

PERSBERICHT 26 april 2007

Grootscheepse operatie tegen olievervuilers op zee succesvol beëindigd: Vijf schepen betraapt

Vandaag wordt een grootscheepse operatie tegen olievervuilers op zee succesvol afgesloten op de Basis van de Luchtcomponent van Defensie van Koksijde. Gedurende tien dagen hebben zeven vliegtuigen uit zes landen 24 uur op 24 het Kanaal en het zuidelijke deel van de Noordzee overvlogen op zoek naar olievervuiling. Er werden drie belangrijke doelstellingen vooropgesteld:

- 10 dagen continu toezicht houden boven de Noordzee om olievervuilers te betrappen;
- het gebruik van satellietbeelden als extra toezichtmiddel verder te optimaliseren;
- snelle en effectieve gerechtelijke procedures opvolgen na het betrappen van een vervuiler.

De middelen die gebruikt werden tijdens deze 10-daagse operatie, Super CEPCO genaamd, zijn indrukwekkend. Naast het Belgische observatievliegtuig, waren ook de andere landen die zich in het Bonn Akkoord verenigd hebben in de strijd tegen olievervuiling op zee, met hun vliegtuig aanwezig: Nederland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Denemarken, Duitsland. Zweden en Noorwegen waren aanwezig zonder hun vliegtuig. De vliegtuigen waren uitgerust met videocamera's, radars, infrarood-, ultraviolet- en andere sensoren om vervuiling op te sporen. 40 satellietbeelden werden als extra toezichtmiddel ingezet in de strijd tegen zeevervuilers. In totaal stonden zeven schepen uit vier landen stand-by voor interventies op zee zoals staalnames van olievlekken en inspecties van vervuilende schepen.

Er werd meer dan 220 uur continu gevlogen waarbij acht vliegtuigen elkaar voortdurend aflostten. Ter vergelijking: op één jaar tijd vliegt België ongeveer 250 uur! De deelnemende vliegtuigen hebben meer dan 45 keer een olievlek waargenomen.

Er zijn vijf vaststellingen gedaan waarbij schepen vermoedelijk op lozen betraapt werden: driemaal werd in Britse wateren een mogelijke inbreuk vastgesteld op de internationaal geldende lozingsregels, éénmaal in Nederlandse wateren en éénmaal in onze Belgische wateren. De vijf dossiers worden momenteel verder onderzocht door de bevoegde binnen- en buitenlandse autoriteiten. In het belang van het onderzoek, kunnen geen verdere details gegeven worden.

Machteld Price van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en coördinator van Super CEPCO, blikt terug op een geslaagde operatie:

“De operatie heeft ook aangetoond dat een maximum toezicht op zeeverontreiniging onontbeerlijk is en dat satellietbeelden een grote rol spelen als alarmering wanneer geen vliegtuigen in de lucht zijn. Tijdens de operatie werd ook volop gebruikt gemaakt van de mathematische modellen van de BMM, die de verplaatsing van olievlekken voorspellen. Zo konden de satellietbeelden en de verschillende waarnemingen van vlekken op zee door de vliegtuigen aan elkaar gelinkt worden. Tenslotte werden nieuwe technieken met succes toegepast zoals het gooien van boeien om oliestalen te nemen.”

De operatie werd geleid door de Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM, Departement van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen), in samenwerking met 3 buitenlandse partners: Maritime and Coastguard Agency (Verenigd Koninkrijk), les Douanes Françaises (Frankrijk) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat (Nederland) en met de financiële steun van de Europese Commissie. Ook de DG Leefmilieu van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu heeft financieel bijgedragen. De Belgische Kustwachtstructuur speelde een belangrijke rol en garandeerde de medewerking van Ministerie van Defensie, FOD Leefmilieu, FOD Binnenlandse Zaken, FOD Mobiliteit, FOD Justitie en het Vlaams Gewest.

Ook minister van de Noordzee Landuyt is tevreden met de resultaten: “België, de andere Noordzeelanden en de Europese Commissie wilden met Super CEPCO een duidelijk signaal geven aan de scheepvaart dat olievervuiling in Europese wateren niet meer geduld wordt en moet worden aangepakt. Dergelijke grootschalige toezichtoperaties zullen in de toekomst blijven plaatsvinden bovenop het routineuze toezicht. Deze Super CEPCO operatie zal later dit jaar grondig geëvalueerd worden, wat zal leiden tot het opstellen van een Europese handleiding voor het toezicht op zeevervuilers en de opvolgingsprocedures. De Belgische federale overheid wil nogmaals haar nultolerantie voor Noordzeevervuiling onderlijnen en bevestigt hiermee haar internationale trekkersrol in de aanpak van vervuiling door schepen.”

Voor meer informatie kunt u terecht bij:

Sigrid Maebe
Beheerseheid van het Mathematisch Model van de Noordzee
Koninklijk Belgisch instituut voor Natuurwetenschappen
Gulledelle 100
1200 Brussel
GSM 0494/167 343.

U kunt foto's van de operatie, het Belgisch toezichtvliegtuig en van een aantal buitenlandse vliegtuigen vinden op de website:

<https://www.natuurwetenschappen.be/museum/pressroom>

In bijlage:

- 1) Super CEPCO**
- 2) Satellietbeelden**
- 3) Juridisch kader**
- 4) Luchtoezicht in België**



Bijlage 1. Super CEPCO: Concept en deelnemende instellingen

In het kader van het Bonn Akkoord, dat de landen rond de Noordzee verenigt in de strijd tegen vervuilers op zee, worden jaarlijks internationale luchttoezichtoperaties gehouden, de zogenaamde CEPCO (Coordinated Extended Pollution Control Operation). Er is dan een gezamenlijk, continu toezicht op een bepaalde zone in de Noordzee. Dit jaar werd het grootser aangepakt en werd het toezicht verlengd tot 10 dagen, 24 uur op 24, vandaar de naam Super CEPCO. De landen van het Bonn Akkoord zijn België, Nederland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Denemarken, Duitsland, Noorwegen en Zweden en de Europese Gemeenschap.

De Super CEPCO operatie heeft kunnen plaatsvinden dankzij de financiële steun van de **Europese Commissie (DG Environment)**. Ze werd georganiseerd door **België** (Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee, Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, POD Wetenschapsbeleid) die de algemene coördinatie op zich nam, en door **Nederland** (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat), **Frankrijk** (Douanes Françaises – Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) en **Verenigd Koninkrijk** (Maritime and Coastguard Agency). Ook het Europese Agentschap voor de Veiligheid van de Scheepvaart (**EMSA**) heeft zich geassocieerd aan het Super CEPCO project.

Deelnemende vliegtuigen:

België: Britten Norman Islander
Denemarken: Challenger 604 (CL-604)
Frankrijk: F406
Duitsland: Dornier 228-212 LM
Nederland: D228
Verenigd Koninkrijk: F406
Verenigd Koninkrijk: Britten Norman Islander

Aanwezige schepen:

SPN09: Belgische Scheepvaartpolitie
Stern: Belgische Marine
Valcke: Belgische Marine
Pluvier: Franse Marine Nationale
Glaive: Franse Marine Nationale
Geranium: Franse Gendarmerie Maritime
Arca/Zirfaea: ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat
Anglian Monarch: Frans-Brits schip

Volgende **binnen- en buitenlandse instanties en bedrijven** leverden bijdragen aan de operaties:

- Marinecomponent en Luchtcomponent van het Ministerie van Defensie
- Scheepvaartpolitie (Federale Politie – FOD Binnenlandse Zaken)
- DG Leefmilieu (FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu)
- Scheepvaartcontrole (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- FOD Justitie
- Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord (FR)
- Royal Danish Air Force (Denemarken)
- Central Command for Maritime Emergencies (Duitsland)
- Norwegian Coastal Administration (NO)
- AIS Live Ltd. (UK private corp.)
- KSAT – Kongsberg Satellite Services (Norwegian private corp.)
- NAVICON AS (Deens bedrijf)

Volgende **internationale expertengroepen, netwerken en gerelateerde projecten** zijn ook betrokken bij dit project:

- Bonn Akkoord
- NSN – North Sea Network of Prosecutors and Investigators
- EGEMP – European Group of Experts on Satellite Monitoring of Sea-based Oil Pollution
- JRC – European Joint Research Centre

Tot slot namen ook nog **buitenlandse waarnemers** van volgende instanties deel:

- Préfecture Maritime de la Méditerranée (Frankrijk)
- Swedish Coastguard (Zweden)
- SYKE – Finnish Environment Institute (Finland)
- Finnish Border Guard (Finland)
- Danish Navy
- Marcoast

Bijlage 2. Satellietbeelden:

Het toezicht op olievervuiling vanuit een vliegtuig kan aangevuld worden met satellietbeelden. Satellieten die over de Noordzee komen en die uitgerust zijn met een speciale radar, kunnen dag en nacht beelden nemen van de zee. Deze momentopnames van het zeeoppervlak dienen als vroege waarschuwing; ze geven een eerste indicatie dat een mogelijke olievervuiling aanwezig is. De Europese lidstaten werken steeds meer samen op gebied van satelliettoezicht. Talrijke initiatieven werden hiervoor opgestart.

België heeft sinds 2005 een operationeel satelliettoezichtprogramma samen met Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland. De satellietdienst Kongsberg Satellite Services (KSAT, Noorwegen) voorziet de verschillende landen van verwerkte satellietbeelden. KSAT is 24/24u operationeel. De beelden worden er gecontroleerd door een operator en als hij op de beelden verdachte zwarte vlekken ziet, contacteert hij het desbetreffende land. Ook schepen zijn op de radar te zien, maar dan als witte stippen. Een eventuele vervuiler kan dus gedetecteerd en mogelijks geïdentificeerd worden van op afstand. De BMM bekijkt en evalueert de beelden een tweede keer. Wanneer een olievlek wordt vermoed, zetten we een toezichtmiddel in.

De Europese Commissie (DG Leefmilieu) heeft in 2004 een werkgroep opgericht waarin experts op gebied van satelliettoezicht zitten: het EGEMP (European Group of Experts on Satellite Monitoring of Sea-based Oil Pollution). Zij geven technisch-wetenschappelijk advies over het operationele gebruik van satellietbeelden. Ook België is hierin vertegenwoordigd.

Ten slotte heeft het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap (European Maritime Safety Agency EMSA) net een satellietdienst opgestart om de toezichtprogramma's van de Europese Lidstaten te ondersteunen. EMSA zorgt vanaf dit jaar voor gratis toegang tot satellietbeelden wat ongetwijfeld voor een gevoelige toename van satelliettoezicht in Europese wateren zal zorgen. EMSA heeft voor deze dienst ondermeer KSAT gecontracteerd, die dus zijn taak van beeldverwerking zal behouden.

Bijlage 3: juridisch kader:

Het is al dertig jaar geleden dat de internationale gemeenschap de eerste internationale regels heeft bepaald om het mariene milieu te beschermen tegen de vervuiling door schepen. Dit werd bereikt met het Internationaal Verdrag van 1973 voor de voorkoming van verontreiniging door schepen, vervolledigd met een Protocol van 1978. Beide verdragteksten samen zijn gekend als MARPOL 73/78. De regels in deze verdragteksten zijn sindsdien uitgebreid, verbeterd en strenger gemaakt.

Maar de beste wetgeving heeft geen enkele impact zolang ze niet wordt uitgevoerd en er geen toezicht is op de naleving ervan. Bovendien is de scheepvaart uitgesproken internationaal en

kennen ook zeevervuilingen geen grenzen... De gerechtelijke vervolging na het vaststellen van een illegale lozing kan hierdoor bijzonder complex worden. Het is niet evident voor gerecht en politiediensten om een strafdossier van zeevervuiling tot een goed einde te brengen als bijvoorbeeld blijkt dat een op heterdaad betrapt schip al uit de eigen zeegebieden is verdwenen, op weg is naar een buitenlandse haven, een vreemde vlag voert, een vreemde bemanning aan boord heeft, een buitenlandse reder heeft, een ongekende eigenaar heeft, enz. Een gecoördineerde internationale aanpak is dus absoluut noodzakelijk voor het uitoefenen van toezicht op zee of in havens, maar ook voor een gerechtelijk of politieel onderzoek.

Om de effectieve aanpak van zeevervuilers te verbeteren hebben de Noordzeelanden in 2002 een gespecialiseerd netwerk van procureurs en politiediensten opgericht, het North Sea Network of Prosecutors and Investigators (NSN). De NSN leden doen niet alleen beroep op elkaar bij een vervuilingincident, maar bespreken ook omzettingen van internationale verdragen of Europese richtlijnen, wisselen informatie uit over nationale procedures en regelgeving, trekken gezamenlijk lessen uit bepaalde strafzaken, lichten elkaar in van nieuwe bewijsvormen, enz.

Ook België plukt de vruchten van dit netwerk. Zo heeft het Zweedse gerecht op basis van een Belgisch proces-verbaal eind 2006 een Zweeds schip (Tor Belgia) effectief bestraft voor een lozing in Deense wateren, en heeft een Franse rechtbank vorige maand nog een Deens schip (Atlantic Swan), dat door Belgische agenten in Franse wateren betrapt werd, zwaar beboet.

Voor de huidige Super CEPCO operatie werd beroep gedaan op dit NSN netwerk om snelle en efficiënte procedures van juridische opvolging af te spreken. Meerdere NSN leden hebben ook juridische actie moeten ondernemen tijdens het verloop van de operatie.

Bijlage 4: Luchttoezicht in België

Het Belgische programma voor toezicht op de zee vanuit de lucht werd in 1991 opgestart. Dit luchttoezicht kreeg als hoofdtaak het opsporen van zeevervuiling. Jaarlijks worden 250 uren boven het Belgische zeegebied gevlogen. Deze vluchten omvatten routine toezichtvluchten voor de opsporing van zeeverontreiniging, visserijcontrolevluchten en onvoorziene vluchten in geval van een incident. Regelmatig werd een vlucht ook tijdelijk onderbroken om een zand- en grindwinningsschip te controleren of om oceanografische fenomenen te documenteren. Het vliegtuig dat standaard ook deels toezicht houdt op de zeegebieden van de buurlanden, voert ook zendingen uit ver buiten het Belgische zeegebied, om bijvoorbeeld de boorplatformen in de Noordzee te controleren.

Het aantal opgespoorde illegale olielozingen toont een dalende trend. Het is duidelijk dat het luchttoezicht een afschrikkend effect heeft. In de jaren 90 werden jaarlijks ongeveer 50 olielozingen opgemerkt (gemiddeld 0,23 opsporingen per vlieguur of één opsporing om de 4,5 uur). Sinds 2000 worden jaarlijks nog slechts 25 lozingen opgemerkt (dit stemt overeen met 0,11 opsporingen per vlieguur, of één om de 9 vlieguren). Ook het totale volume van de lozingen loopt terug.

Sinds juni 2006 vliegt de BMM met haar eigen vliegtuig, aangekocht door het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen. In 2006 werden 16 vlekken waargenomen waarvan 10 olielozingen.