

## **Bijlage: Internationale regelgeving m.b.t. luchtmissies van zeeschepen**

Bijlage VI van het MARPOL-verdrag (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978) bevat kwaliteitseisen met betrekking tot brandstoffen van zeeschepen.

De Noordzee en de Oostzee zijn conform MARPOL Bijlage VI zogenaamde Sulphur Emission Control Areas (SECA's). Dit houdt in dat het schepen op genoemde zeeën verboden is brandstof te gebruiken met meer dan 1,5 % zwavel. Minder zwavel in de brandstof betekent minder uitstoot van zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) naar de lucht. Met ingang van 1 juli 2010 gaat deze norm omlaag naar 1,00 % en vanaf 1 januari 2015 naar 0,10 %.

Schepen in SECA's mogen echter in plaats van laagzwavelige brandstof ook uitlaatgasreinigingssystemen of andere technische methoden gebruiken, mits daarmee de uitstoot niet hoger is dan de uitstoot die wordt bereikt met het gebruik van brandstof met een zwavelgehalte van maximaal 1,5%, te verlagen in 2015 tot 0,10%

Ter vergelijking: de mondiale zwavelnorm van MARPOL Bijlage VI, die geldt buiten de Noordzee en Oostzee, is 4,5 %. Deze gaat op 1 januari 2012 omlaag naar 3,50 % en in 2020 naar 0,50 % (als een evaluatie in 2018 negatief uitvalt wordt laatstgenoemde ingangsdatum verschoven naar 2025).

Ten aanzien van de uitstoot van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) bevat MARPOL Bijlage VI voor schepen gebouwd ná 1 januari 2011 een aanscherping van de bestaande norm voor de uitstoot uit motoren met 20 %. Deze geldt voor alle zeeën. Het is de bedoeling dat de Noordzee en de Oostzee, nu al Sulphur Emission Control Area (SECA), worden aangewezen als Emission Control Area (ECA). In deze gebieden zijn, naast strengere eisen met betrekking tot de uitstoot van SO<sub>2</sub>, tevens strengere eisen mogelijk met betrekking tot de uitstoot van NO<sub>x</sub>. Voor schepen gebouwd ná 1 januari 2016, varende in een zogenaamde Emission Control Area (ECA), gaat een aanscherping van de NO<sub>x</sub>-emissienorm van 80 % gelden.

MARPOL Bijlage VI is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en het daarop gebaseerde Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs). De Wvvs bevat een basis voor het vaststellen van verboden gedragingen vanaf of aan boord van schepen. Bij het Bvvs zijn deze gedragingen vastgesteld, zoals het verbod brandstofolie aan boord te gebruiken die niet voldoet aan de eisen die daaraan in Bijlage VI zijn gesteld. Op grond van de Wvvs zijn deze verboden ook van toepassing op buitenlandse schepen in de territoriale zee en, omdat met deze verboden toepassing wordt gegeven aan Bijlage VI van het MARPOL-verdrag, op de exclusieve economische zone.

De overtreding van het verbod brandstofolie te gebruiken die niet aan de eisen van MARPOL Bijlage VI voldoet, is strafbaar gesteld bij de Wet op de economische delicten (WED). Dit geldt voor zowel Nederlandse als buitenlandse schepen. Indien een buitenlands schip zich naar een Nederlandse haven begeeft kan dit schip bovendien worden gecontroleerd op grond van de Wet havenstaatcontrole. Daarbij kan het schip worden gecontroleerd op de benodigde certificaten, waaronder het certificaat ter voorkoming van luchtverontreiniging, en de bunkerafleveringsbonnen met bijgeleverde monsters van de brandstofolie. Indien tekortkomingen worden geconstateerd, volgt een nadere inspectie, waarbij mede de gegevens over overschakeling op laagzwavelige brandstof in SECA's in de logboeken kan worden gezien en kan worden bekeken of de procedures benodigd voor de overschakeling op deze brandstof wel in acht zijn genomen. Indien te veel verkeerde brandstofolie aan boord is of het uitlaatgasreinigingssysteem gebreken vertoont, kan het schip worden aangehouden.

Zoals ik hierboven heb aangegeven zullen, op grond van de internationale regelgeving die de komende jaren van kracht wordt, de zwavelnormen voor scheepsbrandstof en de stikstofdioxiden-emissienormen voor scheepsmotoren scherper worden teneinde de luchtverontreiniging door zeeschepen op de Noordzee terug te dringen. Dit geldt ook voor de emissies door schepen die stilliggen in de Nederlandse territoriale wateren.