

Bonn Agreement Strategy Action Plan (BASAP) 2019 – 2025

Introduction

The core work of the Bonn Agreement is to cooperate regionally in preventing and combating marine pollution in the Greater North Sea from ships and offshore installations; to carry out surveillance as an aid to detecting and combating pollution at sea; cleaning up after maritime disasters and pollution offences. These are the achievements that come from 50 years' scientific, technical and operational work of the Bonn Agreement. The Contracting Parties to the Bonn Agreement have cooperated to create great expertise in handling threats to the marine environment, and are ready to meet new challenges with the cooperation of Contracting Parties and engage with the international community.

The Bonn Agreement is the oldest regional agreement established by governments for responding to pollution incidents. The Agreement is the mechanism by which the North Sea States, and the European Union, work together to assist each other in combating pollution from maritime disasters and chronic pollution from ships and offshore installations in the North Sea Area. It was signed in 1969 by the eight states bordering the North Sea: Belgium, Denmark, Germany, France, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom, shortly after the oil tanker "Torrey Canyon" broke up off Cornwall in 1967 spilling 117 000 tonnes of oil in the first major pollution disaster affecting Western Europe. However, the Bonn Agreement was not activated until the late 1970s after two other major pollution incidents had occurred: the "Ekofisk" blow-out in 1977 and the "Amoco Cadiz" in 1978. The Agreement has continued to function effectively ever since and was extended in 1983 to include other harmful substances and in 1987 to cover cooperation in surveillance. Further expansion took place in 2010 when Ireland joined and the Agreement was widened to cover Irish waters and related Norwegian and UK waters.

Despite the overall decrease in the number of accidental oil spills in European waters, major accidental oil spills (i.e. those greater than 20 000 tonnes) still occur at irregular intervals. Although land-based discharges constitute the largest source of oil that enters the ocean each year, accidental oil spills are still a major source of pollution accounting for about 10–15 per cent of all oil that enters the ocean world-wide every year.

The BASAP 2019-2025 is intended to facilitate the implementation of the Bonn Agreement in order to contribute to the prevention of marine pollution at large and meet future challenges, like the inevitable paradigm shift in energy and natural resources markets, the environmental challenges that were identified by the Paris Agreement 2015 and the pressure on marine spatial planning that can introduce other risks at sea. Given these developments and the spectacular decrease of accidental oil spills in European waters over the last 30 years, oil spill responders have to broaden their focus from oil to all kinds of marine pollution that can be measured and/or cleaned. A key new challenge for the Bonn Agreement, identified through the SWOT analysis, will be on air pollution that is affecting the ecosystems and the health of citizens in coastal areas, with high population density (MARPOL Annex VI).

The BASAP 2019-2025 is implemented by its Contracting Parties by:

- keeping their zones of responsibility under surveillance for threats of marine pollution, pollution of the related air space over the sea, including coordinating aerial and satellite surveillance;
- alerting each other to such threats;
- adopting common operational approaches, so that they can rely on each other to achieve the necessary standards of prevention and clean-up;

- adopting common and coordinated operational approaches for the compliance monitoring and enforcement of MARPOL Annex VI;
- supporting each other (when asked to do so) in response operations;
- sharing research and development as well as good practices; and
- carrying out joint exercises.

Vision

The vision of the Bonn Agreement is of:

A clean Greater North Sea without accidental and illegal pollution from shipping and other maritime activities

The Greater North Sea supports diverse and productive ecosystems and is essential for the daily lives of millions of people. Part of the Greater North Sea contains some of the busiest shipping lanes in the world. The vision of the Bonn Agreement is therefore to minimise as far as practically possible the threat of pollution from accidental and illegal pollution from ships and other maritime activities.

To achieve its vision the Bonn Agreement has agreed the following Strategic Aims:

- Identify and address emerging issues in the maritime sector at large effecting the marine environment within the scope of the Bonn Agreement;
- Identify and evaluate emerging opportunities to reduce risks to the marine environment based on best available techniques (BAT) and best environmental practices (BEP)
- Identify and evaluate new approaches to monitoring to ensure best available techniques and best environmental practices are followed;
- Respond as appropriate to newly identified risks to the marine environment taking into account recommendations from OTSOPA; and
- Make full use of the BE-AWARE projects I and II, to identify the most effective future risk reduction and response measures.

Strategic Aims

A. Prevention of illegal and accidental pollution by collaboration and collective enforcement of international maritime pollution rules and standards, including the compliance of MARPOL Annexes

Despite the wide range of measures taken in recent years, illegal and accidental pollution remains a significant threat for the Greater North Sea. Collaboration in their effective and efficient enforcement is a major tool in safeguarding the marine environment.

The international regulations on marine pollution come from the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL) developed by the International Maritime Organization (IMO) and is aimed at preventing and minimizing pollution from ships - both accidental and from routine operations with the following six technical annexes covering marine pollution by, see IMO's list of treaties and their amendments at <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions>.

Annex I—Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Annex II—Regulations for the Prevention of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

Annex III—Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form

Annex IV—Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

Annex V—Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Annex VI—Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships.

Common and coordinated operational approaches must be established for the compliance monitoring to ensure uniform and consistent implementation and enforcement of MARPOL Annexes and ,in particular, for the implementation and enforcement of the North Sea Emission Control Area (ECA) under MARPOL Annex VI for sulphur and nitrogen oxides as well as in view of the entering into force in 2020 of the global sulphur limit for ships sailing outside ECAs.

B. *Promotion and establishment of efficient emergency preparedness*

International and European obligations are in place to ensure that Greater North Sea states are prepared to respond in the event of pollution incidents including global protocols and regional joint responsibility zones. Cooperation with other regional and international organisations is needed to identify synergies and avoid duplications. Appropriate knowledge, planning, training and operational testing of emergency systems is needed to ensure effective preparedness. The planning of counter pollution measures should take into account the best available environmental advice.

C. *Organisation of optimum response capacities*

Despite all efforts to increase maritime safety there will always be the risk of incidents. Increasing levels of maritime transportation and hazardous and noxious cargos are leading to increasing risk for the marine environment. Contracting Parties have already put considerable resources into adequate response capacities. To further improve efficiency, not least in financial terms, the further development of response capacities should be based on risk assessments, gap analysis and regional and sub-regional approaches. Coordinated research and development programmes are needed to ensure counter-pollution measures are executed with best available techniques and equipment.

To achieve its strategic aims the Bonn Agreement has agreed the following operational objectives:

Operational objectives:

Operational objectives in relation to Strategic Aim A (prevention):

- A.I To undertake adequate surveillance of shipping and other maritime activities in the Greater North Sea and ensure efficient reporting of observations in the Bonn Agreement zones of responsibility;
- A.II To provide management and aircrew with up to date information on the planning and conduct of counter-pollution flights within the Bonn Agreement area;

- A.III To ensure common operational approaches in the compliance monitoring of MARPOL Annexes;
- A.IV To ensure efficient gathering of evidence in the case of pollution incidents and close cooperation with investigators and prosecutors on enforcement of maritime pollution rules and standards in the Greater North Sea;
- A.V To communicate and disseminate information on the prevention of illegal and accidental pollution to the public and at expert level.

Objectives for the implementation of Strategic Aim B (preparedness):

- B.I To establish common understanding of the way in which it is appropriate to respond to maritime emergencies and ensure awareness of national contingency systems and strategies;
- B.II To maintain an adequate level of training of response staff and cooperation between combating units of the Contracting Parties and promote the preparedness for efficient multinational combating operations;
- B.III To ensure that response action by Contracting Parties is properly formulated to safeguard the marine environment and that priorities are established on the most appropriate basis;
- B.IV To cooperate with other international and European organisations as well as neighbouring maritime regions in order to identify synergies and avoid duplications.

Objectives for the implementation of Strategic Aim C (response):

- C.I To ensure that Contracting Parties have clear understanding of the ways in which the others respond to incidents, in order to promote the development of best practice;
- C.II To maintain and keep up to date common operational approaches to pollution incidents and promote the development of and common understanding of appropriate response strategies;
- C.III To promote coordinated research and development programmes on response technologies, equipment and other operational means;
- C.IV To ensure that an adequate balance of resources for response work, based on sub-regional risk-assessments, is held across the North East Atlantic area.

Actions

To achieve the Vision, Strategic Aims and Operational Objectives, the following Bonn Agreement Strategy Action Plan (BASAP) sets out specific measurable actions and realistic targets for the period 2019-2025, to guide and focus the work of Contracting Parties. The BASAP acknowledges the need to maintain well established systems and to continue work in hand necessary to continue the operational nature of the Agreement. At the same time opportunities to enhance these efforts and to develop new directions are articulated.

The Bonn Agreement has agreed the following actions:

Actions in relation to Strategic Aim A (prevention):

- A.1 Execute aerial and satellite surveillance operations, including national flights, regional flights, Tour d'Horizon flights and CEPSCO/SuperCEPSCO flights, to detect, investigate, gather evidence and monitor spillage of oil and other harmful substances;

- A.2 Maintain an efficient Standard Reporting System and to use the system to report detected pollution to the Bonn Agreement as well as to the Commission in the framework of Directive 2005/35/EC on Ship Source Pollution and to IMO;
- A.3 In cooperation with the European Maritime Safety Agency make optimum use of satellite imagery and responding to the latest developments in the area of High Altitude Pseudo Satellites (HAPS) and Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) made available to Greater North Sea states and establish a harmonised system throughout the Greater North Sea to improve detection of pollution incidents;
- A.4 Strengthen cooperation on the detection of offences in relation to MARPOL Annex V and enforcement;
- A.5 Strengthen cooperation on the detection of offences in relation to MARPOL Annex VI and enforcement, including through the existing port state control enforcement regime, as well as applying advanced targeting tools for compliance monitoring and sharing the outcome of enforcement actions in common information systems (e.g. Thetis-EU);
- A.6 Maintain and keep up to date the Aerial Operations Handbook and BAOAC Atlas;
- A.7 In cooperation with the North Sea Network of Investigators and Prosecutors (NSN) maintain and keep up to date the North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences;
- A.8 Cooperate through OSINET on oil spill identification, including inter-calibration exercises of laboratories and further development of a common oil spill identification methods;
- A.9 Strengthen cooperation with investigators and prosecutors:
 - a. by 2022 - in cooperation with the NSN identify options for giving publicity to convictions for maritime pollution offences;
 - b. by 2025 - in cooperation with the NSN establish procedures whereby environmental track-records of relevant shipping companies and ship-operating companies can be made available to the public.
- A.10 Liaise with IMO to determine how the Bonn Agreement can further contribute to compliance of with MARPOL Annex VI taking into account the latest IMO developments regarding the implementation of the 2020 global sulphur cap (e.g. reinforced port state control regime, as well as the carriage ban for combustion purposes of fuels with sulphur content above 0.50%);
- A.11 Maintain and keep up to date the Bonn Agreement website and dissemination of electronic publications (i.e. manuals, handbooks and reports);
- A.12 Support/promote recommendations on preventive measures of the BE -AWARE projects.

Actions in relation to Strategic Aim B (preparedness):

- B.1 Maintain and update the Chapters of the Bonn Agreement Counter Pollution Manual to make it applicable to needs;
- B.2 Promote information exchange on potentially polluting wrecks and the development of national databases;
- B.3 Plan and undertake regional and sub-regional operational exercises and training;

- B.4 Promote the development of national environmental advice systems and related exchanges of information;
- B.5 Maintain information exchange with other regional and international organisations, in particular the UCPM (Union Civil Protection Mechanism), EMSA, EPPR (Arctic Council), HELCOM, IMO, OSPAR Commission, Lisbon Agreement and REMPEC through attendance at Inter-Secretariat meetings, and where useful strengthen cooperation with these organisations, such as with regard to the joint development of a HNS Response Manual.
- B.6 Strengthen cooperation with the OSPAR Commission and other international organisations involved in protecting the marine environment from pollution from shipping, offshore oil and gas operations, and other maritime activities;
- B.7 Developing of HNS strategy for the cooperation with other international organisations for example HELCOM/EMSA/CTG to implement OPRC principles on HNS;
- B.8 Liaise with IMO to determine how the Bonn Agreement can further contribute to strengthening international OPRC-HNS-protocol implementation;
- B.9 To continue to evolve response capacity based on environmental risk analysis to keep up with the changing maritime risk.

Actions in relation to Strategic Aim C (response):

- C.1 Maintain a system of pollution incident reporting and identification of lessons learned;
- C.2 Maintain and keep up to date joint response plans to maritime incidents (DENGERNETH Plan, MANCHEPLAN, Quadripartite Zone Plan, NorBrit Plan [Bay of Biscay Plan]);
- C.3 Strengthen the development of joint approaches to wildlife response, including identification of best practice and communication of wildlife response work to the public;
- C.4 Sharing lessons identified and learned from pollution response in offshore wind parks;
- C.5 Promote links and coordination with shoreline response;
- C.6 Promote research and development and information exchange on response technologies, equipment and other operational means, in particular on integrated surveillance sensors, response technology to respond to accidents at night and in bad visibility, under bad weather conditions, on the detection and recovery of containers lost at sea, accidents involving heavy oil and chemical accidents, and on accidents involving new generations fuels;
- C.7 Promote research on joint research priorities: by 2019-22 to develop a joint research proposal on new generation fuels;
- C.8 Promote exchanges of information on national risk assessment systems, including emergency towing.

Tasks 1 – 16 in relation to Strategic Aim A (prevention):

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
1	A.1	Execute aerial and satellite surveillance operations, including national flights, regional flights, Tour d'Horizon flights and CEPCO/SuperCEPCO flights, to detect, investigate, gather evidence and monitor spillage of oil and other harmful substances, taking into account strategic surveillance needs.	Activities undertaken throughout the year	CP		Ongoing
2	A.1	Maintain coverage and efficiency of aerial surveillance and analyse strategically surveillance needs, inter alia based on an evaluation of existing data sets of detections of observed oil pollution and other substances.		CP	CleanSeaNet – EU Fisheries – EU Agency EFCA NL – Task manager w/ CP NL to draft and circulate to HoDs BE – MARPOL Annex VI.	
3	A.3 A.4 A.5	Consider developing minimum recommendations on surveillance operations in the Bonn Agreement area and outcomes expected (MARPOL VI, Remote Piloted Aircraft Systems).		EU (for options on streamlining maritime surveillance e.g. for fisheries and pollution purposes) BE – Co lead (Annex VI) EU - Drones	Initial MARPOL Annex VI discussions started at OTSOPA 19. EU started with operational RPAS service.	Ongoing

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
4	A.2	Maintain an efficient standard of monitoring and reporting, utilising the appropriate system to report detected pollution to the Bonn Agreement.	Activities undertaken when required	CP		Ongoing
5	A.3	In cooperation with the European Maritime Safety Agency make optimum use of satellite images, e.g. through CleanSeaNet, in order to follow-up to first alert of detection of possible pollution through aerial surveillance. and	Activities undertaken when required	CP		Ongoing
6	A.3	Report on and respond to developments of High Altitude Pseudo Satellites (HAPS) and Remote Piloted Aircraft System (RPAS).	Activities undertaken when required	CP	EU - HAPS & RPAS	Ongoing
7	A.12	Supporting/promoting the implementation of Traffic Separation Schemes, and highlight other BE-AWARE recommendations in relation to Vessel Traffic Services, AIS in Windfarms and E-Navigation, to authorities responsible for risk reduction measures.	Ongoing	CP	Ireland, Norway and NL have had workshops	Different national departments are responsible for implementation.
8	A.6 B.1	Maintain and keep up to date the Aerial Operations Handbook.	Annually at OTSOPA	NO & CP		Ongoing
9	A.6 B.1	Maintain the online version of the Bonn Agreement Oil Appearance Code (BAOAC), including photo atlas, for air crew and expert level as part of the Bonn Agreement website redevelopment.	Activities undertaken when required	FR & CP		Ongoing
10	A.4 A.5 A.10	Strengthen and expand cooperation on the detection and observation of offences in relation to MARPOL Annexes and the contribution to enforcement and liaison with IMO.	Ongoing	CP/NSN/Sec		Ongoing
11	A.5 A.10	Consider the development of a common technical strategy and operational approach for monitoring compliance for NO _x and SO _x .		BE, DK (tbc), FR NL? EU(tbc)		New

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
12	A.7 A.9	Strengthen cooperation with the North Sea Network of Investigators and Prosecutors (NSN) and jointly: a. maintain and keep up to date the North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences; b. arrange workshops for subjects of mutual interest; c. assist, where useful, in the publicity of convictions and establish environmental track records for shipping companies.		NL/Sec	Possible subjects for seminar 2019-25: HNS Marine Litter	Ongoing
13	A.8	Continue the activities of OSINET in order to: a. improve knowledge and experience of relevant laboratories regarding oil spill forensics, including through inter-calibration exercises; and b. keep/develop up to date analytical procedures and reference methods, including for oil sampling at sea		DE/OSINET		Ongoing
14	A.11 B.1	Maintain and keep up to date the Bonn Agreement website and dissemination of electronic publications (i.e. manuals, handbooks and reports).	Activity undertaken when required	Sec/CP	Secretariat to investigate possibility of maintaining source of decisions/actions.	Ongoing
15	A.2	Review existing recommendations for notifications and make necessary adjustments when required.	Activity undertaken when required	CP		New
16	A.11	Implement the Bonn Agreement Communication Strategy.		Sec		Ongoing

Tasks 17 – 27 in relation to Strategic Aim B (Preparedness):

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
17	B.1 A.11	Maintain and update the different Chapters of the Bonn Agreement Counter Pollution Manual	Activity undertaken when required	CP & Sec		Ongoing
18	B.2	Continue exchange of information on potentially polluting wrecks (methods for emptying, assessing risk, etc).	Activity undertaken when required	CP		Ongoing
19	B.4 B.5	Enhance readiness to receive/offer/transit international assistance making use of the EU Host Nation Support Guidelines.	Ongoing	CP		Ongoing
20	B.3	Plan and undertake regional and sub-regional operational exercises and training, taking into account strategic needs.		CP		Ongoing
21	B.3	Organise joint operational combat exercises (BONNEX DELTA), in relation to regional strategic training needs.		CP as per JAP		Ongoing
22	B.3	Establish a system for graduated joint exercises to test and train cooperation in combating spillages.	Ongoing	DK	DK has military expertise and use this to provide support for exercises.	
23	B.4	Promote the development of national environmental advice systems and related exchanges of information. Consider establishing means of cooperative working (subregional)	OTSOPA 2020	UK		Ongoing
24	B.5 B.7 B.8	Strengthen cooperation with REMPEC and HELCOM on the development of a joint HNS Response Manual		SEC, FR,		New

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
25	B.6	Strengthen cooperation with the OSPAR Commission, regional agreements and other international organisations involved in protecting the marine environment from pollution from shipping, offshore oil and gas operations and other maritime activities, taking into account the obligations under the Marine Strategy Framework and the Water Framework Directives ¹ .		SEC, BE & NL; CP (info exchange on MSFD implementation)	SEC to contact OSPAR on MSFD obligation D8 regarding monitoring and assessment of significant acute pollution, and report to OTSOPA 2020 BONN 19 to consider reciprocal BA/HELCOM attendance at key meetings. (cf. BAAP 2016-19, Product A.3.3)	New
26	B.9	Trend analysis of the BE-AWARE Project 2030. Evaluate and follow up on the outcomes	Ongoing	NL & CP		New
27	B.9	Exchange information/experiences on the increasing size of vessels, renewable energy, offshore oil and gas industry, LNG fuels and port expansions, autonomous ships and radioactive materials.		CP		New

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

Tasks 28 – 37 in relation to Strategic Aim C (Response):

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
28	C.1 C.4.	Exchange information on lessons learned on incidents including in windfarms, places of refuge and waste management following pollution incidents.	OTSOPA BONN	CP		Ongoing
29	C.1 C.5	Maintain an efficient POLREP-system for the reporting of pollution incidents and the management of requests for and offers of assistance utilising the Marine Pollution Common Emergency Communication and Information System (CECIS MP) of the European Commission.	Ongoing	EU, NO, DK	6 month project with two workshops & nine countries.	Ongoing
30	C.2	Develop, maintain and keep up to date joint response plans to maritime incidents (DENGERNETH Plan (DE), MANCHEPLAN (UK & FR), Quadripartite Zone Plan (BE), NORBRIT Plan (UK & NO), UK and Ireland MOU), [Bay of Biscay].	Activity undertaken when required	CP concerned		Ongoing
31	C.3	Maintain information exchange on national wildlife response systems	Ongoing	– FR, SE & CP		Ongoing
32	C.7 C.6	Encourage and, if possible, carry out/perform research and development, and information exchange regarding new generation fuels.		NO+Project partners[	Proposal for DG-ECHO Call in 2019	Ongoing
33	C.7 C.6	Responses and preparedness in regards to new generation fuels		NO + project partners	Based on response from 35	

Task	Strategic Action	Description	Target date	Lead	Progress	Status
34	C.6	Exchange information on and encourage further research of pollution incidents including: - on accidents at night, in bad visibility and under bad weather conditions; - on accidents involving heavy oil and chemical accidents, possibly through externally funded projects; - on response technologies, equipment and other operational means, in particular on integrated surveillance sensors, oil spill drift modelling and decision-support tools, and response technologies.		CP		Ongoing
35	C.6	Consideration and development of a project proposal for a regional risk assessment for HNS.		CP & Sec		Ongoing
36	C.6	Promote continued research on HNS, <i>inter alia</i> on HNS response technologies, testing of HNS properties and behaviour in non-standard conditions, and further developments in, and validation of advanced decision-support tools.		CP		Ongoing
37	C.8.	Exchange of information on national risk assessment systems, including emergency towing.	Activities undertaken when required	CP		New

Plan d'action stratégique de l'Accord de Bonn (BASAP) pour 2019-2025

Introduction

Le travail de l'Accord de Bonn consiste essentiellement à travailler en coopération au niveau régional pour prévenir et combattre la pollution marine dans la mer du Nord au sens large provenant de navires et d'installations offshore ; assurer une surveillance aidant à détecter et à combattre la pollution en mer ; et faire le nettoyage après des catastrophes maritimes et des infractions de pollution. Ce sont des résultats provenant de 50 années de travaux scientifiques, techniques et opérationnels de l'Accord de Bonn. Les Parties contractantes à l'Accord de Bonn ont coopéré pour créer une immense expertise en matière de gestion des menaces pesant sur le milieu marin, et sont prêtes à relever de nouveaux défis, en coopérant et en nouant le dialogue avec la communauté internationale.

L'Accord de Bonn est le plus ancien accord régional mis en place par des gouvernements pour les interventions face à des incidents de pollution. Cet Accord est un mécanisme de collaboration entre les États de la mer du Nord et l'Union européenne, qui s'entraident ainsi à lutter contre la pollution causée par les catastrophes maritimes et contre la pollution chronique provenant de navires et d'installations offshore dans la région de la mer du Nord. Il a été signé en 1969 par les huit États riverains de la mer du Nord, à savoir : la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, peu après le naufrage du pétrolier « Torrey Canyon » au large des côtes des Cornouailles britanniques en 1967, entraînant le déversement de 117 000 tonnes d'hydrocarbures, dans ce qui fut la première catastrophe de pollution majeure à toucher l'Europe occidentale. L'Accord de Bonn n'est toutefois entré en vigueur qu'à la fin des années 1970, après deux autres incidents de pollution majeure, nommément le blow-out dans le champ de pétrole « Ekofisk » en 1977 et le naufrage de l'« Amoco Cadiz » en 1978. L'Accord a continué de fonctionner efficacement depuis et il a été étendu en 1983 pour couvrir d'autres substances dangereuses et en 1987 pour couvrir la coopération en matière de surveillance. Une nouvelle extension a eu lieu en 2010 lorsque l'Irlande s'est jointe à l'Accord, et celui-ci a été élargi pour couvrir les eaux irlandaises ainsi que les eaux norvégiennes et britanniques voisines.

Malgré la diminution globale du nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux européennes, des déversements accidentels d'hydrocarbures majeurs (c'est-à-dire de plus de 20 000 tonnes) se produisent encore à intervalles irréguliers. Bien que les hydrocarbures qui pénètrent dans les océans chaque année proviennent essentiellement de rejets d'origine tellurique, les déversements accidentels d'hydrocarbures restent une source majeure de pollution, représentant environ 10 à 15 % de tous les hydrocarbures qui pénètrent dans les océans chaque année dans le monde entier.

Le BASAP 2019-2025 vise à faciliter la mise en œuvre de l'Accord de Bonn afin de contribuer à la prévention de la pollution marine et de faire face aux enjeux futurs. Il s'agit par exemple du changement fondamental et inévitable dans les marchés de l'énergie et des ressources naturelles, des défis environnementaux identifiés par l'Accord de Paris 2015 et de la pression exercée sur la planification marine spatiale qui est susceptible d'induire d'autres risques en mer. Etant donné ces développements, et la diminution spectaculaire du nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux européennes au cours des 30 dernières années, les équipes d'intervention devront élargir leur perspective en se focalisant non seulement sur les hydrocarbures mais également sur d'autres types de pollution marine qui peuvent être mesurés et/ou nettoyés. Un nouveau défi majeur pour l'Accord de Bonn, identifié par l'analyse SWOT, est la pollution atmosphérique qui affecte les écosystèmes et la santé des citoyens dans les zones côtières ayant une forte densité de population (Annexe VI de MARPOL).

Le BASAP 2019-2025 est mis en œuvre par les Parties contractantes, qui :

- maintiennent leurs zones de responsabilité sous surveillance pour détecter des menaces éventuelles de pollution marine, pollution de l'espace aérien au-dessus de la mer, notamment en assurant la coordination de la surveillance aérienne et satellitaire ;
- s'alertent mutuellement de telles menaces ;

- adoptent des approches opérationnelles communes, afin de pouvoir s'assurer mutuellement d'une prévention et d'opérations de nettoyage aux niveaux requis ;
- adoptent des approches opérationnelles communes et coordonnées pour le contrôle de conformité et la mise en vigueur des conditions fixées dans l'Annexe VI de MARPOL ;
- se soutiennent mutuellement (en cas de demande) lors des opérations d'intervention ;
- se partagent les activités de recherche et de développement et des bonnes pratiques ; et
- conduisent des exercices communs.

Vision

La vision de l'Accord de Bonn est formulée ainsi :

Une mer du Nord au sens large propre, sans pollution accidentelle et illégale causée par le transport maritime et par d'autres activités maritimes.

La mer du Nord au sens large abrite des écosystèmes divers et productifs et il est essentiel aux vies quotidiennes de millions de gens. Une partie de la mer du Nord au sens large contient certaines des voies de transport maritime les plus fréquentées au monde. La Vision de l'Accord de Bonn est donc de minimiser, dans toute la mesure du possible, la menace de pollution sous forme de pollution accidentelle et illégale causée par les navires et d'autres activités maritimes.

Pour réaliser sa vision, l'Accord de Bonn est convenu des Buts stratégiques suivants :

- a. identifier et aborder les questions émergentes dans le secteur maritime qui affectent le milieu marin dans le champ d'application de l'Accord de Bonn ;
- b. identifier et évaluer les possibilités émergentes de réduire les risques pour le milieu marin, ceci en se fondant sur les meilleures techniques disponibles (BAT) et la meilleure pratique environnementale (BEP) ;
- c. identifier et évaluer des nouvelles approches en matière de surveillance afin de s'assurer de respecter les meilleures techniques disponibles et la meilleure pratique environnementale ;
- d. répondre, de manière appropriée, aux nouveaux risques identifiés en tenant compte des recommandations de l'OTSOPA ; et
- e. tirer pleinement parti des résultats des projets BE_AWARE I et II, afin d'identifier les mesures de réduction des risques et d'intervention les plus efficaces.

Buts stratégiques

A. *Prévention de la pollution illégale et accidentelle par collaboration et contribution collective pour faire respecter les règles et normes internationales sur la pollution marine, y compris les Annexes MARPOL*

Malgré la vaste panoplie de mesures mise en place au cours de ces dernières années, la pollution illégale et accidentelle reste une menace importante pour la mer du Nord au sens large. La collaboration visant à assurer un contrôle efficace et rationnel du respect de ces règles et normes est un outil majeur pour la sauvegarde du milieu marin.

La réglementation internationale sur la pollution marine est issue de la **Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)**. La Convention MARPOL a été élaborée par l'Organisation maritime internationale (OMI) et vise à prévenir et minimiser la pollution par les navires – aussi bien la pollution accidentelle que la pollution provenant d'opérations courantes, au moyen des six Annexes techniques suivantes couvrant la pollution marine, voir la liste des traités et amendements de l'OMI
http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions_

Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures

Annexe II – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac

Annexe III – Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis

Annexe IV – Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires

Annexe V – Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires

Annexe VI – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Il faut établir des approches communes et coordonnées pour le contrôle de conformité afin d'assurer que les Annexes MARPOL sont mises en œuvre et mises en vigueur de façon cohérente et uniforme. Ceci importe en particulier pour la mise en œuvre et la mise en vigueur de la zone de contrôle des émissions (ZCE) de la mer du Nord dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL pour les oxydes de soufre et d'azote, et au vu de la mise en vigueur en 2020 de la teneur maximale en soufre fixée au niveau mondial pour les navires exploités à l'extérieur d'une ZCE.

B. *Promotion et mise en place d'une préparation efficace aux urgences*

Des obligations sont en place à l'échelle internationale et à l'échelle européenne pour garantir que les États de la mer du Nord au sens large sont prêts à intervenir en cas d'incidents de pollution ; il s'agit notamment de protocoles mondiaux et de zones régionales de responsabilité commune. La coopération avec d'autres organisations régionales et internationales est nécessaire pour identifier les synergies et éviter des répétitions inutiles. Des connaissances, une planification, une formation et des essais opérationnels des systèmes d'urgence doivent être en place et utilisés judicieusement, pour garantir une préparation efficace. La planification des mesures de lutte contre la pollution devrait prendre en compte les meilleurs conseils disponibles dans le domaine de l'environnement.

C. *Organisation de capacités d'intervention optimales*

Malgré tous les efforts pour améliorer la sécurité maritime, le risque d'incidents sera toujours présent. L'intensification du transport maritime ainsi que le transport de cargaisons dangereuses et nocives entraînent une augmentation des risques pour le milieu marin. Les Parties contractantes ont déjà consacré des ressources considérables à la création de capacités d'intervention suffisantes. Pour améliorer davantage l'efficacité, en particulier sur le plan financier, la poursuite du développement des capacités d'intervention devrait reposer sur des évaluations des risques, une analyse des lacunes, et des approches régionales et sous-régionales. On a besoin de programmes coordonnés de recherche et de développement, pour s'assurer que les mesures de lutte contre la pollution sont mises à exécution avec les meilleures techniques et le meilleur matériel disponibles.

Pour réaliser ses Buts stratégiques, l'Accord de Bonn est convenu des Objectifs opérationnels suivants :

16 of 38

Objectifs opérationnels :

Objectifs opérationnels correspondant au But stratégique A (Prévention) :

- A.I Entreprenre une surveillance adéquate du transport maritime et d'autres activités maritimes dans la mer du Nord au sens large et garantir une notification efficace des observations dans les zones de responsabilité de l'Accord de Bonn ;
- A.II Fournir à l'administration et aux équipages aériens des informations actualisées sur la planification et la conduite des vols de lutte contre la pollution dans la Zone de l'accord de Bonn ;
- A.III S'assurer des approches opérationnelles communes pour le contrôle du respect des conditions fixées dans les Annexes de la Convention MARPOL ;
- A.IV S'assurer d'une collecte efficace des preuves en cas d'incidents de pollution et d'une coopération étroite avec les enquêteurs et procureurs en vue de faire respecter les règles et normes sur la pollution marine dans la mer du Nord au sens large;
- A.V Communiquer et disséminer des informations sur la prévention de la pollution illégale et accidentelle, au niveau du grand public et au niveau des experts ;

Objectifs pour la mise en œuvre du But stratégique B (Préparation) :

- B.I Établir une perception commune de la manière dont il convient de réagir face aux urgences maritimes et s'assurer de la sensibilisation aux systèmes et stratégies d'urgence nationaux ;
- B.II Maintenir un niveau adéquat de formation du personnel d'intervention et de coopération entre les unités de lutte des Parties contractantes et promouvoir la préparation pour des opérations multinationales efficaces de lutte contre la pollution ;
- B.III S'assurer que les actions d'intervention par les Parties contractantes sont correctement formulées pour sauvegarder l'environnement marin et veiller à ce que les priorités soient établies le plus judicieusement possible ;
- B.IV Coopérer avec d'autres organisations internationales et européennes ainsi qu'avec les régions maritimes voisines, afin d'identifier les synergies et d'éviter des répétitions inutiles ;

Objectifs pour la mise en œuvre du But stratégique C (Intervention) :

- C.I S'assurer que les Parties contractantes comprennent bien les méthodes employées par les autres pour intervenir en cas d'incidents, afin de favoriser l'élaboration de meilleures pratiques ;
- C.II Maintenir et tenir à jour des approches opérationnelles communes face aux incidents de pollution, et promouvoir l'élaboration de stratégies d'intervention judicieuses et l'établissement d'une perception commune de celles-ci ;
- C.III Promouvoir des programmes coordonnés de recherche et de développement concernant les technologies, l'équipement et les autres moyens opérationnels d'intervention ;
- C.IV Garantir le maintien d'un juste équilibre des ressources pour les travaux d'intervention dans l'ensemble de la région de l'Atlantique du Nord-Est, en se fondant sur des évaluations sous-régionales des risques ;

Actions

Pour réaliser la Vision, les Buts stratégiques et les Objectifs opérationnels, le Plan d'action stratégique de l'Accord de Bonn (BASAP) ci-dessous présente des actions mesurables spécifiques et des cibles réalistes pour la période de 2019 à 2025, afin d'orienter et de polariser les travaux des Parties contractantes. Le BASAP reconnaît la nécessité de maintenir les systèmes déjà bien en place et de continuer les travaux en cours qui sont nécessaires pour conserver la nature

opérationnelle de l'Accord. Il présente simultanément des possibilités d'amélioration de ces activités et de développement de nouvelles directions.

L'Accord de Bonn est convenu des Actions suivantes :

Actions correspondant au But stratégique A (Prévention) :

- A.1 Exécuter des opérations de surveillance aérienne et par satellite, y compris des vols nationaux, des vols régionaux, des vols Tour d'Horizon et des vols CEPSCO/SuperCEPSCO, pour détecter les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives, enquêter sur ceux-ci, recueillir des preuves les concernant, et les surveiller ;
- A.2 Maintenir un Système de notification normalisé efficace et utiliser le système pour notifier la pollution détectée à l'Accord de Bonn, à la Commission européenne dans le cadre de la Directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires, et à l'OMI
- A.3 En coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime, faire un usage optimal de l'imagerie satellitaire et réagir aux derniers développements dans le domaine des pseudo-satellites à haute altitude (HAPS, de l'anglais *High Altitude Pseudo Satellites*) et des systèmes d'avions pilotés à distance (RPAS, de l'anglais *Remotely Piloted Aircraft Systems*) mis à la disposition des États de la mer du Nord au sens large et mettre en place un système harmonisé à travers la mer du Nord au sens large pour améliorer la détection des incidents de pollution ;
- A.4 Renforcer la coopération pour la détection des infractions aux dispositions de l'Annexe V de la Convention MARPOL et les activités visant à faire respecter ces dispositions ;
- A.5 Renforcer la coopération pour la détection des infractions aux dispositions de l'Annexe VI de la Convention MARPOL et les activités visant à faire respecter ces dispositions, y compris par l'entremise du régime de contrôle par l'Etat du port, et en appliquant des outils ciblés au contrôle de conformité et en partageant les résultats des actions de mise en vigueur grâce aux systèmes communs d'information (par ex. Thetis-EU);
- A.6 Maintenir et tenir à jour le Guide pratique des opérations aériennes et l'Atlas BAOAC;
- A.7 En coopération avec le Réseau d'enquêteurs et de procureurs de la mer du Nord (NSN), maintenir et tenir à jour le Manuel sur les infractions de pollution marine aux hydrocarbures de la mer du Nord ;
- A.8 Coopérer par l'intermédiaire d'OSINET pour l'identification des déversements d'hydrocarbures, notamment en organisant des exercices d'interétalonnage pour les laboratoires, et poursuivre l'élaboration d'une méthode commune d'identification des déversements d'hydrocarbures ;
- A.9 Renforcer la coopération avec les enquêteurs et procureurs :
 - a. d'ici à 2022 – en coopération avec le NSN, identifier les moyens disponibles pour assurer le retentissement des condamnations pour des infractions de pollution maritime ;
 - a. d'ici à 2025 – en coopération avec le NSN, établir des procédures permettant de mettre à la disposition du public les dossiers de suivi environnemental de compagnies de navigation et de compagnies d'armateurs concernées ;
- A.10 En liaison avec l'OMI, déterminer la manière dont l'Accord de Bonn peut contribuer davantage au respect de l'Annexe VI de la Convention MARPOL en tenant compte des derniers développements au sein de l'OMI en matière de mise en œuvre en 2020 de la teneur maximale en soufre fixée au niveau mondial (par ex., renforcement du régime de contrôle par l'Etat du port et interdiction du transport, aux fins de combustion, des carburants dont la teneur en soufre est supérieure à 0,50%) ;

régime de contrôle par l'Etat du port, ainsi que l'interdiction du transport en raison
- A.11 Maintenir et tenir à jour le site Web de l'Accord de Bonn et disséminer les publications électroniques (c'est-à-dire les manuels, les guides et les rapports).

- A.12 Soutenir/promouvoir des recommandations ressortant des projets BE-AWARE sur les mesures de prévention.

Actions correspondant au But stratégique B (Préparation) :

- B.1 Maintenir et mettre à jour les différents chapitres du Manuel de lutte contre la pollution de l'Accord de Bonn pour le rendre applicable aux besoins ;
- B.2 Promouvoir un échange d'informations sur les épaves potentiellement polluantes et le développement de bases de données nationales ;
- B.3 Planifier et entreprendre des exercices opérationnels et une formation au niveau régional et au niveau sous-régional ;
- B.4 Promouvoir l'élaboration de systèmes nationaux de conseils environnementaux et les échanges d'informations dans ce domaine ;
- B.5 Maintenir un échange d'informations avec d'autres organisations régionales et internationales, en particulier l'UCPM (mécanisme de protection civile), l'AESM, l'EPPR (Conseil de l'Arctique), HELCOM, l'OMI, la Commission OSPAR, Accord de Lisbonne et le REMPEC, en participant à des réunions intersecrétariats, et, si on le juge utile, en renforçant la coopération avec ces organisations, par exemple, en ce qui concerne le développement commun d'un manuel d'intervention pour les substances dangereuses et nocives (HNS) ;
- B.6 Renforcer la coopération avec la Commission OSPAR et d'autres organisations internationales participant à la protection du milieu marin contre la pollution causée par la navigation, les activités pétrolières et gazières offshore et par d'autres activités maritimes ;
- B.7 Élaborer une stratégie sur les HNS pour la coopération avec d'autres organisations internationales, par exemple HELCOM/AESM/CTG pour mettre en œuvre les principes OPRC (préparation, interventions et coopération dans le domaine de la pollution par les hydrocarbures) sur les HNS ;
- B.8 Se concerter avec l'OMI pour déterminer comment l'Accord de Bonn peut contribuer davantage à renforcer la mise en œuvre internationale du Protocole sur les substances dangereuses et nocives de l'OPRC ;
- B.9 Continuer à développer les capacités d'intervention sur la base d'une analyse des risques environnementaux pour faire face à des risques maritimes en mutation.

Actions correspondant au But stratégique C (Intervention) :

- C.1 Maintenir un système de notification des incidents de pollution et d'identification des leçons tirées ;
- C.2 Maintenir et tenir à jour des plans communs d'intervention en cas d'incidents maritimes (Plan DANGERNETH, MANCHEPLAN, Plan de Zone quadripartite, Plan NorBrit [Plan du Golfe de Gascogne] ;
- C.3 Renforcer l'élaboration d'approches communes en matière d'interventions concernant la faune et la flore, y compris l'identification des meilleures pratiques et la communication au public des travaux dans le domaine des interventions concernant la faune et la flore ;
- C.4 Partager des leçons tirées des interventions anti-pollution dans les parcs éoliens ;
- C.5 Promouvoir des liens et la coordination en matière d'interventions sur le littoral ;
- C.6 Promouvoir la recherche et le développement et l'échange d'informations sur les technologies, l'équipement et les autres moyens opérationnels d'intervention, en particulier sur les capteurs de surveillance intégrés, la technologie d'intervention pour faire face aux accidents survenant de nuit et dans des conditions de mauvaise visibilité, dans de mauvaises conditions météorologiques, la détection et la récupération des conteneurs perdus en mer, les accidents impliquant des

hydrocarbures lourds, et les accidents impliquant des substances chimiques et les accidents impliquant des carburants de la nouvelle génération ;

- C.7 Promouvoir la recherche sur les priorités communes en matière de recherche :
d'ici à 2019-22, élaborer une proposition de recherche commune sur les carburants de la nouvelle génération ;
- C.8 Promouvoir les échanges d'informations sur les systèmes nationaux d'évaluation des risques, y compris le remorquage d'urgence.

Strategischer Aktionsplan zum Übereinkommen von Bonn 2019 – 2025

Entwurf des Strategischen Aktionsplans zum Bonn Übereinkommen für 2019 - 2025

Einführung

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

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

Obwohl die Zahl der Ölundfälle in den europäischen Gewässern insgesamt zurückgegangen ist, kommt es weiterhin in unregelmäßigen Abständen zu größeren Ölundfällen (d. h. über 20 000 Tonnen). Auch wenn Freisetzungen an Land für den Großteil der Ölverschmutzungen verantwortlich sind, die jedes Jahr in den Ozean gelangen, stellen Ölundfälle auf See mit einem Anteil von etwa 10-15 % an der gesamten Ölmenge, die jährlich weltweit die Ozeane verschmutzt, weiterhin eine Hauptquelle der Verschmutzung dar.

Mit dem strategischen Aktionsplan 2019-2025 soll die Umsetzung des Bonn Übereinkommens erleichtert werden, um so einen Beitrag zur Verhütung der Meeresverschmutzung im Allgemeinen zu leisten und für künftige Herausforderungen wie den unvermeidlichen Paradigmenwechsel auf den Energie- und Rohstoffmärkten, die im Rahmen des Übereinkommens von Paris 2015 ermittelten Umweltherausforderungen und den Druck auf die maritime Raumplanung, der neue Risiken auf See mit sich bringen kann, gewappnet zu sein. Angesichts dieser Entwicklungen und des drastischen Rückgangs von Ölundfällen in europäischen Gewässern in den letzten 30 Jahren müssen die Ölbekämpfungskräfte ihre Tätigkeit auf alle Arten von Meeresverschmutzungen, die gemessen und/oder gereinigt werden können, ausweiten. Eine wichtige neue durch die SWOT-Analyse ermittelte Herausforderung für die Zusammenarbeit im Rahmen des Bonn Übereinkommens ist die Luftverschmutzung, die die Ökosysteme und die

Gesundheit der Bürger in Küstengebieten mit hoher Bevölkerungsdichte (Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens) beeinträchtigt.

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

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

Leitbild

Das Leitbild des Bonn Übereinkommens ist

ein sauberes erweitertes Nordseegebiet ohne unfallbedingte und illegale Meeresverschmutzung durch Schiffe und andere maritime Tätigkeiten.

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

Um dieses Leitbild zu verwirklichen, wurden im Bonn Übereinkommen folgende strategische Ziele vereinbart:

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

Strategische Ziele

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

Trotz des breiten Spektrums von Maßnahmen, die in den letzten Jahren ergriffen wurden, stellt illegale und unfallbedingte Verschmutzung weiterhin eine erhebliche Bedrohung für das erweiterte Nordseegebiet dar. Die

Zusammenarbeit bei der wirksamen und effizienten Durchsetzung dieser Maßnahmen ist ein wichtiges Instrument zum Schutz der Meeresumwelt.

Die internationalen Vorschriften betreffend die Meeresverschmutzung entstammen dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL), das 1978 aktualisiert wurde. Das MARPOL-Übereinkommen wurde mit dem Ziel der Verhütung und Minimierung der Verschmutzung durch Schiffe, sowohl in Folge von Unfällen als auch im Routinebetrieb, von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgearbeitet; es enthält die folgenden sechs technischen Anlagen zu Meeresverschmutzung (siehe Liste der IMO über Verträge und deren Änderungen unter <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions>).

Anlage I – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl

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

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

Anlage IV – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

Anlage V – Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

Anlage VI – Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe

Für die Überwachung der Einhaltung müssen gemeinsame und koordinierte operative Vorgehensweisen festgelegt werden, um eine einheitliche und konsequente Um- und Durchsetzung der MARPOL-Anlagen zu gewährleisten, insbesondere die Um- und Durchsetzung des Emissions-Überwachungsgebiets Nordsee nach Anlage VI für Schwefel- und Stickoxide, sowie im Hinblick auf das Inkrafttreten eines globalen Schwefelgrenzwertes für Schiffe, die außerhalb der Emissions-Überwachungsgebiete fahren, im Jahr 2020.

B. *Förderung und Aufbau einer leistungsfähigen Notfallvorsorge*

Bestehende internationale und europäische Verpflichtungen gewährleisten, dass die Staaten des erweiterten Nordseegebiets darauf vorbereitet sind, im Falle von Verschmutzungsereignissen angemessen zu reagieren, einschließlich durch Anwendung globaler Protokolle und Festlegung regionaler Zonen gemeinsamer Verantwortung. Die Zusammenarbeit mit anderen regionalen und internationalen Organisationen ist erforderlich, um Synergien zu ermitteln und Doppelarbeit zu vermeiden. Zur Sicherstellung einer wirksamen Notfallvorsorge sind angemessene Kenntnisse, Planungen, Schulungen und die praktische Erprobung von Notfallsystemen notwendig. Bei der Planung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen sollten die besten verfügbaren umweltrelevanten Erkenntnisse berücksichtigt werden.

C. *Bereitstellung bestmöglicher Bekämpfungskapazitäten*

Trotz aller Anstrengungen zur Erhöhung der Sicherheit im Seeverkehr besteht immer das Risiko eines Unfalls. Die Zunahme des Seeverkehrs und der gefährlichen und schädlichen Ladungen stellen eine wachsende Bedrohung für die Meeresumwelt dar. Die Vertragsparteien haben bereits beträchtliche Ressourcen für die Schaffung angemessener Bekämpfungskapazitäten bereitgestellt. Um eine bessere Effizienz, nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht, zu erzielen, sollte sich der weitere Ausbau dieser Kapazitäten auf Risikobewertungen, Lückenanalysen und regionale sowie subregionale Ansätze stützen. Es bedarf koordinierter Forschungs- und Entwicklungsprogramme, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung mit den besten verfügbaren Techniken und Ausrüstungsgegenständen durchgeführt werden.

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

Operative Ziele:

Operative Ziele für das strategische Ziel A (Verhütung):

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

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

- B.I Verständigung auf eine gemeinsame Vorgehensweise, die für die Bekämpfung maritimer Notfälle angemessen ist, und Bekanntmachung nationaler Notfallsysteme und -strategien;
- B.II Gewährleistung einer angemessenen Schulung der Einsatzkräfte und der Zusammenarbeit zwischen den Bekämpfungseinheiten der Vertragsparteien sowie Förderung der Vorbereitung auf wirksame multinationale Bekämpfungsaktionen;
- B.III Gewährleistung einer angemessenen Konzeption der Bekämpfungsmaßnahmen der Vertragsparteien zum Schutz der Meeresumwelt und Festlegung der Prioritäten auf optimaler Grundlage;
- B.IV Zusammenarbeit mit anderen internationalen und europäischen Organisationen sowie mit benachbarten Meeresregionen, um Synergien zu ermitteln und Doppelarbeit zu vermeiden.

Ziele für die Verwirklichung des strategischen Ziels C (Bekämpfung):

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

Maßnahmen

Um das Leitbild, die strategischen Ziele und die operativen Ziele umzusetzen, werden in dem folgenden Strategischen Aktionsplan des Bonn Übereinkommens spezifische messbare Maßnahmen und realistische Zielvorgaben für den Zeitraum 2019-2025 vorgelegt, die die Arbeit der Vertragsparteien lenken und fokussieren sollen. Der Aktionsplan

berücksichtigt, dass bewährte Systeme beibehalten und die Arbeiten, die notwendig sind, um den operativen Charakter des Übereinkommens aufrechtzuerhalten, fortgesetzt werden müssen. Gleichzeitig werden Möglichkeiten zur Verstärkung dieser Anstrengungen und zur Neuausrichtung aufgezeigt.

Im Rahmen des Übereinkommens von Bonn wurden folgende Maßnahmen vereinbart:

Maßnahmen betreffend das strategische Ziel A (Verhütung):

- A.1 Durchführung der Luft- und Satellitenüberwachung, einschließlich nationaler Flüge, regionaler Flüge, Tour d'Horizon-Flüge und CEPCO/Super-CEPCO-Flüge zur Erkennung, zur Untersuchung, zum Nachweis und zur Überwachung des Austretens von Öl und anderen Schadstoffen;
- A.2 Beibehaltung eines leistungsfähigen Standard-Berichterstattungssystems und Nutzung des Systems zur Meldung der festgestellten Verschmutzungen an das Bonn Übereinkommen sowie an die Kommission gemäß der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und an die IMO;
- A.3 Optimale Nutzung von Satellitenbildern in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen im Bereich der Höhenmeldekapazität (HAPS) und ferngesteuerter Luftfahrtsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS), die Anrainerstaaten des erweiterten Nordseegebiets zur Verfügung gestellt wurden, sowie Schaffung eines einheitlichen Systems für das gesamte erweiterte Nordseegebiet zur Verbesserung der Erkennung von Verschmutzungsereignissen;
- A.4 Stärkung der Zusammenarbeit bei der Aufdeckung von Verstößen gegen Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und bei der Durchsetzung;
- A.5 Stärkung der Zusammenarbeit bei der Aufdeckung von Verstößen gegen Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und bei der Durchsetzung, auch im Rahmen des bestehenden Systems der Hafenstaatkontrolle, sowie Anwendung fortschrittlicher Instrumente für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Weitergabe der Ergebnisse von Durchsetzungsmaßnahmen über gemeinsame Informationssysteme (z. B. THETIS-EU);
- A.6 Pflege und Aktualisierung des Handbuchs für den Flugbetrieb und des BAOAC-Atlas;
- A.7 Pflege und Aktualisierung des Handbuchs für Ölverschmutzungsdelikte in der Nordsee in Zusammenarbeit mit dem Nordsee-Netzwerk von Ermittlern und Staatsanwälten (NSN);
- A.8 Zusammenarbeit über OSINET bei der Ermittlung von Ölaustritten, einschließlich Interkalibrierungsübungen von Laboratorien und Weiterentwicklung gemeinsamer Methoden zur Ermittlung von Ölaustritten;
- A.9 Stärkung der Zusammenarbeit mit Ermittlern und Staatsanwälten:
 - a. bis 2022 –Aufzeigen von Möglichkeiten zur Bekanntmachung von Verurteilungen wegen Verschmutzungsdelikten in Zusammenarbeit mit dem NSN;
 - b. bis 2025 –Festlegung von Verfahren in Zusammenarbeit mit dem NSN, mit denen die Umweltbilanz der betreffenden Reedereien und Schiffsbetriebsgesellschaften der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann.
- A.10 Zusammenarbeit mit der IMO, um festzulegen, wie das Bonn Übereinkommen einen weiteren Beitrag zur Einhaltung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens leisten kann, unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen in der IMO im Hinblick auf die Durchsetzung einer ab 2020 weltweit geltenden Schwefelhöchstgrenze (z. B. verstärkte Hafenstaatkontrolle sowie das Verbot der Beförderung von Brennstoffen mit einem Schwefelgehalt von über 0,50 %);
- A.11 Pflege und Aktualisierung der Website des Bonn Übereinkommens sowie Verbreitung elektronischer Veröffentlichungen (d. h. Handbücher, Leitfäden und Berichte);

- A.12 Unterstützung/Förderung von Empfehlungen für vorbeugende Maßnahmen aus den BE-AWARE-Aufklärungsprojekten.

Maßnahmen betreffend das strategische Ziel B (Vorsorge):

- B.1 Bedarfsgerechte Pflege und Aktualisierung des Handbuchs zur Verschmutzungsbekämpfung des Bonn Übereinkommens;
- B.2 Förderung des Informationsaustauschs über potenziell umweltschädliche Schiffswracks und Aufbau nationaler Datenbanken;
- B.3 Planung und Durchführung von praktischen Übungen und Schulungsmaßnahmen auf regionaler und subregionaler Ebene;
- B.4 Förderung der Entwicklung nationaler umweltrelevanter Informationssysteme und des damit verbundenen Informationsaustauschs;
- B.5 Aufrechterhaltung des Informationsaustauschs mit anderen regionalen und internationalen Organisationen, insbesondere dem Katastrophenschutzverfahren der Union (Union Civil Protection Mechanism, UCPM), der EMSA, dem EPPR (Arktischer Rat), HELCOM, der IMO, der OSPAR-Kommission, dem Übereinkommen von Lissabon und REMPEC durch Teilnahme an den gemeinsamen Sitzungen der Sekretariate und gegebenenfalls Verstärkung der Zusammenarbeit mit diesen Organisationen z. B. im Hinblick auf die gemeinsame Entwicklung eines Maßnahmenhandbuchs zu gefährlichen und schädlichen Stoffen (HNS);
- B.6 Stärkung der Zusammenarbeit mit der OSPAR-Kommission und anderen am Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen aus der Schifffahrt, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und anderen maritimen Aktivitäten beteiligten internationalen Organisationen;
- B.7 Entwicklung einer Strategie im Hinblick auf gefährliche und schädliche Stoffe für die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, z. B. HELCOM/EMSA/CTG, um die Grundsätze des Internationalen Übereinkommens über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC) auf gefährliche und schädliche Stoffe anzuwenden;
- B.8 In Absprache mit der IMO festlegen, wie das Bonn Übereinkommen einen weiteren Beitrag zur Stärkung der internationalen Umsetzung des Protokolls über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verschmutzung durch gefährliche und schädliche Stoffe leisten kann;
- B.9 Weitere Entwicklung von Bekämpfungskapazitäten auf der Grundlage von Umweltrisikooanalysen, um mit den sich wandelnden Risiken im Seeverkehr Schritt zu halten.

Maßnahmen betreffend das strategische Ziel C (Bekämpfung):

- C.1 Aufrechterhaltung eines Systems zur Meldung von Verschmutzungsereignissen und Ermittlung der gewonnenen Erkenntnisse;
- C.2 Aufrechterhaltung und Aktualisierung gemeinsamer Pläne für die Bekämpfung von Ereignissen auf See (DENGERNETH-Plan, MANCHEPLAN, Vierparteien-Plan, NORBRIT-Plan [Plan für den Golf von Biskaya]);
- C.3 Stärkung der Entwicklung gemeinsamer Konzepte für den Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen, einschließlich der Ermittlung bewährter Verfahren und Information der Öffentlichkeit über solche Schutzmaßnahmen;

- C.4 Bereitstellung von Erfahrungen aus der Verschmutzungsbekämpfung in Offshore-Windparks und daraus gewonnenen Erkenntnissen;
- C.5 Unterstützung der Verknüpfung und Koordinierung mit dem Küstenschutz;
- C.6 Förderung von Forschung und Entwicklung sowie des Informationsaustauschs in Bezug auf Einsatztechnologien, Ausrüstung und sonstige operative Mittel, insbesondere integrierte Überwachungssensoren, Technologie für den Einsatz bei Unfällen bei Nacht und schlechter Sicht, bei schlechtem Wetter, sowie für Nachweis und Bergung von auf See verlorenen Containern, Unfälle mit Schweröl und chemischen Substanzen sowie Unfälle mit Kraftstoffen der neuen Generation;
- C.7 Förderung der Arbeit an gemeinsamen Forschungsschwerpunkten: bis 2019-22 Ausarbeitung eines Vorschlags für ein gemeinsames Forschungsprojekt zu Kraftstoffen der neuen Generation;
- C.8 Förderung des Informationsaustauschs über nationale Risikobewertungsverfahren, einschließlich Notfallschlepper.

Aufgaben 1 - 16 betreffend das strategische Ziel A (Verhütung):

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
1	A.1	Durchführung der Luft- und Satellitenüberwachung, einschließlich nationaler Flüge, regionaler Flüge, Tour d'Horizon-Flüge und CEPCO/Super-CEPCO-Flüge zur Erkennung, zur Untersuchung, zum Nachweis und zur Überwachung des Austretens von Öl und anderen Schadstoffen, unter Berücksichtigung der notwendigen strategischen Überwachung.	Durchführung im Verlauf des Jahres	VP		wird durchgeführt
2	A.1	Wahrung von Abdeckung und Effizienz der Luftüberwachung und strategische Analyse der notwendigen Überwachung, unter anderem anhand der Auswertung bereits vorhandener Datensätze zu Feststellungen bei beobachteten Verschmutzungen durch Öl und sonstige Substanzen.		VP	CleanSeaNet – EU Fischerei – Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) NL – Sachbearbeiter mit VP NL erstellt den Entwurf und übermittelt ihn den Delegationsleitern BE – MARPOL-Anlage VI.	
3	A.3 A.4 A.5	Gegebenenfalls Ausarbeitung von Mindestempfehlungen zu Überwachungsmaßnahmen im Gebiet des Bonn Übereinkommens und der erwarteten Ergebnisse (MARPOL VI, ferngesteuerte Luftfahrtsysteme – RPAS).		EU (für Optionen zur Straffung der Meeresüberwachung, z. B. in Bezug auf Fischerei und Umweltverschmutzung) BE – Co-Leitung (Anlage VI) EU – Drohnen	Erste Gespräche zu Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens wurden auf dem Treffen der OTSOPA 19 aufgenommen. Die EU hat mit der Nutzung von RPAS begonnen.	wird durchgeführt

Auf- gabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
4	A.2	Aufrechterhaltung eines effizienten Standards bei Überwachung und Berichterstattung unter Einsatz des geeigneten Systems zur Meldung festgestellter Verschmutzungen an die Vertragsparteien des Bonn Übereinkommens.	Durchführung bei Bedarf	VP		wird durchgeführt
5	A.3	Optimale Nutzung von Satellitenbildern, z. B. durch CleanSeaNet, in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), um nach einer ersten Warnung vor einer möglichen Verschmutzung durch die Luftüberwachung Folgemaßnahmen zu ergreifen. und	Durchführung bei Bedarf	VP		wird durchgeführt
6	A.3	Bericht über und Berücksichtigung von jüngsten Entwicklungen im Bereich der Höhenmeldekapazität (HAPS) und ferngesteuerter Luftfahrtsysteme (RPAS).	Durchführung bei Bedarf	VP	EU - HAPS & RPAS	wird durchgeführt
7	A.12	Unterstützung/Förderung der Umsetzung von Verkehrstrennungsgebieten und Hervorhebung anderer BE-AWARE-Empfehlungen in Bezug auf Schiffsverkehrsdienste, AIS in Windparks und elektronische Navigation bei den für Maßnahmen zur Risikominderung zuständigen Behörden.	wird durch- geführt	VP	In Irland, Norwegen und den Niederlanden fanden Workshops statt.	Für die Durch- führung sind verschiedene nationale Be- hörden zu- ständig.
8	A.6 B.I	Pflege und Aktualisierung des Handbuchs für den Flugbetrieb.	Jährlich im Rahmen der Treffen der OTSOPA	NO & VP		wird durchgeführt

Auf- gabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
9	A.6 B.I	Pflege der Online-Version des Verhaltenskodexes im Falle des Auftretens von Verschmutzung des Bonn- Übereinkommens (BAOAC), einschließlich des Fotoatlases, für Besatzung und Sachverständige im Rahmen der Neugestaltung der Website des Bonn- Übereinkommens.	Durchführung bei Bedarf	FR & VP		wird durchgeführt
10	A.4 A.5 A.10	Stärkung und Ausweitung der Zusammenarbeit bei der Feststellung und Beobachtung von Verstößen gegen die Anlagen des MARPOL-Übereinkommens und deren Durchsetzung sowie Pflege von Kontakten zur IMO.	wird durch- geführt	VP/NSN/Sek		wird durch- geführt
11	A.5 A.10	Gegebenenfalls Entwicklung einer gemeinsamen technischen Strategie und eines operativen Konzepts für die Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte für NO _x und SO _x .		BE, DK (vorbehaltlich Bestätigung), FR NL? EMSA (vorbehalt- lich Bestätigung)		neu
12	A.7 A.9	Stärkung der Zusammenarbeit mit dem Nordsee-Netzwerk von Ermittlern und Staatsanwälten (NSN) und gemeinsam: a. Pflege und Aktualisierung des Handbuchs für Ölverschmutzungsdelikte in der Nordsee („North Sea Manual on Maritime Oil Pollution Offences“); b. Organisation von Workshops zu Themen, die von beiderseitigem Interesse sind; c. sofern zweckmäßig, Unterstützung bei der Veröffentlichung von Verurteilungen und bei der Erstellung von Umweltbilanzen für Seeschiffahrtsunternehmen.		NL/Sek	Mögliche Themen für das Seminar 2019-25: HNS Abfälle im Meer	wird durchge- führt

Auf- gabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
13	A.8	Fortführung der Tätigkeiten von OSINET, um a. Kenntnisse und Erfahrungen der einschlägigen Laboratorien in Bezug auf Ölunfallforensik, u. a. durch Interkalibrierungsübungen, zu verbessern und b. analytische Verfahren und Referenzmethoden, auch für die Beprobung von Öl auf See, zu aktualisieren und weiterzuentwickeln.		DE/OSINET		wird durch- geführt
14	A.11 B.1	Pflege und Aktualisierung der Website des Bonn Übereinkommens sowie Verbreitung der elektronischen Veröffentlichungen (d. h. Handbücher, Leitfäden und Berichte).	Durchführung bei Bedarf	Sek/VP	Das Sekretariat prüft die Möglichkeit, die Quelle für Entscheidungen/Maßnahmen festzuhalten.	wird durch- geführt
15.	A.2	Überprüfung und falls erforderlich Anpassung der Empfehlungen für Meldungen.	Durchführung bei Bedarf	VP		neu
16	A.11	Umsetzung der Kommunikationsstrategie des Bonn- Übereinkommens.		Sek		wird durch- geführt

Aufgaben 17 - 27 betreffend das strategische Ziel B (Vorsorge):

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
17	B.1 A.11	Pflege und Fortschreibung der verschiedenen Kapitel des Handbuchs zur Verschmutzungsbekämpfung des Bonn Übereinkommens.	Durchführung bei Bedarf	VP & Sek		wird durchgeführt
28	B.2	Fortführung des Austauschs von Informationen über potenziell umweltschädliche Schiffswracks (Methoden zur Entleerung, Risikobewertung usw.).	Durchführung bei Bedarf	VP		wird durchgeführt
19	B.4 B.5	Verbesserung der Kapazität zur Annahme/Leistung/Weiterleitung internationaler Hilfe unter Berücksichtigung der EU-Leitlinien zur Unterstützung durch den Gastgeberstaat.	wird durchgeführt	VP & EU		wird durchgeführt
20	B.3	Planung und Durchführung von praktischen Übungen und Schulungsmaßnahmen auf regionaler und subregionaler Ebene unter Berücksichtigung des strategischen Bedarfs.		VP		wird durchgeführt
21	B.3	Organisation gemeinsamer praktischer Bekämpfungsübungen (BONNEX DELTA), entsprechend dem regionalen strategischen Schulungsbedarf.		VP gemäß JAP		wird durchgeführt

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
22	B.3	Einführung eines Stufensystems für gemeinsame Übungen, um die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Verschmutzungen zu erproben und einzuüben.	wird durch- geführt	DK	DK verfügt über entsprechendes militärisches Fachwissen und unterstützt damit die Übungen.	
23	B.4	Förderung der Entwicklung nationaler Umweltberatungssysteme und des damit verbundenen Informationsaustauschs. Möglicherweise Schaffung von Strukturen für Zusammenarbeit (auf subregionaler Ebene).	OTSOPA 2020	UK		wird durch- geführt
24	B.5 B.7 B.8	Stärkung der Zusammenarbeit mit REMPEC und HELCOM bei der Entwicklung eines gemeinsamen Handbuchs für die Bekämpfung von Verschmutzungen durch gefährliche und schädliche Stoffe (HNS)		Sek, FR		neu

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
25	B.6	Stärkung der Zusammenarbeit mit der OSPAR-Kommission, regionalen Abkommen und anderen internationalen Organisationen, die am Schutz der Meeresumwelt vor der Umweltverschmutzung durch Schiffe, Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und anderen maritimen Tätigkeiten beteiligt sind, unter Berücksichtigung der Verpflichtungen im Rahmen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie ² .		Sek, BE & NL; VP (Informationsaustausch über die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie)	Das Sekretariat setzt sich mit OSPAR in Verbindung bezüglich der Verpflichtung D8 nach der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zur Überwachung und Bewertung erheblicher akuter Verschmutzungen und Berichterstattung darüber an OTSOPA 2020. Im Rahmen von Bonn 19 ist die gegenseitige Teilnahme von BA/HELCOM an wichtigen Sitzungen in Betracht zu ziehen. (vgl. Aktionsplan des Bonn Übereinkommens 2016-19, Punkt A.3.3)	neu

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

² Norwegen ist nicht Mitglied der Europäischen Union. Norwegen leistet seinen Beitrag auf der Grundlage gleichwertiger nationaler Rechtsvorschriften und EU-Rechtsvorschriften, durch die das Land als Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gebunden ist.

Aufgaben 28 - 37 betreffend das strategische Ziel C (Bekämpfung):

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

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
32	C.7 C.6	Förderung und nach Möglichkeit Durchführung von Forschung und Entwicklung sowie eines Informationsaustauschs in Bezug auf Kraftstoffe der neuen Generation.		NO + Projekt-partner	Vorschlag im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen durch die GD ECHO im Jahr 2019	wird durchgeführt
33	C.7 C.6	Bekämpfungs- und Vorsorgemaßnahmen in Bezug auf Kraftstoffe der neuen Generation.		NO + Projekt-partner	Auf der Grundlage der Reaktion unter 35.	
34	C.6	Austausch von Informationen und Förderung weiterer Forschungsarbeiten zu Verschmutzungsereignissen, einschließlich: • zu Unfällen bei Nacht, bei schlechter Sicht und bei schlechtem Wetter; • zu Unfällen mit Verschmutzungen durch Schweröl und chemische Substanzen, möglicherweise im Rahmen extern finanzierter Projekte; • zu Einsatztechnologien, Ausrüstung und sonstigen operativen Mitteln, insbesondere integrierten Überwachungssensoren, Modellierung der Ausbreitung von Ölteppichen sowie Entscheidungshilfeinstrumenten		VP		wird durchgeführt
35	C.6	Prüfung und Ausarbeitung eines Projektvorschlags für eine regionale Risikobewertung von gefährlichen und schädlichen Stoffen (HNS).		VP & Sek		wird durchgeführt

Aufgabe	Strategische Maßnahme	Beschreibung	Vorgesehener Zeitraum	Leitung	Fortschritte	Status
36	C.6	Förderung kontinuierlicher Forschung zu gefährlichen und schädlichen Stoffen (HNS), u. a. zu entsprechenden Einsatztechnologien, der Prüfung von HNS-Eigenschaften und dem Verhalten von HNS unter anderen als den Normbedingungen sowie zur weiteren Entwicklung und Validierung fortgeschrittener Entscheidungshilfeinstrumente.		VP		wird durchgeführt
37	C.8.	Informationsaustausch über nationale Risikobewertungsverfahren, einschließlich Notfallschlepper.	Durchführung bei Bedarf	VP		neu