

Een zee vol zorgen

OLIEPLATFORMEN IN EUROPESE WATEREN
PERSDOSSIER 10 JUNI 2010

Positieve energie



www.groen.be

Intro

De directeur van de alom gerespecteerde **Russische milieuorganisatie Bellona** noemde de ramp met het BP olieplatform **Deep Horizon** in de Golf van Mexico 'het Tsjernobyl van de olie-industrie'. Het is inderdaad de grootste milieuramp uit de Amerikaanse geschiedenis. Al sinds 20 april vloeien dagelijks vele duizenden vaten olie (150 liter per vat) de oceaan in. Maar hoe dan ook zal er de komende jaren nog fors veel olie worden opgepompt, onder steeds meer risicovolle omstandigheden.

Elke dag lopen alle Europese landen die grenzen aan de Noordzee een groot potentieel risico op een vergelijkbare olieramp. Ten eerste omdat **bestaande olie- en gasvelden uitgeput raken** en bestaande installaties ontmanteld zullen moeten worden. Ten tweede omdat energiebedrijven om dezelfde reden **naar steeds diepere en noordelijker wateren opschuiven** om daar naar olie en gas te boren. En ten derde, het belangrijkste risico – meteen ook de kern van het ontstaan van het probleem in de Golf van Mexico – **energiebedrijven als BP besparen zo veel mogelijk op kosten en dus ook veiligheid** om zo hun winst en beurskoers op te stuwten. De mogelijke financiële en ecologische schade wordt voor een groot deel door de gemeenschap gedragen.

De laatste keer dat de Europese Unie reageerde met regelgeving en maatregelen was na de ramp met de olietanker **Erika** (1999, gelieerd met Total) waardoor de Franse kusten besmeurd raakten. Daarop volgde enkele jaren later de ramp met de **Prestige** (2002) die de Spaanse kusten zwart kleurde. De Europese Commissie nam als reactie hierop in 2000 en 2003 een reeks maatregelen om dit soort rampen te voorkomen. **Niets doen tegen dit soort olievervuiling is niet alleen ecologisch maar ook economisch uiterst riskant.** De Europese Commissie stelde dat de kosten van de Erika richting één miljard euro gingen (helft toerisme) en de ramp met de Prestige kostte de gemeenschap zelfs 5 miljard euro (visserij en toerisme)¹. Maar al deze maatregelen hadden vooral betrekking op olietankers en de controle op transport van olie. En terwijl de risico's rond olieplatforms toenemen, is er amper specifieke wetgeving rond, laat staan dat er goed toezicht is op hoe oliebedrijven omgaan met veiligheidsmaatregelen. Daarom moet de Europese Commissie samen met het Belgisch voorzitterschap maatregelen nemen, en dan liefst vóór er zich een grote ramp voordoet. Regelgeving kan niet alles oplossen, niet alle risico's vermijden maar op zijn minst moet er **streng en onafhankelijk toezicht** zijn.

1 MEMO/05/393 - Europese Commissie (24 October 2005) : 'Questions and answers on the marine environment strategy'

BP go Home?

Uitgerekend BP maakte op 9 juni 2010 bekend dat het oliegebruik voor het eerst in 25 jaar is gedaald, dit door de economische crisis. Parallel met het lagere verbruik, daalden ook de prijzen en dus de winsten van oliebedrijven. Maar momenteel stijgt het wereldwijde energieverbruik weer. En dus moet volgens BP-manager Iain Conn er weer geïnvesteerd worden in de exploratie en productie. En vermits Europese energiebedrijven als **Shell** en **BP** steeds meer **concurrentie** van Chinese en andere bedrijven ondervinden, om toegang tot bijvoorbeeld **Afrikaanse olievelen** te krijgen, **richten ze zich op de noordelijke Europese wateren**.

THE DISTRIBUTION OF OIL AND GAS PRODUCTION BETWEEN THE OSPAR REGIONS² IN 2007.

Figures are in tonnes of oil equivalents (toeq)

	OIL	GAS
REGION I Arctic Waters	24.273.145	31.092.026
REGION II Greater North Sea	205.385.197	172.777.596
REGION III Celtic Seas	882.504	7.187.409
REGION IV Bay of Biscay/Iberian Coast	6.628	none
REGION V Wider Atlantic	none	none
TOTAL	230.5470.474	211.057.031

Van de ongeveer **700 offshore olie- en gasvelen** in de OSPAR-regio zijn er momenteel **27 in de categorie 'Diepzee'** (dieper dan 180 meter) en daarvan zijn er 5 in beheer van BP, waaronder **drie grote boven Schotland** (Loyal, Foinaven en Schiehallion). Als er zich daar een ongeluk voordoet, is de kans dat vele Europese landen hier de gevolgen van ondervinden door zeestromingen heel groot.

We weten uit het Amerikaanse voorbeeld dat **BP bespaart op veiligheidsmaatregelen** (getuige de verhoren en publicaties rond Deep Horizon, maar ook het dossier rond platform BP Atlantis, ook in de Golf van Mexico)³, we weten dat de **geologische, technische en praktische omstandigheden in de EU net zo lastig** zijn, en we weten dat er **amper controle** is. De kans dat er in Europese wateren zich een vergelijkbare ramp voordoet is dan ook zeer reëel.

Het Noorse oliebedrijf Statoil kampt momenteel met vergelijkbare problemen op een olieplatform vlakbij de Noorse kust bij het Gullfaks olievel: door toegenomen gasdruk in de boorpijpen tot aan de 'blowout preventer'. Eén van de veiligheidsmechanismen faalde, en Statoil besloot het personeel te evacueren.

In het meest recente **OSPAR-rapport**⁴ over de Europese situatie staat: "Het is te verwachten dat offshore olie- en gasactiviteiten zich zullen uitbreiden richting diepere wateren en meer richting noordelijke, polaire regio's. Deze gebieden kennen meer extreme klimatologische condities en tijdelijke ijsbedekking. Er bestaat zorg dat dit het **risico op olievervuiling door ongelukken zal doen toenemen**, waarvan de gevolgen groter zullen zijn dan in andere OSPAR regio's. Daarenboven valt te verwachten dat **eventuele herstellingsacties heel problematisch** zullen zijn in deze harde en ruwe natuurlijke omgeving."

2 Het OSPAR-verdrag heeft als doel door internationale samenwerking het maritieme milieu in de Noord-Oostelijke Atlantische Oceaan (incl. de Noordzee) te beschermen. De officiële titel luidt: "Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan". De naam OSPAR komt van "Oslo" en "Parijs" omdat het verdrag twee eerdere internationale overeenkomsten vervangt: de conventie van Oslo (1972) over het dumpen van afval in zee en de conventie van Parijs (1974) over de vervuiling van de zee door bronnen op het land. Het verdrag werd aangenomen op een ministeriële bijeenkomst in Parijs op 22 september 1992. Na ratificatie door de ondertekenende staten, trad het verdrag in werking op 25 maart 1998

3 Zie <http://www.spillthetruth.org> en 'Selected History of BP Consumer, Environmental and Workplace Safety Violations' door Food&Water Europe.

4 'Assessment of impacts of offshore oil and gas activities in the North-East Atlantic', by OSPAR, 2007 and 2009. OSPAR: The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (the "OSPAR Convention") ging in 1998 van kracht.

Günther Oettinger, Europees Commissaris voor energie, verklaarde in het EP dat hij er alles aan doet om te zien dat er noodzakelijke wetgeving komt om dit soort ongelukken te voorkomen. Hij belegde op 11 mei een **bijeenkomst met oliebedrijven** (OGP, BP, BP Group, ConocoPhillips, Apache, Chevron, ENI, ExxonMobil, Nexen, Repsol, Shell, Statoil, Maersk O&G, Total) en overhandigde hen vragenlijsten over hun **veiligheidsbeleid**. Dat is hetzelfde als aan investeringsbanken van Wall Street vragen of hun financiële producten wel veilig genoeg zijn. **Zelfregulering door de energiesector kan hier niet het leidende beginsel zijn.**

Chronische olievervuiling

Bioloog Christian Bussau, werkzaam voor **Greenpeace** Duitsland, onderzoekt al 16 jaar olieplatformen en bezoekt die regelmatig. Hij stelt dat een ongeluk in de Noordzee elke dag kan plaatsvinden. Bussau citeert OSPAR uit 2007: door 15 gerapporteerde ongelukken bij olieplatformen, kwam er 3.907 ton olie in het zeewater. Via dagelijkse productie kwam er nog eens 9.596 ton olie via zogenaamd 'productiewater' in de zee terecht. Vorig jaar rapporteerde OSPAR dat het dumpen van met olie vervuild productiewater is afgenomen. Deze gegevens steunen op meldingen door de lidstaten en die krijgen hun cijfers weer deels van oliebedrijven.

Bussau spreekt van een **'chronische olievervuiling in de Noordzee' gedurende 30 jaar van offshore activiteiten**. Bussau vloog onlangs nog over 75 olieplatformen en bij 5 ervan stelde hij zogenaamde olietapijten vast, die hij filmde en fotografeerde. "Het antwoord dat je krijgt is altijd hetzelfde: 'We hadden een klein probleem met de scheiding van de olie en het water, maar dat herstellen we de komende uren. Maar vaak is er ook sprake van meer olie dan alleen mogelijk zou zijn via alleen productiewater.'"

Naast olie is er volgens OSPAR (3) ook sprake van **lozing van verschillende chemische stoffen** via productiewater, die een negatieve impact hebben op verschillende organismen.

Het probleem is dat er praktisch **geen inspecties** plaatsvinden op **olieplatformen in de Noordzee**. Bussau: 'Groot-Brittannië heeft 3 tot 5 inspecteurs voor 200 installaties. Zij gaan aan boord, drinken koffie, nemen een kijkje in de controlekamer en vertrekken. Dezelfde situatie bestaat in Nederland, Denemarken en Noorwegen. Terwijl de technische complexiteit van een olieplatform vergelijkbaar is met tien grote schepen. Je kunt dat niet in enkele uren doen. Terwijl schepen elke vijf jaar grondig gecontroleerd worden in een dok. Er vinden in de EU quasi geen inspecties plaats. In Europa werken dezelfde bedrijven, met dezelfde technische installaties. Dus de EU moet de regelgeving op punt stellen en effectieve en onafhankelijke monitoring organiseren.'

Gisteren kondigde de **Britse minister van Energie Chris Huhne** in een mededeling aan dat zijn land de inspecties wil verdubbelen en meer inspecteurs aanstellen. Huhn: 'De Deepwater Horizon maakt dat we even moeten stil staan en moeten nadenken, zeker gezien het opstarten van exploratie van de diepere zee ten Westen van de Shetland, is er veel reden om waakzaam te zijn.'

European Maritime Safety Agency

Het nu in Lissabon gevestigde European Maritime Safety Agency (EMSA), werd in 2002 opgericht als respons op de ramp met de Erika en heeft als doel om bij te dragen aan een grotere maritieme veiligheid in Europese wateren. Het concrete doel is het **aantal ongelukken op zee en vervuiling van de zeeën door schepen te verminderen**⁵.

EMSA verleent **technische steun en wetenschappelijk advies aan de Europese Commissie en de lidstaten**. Inspecteurs helpen lidstaten bij controles in havens, doen audits naar de doeltreffendheid van controlesystemen in de lidstaten, doen onderzoek naar ongelukken met olietankers en andere schepen. EMSA beschikt over technisch geschoold personeel, een vloot met schepen die kan worden ingezet bij olievervuiling en sinds 2007 over **CleanSeaNet**, een detectiesysteem dat per satelliet olievervuiling zowel van schepen als van olieplatformen kan detecteren. In 2009 detecteerde CleanSeaNet 2107 mogelijke olievervuilingen en werden er 2113 beelden naar lidstaten doorgestuurd. Hiervan werden 751 olievlekken onderzocht door lidstaten en 194 olievlekken bevestigd.

Verordening 1406/2002 stelt dat EMSA zich bezighoudt met het 'voorkomen van vervuiling en opruimen ervan door schepen'. **Over olieplatformen wordt niets vermeld**. De Europese Commissie werkt aan een herziening van het statuut van EMSA, voorzien voor najaar 2010, maar ook hier zou niets worden vermeld over olieplatformen. **Het mandaat van EMSA uitbreiden** zou een goede stap zijn naar het Europees organiseren van onafhankelijk toezicht op de offshore industrie. Het meeste werk van EMSA concentreert zich op de Noordzee, waar de drukke vaarroutes zijn en dus kan het goed gecombineerd worden met toezicht op offshore activiteiten. Uit contacten met EMSA blijkt dat de organisatie zeker open staat en de know how heeft voor een uitbreiding van controle richting offshore industrie.

Acties en aanbevelingen

- **Grondige herziening van bestaande Europese wetgeving**. Belangrijkste richtlijn dateert uit 1994, maar gaat niet specifiek over boorplatformen en dateert van voor technische vernieuwingen.
- **Moratorium op nieuwe olieplatformen** in noordelijke waters van EU, en in Arctische zeeën.
- **Uitbreiden mandaat EMSA naar offshore installaties**, het beschikbaar stellen van nodige middelen en mankracht alsmede het recht om onafhankelijke inspecties uit te voeren op deze installaties.
- **Onafhankelijk onderzoek** naar naleving veiligheidsvoorschriften in Europese offshore industrie.
- Het onderbrengen van offshore-activiteiten in de **Europese aansprakelijkheidswetgeving** rond milieuvuiling, die momenteel wordt herzien door de Europese Commissie.
- Het laten betalen van **financiële bijdragen** door de energiebedrijven actief in offshore aan het zogenaamde COPE-fonds⁶
- **Debat in Commissie leefmilieu** van het EP op 22 juni. Daarna ijvert de groene fractie in het Europees Parlement voor een debat tijdens de plenaire **Straatsburgzitting** van juli (eerste zitting onder het Belgische Voorzitterschap) gevolgd door een **resolutie** waarbij de Europese Commissie en de lidstaten opgeroepen worden de herziening van wetgeving snel en transparant te laten gebeuren.

⁵ Persbericht Europese Commissie: 'After the Erika disaster, the European Union is at the forefront of maritime safety' (28 Juni 2002). Verordening 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 over de oprichting van een Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid.

⁶ Persbericht Europese commissie (IP/03/701Brussels, 16 Mei 2003): Maritime safety: Loyola de Palacio welcomes the agreement for new levels of oil pollution compensation.