

## Veel interesse in de actuele IMO- en EU-regelgeving over luchtmissies

Tijdens het laatste symposium van het Platform Schone Scheepvaart in 2016 kregen de deelnemers een overzicht van de bestaande IMO- en EU-regels aangaande luchtmissies van de zeescheepvaart. Op woensdagmiddag 7 december werden ruim tachtig deelnemers in het Van der Valk Hotel Zwolle bijgepraat over de bestaande en in ontwikkeling zijnde regelgeving en de mogelijkheden om als Nederlandse sector inbreng te geven op die ontwikkelingen.

Dagvoorzitter Martin Dorsman, directeur van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), opende het seminar met een korte update over de huidige stand van zaken in de zeevaart. De scheepvaart zit nog steeds in zwaar weer en de leden van de KVNR worden geconfronteerd met nieuwe regels onder andere op het gebied van milieu. Ook de KVNR streeft naar een vergroening van de scheepvaart maar wijst wel op de financierbaarheid van de maatregelen. Ook het waarborgen van het internationale level playing field, bijvoorbeeld door effectieve handhaving, is essentieel.

Eén van de dossiers waar reders, werven en toeleverende bedrijven mee geconfronteerd worden is asbest. Marc van de Poel, van Adviesbureau Van de Poel, ging in zijn presentatie in op de SOLAS-regelgeving. Voor schepen is een asbestinventarisatie verplicht en het toepassen van asbest aan boord van schepen is al langere tijd geheel verboden. Echter komt men bij veel schepen, zowel bij nieuwbouw buiten Europa als bij conversie, nog asbest tegen. Voor het verwijderen van asbest zijn de regels van het land waarin het schip zich bevindt bepalend. Hierbij zijn de regels in Nederland zeer strikt, ook in vergelijking met andere Europese landen.

Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu leverden twee sprekers een bijdrage aan het seminar. Dick Brus presenteerde de consequenties van de aanwijzing van de NO<sub>x</sub> (stikstof) Emission Control Area (NECA) in de Noord- en Oostzee. Formeel is het besluit tot een NECA aangenomen en de verwachting is dat tijdens de volgende vergadering van het IMO-milieucomité (MEPC) in juli 2017 de beslissing definitief wordt vastgesteld. Schepen die na 1 januari 2021 gebouwd worden, dienen te voldoen aan de strengere NO<sub>x</sub> Tier III-norm zodra zij zich in een NECA bevinden.

Langs de Noord-Amerikaanse kusten, in het Engelse Kanaal en op de Noord- en Oostzee gelden al strenge normen ten aanzien van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof, zo lichtte Niels Lyklema van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu toe. Per 1 januari 2015 mag in deze gebieden het zwavelgehalte niet hoger zijn dan 0,10%. De handhavingcijfers laten een goede naleving zien van deze nieuwe norm. Van de gecontroleerde schepen voldeed 95% aan de eisen. De onlangs in MEPC vastgestelde mondiale zwavelnorm schrijft voor dat de uitstoot van zwavel in 2020 wereldwijd terug moet worden gebracht tot 0,50% (ten opzichte van de huidige 3,50%). Recent is een onderzoek vanuit de IMO afgerond

waarbij men concludeerde dat er in 2020 voldoende brandstoffen beschikbaar zullen zijn om hieraan te kunnen voldoen. Zorgen zijn er wel over de kwaliteit van deze brandstoffen, vooral als het blends zijn. Daar zal de komende jaren studie naar worden verricht.

Na de pauze presenteerde Sander den Heijer, Netherlands Maritime Technology, de ontwikkelingen op het gebied van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) en de Minimum Power Requirements (MPR). Het doel van de EEDI is om nieuwbouwschepen gefaseerd steeds energie-efficiënter te maken. Bijkomend effect van de EEDI is dat het geïnstalleerd motorvermogen op schepen wordt verlaagd wat nadelig kan zijn voor de veiligheid. Daarom heeft de IMO interim guidelines opgesteld voor het minimaal vermogen dat aan boord van een schip moet worden geïnstalleerd. In verschillende studies door MARIN en Conoship is aangetoond dat deze richtlijnen voor het minimum vermogen voor kleine schepen (< 20.000 DWT), die in Nederland ontworpen, gebouwd en gevaren worden, niet geschikt zijn. Op basis van die studieresultaten is door de IMO bepaald dat de regels voor MPR geldig zijn voor schepen vanaf 20.000 DWT. Voor het bepalen van de definitieve guidelines lopen nu drie internationale onderzoeksprojecten. De Nederlandse studie MacRAW heeft aangetoond dat Bollard Pull een betere factor is dan vermogen. De taak is nu om met een gezamenlijk voorstel richting de IMO te komen.

Het seminar werd afgesloten met een presentatie van Henk-Erik Sierink die voor het directoraat-generaal klimaat van de Europese Commissie (DG CLIMA) werkt. Hij gaf een update over de ontwikkelingen op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissies. De ambities van de Europese Commissie op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie zijn hoog en ook de scheepvaart zou hier een belangrijke bijdrage aan moeten hebben. Om dit inzichtelijk te maken moeten reders en scheepsbeheerders met schepen van 5.000 GT of meer vanaf 1 januari 2018 de uitstoot van CO<sub>2</sub> en de vervoersprestaties inzichtelijk maken, voor elke reis van en/of naar een Europese haven. De voorbereidingen voor dit zogeheten MRV-systeem (Monitoring, Reporting and Verification) zijn in volle gang. Naast dit Europese systeem zal er ook een mondiaal datacollectiesysteem verplicht gaan worden. Dit systeem is een stuk eenvoudiger waarbij ook de door reders of scheepsbeheerders verstrekte data wordt geanonimiseerd. Henk-Erik Sierink gaf daarbij aan dat het nog geen gelopen race is dat EU-MRV volledig gelijk wordt getrokken met het IMO-datacollectiesysteem dat per 1 januari 2019 in werking treedt.

Tijdens het seminar was er veel gelegenheid voor vragen en interactie, waar ook uitgebreid werd gesproken over de CO<sub>2</sub>-strategie. Daarbij kwam de visie van zowel de reders als de visie van de Europese Commissie naar voren.

De middag eindigde met levendige gesprekken tussen sprekers en deelnemers tijdens een sfeervolle borrel. De hoge opkomst, de goede presentaties en levendige discussies waren de ingrediënten van wederom een geslaagd seminar van het Platform Schone Scheepvaart.

- 
- Wist u dat u alle presentaties van voorgaande seminars van Platform Schone Scheepvaart kunt terugvinden op [www.schonescheepvaart.nl](http://www.schonescheepvaart.nl) ?
  - De partners van Platform Schone Scheepvaart en deelnemers aan de seminars zijn actief op LinkedIn. Zoek op de groep 'Platform Schone Scheepvaart' en sluit u aan!