

Belangrijkste wijzigingen in MARPOL Annex VI

Tijdens de 57e bijeenkomst van de IMO Marine Environmental Protection Committee (MEPC) van 31 maart tot en met 4 april jongst leden, is hard onderhandeld om te komen tot afspraken ter verbetering van de uitstoot naar de lucht door zeeschepen. Alle partijen hebben flinke concessies moeten doen, met als resultaat dat de onderstaande afspraken met betrekking tot aanscherping van MARPOL Annex VI unaniem konden worden vastgelegd.

Procedureel moeten er nog enkele obstakels worden genomen voordat de gewijzigde tekst in werking treedt. De betreffende teksten zijn tijdens MEPC 57 goedgekeurd (approved) en zullen tijdens MEPC 58 (6 – 10 oktober 2008) worden aangenomen (adopted). Details kunnen daarbij eventueel nog worden aangepast, maar structurele wijzigingen zijn niet meer mogelijk. Na "adoption" volgt "acceptance". Deze periode duurt 10 maanden en kan eventueel bij "adoption" worden ingekort. Dit laatste is niet waarschijnlijk. Gedurende deze periode hebben lidstaten, welke de huidige Annex VI hebben geratificeerd, de tijd om aan te geven of ze vooralsnog niet akkoord gaan met de gewijzigde Annex. Indien niet meer dan 1/3 hiervan gebruik maakt, treedt de gewijzigde tekst zes maanden later in werking, in dit geval in 2010.

Inhoudelijk staan de belangrijkste wijzigingen hieronder beschreven.

Regulation 14 – Sulphur oxides (SO_x)

Ondanks een hevige discussie en verdeelde standpunten is er uiteindelijk een oplossing gekomen voor dit dilemma. Het maximale zwavelgehalte in brandstof wordt aanzienlijk verlaagd, namelijk:

Wereldwijd	Huidig	Smax	4,50%
	2012	Smax	3,50%
	2020	Smax	0,50%
Emission Control Area's (ECA's)	Huidig	Smax	1,50%
	2010	Smax	1,00%
	2015	Smax	0,10%

In 2018 vindt er een toetsing plaats om te bepalen of de mondiale norm van 2020 haalbaar is. Anders kan deze datum nog worden verschoven naar 2025.

De huidige Sulphur Emission Control Area's (SECA's) worden vervangen door Emission Control Area's (ECA's), waarmee deze gebieden ook van toepassing kunnen worden verklaard voor NO_x eisen, zonder dat daarmee een lappendeken van regelingen op de kaart ontstaat.

Residuale- of destillaat brandstoffen worden expliciet niet genoemd, omdat dat geen doel op zich is. Het zou de ontwikkeling van nieuwe inzichten en technieken kunnen belemmeren. Op dit moment verwacht de olie industrie residuale olie met een zwavelpercentage van 1% te kunnen gaan leveren en op termijn zou dit mogelijk ook met 0,5% kunnen.

Van belang hierbij is wel dat ISO op verzoek van IMO nieuwe normen gaat voorstellen voor scheepsbrandstoffen. Door het blenden van brandstoffen om een lager zwavelpercentage te krijgen kan de kwaliteit sterk achteruit gaan en kunnen instabiele brandstoffen ontstaan.

Daarnaast wordt de mogelijkheid voor het toepassen van alternatieve reinigingstechnieken aan boord mogelijk gelaten, mits deze hetzelfde doel bereiken. Op deze wijze kan toch hoogzwavelige brandstof verstoekt worden. Daarentegen wordt de verkrijgbaarheid van hoogzwavelige brandstof steeds verder beperkt door wettelijke maatregelen, zoals bijvoorbeeld de EU Zwavelrichtlijn.

Vooruitlopend zijn criteria vastgesteld voor waswater en residu van alternatieve reinigingstechnieken. De algemene verwachting is dat deze eisen in de toekomst strenger zullen worden, om vervuiling van havenbekkens en estuaria te voorkomen.

Regulation 13 en NOx Technical Code (Nitrogen oxides)

Standaards voor motoren geïnstalleerd van 2000 – 2011 (Tier I), 2011 – 2016 (Tier II) en na 2016 (Tier III) waren reeds vastgelegd. Discussiepunt was of bestaande motoren (pre-2000) moeten gaan voldoen aan de Tier I standaard.

Gezien de vervuiling door met name deze groep motoren is besloten dat motoren geïnstalleerd in de periode van 1990 tot en met 1999, groter dan 5000 kW en een cilinderinhoud groter dan 90 liter per cilinder dienen te voldoen aan de Tier I criteria. Als dat al het geval is kan worden volstaan met certificatie. Anders dienen ze te worden aangepast middels een door de vlagstaat goedgekeurde methode uiterlijk tijdens het eerste "renewal survey", 12 maanden na bekendmaking van het bestaan van een dergelijk systeem door de autoriteiten.

Er bestaat nog onzekerheid over de beschikbaarheid van methoden, welke ook nog moeten worden goedgekeurd. Als dergelijke methoden niet bestaan, hoeven motoren niet te worden aangepast. Daarnaast bestaat er zorg over excessieve kosten welke kunnen worden berekend voor dergelijke methoden. Om dat te voorkomen worden voor kosteneffectiviteit en het voorkomen van extreme hoge kosten formules vastgesteld tijdens MEPC 58.

Etienne J. Brutel de la Rivière M.Sc.

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS (KVNR)
Royal Association of Netherlands Shipowners