

مرگ سکوهای نفتی و در دسر کمپانیا

سکوهای دریایی نفتی که مانیز اکنون تعدادی از آنها را داریم. و در آینده تعداد بیشتری هم خواهیم داشت، اینک موضوع یکی از مناقشات پیچیده بین طرفداران حفظ محیط زیست، کمپانیهای نفتی و حتی دولتهاست.

حمل و غرق یک سکوی نفتی از کار افتاده در دریای شمال اخیراً به یک بحران نیمه سیاسی-نیمه اقتصادی منجر شد و نشان داد در سالهای آینده که باید تعداد زیادی از این سکوها نابود شوند چه تنش‌هایی بین دولتها، سازمان‌های حامی محیط زیست و کمپانیهای نفتی بوجود خواهد آمد.

خواننده باید توجه داشته باشد در مطلب زیر هرچا از گروه صلح سبز نام برده می‌شود، مقصود گروهی است که به حزب سبزهای آلمان وابستگی دارد. بدین لحاظ مجله انگلیسی اکونومیست که مشکلات کمپانی نفتی انگلیسی شل را از بابت امحاء این سکو بررسی می‌کند، با کتافه زدن به جنبش صلح سبز، در واقع بطور غیرمستقیم به دولت‌مردان آلمانی کتافه می‌زند.

●●●

پیروزی بر همه، پیروزی برای عقل سلیم و پیروزی بر محیط زیست، این بود کلماتی که سخنگوی صلح سبز پس از پیروزی صلح سبز بر شرکت شیل بر زبان آورد. بی‌شک انصراف شرکت شیل از غرق کردن سکوی نفتی برنت اسپار (Brent spar) پیروزی چشمگیری برای جنبش صلح سبز محسوب می‌شود و بر توان آن می‌افزاید، حتی ممکن است این موفقیت را نوعی پیروزی برای دولت بریتانیا نیز تلقی کرد، اما به طور قطع شکستی برای کوشش‌هایی است که در جهت اتخاذ یک تصمیم عقلانی انجام می‌شد.

مبارزه‌ای احساساتی و پرشور شرکت نفتی شیل را به مسیر عملیاتی پرخرج و خطرناک سوق داد که کمتر از طرح اولیه غرق کردن آن از لحاظ محیط زیست معقول می‌نماید.

ابده شرکت رویال داج / شل، بزرگترین شرکت خصوصی نفتی جهان در لکه‌دار کردن دامن یا ک دریا از طریق غرق سکوی نفتی مورد بحث که شامل صداها تن فولاد و ضایعات و زباله‌های رادیواکتیو می‌شد برای «صلح سبز» بیش از حد تحمل‌ناپذیر بود.

در حالی که سکوی برنت اسپار از دریای شمال به محل مورد نظر در آتلانتیک حمل می‌شد و (در مواردی اعضای صلح سبز یا ناوگان کوچک خود آن را تعقیب

می‌کردند)، طرفداران صلح سبز و میلیونها مصرف‌کننده و مشتری، جایگاههای عرضه مواد نفتی متعلق به کمپانی شیل را تحریم کردند و حتی یکی از این جایگاهها با بمب آتش‌زا مورد حمله قرار گرفت. سیاستمداران هم به این جنجال پیوستند.

استدلال صلح سبز این بود که غرق کردن سکوی منجر به رها شدن فلزات سنگین، نفت و مواد رادیواکتیو در دریا خواهد شد، و سابقه‌ای هم برای دیگر شرکتهای نفتی ایجاد خواهد کرد تا آنها هم در آینده به پیروی از شیل سکوهای از رده خارج شده خود را به اعماق دریا بفرستند. هیچ کس منکر این نبود که غرق سکوی آلودگی به بار می‌آورد، هر چند که بسیاری از کارشناسان معتقدند تأثیرات سوء زیست محیطی آن بسیار ناچیز خواهد بود. شرکت شیل هم استدلال صلح سبز را نپذیرفت بلکه صرفاً تن به تسلیم در مقابل فشار افکار عمومی داد.

قطعه قطعه سازی در ساحل

سکوی شناور را می‌توانستند زیر صفحه قاره‌ای در عمق ۲۰۰۰ متری (شش هزارپایی) غرق کنند. در آغاز پیشنهاد شده بود که سکوی برنت اسپار شناور را در آبهای کم عمق غرق کنند که با مخالفت دانشمندان دولت انگلیس روبرو شد. استدلال این دانشمندان نیز این بود که غرق سکوی در این عمق حیات موجودات دریایی را به مخاطره می‌اندازد، اما چون در عمق ۲۰۰۰ متری تراکم جمعیت موجودات دریایی بسیار اندک است، لذا آسیب‌دیدگی آنها بر چرخه غذایی دریا صدمه‌ای نخواهد زد. این هم حقیقت است که بر خورد سکوی با بستر دریا در عمق ۲۰۰۰ متری وسوبات کف دریا را در شعاع وسیعی پراکنده می‌سازد و سایر موجودات ساکن لایه‌های کم عمق تر آب را می‌آزارد.

اما اگر آنگونه که شرکت شیل گفت جاب‌های سبک نفت باقی مانده در سکوی برنت اسپار را خالی می‌کردند، در آن صورت مواد آلاینده اندکی باقی می‌ماند؛ شاید بیش از صد تن نفت، مقادیری فلز سنگین و...

در عمق ۲۰۰۰ متری زیر اقیانوس تخلیه، آرام آلاینده‌ها که به کندی به بیرون از سکوی منت می‌کردند شاید تعداد کمتری قربانی از موجودات دریایی می‌گرفت.

میزان ضایعات رادیواکتیو این سکوی از میزانی که مردم در شهرها و از ساختمانهایی با نمای سنگ مرمر دریافت می‌کنند، کمتر یا مساوی است.

پیشنهاد صلح سبز این بود که سکوی برنت اسپار را به ساحل بیاورند، آن را سرنگون سازند و پس از قطعه قطعه کردنش، بخش اعظم آنرا بازیافت کنند. این راه حل پیشنهادی ۳۰ تا ۵۰ میلیون دلار هزینه برمی‌دارد.

ایسن بدین معناست که با آلاینده‌ها در محیط حساسی در خشکی دست و پنجه نرم کنیم. در طول فرآیند طولانی جداسازی قطعات سکوی، کارگران بسیاری در معرض مواد رادیواکتیو قرار می‌گیرند و ممکن است در هنگام جداسازی دچار سانحه شوند. آلاینده‌ها هم در نهایت روانه زباله‌های شهری می‌شوند و تازه ممکن است در طول سفر تا خشکی آنها را در دریا پخش کنند. اگر چنین شود، آلاینده‌ها آبهای کم عمق ساحلی را آلوده می‌کنند.

سکوهای سبک و سکوهای سنگین

حدود ۲۲۰ سکوی در بخش انگلیسی دریای شمال دایر است که چند تای آنها به زودی از کار می‌افتند. مقررات بین‌المللی اصرار دارد که سکوهایی کوچکتر در آبهای کم عمق تر ساحل رها شوند اما حدود ۵۰ سکوی بزرگ می‌ماند که باید آنها را در اقیانوس غرق کرد. حال اگر شرکت نفتی صاحب سکوی بخواند آن را غرق کند واقعاً باید زهره شیر داشته باشد. بنابراین آنها ترجیح می‌دهند از ترس صلح سبز سکوی را به خشکی بیاورند. تعجیبی نخواهد بود که تعدادی کارگر در هنگام اوراق‌سازی سکوها کشته شوند و مواد آلاینده سمی محیط خشکی را آلوده کند، در عوض گرمای عمق اقیانوس اطلس سالم می‌ماند. سر آنها سلامت!

دولت انگلیس نیز که در آغاز پشتیبان شیل بود، اما شاهد جا زدن شرکت شیل در برابر صلح سبز شد. می‌تواند این حق را برای خود محفوظ بدارد که اجازه حمل بدنه سکوی به ساحل را ندهد.

شاید آلمان آنرا حمل کند و یا صلح سبز شجاعانه آنرا به اسکله بیاورد!!

مأخذ: اکونومیست، ۲۴ ژوئن ۹۵
بگردان از سرویس ترجمه، گزارش،

