce qui concerne l'élaboration de son propre plan d'action pour lutter contre la pollution accidentelle. Les représentants des Parties contractantes à l'Accord de Bonn ont joué un rôle clé dans la conception de la Convention OPRC élaborée dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale.

d In den 1980er Jahren wurde die Europäische Gemeinschaft Vertragspartei des Bonn-Übereinkommens. Somit eröffneten sich für das Bonn-Übereinkommen ständige Kommunikationskanäle mit anderen regionalen Übereinkommen, da die Gemeinschaft sich an den Arbeiten im Rahmen dieser Übereinkommen beteiligte. In diesem neuen Zusammenhang dehnte die Europäische Kommission ihr Informationssystem auf die Mittel und Ausrüstungen zur Bekämpfung unfallbedingter Verschmutzungen des Meeres und der Küstenlinie aus, um ebenfalls den gesamten Geltungsbereich des Bonn-Übereinkommens zu erfassen.

In den 1980er und frühen 1990er Jahren wurden die Vorreiterrolle des Bonn-Übereinkommens und die Wirksamkeit der auf dieser Grundlage durchgeführten Arbeiten allgemein anerkannt. Tatsächlich diente das Bonn-Übereinkommen der Europäischen Kommission als große Inspiration bei der Erstellung ihres eigenen Maßnahmenplans zur Bekämpfung unfallbedingter Verschmutzungen. Vertreter der Vertragsparteien des Bonn-Übereinkommens spielten eine Schlüsselrolle bei der Ausgestaltung des OPRC-Übereinkommens, das von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) erarbeitet wurde.



Dieter Schröder (DE)
Chair
Président
Vorsitzender
1992–1994

e— While I was Head of the division Environmental Aspect of Waterways and Water Management at the German Ministry of Transport, my first contact with the Bonn Agreement was in 1989 when I had the pleasure of organising a meeting of the Contracting Parties in Bonn. A new building for the German Ministry of Transport had fortunately just been inaugurated and we held the meeting in the new conference room where we had excellent facilities including trilingual interpretation. The next historic event held in the same venue was the official negotiations between the representatives of the former GDR and the BRD for German unification.

I was impressed by the constructive and friendly atmosphere between the participants and the determined will of the Contracting Parties to combat pollution of the seas. After the meeting we enjoyed a boat trip together in bright sunshine down the so-called «Romantic Site of the Rhine» on board the official German Guest Ship *Mainz*.

It was a great honour and challenge for me when the Contracting Parties asked me to become Chair for the years 1993 and 1994 at its meetings in Malmö and Oslo. The main work at that time was on improving aerial surveillance in order to better identify polluters, combating harmful substances other than oil and aligning the Bonn Agreement responsibility zones with the Exclusive Economic Zones in order to avoid overlapping of sovereign rights and obligations of the coastal states.

I still feel grateful for the honour of participating in the successful work of creating such a powerful organisation for response to polluters and pollution. In later years when I worked at other international organisations I often looked back wistfully to the constructive, productive and friendly atmosphere at the Bonn Agreement meetings. —

f— Durant ma fonction de directeur de la division chargée des Aspects environnementaux et de la Gestion des Voies navigables au sein du Ministère fédéral des Transports mon premier contact avec l'Accord de Bonn remonte à 1989, lorsque j'ai eu le plaisir d'organiser une réunion des Parties contractantes à Bonn. Peu de temps avant, le nouveau bâtiment du ministère avait été inauguré, et la réunion a pu se dérouler dans la nouvelle salle de conférence qui est équipée d'excellentes installations pour une interprétation en trois langues. Le prochain événement historique qui a eu lieu dans la même salle fut la négociation officielle sur la réunification allemande entre les représentants de l'ancienne République démocratique allemande et ceux de la République fédérale d'Allemagne.

J'ai été impressionné par l'atmosphère constructive et amiable qui a régné entre les participants et par la ferme volonté des Parties contractantes de lutter contre la pollution maritime. A l'issue de la réunion, nous avons fait une excursion par un temps ensoleillé sur la soi-disant section romantique du Rhin à bord du bateau du gouvernement allemand *Mainz*.

C'était un grand honneur et un défi pour moi lorsque les Parties contractantes m'ont demandé d'assumer le rôle de Président pour ses réunions de Malmö et d'Oslo en 1993 et 1994. Le travail principal à cette époque a porté sur l'amélioration de la surveillance aérienne afin de mieux pouvoir identifier les pollueurs, ainsi que sur la lutte contre les substances nocives autres que les hydrocarbures et sur l'adaptation des zones de responsabilité de l'Accord de Bonn aux zones économiques exclusives afin d'éviter une duplication des droits souverains et des obligations des Etats côtiers.

Je suis toujours reconnaissant de l'honneur d'avoir pu participer à la mise en œuvre d'une si puissante organisation dans le domaine des mesures de lutte contre les pollueurs et la pollution. Les dernières années, quand j'ai travaillé dans d'autres organisations internationales, j'ai souvent repensé avec un peu de nostalgie à l'atmosphère constructive, productive et amiable qui régnait durant les réunions de l'Accord de Bonn. —

d— Während meiner Tätigkeit als Leiter des Referates Umweltschutz, Gewässerkunde, Wasserwirtschaft im Bundesministerium für Verkehr, kam ich im Jahr 1989 zum ersten Mal mit dem Bonn-Übereinkommen in Berührung, als mir die erfreuliche Aufgabe zukam, eine Sitzung der Vertragsparteien in Bonn zu organisieren. Es traf sich gut, dass kurz zuvor der neue Bau des Verkehrsministeriums eingeweiht worden war. Die Sitzung fand dort in dem neuen Tagungsraum statt, wo uns hervorragende Anlagen, die unter anderem auch die Verdolmetschung in drei Sprachen ermöglichten, zur Verfügung standen. Das nächste historische Ereignis, das dort stattfand, waren offizielle Verhandlungen zwischen Vertretern der ehemaligen DDR und der BRD zur deutschen Wiedervereinigung.

Ich war beeindruckt von der konstruktiven und freundlichen Atmosphäre zwischen den Teilnehmern und dem festen Willen der Vertragsparteien, die Verschmutzung der Meere zu bekämpfen. Nach der Sitzung genossen wir bei strahlendem Sonnenschein an Bord des Bereisungsschiffes der Bundesregierung, der *Mainz*, eine Schifffahrt den so genannten «Romantischen Rhein» hinunter.

Es war für mich eine große Ehre und Herausforderung, als die Vertragsparteien mich baten, den Vorsitz bei den Sitzungen in Malmö und Oslo 1993 und 1994 zu übernehmen. Die Schwerpunkte unserer damaligen Arbeit lagen auf der Verbesserung der Überwachung aus der Luft, um die Verursacher von Verschmutzungen besser ermitteln zu können, auf der Bekämpfung von anderen Schadstoffen als Öl und auf der Angleichung der Zuständigkeitszonen unter dem Bonn-Übereinkommen an die Ausschließlichen Wirtschaftszonen, um so eine Überschneidung der Hoheitsrechte und der Verpflichtungen der Küstenstaaten zu vermeiden.

Ich bin dankbar, dass mir die Ehre zuteil wurde, am erfolgreichen Aufbau einer starken Organisation, die gegen Verschmutzungen und deren Verursacher vorgeht, mitzuarbeiten. Bei meiner späteren Mitarbeit in anderen internationalen Organisationen dachte ich oft wehmütig an die konstruktive, produktive und freundschaftliche Atmosphäre bei den Sitzungen zum Bonn-Übereinkommen zurück. —

Jean-François Lévy (FR)
Chair
Président
Vorsitzender
1994–1996

e When I chaired the Bonn Agreement, discussions mainly focussed on the prosecution of discharge offences at sea. The Contracting Parties were very concerned that, in spite of the number of aircraft available for aerial surveillance of both accidental and operational oil spills, no sanctions were imposed on polluters in breach of MARPOL Convention 73/78.

Efficient prosecution could not be achieved by sending a report from one party to the other. The comparison of samples (with one sample obtained from the oil spill and the other from the vessel) did not amount to anything, either.

With financial support from the European Commission, several seminars were organised. Seminar participants included both practitioners in the field of observation techniques as well as prosecutors or other persons charged with jurisdictional tasks.

The seminars provided the opportunity to consider different views on the acceptability of evidence, in particular evidence obtained from aerial surveillance (photographs or reports from observers). As a result of these seminars, the «Bonn Agreement Manual Oil Pollution at Sea – Securing Evidence on Discharges from Ships» was adopted. Intended for an audience which is not technically familiar with the methods used in aerial surveillance of marine pollution, such as lawyers, the manual explains with colour photographs and illustrations the various types of observations made of spills on the surface of the sea. The manual fulfilled its purpose which was to improve the acceptability of evidence.

f Pendant ma présidence de l'Accord de Bonn, le sujet principal de discussion fut celui de la poursuite des rejets illicites. Les Parties à l'Accord étaient très soucieuses de ce que, en dépit du nombre d'avions dont elles disposaient pour contrôler les nappes à la mer, qu'elles soient accidentelles ou opérationnelles, il n'y avait pas de condamnation des responsables de rejets en infraction à la Convention MARPOL 73/78.

On ne pouvait pas aboutir à des poursuites efficaces en cas d'envoi d'un rapport d'une Partie à une autre. De plus, la comparaison d'échantillons (l'un prélevé dans la nappe, l'autre à bord du navire) n'aboutissait à rien.

Grâce au soutien financier de la Commission européenne, plusieurs séminaires furent organisés. Les participants étaient aussi bien des praticiens des techniques d'observation que des procureurs ou autres personnes ayant un rôle juridique à jouer.

Les séminaires ont permis d'examiner les idées sur l'acceptabilité des preuves, en particulier celles fondées sur la surveillance aérienne (qu'elles soient des photographies ou des comptes-rendus d'observateurs). Le résultat de ces séminaires a permis l'adoption du « Manuel de l'Accord de Bonn de Pollution des Mers par les hydrocarbures – Recueil de preuves concernant les rejets en provenance de navires » destiné aux lecteurs ne connaissant pas les techniques de la surveillance aérienne de la pollution marine, tels que les hommes de loi. L'on y explique, par des photographies en couleur et des illustrations, les diverses formes d'observations des nappes obtenues à la surface de la mer. Le manuel a atteint son objectif qui était d'améliorer l'acceptabilité des preuves.

d Unter meinem Vorsitz lag der Schwerpunkt der Diskussionen auf der rechtlichen Verfolgung des illegalen Einbringens von Abfällen oder Schadstoffen in die Meeresumwelt. Es bereitete den Vertragsparteien große Sorge, dass trotz der Anzahl von Flugzeugen, die ihnen zur Überwachung von unfall- und betriebsbedingten Meeresverschmutzungen zur Verfügung standen, keine Verurteilung der Verursacher wegen Verstößen gegen das MARPOL-Übereinkommen 73/78 stattfand.

Mit der Übermittlung eines Berichts an eine andere Vertragspartei konnte man keine wirksame Verfolgung herbeiführen. Ebenso führte der Vergleich von Proben (von denen eine dem ausgeflossenen Ölteppich und die andere an Bord des Schiffes entnommen wurde) zu nichts.

Mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Kommission wurden mehrere Schulungen veranstaltet. Die Teilnehmer waren sowohl im Bereich der Überwachung tätige Personen, als auch Staatsanwälte oder andere Zuständige aus dem juristischen Bereich.

Diese Seminare ermöglichten es, die verschiedenen Auffassungen zur Anerkennung von Beweisen, insbesondere sich auf Luftüberwachung stützende Beweise (wie Fotografien oder auch Berichte von Beobachtern), einander gegenüberzustellen. Als Ergebnis dieser Seminare konnte das «Handbuch zum Bonn-Übereinkommen, Ölverschmutzung auf See: Beweissicherung über das Einleiten von Öl durch Schiffe» verabschiedet werden. Es richtet sich an einen Personenkreis, der nicht mit den Techniken der Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen vertraut ist, wie z. B. Juristen. Anhand von Farbfotografien und Abbildungen werden die verschiedenen Methoden zur Überwachung von Ölverschmutzungen an der Meeresoberfläche erläutert. Das Handbuch hat den vorgesehenen Zweck, nämlich eine bessere Anerkennung von Beweisen zu erreichen, erfüllt.

Folkert Post (NL)
Chair
Président
Vorsitzender
1996–1998

e I have fond memories of the Bonn Agreement meetings. The atmosphere was always pleasant and the discussions very professional.

It was our common understanding that the sustainable use of the marine environment was at the core of the Bonn Agreement work.

One of the main issues for the Bonn Agreement was the prosecution of illegal oil discharges and the use of different types of evidence such as the so-called finger-prints of oil spills.

Contracting Parties did not always agree on all issues but there was a strong culture of mutual respect. I am sure that this has not changed.

f J'ai gardé un excellent souvenir des réunions de l'Accord de Bonn. Il y a toujours régné une atmosphère agréable et le niveau des discussions a toujours été très professionnel.

Nous étions tous d'accord sur le fait que l'utilisation durable de l'environnement était au cœur même du travail accompli dans le cadre de l'Accord de Bonn.

Parmi les sujets principaux de l'Accord ont figuré la poursuite des rejets illicites d'hydrocarbures et l'utilisation de différents types de preuves, telles que les soi-disant « empreintes digitales » des rejets d'hydrocarbures.

Les Parties contractantes n'ont pas toujours été d'accord sur tous les sujets, mais il y avait une forte culture de respect mutuel. Je suis sûr que cela n'a pas changé.

d Ich habe sehr schöne Erinnerungen an die Treffen, die im Rahmen des Bonn-Übereinkommens stattfanden. Die Atmosphäre war immer angenehm und die Diskussionen sehr sachkundig.

Wir waren uns alle einig, dass eine nachhaltige Nutzung der Meeresumwelt im Mittelpunkt der Arbeit des Bonn-Übereinkommens steht.

Unter den Hauptthemen, mit denen sich das Bonn-Übereinkommen auseinandersetzen musste, waren die strafrechtliche Verfolgung illegal eingeleiteten Öls und die Verwendung verschiedener Beweise, wie z. B. der so genannten Fingerabdrücke von Ölunfällen.

Die Vertragsstaaten waren sich nicht immer einig, aber dennoch herrschte eine Kultur gegenseitigen Respekts. Ich bin überzeugt, dass dies heute noch so ist.

Jan Eilert Gabrielsen (NO)
Chair
Président
Vorsitzender
1998–2000

e I chaired the Bonn Agreement Contracting Parties from 1998 to 2000.

The Bonn Agreement meetings had always been chaired professionally – and now it was my turn! Thank you Jan Nerland, Sjon Huisman and Thomas Fagö for the moral support you gave to a «frightened» naval architect.

The following «bullets» describe my best memories of the Bonn Agreement during the period 1998 to 2000:

— Norway initiated the process of Ireland's accession to the Bonn Agreement: This proposal would of course have to undergo a complex and time consuming decision process before any conclusions could be made.
— The Bonn Agreement guidelines «Evidence to Court» were finally agreed upon and distributed: This was a combined text in both in English and French
— The excellent and professional work of the Bonn Agreement Secretariat: Allow me to mention Ben van de Wetering, Alan Simcock, Gert Verreet, Amparo Agrait, and last but not least, Paula Creedon.
— The informal meetings after the daily sessions: Despite hard discussions we could meet as personal friends in the evenings.

One important activity within the Bonn Agreement is the Aerial Surveillance Flights. Our surveillance aircraft, the LN-SFT, crashed in the North Sea 150 km west of Bergen on 20 June 2008 at 10:32 am. All 3 crew members were lost. As a personal tribute to this crew I have provided a photo of myself onboard the LN-SFT during an Aerial Surveillance Flight.

f J'ai assuré la présidence des réunions des Parties contractantes à l'Accord de Bonn entre 1998 et 2000.

Les présidents des réunions de l'Accord de Bonn ont toujours fait preuve de grand professionnalisme – et maintenant c'était mon tour ! Je tiens à remercier Jan Nerland, Sjon Huisman et Thomas Fagö du soutien moral qu'ils ont donné à un architecte naval « apeuré ».

Les « exemples » suivants décrivent le mieux mes souvenirs de l'Accord de Bonn entre 1998 et 2000:

— La Norvège a engagé le processus d'adhésion de l'Irlande à l'Accord de Bonn : Cette proposition devait bien sûr être soumise à une procédure compliquée qui allait demander beaucoup de temps avant d'aboutir à une décision.
— Les lignes directrices de l'Accord de Bonn sur les « preuves » ont finalement été adoptées et distribuées : Il s'agissait d'un texte combiné en anglais et en français.
— Le travail excellent et professionnel du Secrétariat de l'Accord de Bonn : Permettez-moi de mentionner Ben van de Wetering, Alan Simcock, Gert Verreet, Amparo Agrait et enfin et surtout Paula Creedon.
— Le caractère informel des rencontres après les réunions journalières : Au-delà des discussions difficiles, nous pouvions nous rencontrer comme amis personnels dans les soirées.

Parmi les activités importantes dans le cadre de l'Accord de Bonn, il faut mentionner les vols aériens de surveillance. Notre aéronef de surveillance, le LN-SFT, s'est écrasé dans la mer du Nord le 20 juin 2008 à 10:32 heures à 150 km à l'ouest de Bergen. Tous les 3 membres de l'équipage ont été tués. J'ai joint, comme hommage personnel à cet équipage, une photo de moi-même à bord du LN-SFT au cours d'un vol de surveillance aérienne.

d Von 1998 bis 2000 hatte ich den Vorsitz des Bonn-Übereinkommens inne. Die bisherigen Vorsitzenden des Bonn-Übereinkommens hatten immer hervorragende Arbeit geleistet – und nun war ich an der Reihe! An dieser Stelle geht mein Dank an Jan Nerland, Sjon Huisman und Thomas Fagö für den moralischen Beistand, den sie einem «vom Lampenfieber geplagten» Schiffbauingenieur damals leisteten.

Hier ein kurzer Abriss meiner schönsten Erinnerungen an meine Mitarbeit beim Bonn-Übereinkommen von 1998 bis 2000:

— Norwegen leitete das Verfahren für den Beitritt Irlands zum Bonn-Übereinkommen ein: Natürlich folgte diesem Vorschlag ein komplexer und zeitaufwändiger Entscheidungsfindungsprozess, bevor ein abschließendes Ergebnis vorlag.
— Die Leitlinien des Bonn-Übereinkommens über Beweismittel vor Gericht wurden endgültig verabschiedet und verbreitet: Dieser Text wurde in einer englischen und französischen Fassung erstellt.
— Die hervorragende und fachmännische Arbeit des Sekretariats des Bonn-Übereinkommens: Hier möchte ich Ben van de Wetering, Alan Simcock, Gert Verreet, Amparo Agrait, und, nicht zuletzt, Paula Creedon erwähnen.
— Die formlosen Zusammenkünfte nach den täglichen Sitzungen: Auch nach heftigen Diskussionen saßen wir abends wieder in privater und freundschaftlicher Atmosphäre beisammen.

Eine wichtige Aktivität im Rahmen des Bonn-Übereinkommens sind Überwachungsflüge. Unser Überwachungsflugzeug, die LN-SFT, stürzte am Morgen des 20. Juni 2008 um 10:32 Uhr über der Nordsee 150 km westlich von Bergen ab. Alle drei Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben. Um ihnen meinen persönlichen Respekt zu erweisen, zeigt mich das Foto an Bord der LN-SFT während eines Überwachungsfluges.

Thomas Fagö (SE)
Chair
Président
Vorsitzender
2000–2002

e My chairmanship focused on the accession of Ireland to the Bonn Agreement, the extension of the Bonn Agreement response area and alignment of national areas of responsibility. Such a process must be comprehensive and will therefore always be time consuming but nevertheless we were of the opinion that this would be finalised during my chairmanship. I can, when writing these words, conclude that it is not yet quite complete although it seems to be close.

Another important issue was the revision of the Bonn Agreement Oil Appearance Code and this was successfully finalised the year after my chairmanship.

Cooperation with the Helsinki Commission (HELCOM) was also on the working list. HELCOM was granted permanent observer status and it was decided that the Bonn Agreement should seek the same status within HELCOM which has been the case now for some years.

Finally besides cooperation in aerial surveillance other items such as Places of Refuge, offshore and wind energy parks and sensitivity mapping were on the work programme.

f Les thèmes principaux durant ma présidence ont été l'adhésion de l'Irlande à l'Accord de Bonn, l'extension de la zone de réponse de l'Accord de Bonn et l'adaptation des zones nationales de responsabilité. Il s'agissait là d'un processus complexe qui allait prendre beaucoup de temps, mais nous étions d'avis qu'il serait possible de l'achever au cours de ma présidence. En écrivant ces mots, je peux constater que ce n'est pas encore le cas, mais presque.

Un autre projet important était la révision du code d'apparence des hydrocarbures (Bonn Agreement Oil Appearance Code) qui a pu être terminée avec succès l'année après ma présidence.

La coopération avec la Commission d'Helsinki (HELCOM) a également figuré sur notre liste de travail. Nous avons accordé un statut d'observateur permanent à HELCOM et il a été décidé que l'Accord devrait s'efforcer d'obtenir le même statut auprès d'HELCOM ce qui est le cas depuis quelques années.

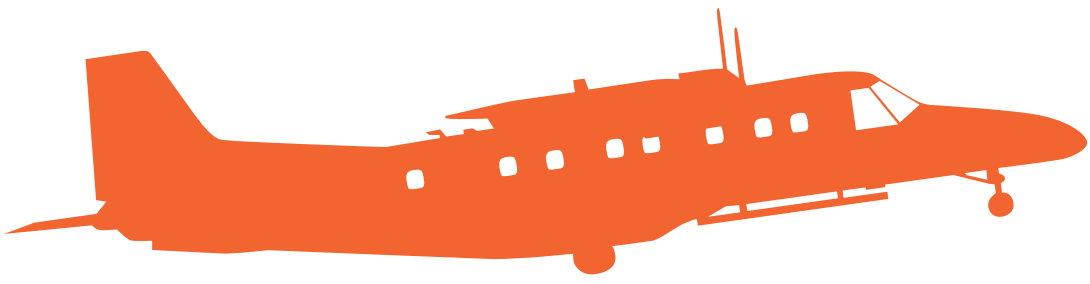
Hormis la coopération dans le domaine de la surveillance aérienne, d'autres thèmes ont été inscrits au programme de travail, tels que les zones refuge, les parcs éoliens offshore et les cartes de sensibilité.

d Während meines Vorsitzes konzentrierten wir uns auf den Beitritt Irlands zum Bonn-Übereinkommen, die Ausweitung der Zuständigkeitszonen des Bonn-Übereinkommens und die Anpassung der nationalen Zuständigkeitszonen. Da so ein Prozess ziemlich umfassend ist, nimmt er viel Zeit in Anspruch. Nichtsdestotrotz waren wir der Ansicht, dass der Prozess noch während meiner Amtszeit beendet sein würde. Jetzt, da ich diese Worte schreibe, kann ich sagen, dass der Prozess noch nicht ganz abgeschlossen, das Ende jedoch in Sichtweite ist.

Die Überarbeitung des Bonn Agreement Oil Appearance Code war ebenfalls eine wichtige Aufgabe, die im Jahr nach meinem Vorsitz abgeschlossen wurde.

Auf unserem Arbeitsplan stand auch die Zusammenarbeit mit der Helsinki-Kommission (HELCOM). HELCOM hatte den Status eines ständigen Beobachters im Bonn-Übereinkommen. Es wurde entschieden, dass es umgekehrt auch so sein sollte. Seit einigen Jahren ist dies nun der Fall.

Neben der Zusammenarbeit bei der Luftüberwachung standen auch andere Themen auf unserem Arbeitsprogramm, wie z. B. Notliegeplätze, Offshore- und Windenergieanlagen und die Kartierung von empfindlichen Gebieten.



Ben van de Wetering
Secretary of the Bonn Agreement
Secrétaire de l'Accord de Bonn
Sekretär des Bonn-Übereinkommens
1995–2001

e I was Secretary of the Bonn Agreement from March 1995 to February 2001. The good cooperation between Contracting Parties was notable. It created a solid foundation for a positive outcome to the sometimes difficult discussions. And when a maritime disaster strikes, international cooperation gets going much faster when there is already trust between the people involved.

It was always rewarding to act as Secretary of a framework that was not only instrumental in developing new ideas but also a good testing ground for innovations in international counter-pollution cooperation. For the North Sea, the framework played an important role in enhancing the effectiveness of the actions to deal with marine pollution for instance in the field of aerial surveillance, the development of counter pollution methods, emergency towing and the provision of safe havens for vessels in distress. But not only that. The influence of all this work at EU and IMO level was evident. For instance, the December 1999 *Erika* incident in France resulted in a range of new initiatives at EU and IMO level in which the experiences of the Bonn Agreement were certainly taken into account.

As former Secretary, I would like to congratulate all former delegates and colleagues on their success and thank them for their commitment. I wish present and future delegates and colleagues a fruitful next decade.

f J'ai été secrétaire de l'Accord de Bonn de mars 1995 à février 2001. La bonne coopération entre les Parties contractantes a été remarquable. Elle a constitué une base solide pour trouver des issues positives à des discussions parfois difficiles. Et face à un drame maritime, la coopération internationale est d'autant plus rapide à se mettre en branle lorsque la confiance règne entre les personnes concernées.

A tout moment il a été très revalorisant d'être le secrétaire d'une structure qui était non seulement décisive pour développer de nouvelles idées mais qui formait également une bonne enceinte pour tester les innovations à intégrer dans la coopération internationale relative à la lutte contre la pollution. Pour la mer du Nord, l'Accord a joué un rôle déterminant pour développer l'efficacité des actions visant à gérer la pollution maritime, notamment dans le domaine de la surveillance aérienne, du développement de méthodes pour remédier à la pollution, du remorquage d'urgence et de la mise à disposition de lieux de refuge pour les navires en difficultés. Mais il n'y avait pas que ça. L'influence de ces travaux sur ce qui se faisait au sein de l'Union européenne et de l'OMI était évidente. Ainsi, à la suite de l'incident de l'*Erika* en France en décembre 1999 de nombreuses initiatives ont été lancées au niveau de l'UE et dans le cadre de l'OMI, qui ont très certainement tenu compte des expériences de l'Accord de Bonn.

En tant qu'ancien secrétaire je voudrais féliciter tous les anciens délégués et collègues de leurs succès et les remercier de leur engagement. Aux actuels et futurs délégués et collègues je souhaite le plein succès pour la prochaine décennie.

d Von März 1995 bis Februar 2001 war ich Sekretär des Bonn-Übereinkommens. Die gute Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien war bemerkenswert. Sie schuf eine solide Grundlage für einen erfolgreichen Ausgang der – manchmal schwierigen – Diskussionen. Zudem kann die internationale Zusammenarbeit bei einer Katastrophe in der Seeschifffahrt wesentlich einfacher gestartet werden, wenn bereits eine Vertrauensbasis zwischen den Beteiligten hergestellt ist.

Es war immer eine reizvolle Aufgabe, Sekretär einer Rahmenorganisation zu sein, die nicht nur maßgeblich an der Entwicklung neuer Ideen beteiligt war, sondern auch ein gutes Versuchsfeld für Innovationen in der gemeinsamen internationalen Bekämpfung der Umweltverschmutzung bot. Im Bereich der Nordsee trug sie wesentlich dazu bei, die Effizienz der Maßnahmen gegen die Verschmutzung der Meeresumwelt, z. B. im Bereich der Überwachung aus der Luft, zu steigern und die Entwicklung von Methoden zur Vermeidung von Verschmutzungen, Notschleppmaßnahmen und die Schaffung von geschützten Orten für in Seenot geratene Schiffe voranzubringen. Dies war jedoch nicht alles. Der Einfluss ihrer gesamten Arbeit auf die EU und IMO in diesem Bereich war offensichtlich. So führte zum Beispiel die Havarie der *Erika* im Dezember 1999 in Frankreich zu einer Reihe von neuen Initiativen auf EU- und IMO-Ebene, in denen die im Rahmen des Bonn-Übereinkommens gemachten Erfahrungen sicherlich Berücksichtigung fanden.

Als ehemaliger Sekretär möchte ich alle ehemaligen Delegierten und Kollegen zu diesem Erfolg beglückwünschen und ihnen für ihr Engagement danken. Ich wünsche den derzeitigen und künftigen Delegierten und Kollegen eine fruchtbare Zusammenarbeit im nächsten Jahrzehnt.

Toby Stone (UK)
Chair
Président
Vorsitzender
2002–2004

e — I took over the role of Chairman of the Bonn Agreement shortly after taking up post in the Maritime and Coastguard Agency Headquarters as Head of Counter Pollution for the United Kingdom.

Having never attended a Bonn Agreement plenary or OTSOPA meeting it was a very steep learning curve. Thanks to the support of the Secretariat my task was considerably relieved. The Secretariat continues to provide this invaluable support.

The period between 2002 and 2004 was particularly busy for the UK. Incidents included the *Kodima*, *WesterTill*, *Bothnia Stone*, *Mulheim*, *Jambo*, *Vanguard*, *Maanav Star* and *Skate 3*. All incidents were classed as major, requiring measures to reduce the threat of significant pollution and/or a response for marine pollution.

There were other incidents outside the UK Pollution Control Zone. The most notable event was of course the *Prestige* incident. This happened outside the waters of Contracting Parties to the Bonn Agreement, but, with pollution having no regard for boundaries, oil impacted on several Bonn Agreement countries. The majority of Contracting Parties responded to the event and provided a variety of resources, from people and equipment through to aerial surveillance aircraft. Close links had already been forged with Spain and Portugal. It proved the requirement for OPRC bilateral and multilateral relationships.

On policy issues the period covered the formation of EMSA, Commission and IMO requirements for establishing Places of Refuge. Other significant matters to be considered included the *Erika* packages linked to the subsequent *Prestige* disaster. —

f — Je me suis vu confié les fonctions de Président de l'Accord de Bonn peu après ma nomination à la tête de la division de lutte contre la pollution au sein du quartier général de l'Agence maritime et des gardes-côtes du Royaume-Uni.

Etant donné que je n'avais jamais assisté à une plénière de l'Accord de Bonn ni à une réunion de l'OTSOPA le processus d'initiation fut très corsé. Grâce au soutien du Secrétariat de l'Accord de Bonn, la tâche m'a été sensiblement facilitée. Et le Secrétariat continue de prodiguer ce soutien inappréciable.

La période entre 2002 et 2004 a été particulièrement mouvementée pour le Royaume-Uni. Parmi les incidents à retenir il faut nommer le *Kodima*, le *WesterTill*, le *Bothnia Stone*, le *Mulheim*, le *Jambo*, le *Vanguard*, le *Maanav Star* et le *Skate 3*. Tous ces incidents ont été classifiés comme étant graves, nécessitant des mesures pour réduire les risques d'une pollution sensible et/ou nécessitant des réactions à la suite de pollutions marines.

Il y a eu aussi d'autres incidents en dehors de la zone de contrôle du Royaume-Uni. Le plus important a été bien sûr celui du *Prestige*. Cet incident s'est produit en dehors des eaux territoriales des Parties contractantes de l'Accord de Bonn, mais étant donné que la pollution ne connaît pas les frontières, les hydrocarbures ont contaminé les eaux de plusieurs pays de l'Accord de Bonn. La plupart des Parties contractantes a réagi à cet événement et a mis à disposition toutes sortes de ressources : du personnel et du matériel jusqu'aux avions de surveillance aérienne. Des contacts réguliers avaient déjà été établis avec l'Espagne et le Portugal. La nécessité d'entretenir des relations bi- et multilatérales sur la base de la convention OPRC a été démontré à cette occasion.

Quant aux sujets plus politiques, la période a été marquée par la création de l'AESM et les exigences émanant de la Commission européenne et de l'OMI concernant la mise en place de lieux de refuge. Parmi les autres sujets importants traités il y a lieu de citer les paquets *Erika* élaborés à la suite du désastre du *Prestige*. —

d — Ich übernahm den Vorsitz des Bonn-Übereinkommens kurz nachdem ich im Hauptquartier der «Maritime and Coastguard Agency» eine Stelle als Leiter des Havariemanagement für das Vereinigte Königreich angenommen hatte.

Da ich niemals zuvor an einer Plenarsitzung des Bonn-Übereinkommens oder einer OTSOPA-Sitzung teilgenommen hatte, musste ich in sehr kurzer Zeit sehr viel lernen. Durch die Unterstützung des Sekretariats des Bonn-Übereinkommens wurde mir meine Aufgabe erheblich erleichtert. Und auch heute noch bietet das Sekretariat unschätzbare Unterstützung.

Die Zeit zwischen 2002 und 2004 war vor allem für das Vereinigte Königreich sehr arbeitsreich. Es gab Unfälle wie *Kodima*, *WesterTill*, *Bothnia Stone*, *Mulheim*, *Jambo*, *Vanguard*, *Maanav Star* und *Skate 3*. Sie wurden alle als schwerwiegend eingestuft und erforderten Maßnahmen zur Reduzierung der Gefahr einer größeren Verschmutzung und/oder die Bekämpfung der Meeresverschmutzung.

Es gab weitere Unfälle außerhalb der britischen Verschmutzungskontrollzone. Der größte war mit Sicherheit der *Prestige*-Unfall. Dieser Unfall ereignete sich außerhalb der Gewässer der Vertragsparteien des Bonn-Überkommens, aber da Verschmutzungen keine Rücksicht auf Landesgrenzen nimmt, hatte der Ölunfall auch Folgen für Mitgliedstaaten des Bonn-Übereinkommens. Der Großteil der Vertragsparteien reagierte auf diesen Unfall und stellte, von Personen über Geräte, bis hin zu Luftüberwachungsflugzeugen, eine Vielzahl von Ressourcen bereit. Zu Portugal und Spanien bestanden bereits enge Verbindungen. Dieser Unfall zeigte, dass bilaterale und multilaterale OPRC-Beziehungen notwendig sind.

Im politischen Bereich wurden während dieser Zeit von der EMSA, der Europäischen Kommission und der IMO Vorschriften für die Schaffung von Notliegeplätzen erlassen. Auch die *Erika*-Pakete, welche mit der *Prestige*-Katastrophe zusammenhängen, müssen in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. —

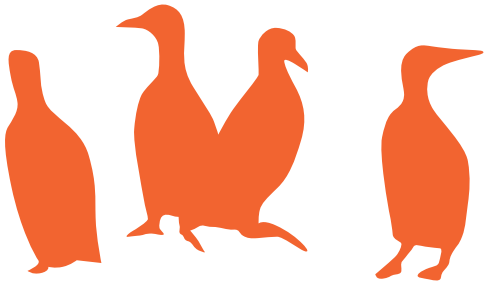
Roland Moreau (BE)
Eric Donnay (BE)
Chairs
Présidents
Vorsitzende
2004–2006

e Seas and oceans are the cradle of life on earth. Their importance for the ecological balance of our planet and the future of life on earth is now increasingly acknowledged. We unfortunately had to wait for the wreck of the oil tanker *Torrey Canyon* in 1967 to realise for the first time that ocean space is vulnerable and that we should protect it from the harmful consequences of maritime accidents. The Bonn Agreement is one of the fruits of that process. In the past 40 years it has constantly been in the vanguard of the technical and operational aspects of monitoring and combating pollution caused by vessels, but also as regards the principles on which its action is based: responsibility of coastal States, cooperation, mutual assistance, solidarity. The Bonn Agreement's strength certainly lies in its dynamism, the quality of its expertise and its creativity. There is no doubt that these assets will allow the Agreement to go on successfully responding to new challenges in the future.

Happy anniversary and see you in 10 years to celebrate 50 years!

f Les mers et les océans constituent le berceau de la vie sur terre. Leur importance pour l'équilibre écologique de notre planète et l'avenir de la vie sur terre est aujourd'hui reconnue. Il aura malheureusement fallu attendre le naufrage du pétrolier *Torrey Canyon* en 1967 pour assister à la première prise de conscience de la vulnérabilité des espaces marins et de la nécessité de les protéger contre les conséquences néfastes des accidents maritimes. L'Accord de Bonn est l'un des fruits de ce processus. Pendant 40 ans il a été constamment à l'avant-garde tant dans le domaine technique et opérationnel de la surveillance et la lutte contre les pollutions causées par les navires, que dans le domaine des principes sur lesquels repose son action: responsabilité des états côtiers, coopération, assistance mutuelle, solidarité. La force de l'Accord de Bonn réside assurément dans le dynamisme, la qualité de l'expertise et la créativité qui le caractérisent. Nul doute que ces atouts lui permettront de continuer à relever avec succès les défis que l'avenir lui réserve.

Bon anniversaire et à dans 10 ans pour fêter le cinquantenaire !



d Meere und Ozeane sind die Wiege des Lebens auf der Erde. Ihre Bedeutung für das ökologische Gleichgewicht unseres Planeten und für die Zukunft des Lebens auf der Erde ist heute eine unbestrittene Tatsache. Leider musste sich erst die Havarie des Tankers *Torrey Canyon* im Jahre 1967 ereignen, um zum ersten Mal die Verwundbarkeit der Meeresgebiete ins Bewusstsein zu rücken und klar zu machen, dass sie vor den schädlichen Folgen der Schiffsunfälle geschützt werden müssen. Eines der Ergebnisse dieses Prozesses ist das Bonn-Übereinkommen. Seit 40 Jahren übernimmt dieses Übereinkommen fortwährend eine Vorreiterrolle sowohl in Angelegenheiten der technischen und operativen Überwachung und in der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe als auch im Hinblick auf die Grundsätze, auf welche sich ihr Handeln stützt: Verantwortung der Küstenstaaten, Kooperation, gegenseitige Unterstützung, Solidarität. Die Kraft des Bonn-Übereinkommens liegt sicher in der Dynamik, dem hohen Sachverstand und der Kreativität, von denen es geprägt ist. Es besteht kein Zweifel darüber, dass es – mit allen diesen Trümpfen in der Hand – auch weiterhin den Herausforderungen, die sich ihm in Zukunft stellen, erfolgreich begegnen wird.

Alles Gute und bis in zehn Jahren, beim 50-jährigen Jubiläum!

Pernille Vedsgaard Langeberg (DK)
Birger Worm (DK)
Chairs
Présidents
Vorsitzende
2006–2008

e Denmark's chairmanship of the Bonn Agreement coincided with the advent of the Super CEPCO (Coordinated Extended Pollution Control Operation). These major exercises, concentrated over a few days, epitomise the strengths of the Bonn Agreement – sharing information, pooling resources and working together to expose polluters.

Super CEPCO 2007, hosted by Belgium and supported financially by the European Commission, provided 10 days of continuous surveillance, using 7 aircraft and satellite images. Detailed consideration was given to the use of sampling buoys, oil sample screening, Port State Control requests and issues linked to MARPOL Annex II discharges. Super CEPCO 2008, coordinated by the Admiral Danish Fleet, further proved the need for large-scale validation of satellite detections and evaluation of confidence levels in satellite images. Stronger links were established with the North Sea Network of Investigators and Prosecutors, (NSN) and transnational judicial follow-up remains a key challenge.

Dealing with hazardous and noxious substances will require renewed energies and new expertise. Satellite surveillance images provided by EMSA's CleanSeaNet provide a new and exciting dimension of first alert. The Bonn Agreement continues to exert influence worldwide through its Oil Appearance Code (BAOAC), its revised and updated technical manuals and reporting procedures. We endorse this solidarity and the benefits of common measures and look forward to continuing to play our part in maintaining clean and safer seas.

f La présidence danoise de l'Accord de Bonn a coïncidé avec le lancement des opérations Super CEPCO (opérations de contrôle de la pollution élargies et coordonnées). Ces grandes opérations qui se concentrent sur quelques jours, illustrent très bien les forces de l'Accord de Bonn : partage d'informations, mise en commun des ressources et coopération pour confondre les pollueurs.

L'opération Super CEPCO 2007, organisée par la Belgique et bénéficiant du concours financier de la Commission européenne, a permis d'assurer pendant sept jours consécutifs la surveillance utilisant sept avions et les images satellite. Des discussions détaillées ont été consacrées à la mise en œuvre de bouées pour prise d'échantillons, à l'échantillonnage des hydrocarbures, aux demandes de contrôle par l'Etat du port et aux thèmes liés aux déversements de substances citées à l'annexe II de la convention MARPOL. L'opération Super CEPCO 2008, coordonnée par l'amirauté de la flotte danoise, a permis d'apporter la preuve du besoin d'une vérification des relevés satellitaires ainsi que le besoin d'évaluer les niveaux de fiabilité des images de satellites. Des liens plus forts ont été établis avec le réseau des investigateurs et des avocats généraux de la mer du Nord (NSN) ; cependant le suivi judiciaire transnational reste aujourd'hui encore un défi majeur.

La gestion des substances nocives et dangereuses nécessitera de nouveaux efforts et un renouvellement de l'expertise. Les images de la surveillance par satellite produites par le CleanNetSea de l'Agence européenne pour la sécurité maritime AESM ouvrent un nouveau chapitre passionnant sur l'alerte précoce. A travers son code de conduite révisé en cas de détection d'hydrocarbures (BAOAC) ainsi qu'à travers ses manuels techniques et ses procédures de notifications, l'Accord de Bonn continue de jouir d'une influence mondiale. Nous soutenons pleinement cet effort solidaire et nous reconnaissons les bénéfices des mesures communes. Nous nous réjouissons à la perspective de pouvoir continuer à contribuer au maintien de la propreté et de la sécurité des mers.

d Dänemarks Vorsitz über das Bonn-Übereinkommen fiel mit dem Beginn der Super CEPCO (Coordinated Extended Pollution Control Operation) zusammen. Diese mehrtägigen, umfassenden Übungen zeigen die Stärken des Bonn-Übereinkommens: Informationsaustausch, Ressourcenbündelung und Zusammenarbeit, um Umweltsünder ausfindig zu machen.

Der Super CEPCO 2007 stand unter belgischer Leitung und wurde von der Europäischen Kommission finanziell unterstützt. Dieser Überwachungseinsatz dauerte 10 Tage und es wurden 7 Flugzeuge sowie Satellitenbilder genutzt. Detaillierte Berücksichtigung fanden der Einsatz von Probebojen, die Untersuchung von Ölproben, Hafenstaatkontrollanfragen und weitere Themen, die mit Verklappung gemäß MARPOL Anlage II zusammenhängen. Die «Super CEPCO 2008», koordiniert von der Admiral Danish Fleet, zeigte, dass eine umfassende Validierung von Satellitenerfassungen und eine Bewertung der Aussagesicherheit von Satellitenaufnahmen notwendig war. Es wurden engere Verbindungen geknüpft zum «North Sea Network of Investigators and Prosecutors» (NSN). Auch heute noch ist die gerichtliche Weiterverfolgung über nationale Grenzen hinweg eine der größten Herausforderungen.

Für die Auseinandersetzung mit gefährlichen und giftigen Stoffen werden neue Energie und neue Fachkenntnisse notwendig sein. Die vom CleanSeaNet der EMSA bereitgestellten Satellitenüberwachungsbilder bieten eine neue, spannende Dimension des Erstalarms. Durch seinen «Oil Appearance Code» (BAOAC), die überarbeiteten und aktualisierten technischen Handbücher und die Meldeverfahren, hat das Bonn-Übereinkommen weiterhin weltweiten Einfluss. Wir begrüßen diese Solidarität und die Vorteile gemeinsamer Maßnahmen und freuen uns darauf, für die Erhaltung der Sauberkeit und Sicherheit der Meere auch in Zukunft unseren Beitrag zu leisten.