

# OLIEVERVUILING OP ZEE

De Noordzee vormt een bijzonder gebied waar geen visueel waarneembare operationele olielozingen zijn toegestaan (MARPOL 73/78). Toch werden er in 1992, 54 olielozingen vastgesteld vanuit de lucht. In 2004 werden er maar 24 olielozingen vastgesteld. Ook het jaarlijks geschatte olievolume toont een dalende tendens. Blijkbaar hebben de strengere maatregelen en het verhoogde toezicht een positief effect.

## → WAAROM DEZE INDICATOR?

België heeft een drukbevaren zeegebied met om en bij de 100 000 scheepsbewegingen elk jaar. Deze scheepsbewegingen zorgen voor een verhoogd risico voor olieverontreiniging omdat elk schip, ook als het geen olie als lading vervoert, een zekere hoeveelheid olie, waaronder brandstof, aan boord heeft. Olieresten kunnen daarom moedwillig overboord gepompt worden in geringe doch talrijke hoeveelheden, de zogenaamde 'operationele olielozingen'.

Naast operationele olieverontreinigingen zijn er ook accidentele olieverontreiniging. Deze doen zich minder frequent voor maar vormen wel een grotere dreiging voor de kust. Accidentele olieversuiling is daarom niet in een monotone indicator te vatten. Vaak leidt deze soort verontreiniging tot een vervuilde kustlijn besmeurd met olie en gestrande olievogels met ernstigere en grotere ecologische en economische gevolgen hebben.

## → WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

Als gevolg van de wetgeving inzake olielozingen in zee trad in 1991 het programma voor toezicht vanuit de lucht, het Belgian Marine Environmental Control (BELMEC), in opdracht van het federaal departement belast met leefmilieu in werking. Een specifiek uitgerust toezichtvliegtuig vliegt jaarlijks 250 uren boven het Belgische zeegebied op zoek naar olieverontreiniging aan het zeeoppervlak. De olievlekken worden opgespoord door middel van sensoren waaronder een Side Looking Airborne Radar (SLAR), een infrarood en een ultraviolette camera alsook optisch beeldapparatuur. Het luchttoezicht werd binnen dit kader door de BMM in 2004 als zuiver wetenschappelijk beschouwd en verder aangevuld met een extra input via satellietbeelden voor de verdere ontwikkeling van wetenschappelijke algoritmen. Het satellietprogramma bevindt zich echter nog in een evaluatiefase in het kader van de bevoegdheden van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.

Via het wetenschappelijk BELMEC programma, uitgevoerd door de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM), is het mogelijke een duidelijke indicatie weer te geven van de graad van oliepollutie. Een statistisch onderzoek naar de graad van oliepollutie in de Belgischewateren is echter quasisonmogelijk. Dergelijke prestaties (opsporing van vervuilers) is te begrijpen als een bijdrage tot de missies van FOD Leefmilieu.

Van elke 'minerale' olievlek aan het zeeoppervlak wordt een schatting van het volume gemaakt. Dit volume wordt berekend door het olieoppervlak in kaart te brengen en de dekkingsgraad vast te stellen. Vervolgens wordt de dikte van de olielaag geschat op basis van kleur. Wanneer een schip op heterdaad betrapt wordt bij het illegaal lozen van olie, verzamelen de getrainde operatoren, tevens agenten van de BMM, al het bewijsmateriaal en stellen zij een PV op voor een gerechtelijke vervolging.

## → WAT ZIJN DE RESULTATEN?

Ondanks de toename van het maritieme transport tonen de resultaten van het luchttoezicht, van 1992 tot en met 2004, een duidelijke dalende tendens in het jaarlijkse aantal opgespoorde olieverontreinigingen per gevlogen uur boven de Belgische verantwoordelijkheidszone (Grafiek 1). In 1992 werden zo 54 olielozingen vastgesteld door het programma voor toezicht vanuit de lucht terwijl in 2004 minder dan de helft, i.e. 24, olielozingen werden vastgesteld. Ook het jaarlijks geschatte olievolume heeft een licht dalende tendens (Grafiek 2). De dalende tendens kan toegeschreven worden aan de strengere wetgeving en de verhoogde controles.

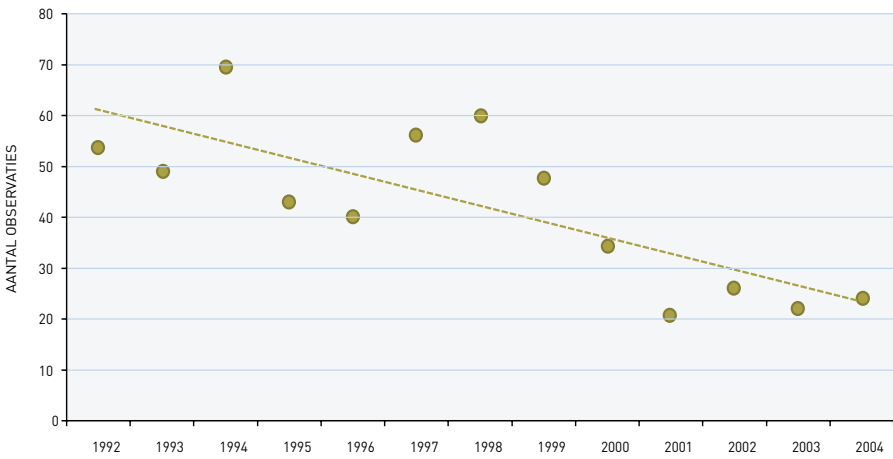
## → WAT VOOR DE TOEKOMST?

Sinds eind 2003 is er in België een 'nultolerantie' beleid van kracht. In het kader hiervan worden alle op olieverontreiniging betrapte schepen vervolgd, ook als het gaat om een uiterst kleine olievlek. Naast deze strengere regelgeving kende ook de scheepsbouw door de jaren heen een steeds strengere regelgeving. Het meest gekende voorbeeld hiervan is de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige zeetankers. Hopelijk leidden deze en ook andere maatregelen ook in de toekomst tot een verdere daling van het aantal olieversuilingen.

TREND **+/ -**

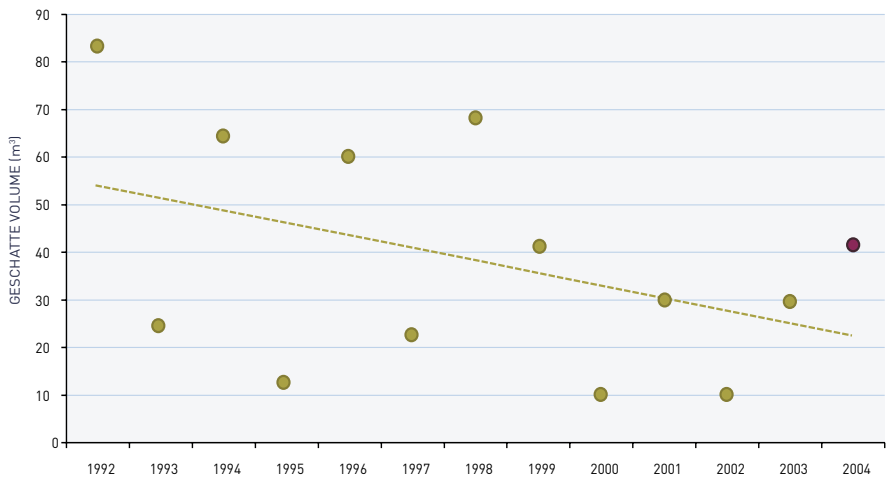
**Auteur** Machteld Price (BMM)  
**Lector** Gert Verreert (Europese Commissie, Leefmilieu DG, Unit Protection of Water and Marine Environment)

**Grafiek 1 Aantal geobserveerde olieversuilingen door het Belgische toezichtvliegtuig, 1992 - 2004**



**Bron** Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee

**Grafiek 2 Het jaarlijks, door het Belgische luchttoezicht, geschatte olievolume (m³) veroorzaakt door illegale olielozingen binnen de Belgische verantwoordelijkheidszone \*, 1992-2004**



\* Het geschatte olievolume in 2004 is op basis van de nieuwe Bonn Agreement Oil Appearance Code (BAOAC). De BAOAC geeft doorgaans grotere volumeschattingen dan de oude kleurencode en daarom kan het cijfer van 2004 niet worden vergeleken met de voorgaande jaren.

**Bron** Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee