

OLIEVERVUILING OP ZEE

TREND



Auteurs Machteld Price, Jean-Pierre Vogt
(BMM)
Lector Gert Verreet
(Europese Commissie - DG Leefmilieu)

→ WAAROM DEZE INDICATOR?

België heeft een drukbevaren zeegebied met om en bij de 100.000 scheepsbewegingen elk jaar. Dit drukke verkeer zorgt voor een verhoogd risico voor olieverontreiniging omdat elk schip, ook als het geen olie als lading vervoert, een zekere hoeveelheid olie, zoals brandstof en machine-olie, aan boord heeft. Olieresten kunnen daarom moedwillig overboord gepompt worden, de zogenaamde 'operationele olielozingen'.

Naast operationele olieverontreinigingen zijn er ook accidentele olieverontreinigingen. De accidentele verontreiniging kan leiden tot een vervuilde kustlijn, besmeurd met olie en gestrande olievogels. Accidentele olieversuiling is echter niet in een monotone indicator te vatten.

→ WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

Als gevolg van de wetgeving inzake olielozingen in zee trad in de tweede helft van 1991 een programma voor toezicht vanuit de lucht in werking. Een specifiek uitgerust toezichtvliegtuig van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN) vliegt jaarlijks 250 uren boven het Belgische zeegebied op zoek naar olieverontreiniging. De olievlekken worden opgespoord door middel van sensoren waaronder een radar, een infrarood- en een ultraviolet-camera maar ook video- en fotoapparatuur. Het luchttoezicht werd in 2004 verder aangevuld met satellietbeelden. Deze beelden spelen een rol als eerste alarmering voor olievlekken. 2005 was een overgangsjaar met een volledige renovatie van het uitgeruste vliegtuig. Gegevens werden dan met andere private toestellen verzameld en er werd ook minder gevlogen. Midden 2006 werd het hernieuwde vliegtuig weer officieel in gebruik genomen.

Via het programma van observatie vanuit de lucht, uitgevoerd door de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM, departement van het KBIN), is het mogelijk een indicatie van de graad van olieversuiling weer te geven. Een kwantitatief onderzoek naar de graad van olieversuiling in de Belgische wateren is echter zo goed als onmogelijk.

Voor elke olievlek die aan het zeeoppervlak geobserveerd wordt, schatten de operatoren van de BMM het volume. De berekening gebeurt door het olieoppervlak in kaart te brengen, de dekingsgraad vast te stellen en de dikte van de olielaag te schatten op basis van de kleur. Wanneer een schip op heterdaad betrapt wordt bij het illegaal lozen van olie, verzamelen de operatoren al het bewijsmateriaal en stellen zij een pv op voor een gerechtelijke vervolging.

Het opsporen van olieversuiling en het identificeren van vervuilers zijn een taak van de BMM, de oliebestrijdingsoperaties behoren tot de taken van FOD Leefmilieu.

→ WAT ZIJN DE RESULTATEN?

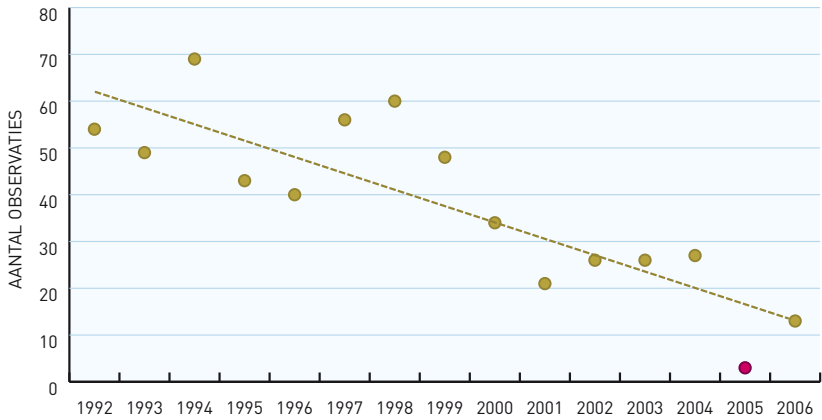
Buiten het overgangsjaar 2005 en ondanks de toename van het maritieme transport, tonen de resultaten van het luchttoezicht een duidelijke dalende tendens in het jaarlijkse aantal opgespoorde olieverontreinigingen in de Belgische zone. In 1992 werden nog 54 olielozingen vastgesteld, in 2006 slechts 13! Ook het jaarlijks geschatte olievolume vertoont een licht dalende tendens. Maar ook het aantal polluties per vlieg uur bevestigt duidelijk de tendens sinds 2000. Het is duidelijk dat de strengere wetgeving en de verhoogde controles een afschrikkend effect hebben.

→ WAT VOOR DE TOEKOMST?

Sinds eind 2003 is er in België een 'nultolerantie'-beleid van kracht. Alle schepen die op olieverontreiniging betrapt werden, worden nu vervolgd, ook als het gaat om een uiterst kleine olievlek. Ook de scheepsbouw kende een steeds strengere regelgeving. Het bekendste voorbeeld hiervan is de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige zeetankers. Hopelijk leiden deze en andere maatregelen ook in de toekomst tot een verdere daling van het aantal olieversuilingen op zee.

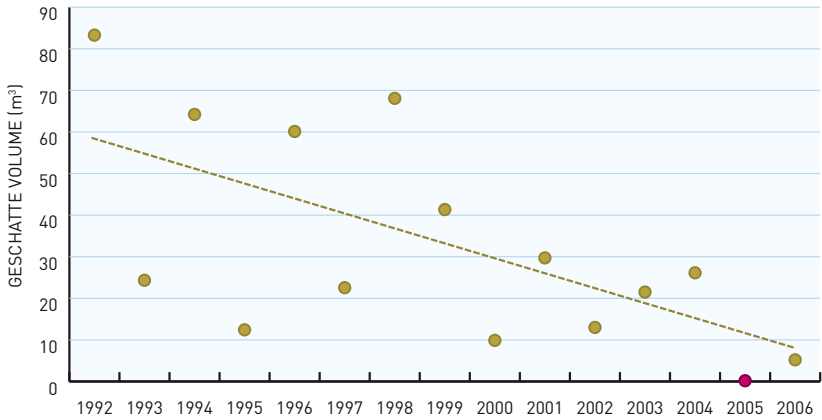
De Noordzee vormt een bijzonder gebied waar geen visueel waarneembare operationele olielozingen zijn toegestaan (wetgeving MARPOL 73/78). Toch werden er in 1992 54 olielozingen vastgesteld vanuit de lucht. In 2006 werden er maar 13 olielozingen vastgesteld in een half jaar tijd. Ook het jaarlijks geschatte olievolume toont een dalende tendens. Blijkbaar hebben de strengere maatregelen en het verhoogde toezicht een positief effect.

Grafiek 1 Aantal geobserveerde olieervuilingen, 1992-2006



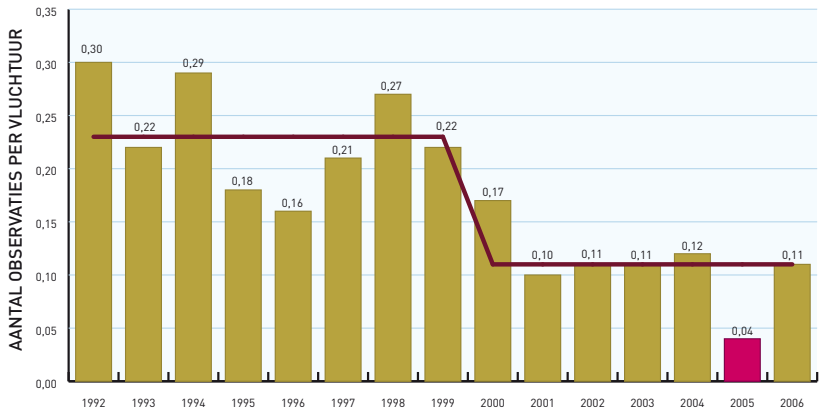
Bron Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee

Grafiek 2 Het jaarlijkse geschatte olievolume (m³) van illegale olielozingen binnen de Belgische zone, 1992-2006



Bron Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee

Grafiek 3 Aantal geobserveerde olielozingen per vliegtuig, 1992-2006



Bron Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee