

DUURZAME ENERGIE IN DE GARNALENNISSERIJ



RAPPORT / WP3: Wet- en regelgeving rapportage

Project Number : H1402_TCNN
Project Titel : Duurzame energie in de garnalen visserij
Noord Groningen / Noordoost Friesland
Document nr. : H1402_TCNN-WP3-V01-09/2014
Datum : 10/09/2014

Document distributie

PU	Publiek	
BP	Beperkt tot de participanten van het programma "Duurzame energie in de garnalen visserij".	✓
BG	Beperkt tot een gespecificeerde groep van participanten in het programma.	
VER	Vertrouwelijk	

Document wijzigingen

Revisie	datum	Auteur	Gewijzigde secties	Opmerkingen
V01	10/09/2014	Henk Oudman	Nvt	

RAPPORT

WP3 “Wet en regelgeving rapportage ”		
Auteur	Homartec	Henk Oudman
Participanten	TCNN	Dennis Carton
	NHL	Siger Bos
	TNO	Marnix Rhijnsburger
	Intercontrol	Mischa van der Horst
Omschrijving	WP3 – Wet- en regelgeving rapportage	

WP 3			
Start	Juli 2014	Eind	September 2014
Doelstelling			
- Rapportage van de wet- en regelgeving ten behoeve van de garnalen visserij			

Lijst van Werk Pakketten (WP's)	
Nummer	Titel
WP 1	Nulmeting
WP2	Inventarisatie van brandstofsysteem
WP3	Wet- en regelgeving rapportage
WP4	Ontwerpstudie voor conversie / refit
WP5	Energiehuishouding
WP6	Infrastructuur en vaste walfaciliteiten
WP7	Test- en demonstratiefase

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING / DOELSTELLING	7
1.1.	AANLEIDING.....	7
	Onderzoek.....	7
	Analysekader.....	7
1.2.	DOELSTELLING	7
	Onderzoeksvragen	7
	Producten.....	8
2.	KWALIFICATIES / VOORSCHRIFTEN VISSERSVAARTUIGEN	9
2.1.	ALGEMEEN.....	9
2.2.	EISEN EN VOORSCHRIFTEN.....	9
	AD 1) VISSERSVAARTUIGEN GROTER DAN 24 METER	10
	IEEC en SEEMP	10
	AD 2) VAARTUIGEN KLEINER DAN 24 METER	12
2.3.	CERTIFICATEN	13
3.	WET- EN REGELGEVING.....	15
3.1.	ALGEMEEN.....	15
	Wetten	15
	Schepenwet.....	15
	Vissersvaartuigenbesluit 2002	16
	Richtlijn 2005/33/EG.....	18
	Bunker Delivery Note.....	18
3.2.	MONDIAAL.....	19
	IMO	19
	MARPOL 73-78	20
	AD 1) De aanscherping Marpol Annex VI geeft impact op het maximale zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen:	21
	SECA (zeevaart)	21
	PSSA.....	22

AD2) Aanscherping van de emissienormen t.a.v. de NOx-uitstoot van zeeschepen	23
AD3) Energie-efficiency-eisen aan nieuwbouw schepen (toegevoegd in 2011):.....	23
International Energy Efficiency Certificate (IEEC).....	24
Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP).....	24
Uitgifte IEEC	25
DE TORREMOLINOS EN CAPE TOWN RULES	26
3.3. EUROPEES.....	27
3.4. NATIONAAL.....	28
3.5. WADDENGEBIED.....	29
Europese Richtlijnen van de Europese Unie:.....	30
Nationaal:.....	30
Provincies:.....	30
Gemeenten:	31
3.6. REGIONAAL.....	31
PGS-33-1, 2 en 3.....	31
PGS-33-1 (vulstations voor wegvoertuigen)	32
PGS 33-2 (bunkeren vanaf de wal naar het schip).....	32
PGS 33-3 (bunkeren tussen schepen)	32
3.7. NIEUWE EN AANKOMENDE WET- EN REGELGEVING.....	32
AD 1) Vissersvaartuigen op de Waddenzee.....	33
AD 2) Uitstoot	33
AD 3) Nieuwe brandstoffen	33
4. OVERZICHT GERAADPLEEGDE ORGANISATIES / PERSONEN	34
BIJLAGEN	35

1. INLEIDING / DOELSTELLING

1.1. AANLEIDING

Onderzoek

Binnen WP3 wordt een analyse gemaakt van de mate waarin de mogelijke alternatieven vanuit WP 2 naar voren komen, stroken met de huidige wet- en regelgeving.

Analysekader

In het kader van het onderzoek heeft de focus gelegen op de vissersvaartuigen die operatief zijn op de Waddenzee en de Noordzee. Hierbij is gekeken naar de kwalificaties en de voorschriften waaraan deze vissersvaartuigen moeten voldoen. Daarnaast is ingegaan op de wet- en regelgeving die op deze schepen van toepassing is.

1.2. DOELSTELLING

Onderzoeksvragen

Het doel is om te komen tot een duidelijk beeld van de huidige en aankomende wet- en regelgeving met betrekking tot de verschillende kansrijke scenario's voor duurzame energie in de garnalenvisserij.

Voorafgaand aan dit rapport zijn de volgende vragen geformuleerd:

Vraag 1) Wat staat in de huidige wet- en regelgeving met betrekking tot het toepassen van 'nieuwe' energievormen in bestaande schepen?

Vraag 2) Wat staat in de huidige wet- en regelgeving met betrekking tot het toepassen van 'nieuwe' energievormen in de vorm van laad- en losfaciliteiten?

Vraag 3) Wat zijn de huidige en toekomstig te verwachten veranderingen binnen de wet- en regelgeving?

Vraag 4) Op welke punten zouden wet- en regelgeving wellicht aangepast (of verduidelijkt) moeten worden?

Vraag 5) Wat zijn de verantwoordelijkheden van zowel de overheid als het bedrijfsleven? Deze vragen hebben de basis gevormd voor deze verkenning en worden binnen dit rapport beantwoord. De verschillende onderwerpen (vragen) zijn onderverdeeld naar de hoofdonderdelen binnen dit rapport 'Kwalificaties / voorschriften vissersvaartuigen' en 'Wet- en regelgeving'.

Producten

Onderhavig rapport is het eindproduct van vornoemde verkenning. Dit rapport vormt samen met de uitkomsten uit de overige WP's de gehele rapportage in het kader van het project 'Duurzame energie in de garnalenvisserij Noord-Groningen / Noordoost-Friesland'.

2. KWALIFICATIES / VOORSCHRIFTEN

VISSERSVAARTUIGEN

2.1. ALGEMEEN

Voordat ingegaan wordt op de kwalificaties / voorschriften ten aanzien van vissersvaartuigen die actief zijn op de Waddenzee, het volgende. Zoals ook in de inleiding aangegeven geldt zowel voor de wet- en regelgeving als ook de kwalificaties en voorschriften ten aanzien van de vissersvaartuigen dat deze momenteel een verandering doormaken. Op het moment van schrijven van dit document wordt nieuw beleid geschreven en door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnitieerd. Aangezien dit beleid nog in ontwikkeling is, is onderhavig rapport gebaseerd op de nu geldende wet- regelgeving en kwalificaties / voorschriften.

De visserij schepen (op de Waddenzee) waarop dit rapport toegespitst is, worden beroepsmatig ingezet. Zeevissersvaartuigen die beroepsmatig ingezet worden, moeten aan nationale en internationale regelgeving voldoen. Deze regelgeving richt zich zowel op de veiligheid van het schip als ook van de bemanning. Centraal hierin staat het Vissersvaartuigenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (verder ILT) is de toezichthoudende organisatie voor de Nederlandse vissersvaartuigen.

In het navolgende wordt ingegaan op de kwalificaties en de voorschriften waaraan vissersvaartuigen (die onderwerp zijn van deze verkenning) moeten voldoen en waarop ze worden gecontroleerd.

2.2. EISEN EN VOORSCHRIFTEN

Voordat visserij schepen mogen varen en vissen moeten ze gecertificeerd zijn. Welke certificaten noodzakelijk zijn, wordt bepaald door de lengte van het schip. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- 1) schepen groter dan 24 meter;
- 2) schepen kleiner dan 24 meter.

AD 1) VISSERSVAARTUIGEN GROTER DAN 24 METER

Het inspectieproces voor schepen groter dan 24 meter bestaat uit een certificering die vijf jaar geldig is. Hoewel de certificaten vijf jaar geldig zijn, is er een jaarlijkse inspectie nodig om de certificaten geldig te houden. Het Schema Inspectieperiode en verjaardatum is tevens grafisch weergegeven in bijlage 1.

Voor vissersvaartuigen groter dan 24 meter zijn de volgende certificaten verplicht voor de volgende typen schepen:

- Certificaat van Overeenstemming;
- Bemanningscertificaat;
- Meetbrief volgens ITC Londen1969.

Indien het vaartuig groter is dan 400 GT, dan zijn tevens de volgende certificaten¹ verplicht:

- International oil pollution prevention certificate (IOPP);
- International air pollution prevention certificate (IAPP);
- International sewage pollution prevention certificate (ISPP);
- International anti-fouling system certificate (IAFS);
- Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) en International Energy Efficiency Certificate (IEEC).

In het navolgende wordt nader ingegaan op het SEEMP en IEEC.

IEEC en SEEMP

International Energy Efficiency Certificate (IEEC)

Vanaf 1 januari 2013 gelden nieuwe regels voor de energie efficiëntie voor schepen groter dan 400 GT die genoemd worden in MARPOL Annex VI, hoofdstuk 42 (zie bijlage 3). De

¹ Alle schepen zijn verplicht om certificaten te dragen die hun zeewaardigheid, type schip, vaardigheden van de bemanning en dergelijke. Deze certificaten worden verstrekt door de lidstaat onder welke vlag zij varen en kan gecontroleerd worden door de havenautoriteiten. De certificaten moeten zich daadwerkelijk aan boord bevinden. De herkomst van deze certificaten is terug te vinden in The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention) en is opgesomd in een standaarddocument:

FAL.2/Circ.123; MEPC.1/Circ.769 and MSC.1/Circ.1409 (zie ook bijlage 2 of:
<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Documents/FAL.2-Circ.123.pdf>).

nieuwe regels staan in Resolutie MEPC.203(62) van de IMO (zie bijlage 4) en komen bovenop de al bestaande regels van MARPOL Annex VI. De regels vereisen een nieuw certificaat: het International Energy Efficiency Certificate (IEEC) dat wordt afgegeven wanneer een Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) aan boord is.

Binnen het hoofdstuk Wet- en Regelgeving zal nader ingegaan worden op het IEEC.

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) op bestaande schepen

Het IEEC wordt voor Nederlandse schepen uitgereikt door een klassenbureau wanneer een Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) aan boord is.

Het SEEMP geeft een lijst van maatregelen om de energie efficiëntie van een schip te optimaliseren. Een nadere uiteenzetting van het SEEMP valt te lezen onder het hoofdstuk Wet- en Regelgeving.

Een onderdeel van het SEEMP is de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) waarmee het energieverbruik van een schip en een vloot tijdens een bepaalde periode gevolgd kan worden. De EEOI staat in MEPC.1/Circ.684 (Zie bijlage 5).

Met de EEOI kan efficiënt brandstofgebruik worden gemeten terwijl het schip in bedrijf is door bijvoorbeeld het verschil te bepalen bij een verbeterde reisplanning of het vaker poetsen van de schroef of door b.v. technische maatregelen zoals warmte-terugwinsystemen of zelfs een nieuwe schroef.

Certificaten voor vissersvaartuigen /trawlers >1000 GT:

- Bunker Liability Certificate (BLC)

Eigenaren van schepen van 1000 GT of meer zijn verplicht om een verzekering af te sluiten voor de dekking van schade die veroorzaakt wordt door het lekken van bunkerolie.

Certificaten voor trawlers:

- Certificaat van Uitwatering (Loadline certificate)

Certificaten voor vissersvaartuigen zonder commercieel klassenbureau:

- Klassencertificaat van de inspectie

² MARPOL staat voor The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. En is de belangrijkste internationale conventie die afspraken borgt omtrent preventie van vervuiling van de mariene omgeving door schepen door operationele of incidentele oorzaken.

Certificaten voor vissersvaartuigen gebouwd na 2000 met motoren vanaf 130 kW:

- Engine international air pollution prevention certificate (EIAPP)

De controle van NOx-emissies van een dieselmotor wordt gerealiseerd vanuit de toezicht en certificatie die leiden tot de afgifte van een zogenaamd Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate. De inhoud en voorwaarden voor deze EIAPP certificaat is opgenomen in IMO MARPOL 75-78 Annex 13en14 (zie bijlage 6)

De verschillende voornoemde certificaten kunnen bij ILT aangevraagd worden met behulp van digitale formulieren. Daarnaast bestaat er tevens een formulier om wijzigingen aan een schip door te geven. Op het moment dat er een wijziging plaatsvindt aan het vissersvaartuig en/of visserijmethode, moeten deze gemeld worden via het formulier 'Melden wijzigingen vissersvaartuig en/of visserijmethode' (zie bijlage 7). Deze verandering kunnen betrekking hebben op veranderingen aan hoofd- en hulpwerktuigen, visserijmethodes, scheepsbouwzaken en plaatsing van (nieuwe) nautische en technische apparatuur aan boord van vissersvaartuigen.

AD 2) VAARTUIGEN KLEINER DAN 24 METER

Met betrekking tot het inspectieproces geldt dat certificaten voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter eveneens vijf jaar geldig zijn. De verjaardatum (dat is de oorspronkelijke opleverdatum van het schip) bepaalt de begindatum van de vijfjaarlijkse cyclus.

Naast het Certificaat van Deugdelijkheid wordt een Veiligheidscertificaat verstrekt dat eveneens vijf jaar geldig is. Wanneer voldaan wordt aan de klassenregels van de ILT wordt voor vijf jaar een klassencertificaat verstrekt.

Hoewel de certificaten vijf jaar geldig zijn, is er een jaarlijkse inspectie nodig om de certificaten geldig te houden. Deze jaarlijkse inspectie moet plaatsvinden binnen de inspectieperiode van het schip.

In een jaarlijkse rappelbrief staat de verjaardatum en de inspectieperiode van het schip. De rappelbrief krijgt men aan het begin van de inspectieperiode. Het Schema Inspectieperiode en verjaardatum wordt weergegeven in een grafische voorstelling (zie ook bijlage 1).

Voor vissersvaartuigen kleiner dan 24 meter gelden de volgende certificaten:

- Certificaat van Deugdelijkheid;
-

- Veiligheidscertificaat;
- Bemanningscertificaat;
- (Bijzondere) meetbrief.

Daarnaast is voor vissersvaartuigen zonder commercieel klassenbureau het Klassencertificaat van de inspectie verplicht.

Voor vissersvaartuigen gebouwd na 2000 met motoren vanaf 130 kW geldt dat zij een Engine international air pollution prevention certificate (EIAPP), zoals voorgeschreven in Marpol VI, dienen te hebben.

2.3. CERTIFICATEN

Voor Vissersvaartuigen groter dan 12 meter bestaan verschillende formulieren waarmee:

- Certificaten en vrijstellingen aangevraagd kunnen worden;
- Wijzigingen gemeld kunnen worden;
- Een verklaring anti-fouling opgesteld kan worden.

Certificaten en vrijstellingen aanvragen

Voor de volgende situaties kan men certificaten en vrijstelling aanvragen. Hiervoor worden de volgende formulieren gehanteerd:

- Formulier: Aanvraag certificaten vissersvaartuig bij nieuwbouw (zie bijlage 8);
- Formulier: Aanvraag certificaten vissersvaartuig bij overname;
- Formulier: Aanvraag certificaten bij invlaggen.

Voor meetbrieven geldt dat deze verplicht zijn en apart moeten worden aangevraagd met het daarvoor bestemde formulier.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om verklaringen / vrijstellingen aan te vragen met het 'Formulier: Aanvraag vrijstellingen, verklaringen en aanvullende certificaten vissersvaartuig' (zie bijlage 9). Hiermee kan tevens het voor trawlers verplichte jaarlijks aan te vragen Bunker Liability Certificate aangevraagd worden.

Wijzigingen aan een vissersvaartuig of in de gebruikte visserijmethode moeten vooraf melden met het 'Formulier: Melden wijzigingen vissersvaartuig en/of visserijmethode' (zie

bijlage 10). Na ontvangst van de melding worden de gevolgen van de voorgenomen wijziging besproken en worden afspraken gemaakt.

Op het moment dat één van onderstaande situaties zich voordoen:

- Nieuwbouw vissersvaartuig;
- Invlaggen vissersvaartuig;
- Wijziging vissersvaartuig en/of visserijmethode,

dienen de motorgegevens van het vissersvaartuig doorgegeven te worden. Dit dient plaats te vinden door invulling van het formulier 'Melden gegevens hoofd- en hulpmotoren (groter dan 130kW) vissersvaartuig' (zie bijlage 11).

Op het moment dat het afgestelde vermogen van de voortstuwingsinstallatie afwijkt van de oorspronkelijke fabrieksinstellingen dat moet de fabrikant op dit formulier verklaren dat met het voorgenomen afgestelde vermogen de installatie bedrijfszeker kan blijven werken binnen de daarvoor geldende specificaties.

Tenslotte kunnen wijzigingen in de administratieve gegevens worden doorgegeven met het 'Formulier: Melding administratieve wijziging'. Daarnaast geldt voor schepen groter dan 24 meter en kleiner dan 400 GT dat deze zelf een anti-fouling verklaring op kunnen stellen met behulp van het 'Formulier: Verklaring anti-fouling systeem'.

3. WET- EN REGELGEVING

3.1. ALGEMEEN

Wetten

Op vissersvaartuigen zijn wetten en regels van toepassing die betrekking hebben op onder andere de veiligheid, oliehuishouding, rechten en plichten van de kapitein en de schepelingen (bemanning), arbeids- en rusttijden en arbeidsomstandigheden.

De ILT ziet toe op de naleving van de wet- en regelgeving voor vissersvaartuigen, om het veiligheidsniveau te bevorderen. Onderstaande wetten zijn van toepassing:

- Schepenwet
- Vissersvaartuigenbesluit 2002
- Wet zeevarenden (voorheen Zeevaartbemanningwet)
- Besluit zeevisvaartbemanning
- Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer
- Arbeidsomstandighedenwet
- Marpol en Nederlandse milieu-eisen
- Verplichting AIS op vissersvaartuigen

Op de verschillende wetten en regels zullen in het navolgende toegelicht worden.

Schepenwet

De Schepenwet³ geeft veiligheidsvoorschriften voor het voorkomen van scheepsrampen, bepalingen voor onderzoek naar scheepsrampen, maatregelen van tucht voor kapiteins, stuurlieden en machinisten en regels voor het houden van toezicht op het naleven van de voorschriften. Inspecteurs van de ILT houden toezicht.

³ De daadwerkelijke wettekst is erg uitgebreid en daarom niet als bijlage opgenomen bij het verslag. De wettekst is te vinden via de link:
http://wetten.overheid.nl/zoeken_op/regeling_type_wetten+AMVB+ministeries/titel_bevat_schepenwet/datum_17-3-2014

De ILT geeft certificaten af als het schip en de bedrijfsvoering over het schip, aan boord en aan de wal, voldoen aan de eisen van de wet en de besluiten. Deze eisen hebben o.a. betrekking op de zeewaardigheid en stabiliteit.

Vissersvaartuigenbesluit 2002

Het Vissersvaartuigenbesluit 2002 (Vvb 2002)⁴ geldt voor vissersvaartuigen > 24 meter en < 45 meter. Het Vvb geeft aan welke veiligheidsvoorschriften gelden voor nieuwe en bestaande vissersvaartuigen die zijn uitgerust, of met commercieel oogmerk gebruikt worden, voor het vangen van vis en andere levende rijkdommen van de zee en daarnaast welke inspecties van schepen noodzakelijk zijn voor het verkrijgen of verlengen van een certificaat. De veiligheidsvoorschriften hebben o.m. betrekking op:

- constructie;
- waterdichte indeling en uitrusting;
- stabiliteit (zeewaardigheid);
- machine- en elektrische installaties;
- bescherming tegen en opsporen - blussen en bestrijden van brand;
- bescherming van de bemanning;
- reddingsmiddelen en –voorzieningen;
- veiligheidsmiddelen;
- noodprocedures en radiocommunicatie.

Marpol en Nederlandse milieu-eisen

- Annex IV Marpol: sanitair afval
- Annex V Marpol: lozen van vuilnis en vaste bulkstoffen
- Annex VI Marpol: luchtverontreiniging en eisen aan scheepsbrandstof

Op de geldende Marpol regelgeving zal ingegaan worden bij de paragraaf over IMO.

Daarnaast zijn de volgende wetten van toepassing op visserijvaartuigen:

- Wet zeevarenden (voorheen Zeevaartbemanningswet);
- Besluit zeevisvaartbemannings;
- Arbeidstijdenwet en Arbeidstijdenbesluit vervoer;
- Arbeidsomstandighedenwet;
- Wet, besluit en regeling voorkoming verontreiniging door schepen;

⁴ De daadwerkelijke wettekst is erg uitgebreid en daarom niet als bijlage opgenomen bij het verslag. De wettekst is te vinden via de link: http://wetten.overheid.nl/BWBR0013342/geldigheidsdatum_17-03-2014

- Verplichting AIS op vissersvaartuigen.

Gezien de afbakening van dit verslag zal niet verder op deze wetten in worden gegaan.

Beleidsregels

Daarnaast is er een beleidsregel opgesteld die bepalingen geeft voor het voortstuwingsvermogen van bepaalde vissersvaartuigen. Deze staan verwoord in 'Beleidsregel beperking voortstuwingsvermogen bepaalde vissersvaartuigen'.

Het slagvolume van een motor van een vaartuig mag niet hoger liggen dan 13 liter bij een maximaal vermogen van 221 kW. Dat bepaalt de beleidsregel 'begrenzing van het voortstuwingsvermogen van bepaalde vissersvaartuigen' die 6 mei 2014 in de Staatscourant is gepubliceerd (zie bijlage 12).

De beleidsregel geeft duidelijkheid over het toegestane maximale vermogen van de motor van een vissersvaartuig en is van toepassing op vissersvaartuigen waarvan, volgens artikel 29 of 34 van verordening (EG) nr. 850/98, het maximale vermogen van de voortstuwingsinstallatie 221 kW niet mag overschrijden. Het voortstuwingsvermogen van vaartuigen wordt vastgesteld op grond van het maximale vermogen van de motor. De Inspectie kan op basis van artikel 2, onderdeel 14.2 van het Vissersvaartuigenbesluit het feitelijk bruikbare vermogen begrenzen tot tenminste het 75% van het maximale vermogen. Bij een verhoogd motorvermogen komt met name de stabiliteit van het vissersvaartuig in gevaar.

Om ervoor te zorgen dat motoren op schepen niet meer vermogen hebben dan wettelijk toegestaan, is nu bepaald dat het slagvolume van een motor niet hoger mag liggen dan 13 liter bij een maximaal vermogen van de motor van 221 kW. De beleidsregel geldt voor alle nieuwe motoren die na 7 mei 2014 zijn aangemeld.

Eisen aan scheepsbrandstof

Voor zwavelhoudende brandstof geldt dat IMO MARPOL Annex VI Reg 14 hierin nadere bepalingen geeft (zie ook bijlage 6). Vanaf 1 januari 2015 gaat het zwavelgehalte van scheepsbrandstof met een factor 10 omlaag. Deze eis geldt voor de brandstof die wordt gebruikt binnen de ECA (Emission Control Area). Dit is het Noordzeegebied met het aansluitende Oostzeegebied. De scheepsbrandstof mag vanaf die dag maximaal 0,10% zwavel bevatten.

Het gebruik van goedgekeurde uitlaatgas-reinigingsystemen om het zwavel uit het uitlaatgas te wassen is toegestaan. Ook kan als brandstof bijvoorbeeld aardgas (LNG) worden gebruikt.

De brandstof gebruikt buiten de ECA mag nu nog 3,5% zwavel bevatten. Dat geldt tot 1 januari 2020, daarna gaat dat terug naar 0,50% zwavel. Dat geldt dan wereldwijd, buiten de ECA gebieden. Op dit moment zijn er twee ECA gebieden, namelijk het gebied rondom de USA en de Noordzee met het aansluitende Oostzeegebied.

Richtlijn 2005/33/EG

Sinds 1 januari 2010 mag het zwavelgehalte van brandstofolie niet meer zijn dan 0,10% op Nederlandse en buitenlandse schepen die in de havens liggen. Dat staat in richtlijn 2005/33/EG over zwavel in scheepsbrandstof. De richtlijn is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

In de bij de wet behorende regeling is onder artikel 14 vastgesteld dat de bemanning voldoende tijd moet krijgen om direct na aankomst over te schakelen naar brandstof met maximaal 0,10 % zwavel en om zo laat mogelijk voor vertrek opnieuw over te schakelen op een andere brandstof.

Deze richtlijn is echter niet van toepassing op:

- schepen die volgens een gepubliceerde dienstregeling minder dan twee uur op hun ligplaats liggen;
- binnenschepen
- schepen die al hun motoren uitschakelen om walstroom te gebruiken

Bunker Delivery Note

De Bunker Delivery Note (BDN) is de afleveringsbon van de gebunkerde brandstof. Deze moet bepaalde gegevens over de geleverde brandstof bevatten. De gegevens die op de Bunker Delivery Note moeten staan opgenomen in MARPOL Annex VI, Appendix V.

Met betrekking tot de kwaliteit van de brandstof geldt dat brandstof met een te hoog zwavelgehalte deze kan worden geblend om het zwavelgehalte te verlagen. Deze blends kunnen echter problemen geven als gevolg van bijvoorbeeld instabiliteit.

Is de brandstof onbruikbaar en wil het schip zich daarvan ontdoen, dan kan het worden beschouwd als afval en moet het worden afgegeven aan een afvalverzamelaar in de haven.

Na deze algemene introductie en een uiteenzetten van welke taken en verantwoordelijkheden onder ILT vallen, zal in het navolgende nader ingegaan worden op de wet- en regelgeving zoals deze vanuit verschillende niveaus bepaald zijn:

- Mondiaal;
- Europees;
- Nationaal;
- Regionaal.

Eenzijds vormen deze wet- en regelgeving de basis voor hetgeen in voorgaande is beschreven. Anderzijds vormt dit het kader en de bredere context voor ILT.

3.2. MONDIAAL

Op mondiaal gebied is de wet- en regelgeving met betrekking tot maritieme zaken (waaronder het toepassen van 'nieuwe' energievormen in bestaande schepen) vastgelegd binnen de Interational Maritime Organization (IMO). Hierin zijn met name afspraken vastgelegd met betrekking tot de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart.

IMO

De IMO is een in Londen zetelende organisatie die op internationaal niveau afspraken tussen de deelnemende lidstaten bewerkstelligt om zodoende de scheepvaart zo veilig en milieuvriendelijk mogelijk te maken. De IMO is een gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties en werd in 1948 opgericht en in 1958 ingesteld. Het hoogste orgaan van de organisatie is de Algemene vergadering waarin alle 116 leden zitting hebben.

Het ongeluk met de tanker Torrey Canyon op 18 maart 1967, waarbij 119.000 ton Kuwait crude (ruwe aardolie) in het water kwam, zette het vervuilingsprobleem hoog op de agenda. De genomen maatregelen richtten zich echter niet op het voorkomen van rampen, maar op het verminderen van operationele vervuiling. Een en ander resulteerde in 1973 in de International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), die in 1978 omgezet werd in het MARPOL 73/78 protocol.

MARPOL 73-78

De Marpol 73-78 omvat een wettekst, twee protocollen en zes technische bijlagen om vervuiling door schepen te voorkomen. In 2008 is Marpol Annex VI van kracht geworden (zie ook bijlage 3).

Annex VI stelt voorschriften ter voorkoming van luchtverontreiniging door schepen. De bijlage zet limieten op de uitstoot van zwaveloxiden en stikstofoxiden en verbiedt de opzettelijke uitstoot van ozon-afbrekende stoffen. In 2008 is een herziene strengere versie van kracht geworden. Deze annex is van toepassing op alle schepen en boorplatformen en deze worden regelmatig gecontroleerd bij schepen van 400 Gross ton of meer, deze moeten te allen tijde een IAPP-certificaat (International Air Pollution Prevention) aan boord hebben.

De regels die hierin opgenomen zijn:

Regulation 12: Uitstoot van ozonafbrekende stoffen uit koelinstallaties en brandblusapparatuur.

Regulation 13: Stikstofoxide(NOx)-uitstoot van dieselmotoren.

Regulation 14: Zwaveloxide(SOx)-uitstoot van schepen.

Regulation 15: Uitstoot van vluchtige organische stoffen uit olietanks van tankers.

Regulation 16: Uitstoot van verbrandingsovens aan boord.

Regulation 18: Kwaliteit van stookolie.

Met name Regulation 13 en 14 hebben impact op schepen die op zware olie varen (zie ook bijlage 6 voor de volledige tekst)

De IMO heeft in 2008 de internationale regelgeving 'Marpol Annex VI' aangescherpt

In de kern van de 'aangescherpte' Marpol Annex VI' richt deze zich op:

- 1) aanscherping van de emissienormen de SOx-uitstoot van zeeschepen;
- 2) aanscherping van de emissienormen t.a.v. de NOx-uitstoot van zeeschepen;
- 3) energie-efficiency-eisen aan nieuwbouw schepen (toegevoegd in 2011).

AD 1) De aanscherping Marpol Annex VI geeft impact op het maximale zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen:

	MONDIALE ZWAVEL LIMMIET	SECA ZWAVEL LIMMIET
Tot 30 juni 2010	4,50%	1,50%
1 juli 2010		1,00%
1 januari 2012	3,50%	
1 januari 2015		0,10%
1 januari 2020*	0,50%	

*Evaluatie vindt plaats in 2018: bij negatieve uitkomst, de introductiedatum zal verschuiven van 2020 naar 2025

Europese 'kop' op mondiale IMO-regelgeving bestaat eruit dat de mondiale zwavelnorm in 2020 omlaag gaat van 3,5 % naar 0,5 %. Mocht daarnaast uit de IMO evaluatie in 2018 blijken dat in 2020 onvoldoende laagzwavelige brandstof beschikbaar is, dan verschuift de ingangsdatum naar 2025. De EU houdt echter, voor EU-wateren, vast aan 2020 als ingangsdatum voor die 0,5 % norm, ongeacht wat IMO besluit (EU-Zwavelrichtlijn 1999/32/EC).

De emissiewetgeving verschilt per sector en bestaat uit de volgende belangrijke onderdelen:

SECA (zeevaart)

- De maximale zwaveluitstoot voor schepen op wereldzeeën is recent verlaagd van 4,5% naar 3,5%. Voor een aantal kustgebieden in de wereld gelden strengere emissienormen. Dit zijn SECA (Sulphur Emission Controlled Area) gebieden (zie afbeelding 1). In Europa geldt de SECA regelgeving voor de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee. De normen voor de uitstoot van zwavel in het Europese SECA gebied, worden geleidelijk strenger. Tot juli 2010 1,5%, tussen juli 2010 en 31 december 2014 1,0% en vanaf 1 januari 2015 0,1 %.
- Als gevolg van deze regelgeving zijn aanpassingen aan de bestaande zeeschepen in het SECA gebied nodig. Hierbij kan gedacht worden aan de toepassing van andere typen brandstoffen, maar ook het toepassen kan er voor worden gekozen om een scrubber toe te passen.

- Het maximale gehalte aan zwavel dat uitgestoten mag worden is afhankelijk van de locatie. Voor wereldzeeën moet dit in 2025 90% lager liggen dan voor 2010. Voor SECA gebieden geldt een verlaging van 95% ten opzichte van 2010.



Figuur 1 SECA (Sulphur Emission Controlled Area) gebieden

Naast de emissiewetgeving voor de zeevaart (SECA) bestaat er ook de wetgeving voor de binnenvaart / spoorverkeer (TIER), wegtransport (Euronormering) en binnenvaart (CCR).

PSSA

PSSA staat voor 'Particularly Sensitive Sea Area'. Dit is een gebied dat speciale bescherming nodig heeft door regelgeving vanuit IMO vanwege de belangrijke ecologische, sociaal-economische of wetenschappelijke redenen. Deze aangewezen gebieden zijn veelal kwetsbaar voor schade van maritieme activiteiten. De gehele Waddenzee is ook opgenomen in deze lijst.

In de IMO A.982(24) Revised guidelines for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) worden richtlijnen omschreven die de nadere invulling bepalen van de PSSA's. Deze gaan onder andere over de routes die het scheepvaartverkeer moeten volgen om deze gebieden zo veel mogelijk te ontlasten (zie ook bijlage 13).

AD2) Aanscherping van de emissienormen t.a.v. de NOx-uitstoot van zeeschepen

Met betrekking tot regelgeving op gebied van stikstofoxide-emissies, NOx-uitstootnormen voor nieuwe schepen (gebouwd ná 1-1-2011) geldt de volgende herziening in Annex VI:

- 14.4 g/kWh bij minder dan 130 omwentelingen per minuut;
- $44 \cdot n(-0.23)$ g/kWh bij tussen 130 en 2000 omwentelingen per minuut;
- 7.7 g/kWh bij meer dan 2000 omwentelingen per minuut

Deze norm staat bekend als 'Tier II5'

NOx-uitstootnormen voor nieuwe schepen (gebouwd ná 2016 of 2021) geldt de volgende herziening in Annex VI, varend in een "NOx Emission Control Area" ("NECA"):

- 3.4 g/kWh bij minder dan 130 omwent. p/m;
- $9 \cdot n(-0.2)$ g/kWh bij tussen 130 en 2000 omwent. p/m;
- 2.0 g/kWh bij meer dan 2000 omwent. p/m;

Deze norm staat bekend als 'Tier III'

Buiten deze "NECA" geldt de Tier II-regelgeving.

De vraag speelt of de Noordzee, Het Kanaal en de Baltische Zee aangewezen worden als NECA. Deze dossiers bevinden zich in de studiefase.

Tenslotte geldt dat met betrekking tot Marpol Annex VI, voor schepen gebouwd tussen 1990 en 2000 Tier I van toepassing is, wanneer:

- Vermogen > 5000 kW
- Cilinderinhoud > 90 liter

(Tier I: 17.0 g/kWh bij 130 omwentelingen per minuut)

AD3) Energie-efficiency-eisen aan nieuwbouw schepen (toegevoegd in 2011):

IMO heeft daarnaast in Marpol Annex VI de Energy Efficiency Design Index (EEDI) opgenomen.

⁵ De IMO emissie standaarden worden opgenomen in de zogenaamde TIER standaarden. De Tier I standaard is vastgesteld in de 1997 versie van Annex VI, terwijl de Tier II/III standaarden zijn geïntroduceerd in Annex VI middels amendementen in 2008.

Deze EEDI geeft:

- het minimum-niveau van energie-efficiency per tonmijl aan
- 'Energieprestatienorm' voor zeeschepen
- Schepen met een betere energie-efficiency (lagere EEDI) stoten minder CO2 uit

Voor de visserij bestaan in het kader van de energie-efficiency de volgende certificaten: IEEC en SEEMP

International Energy Efficiency Certificate (IEEC)

Vanaf 1 januari 2013 gelden nieuwe regels voor de energie efficiëntie voor schepen groter dan 400 GT die genoemd worden in MARPOL Annex VI, hoofdstuk 4. De nieuwe regels staan in Resolutie MEPC.203(62) van de IMO (zie bijlage 14) en komen bovenop de al bestaande regels van MARPOL Annex VI. De regels vereisen een nieuw certificaat: het International Energy Efficiency Certificate (IEEC) dat wordt afgegeven wanneer een Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) aan boord is.

Het nieuwe International Energy Efficiency Certificate (IEEC) is vereist voor nieuwe en bestaande schepen waarop het nieuwe hoofdstuk 4 van MARPOL Annex VI van kracht is. Voor nieuwbouwschepen wordt het certificaat afgegeven bij het eerste onderzoek voordat het schip in de vaart komt en voor bestaande schepen van 400 GT of meer bij het tussentijdse of het hernieuwde onderzoek.

Het IEEC blijft geldig voor de gehele levensduur van het schip, het is scheepsspecifiek en moet aan boord zijn tijdens inspecties en audits.

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

Het IEEC wordt voor NL schepen uitgereikt door een klassenbureau wanneer een Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) aan boord is.

Het SEEMP geeft een lijst van maatregelen om de energie efficiëntie van een schip te optimaliseren zonder grote kosten. Het is daarom een ideale gelegenheid om het brandstofverbruik te verminderen. Het doel van het plan is om de energie efficiëntie van het schip en de vloot te verbeteren en bij te houden. Het plan is vereist in MARPOL Annex VI, Hoofdstuk 4, item 22.

Samengevat moet het SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) voldoen aan het volgende:

- Het SEEMP moet aan boord zijn van nieuwe schepen voor het eerste onderzoek en van bestaande schepen van 400 GT en meer gedurende het tussentijdse of het hernieuwde onderzoek.
- Het SEEMP is niet nodig voor platforms (FPSO en FSU) en boorschepen onafhankelijk van de voorstuwijng.
- Het SEEMP is niet nodig vóór het eerste tussentijdse / hernieuwde onderzoek na 1 januari 2013 van bestaande schepen.
- Het SEEMP is geschreven in de taal die gebruikt wordt aan boord van het schip.
- Het SEEMP is ontwikkeld in overeenstemming met de richtlijnen van de IMO Resolution MEPC.213(63).
- Het SEEMP mag deel uitmaken van het Safety Management System (SMS) en de ISM audit, maar hoeft niet te worden gekeurd door een klassenbureau of de vlaggenstaat.
- Het SEEMP mag zowel op papier als elektronisch aan boord zijn.
- Het klassenbureau controleert of de SEEMP scheepsspecifiek is en gebaseerd op Resolutie MEPC.213(63).
- Wanneer er geen SEEMP aan boord is, heeft dat geen effect op het Internationaal Air Pollution Prevention certificaat (IAPP).
- Een voorbeeld van een SEEMP staat in IMO Resolutie MEPC.213(63)–2012 ‘Guidelines for the development of a Ships Energy Efficiency Management Plan’.

Uitgifte IEEC

Voor de uitgifte van het IEEC geldt dat tijdens een onderzoek een inspecteur van een klassenbureau controleert of er een SEEMP aan boord is. Is dat op een bestaand schip het geval, dan wordt het IEEC uitgereikt. Is er geen SEEMP aan boord dan neemt het klassenbureau contact op met de administratie (vlaggenstaat) over de uitgifte van het IEEC. Wanneer geen SEEMP aan boord is dan heeft dat geen effect op het Internationaal Air Pollution Prevention Certificaat.

De controle van het vereiste SEEMP aan boord vindt plaats tijdens het eerste tussentijdse of hernieuwde onderzoek na 1 januari 2013. Het SEEMP moet aan boord zijn vanaf het tijdstip van dat onderzoek. Een controle door een klassenbureau op het SEEMP voorafgaand aan het tussentijdse of hernieuwde onderzoek is niet vereist.

Het eerste IEEC onderzoek op bestaande schepen vindt plaats tijdens het tussentijdse of hernieuwde onderzoek voor het IAPP (International Air Pollution Prevention certificaat). Het

onderzoekschema voor het IAPP wordt ook de eerste IEEC onderzoekdatum voor bestaande schepen.

Een onderdeel van het SEEMP is de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) waarmee het energieverbruik van een schip en een vloot tijdens een bepaalde periode gevolgd kan worden. De EEOI staat in MEPC.1/Circ.684.

Met de EEOI kan efficiënt brandstofgebruik worden gemeten terwijl het schip in bedrijf is door bijvoorbeeld het verschil te bepalen bij een verbeterde reisplanning of het vaker poetsen van de schroef of door b.v. technische maatregelen zoals warmte-terugwinsystemen of zelfs een nieuwe schroef.

Het SEEMP dwingt de reder en scheepsoperator als het ware om bij elke stap van het energie efficiëntie management plan nieuwe technieken en praktijken te overwegen bij het optimaliseren van het energiegebruik van het schip. Dergelijke efficiëntie maatregelen doen het brandstofverbruik en daarmee ook de CO2 emissies aanzienlijk dalen.

DE TORREMOLINOS EN CAPE TOWN RULES

Vanuit de IMO zijn ook specifiek voor vissersvaartuigen regels en richtlijnen opgesteld met betrekking tot de veiligheid. Deze staan verwoord in 'The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels' (zie bijlage 16). Deze is aangenomen op 2 april 1977 en vernieuwd met het 'Cape Town Agreement' van 2012 (zie bijlage 17).

Tijdens de conferentie in Torremolinos, Spanje, is het allereerste internationale Verdrag inzake de veiligheid van vissersvaartuigen aangenomen. De veiligheid van vissersvaartuigen was altijd een punt van zorg geweest, aangezien er grote verschillen in het ontwerp en de werking tussen vissersvaartuigen en andere soorten schepen bestaan. Dit maakte het eerder altijd een groot obstakel voor de opneming ervan in de verdragen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) en uitwatering. Terwijl andere vaartuigen lading in de haven laden, moeten vissersvaartuigen leeg uitvaren en laden hun lading op zee. Het Verdrag van 1977 opgenomen veiligheidseisen voor de bouw en de uitrusting van nieuwe, uitgedost, zeegaande vissersvaartuigen van 24 meter in lengte en groter met inbegrip van hun vangst verwerking.

De algemene trend in modern ontworpen vissersvaartuigen is dat deze economisch rendabel moeten zijn waarbij verbeteringen doorgevoerd worden op het gebied van

machines en vistuig met daarbij aandacht voor de verbeteringen in veiligheidsvoorzieningen als geheel en betere werkomstandigheden voor vissers.

De veiligheidsvoorschriften die vallen onder het Protocol, hebben geleid tot het integreren en wijziging van het Verdrag van 1977. Deze zijn opgenomen in een bijlage die bestaat uit tien hoofdstukken. De bepalingen omvatten ruimten voor automatisch gestuurde machines, verbeterde reddingsmiddelen, overlevingspakken en thermische beschermingsmiddelen, satellietcommunicatiesystemen en andere componenten van het wereldwijde maritieme nood- en veiligheidssysteem.

Toen 1993 protocol in 2000 nog steeds niet van kracht was, heeft IMO de opties onderzocht om het tekort aan ratificaties op te lossen om het protocol van Torremolinos in werking te laten treden.

In 2012 is het Cape Town verdrag aangenomen waarin de vernieuwingen ten aanzien van Torremolinos zijn verwerkt. Volledig heet het verdrag: "Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977".

Het Cape Town verdrag treedt in werking na 12 maanden na de datum waarop minstens 22 staten het verdrag heeft geratificeerd, met daarbij als voorwaarde dat het aantal vissersvaartuigen van 24 meter en langer en opererend in buitenwateren niet minder is als 3.600.

3.3. EUROPEES

Op de Noord- en Waddenzee is tevens Europese regelgeving van toepassing. Op gebieden waar een EU lidstaat jurisdictie heeft, geldt tevens de EU regelgeving. Deze regelgeving dient te zijn vastgelegd of opgenomen (geïmplementeerd) in de nationale wetgeving. Indien dit niet is gebeurd of in onvoldoende mate dan heeft de EU regelgeving rechtstreekse werking. In het verleden is dit voorgekomen bij de niet afdoende implementatie van bijvoorbeeld de Vogelrichtlijn. Hiermee is ook duidelijk geworden dat EU regelgeving boven de nationale wetgeving staat. EU regelgeving op de Noordzee heeft voornamelijk betrekking op waterkwaliteit, natuur en milieu en visserij. Het visserijbeleid grotendeels op Europees niveau bepaald.

Aanvullend hierop geldt dat er naast de IMO regelgeving vanuit de Europese regelgeving ook enkele verscherpingen plaatsvinden. Zoals eerder aangegeven gaat de Europese regelgeving

inzake de aanscherping Marpol Annex VI met betrekking tot de impact op het maximale zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen verder dan de geldende internationale regelgeving. Dit wordt hierbinnen ook wel de 'Europese kop' genoemd.

Tevens bestaat er naast de wereldwijde IMO regelgeving de EU-Zwavelrichtlijn. Hierin wordt bepaald dat schepen in EU-havens liggend aan de kade ("at berth") met ingang van 1 januari 2010 brandstof dienen te gebruiken van maximaal 0,10 % zwavel (1000 ppm). Deze bepaling staat los van Marpol Annex VI en geldt alleen voor de EU-grondgebied. Dat staat in richtlijn 2005/33/EG over zwavel in scheepsbrandstof. De richtlijn is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

3.4. NATIONAAL

Inspectie Leefomgeving en Transport

Vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport (Voorheen onder andere Scheepvaartinspectie) worden de voorwaarden bepaald waaraan een vissersvaartuig moet voldoen.

Een bedrijfsmatig ingezet zeevissersvaartuig moet aan nationale en internationale regelgeving voldoen. Deze regelgeving richt zich op de veiligheid van het schip en de bemanning. Centraal hierin staat het Vissersvaartuigenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (verder de inspectie) houdt toezicht op Nederlandse vissersvaartuigen.

Op vissersvaartuigen zijn regels van toepassing voor onder andere de veiligheid, oliehuishouding, rechten en plichten van de kapitein en de schepelingen (bemanning), arbeids- en rusttijden en arbeidsomstandigheden.

De ILT ziet toe op de naleving van de wet- en regelgeving voor vissersvaartuigen, om het veiligheidsniveau te bevorderen.

De ILT fungeert als klassenbureau voor de kotters die onder Nederlandse vlag gebouwd worden. Op het moment dat een visserijvaartuig omgebouwd wordt van een bestaande boomkorkotter op aardgas vereist dus de goedkeuring van ILT.

ILT hanteert voor de bouw en ombouw van gasaangedreven schepen de richtlijnen van de International Maritime Organisation (IMO). Deze richtlijnen worden ontwikkeld door het IMO sub-committee on Bulk Liquids and Gases (IMOB LG) onder de naam Development of Provisions for Gas-fuelled Ships (ref. BLG12/7 d.d 14 May 2007).

Daarnaast worden richtlijnen voor brandveiligheid ontwikkeld door het IMO sub-committee on Fire Protection (IMO-FP) onder de naam Development of Provisions for Gas-fuelled Ships (ref. FP 53/11 d.d. 1 October 2008).

Deze richtlijnen zijn van toepassing op nieuwe schepen.

De toepassing van deze richtlijnen op bestaande schepen is ter beoordeling aan de vlagstaat voor zover zij dit noodzakelijk acht. ILT streeft ernaar om deze richtlijnen zoveel mogelijk toe te passen op zowel nieuwe als bestaande schepen.

3.5. WADDENGEBIED

Zoals eerder aangegeven geldt voor de Waddenzee dat deze vanuit de IMO-richtlijnen aangemerkt wordt als een PSSA-gebied (Particularly Sensitive Sea Area). Daarnaast gelden er voor de Waddenzee diverse wetten en regelgeving die in meer of mindere mate van invloed zijn op de vissersvaartuigen en hun werkzaamheden. Enkele van deze wetten en regelgeving zijn:

Internationaal

- VN-verdrag inzake recht van de Zee (1982): regelt het recht op internationale zeescheepvaart. Uitgevoerd door het Rijk
- MARPOL: Zie IMO
- Eems-Dollardverdrag en aanvullend Milieuprotocol tussen Nederland en Duitland (1996). Uitgevoerd door het Ministerie I en M
- UNESCO: Waddenzee als Werelderfgoed. Uitgevoerd door het Ministerie EZ
- International Maritiem Organisation (IMO): Noordzee als Particularly Sensitive Sea Area. Uitgevoerd door het Ministerie I en M
- Noordzee Ministers Conferentie (vijfjaarlijks). Uitgevoerd door het Ministerie I en M
- Trilaterale Waddenzee Conferentie (vierjaarlijks). Uitgevoerd door het Ministerie I en M

Europese Richtlijnen van de Europese Unie:

- Richtlijn Milieu-Effect-Rapportages (MER). Uitgevoerd door het Ministerie I en M
- Kaderrichtlijn Water. Uitgevoerd door het Ministerie I en M

Nationaal:

- Wet op de Ruimtelijke Ordening: Structuurvisie Waddengebied
- Wet Milieubeheer: bescherming milieukwaliteit (inclusief geluid) en regeling Milieu Effect Rapportages. Uitgevoerd door Ministerie I en M
- Visserijwet. Uitgevoerd door Ministerie EZ
- Natuurbeschermingswet. Uitgevoerd door Ministerie EZ en provincies.
- Scheepvaartwet. Uitgevoerd door Ministerie I en M
- Wet rampen en zware ongevallen. Uitgevoerd door Ministerie I en M

Provincies:

- Wet op de Ruimtelijke Ordening: streekplannen en Interprovinciaal Beleidsplan Waddenzeegebied. Uitgevoerd door de Waddenprovincies.
- Streekplan Noord-Holland Noord
- Streekplan provincie Friesland
- Streekplan provincie Groningen
- Provinciale milieuverordeningen en Milieu Effect Rapportages Waddenzee. Uitgevoerd door de Waddenprovincies.

Gemeenten:

- Wet op de Ruimtelijke Ordening: bestemmingsplannen Waddenzeegebied.
Uitgevoerd door de Waddengemeenten

3.6. REGIONAAL

Daarnaast beschikken de verschillende havens over een havenverordening. Met betrekking tot bijvoorbeeld het gebruik van LNG als brandstof op schepen is in Rotterdam in 2010 de havenverordening aangepast voor LNG scheepvaart. De definitie gashaven is als nieuw begrip opgenomen, waarmee een gebied ingericht voor de afhandeling van een tankschip met onverpakte gaslading wordt bedoeld. De gemeente Rotterdam heeft de gewijzigde verordening aangenomen. Hiermee is een belangrijke stap om LNG in de havens toe te kunnen passen als transportbrandstof genomen. Bij installatie van LNG terminals dienen ook de havenverordeningen van de noordelijke havens te worden aangepast.

PGS-33-1, 2 en 3

Tevens zijn er richtlijnen opgesteld met betrekking tot de laad en lossystemen inzake het gebruik van LNG. Deze richtlijnen staan verwoord in de zogenaamde PGS-33-1, 2 en 3.

PGS 33-2 is opgesteld door het PGS-team 33-2 met daarin vertegenwoordigers van de overheid en het bedrijfsleven. De inhoud van de publicatie is vastgesteld door de PGS-programmaraad. Deze is gevormd door vertegenwoordigers vanuit de overheden (het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), Inspectie SZW, Brandweer Nederland), het bedrijfsleven (VNO/NCW en MKB Nederland) en werknemers

De PGS-33-1, 2 en 3 gaat in geeft richtlijnen op de volgende terreinen:

PGS-33-1 (vulstations voor wegvoertuigen)

- Een concept van de richtlijn (PGS-33) ligt ter toetsing voor aan de markt en wordt binnenkort afgerond. Het gaat hierbij om een document waarin richtlijnen zijn opgenomen voor het ontwerpen, bouwen, in stand houden en bedienen van LNG vulstations, waarmee een aanvaardbaar beschermingsniveau voor mens en milieu wordt gerealiseerd. Hieronder vallen o.a. de ontwerpisen die gesteld worden aan de installatie, de toegepaste componenten en de gebruiksomstandigheden. Daarnaast zijn uiteraard interne en externe risico's en veiligheidsafstanden belangrijk. Ook de bevoorrading en de daarbij behorende procedures zijn beschreven.

PGS 33-2 (bunkeren vanaf de wal naar het schip)

- In de tweede helft van 2012 is gestart met de voorbereidingen voor het opstellen van een nieuw aanvullend deel in de PGS 33 reeks. De aanvulling (PGS 33-2) gaat in het op het bunkeren van LNG vaartuigen.

PGS 33-3 (bunkeren tussen schepen)

- Wordt binnenkort uitgewerkt.

3.7. NIEUWE EN AANKOMENDE WET- EN REGELGEVING

De wet- en regelgeving is constant in beweging en aan verandering onderhevig. Met betrekking tot de vissersvaartuigen die op de Waddenzee actief zijn, zijn met name een drietal zaken die momenteel in ontwikkeling zijn:

- 1) Vissersvaartuigen op de Waddenzee:
- 2) Uitstoot;
- 3) Nieuwe brandstoffen.

AD 1) Vissersvaartuigen op de Waddenzee

Zoals ook eerder in het rapport is benoemd, is nieuwe wet- en regelgeving met betrekking tot vissersvaartuigen op de Waddenzee in ontwikkeling. Hoewel dit rapport is geschreven vanuit de huidige wet- en regelgeving, wordt er momenteel gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuw beleid. Aangezien dit nog in ontwikkeling is, is het buiten dit rapport gebleven. Toch is het van belang om te weten dat dit er aan zit te komen.

AD 2) Uitstoot

Met betrekking tot de uitstoot geldt dat de wet- en regelgeving hieromtrent gestaffeld wordt geïntroduceerd, waarbij ook gaandeweg nog een evaluatie ingebouwd is. Met name de lange tijdsspanne waarover dit beleid is bepaald en de diverse variabelen waaruit dit opgebouwd is, neemt met zich mee dat deze wet- en regelgeving ook op basis van voortschrijdend inzicht in de tijd kan wijzigen.

AD 3) Nieuwe brandstoffen

Op het moment dat er voor wordt gekozen om bestaande schepen op nieuwe brandstoffen te laten varen moet er voldaan worden aan nieuwe certificeringen en wetgeving.

Voor een wijziging van een bestaand schip qua brandstof dient er een wijziging doorgegeven te worden en dient het schip opnieuw gecertificeerd te worden. Met betrekking tot de wetgeving inzake het gebruik van nieuwe brandstoffen geldt dat deze voor een groot deel nog in ontwikkeling is.

4. OVERZICHT GERAADPLEEGDE ORGANISATIES / PERSONEN

In het kader van dit onderzoek zijn de volgende organisaties / personen geraadpleegd en geïnterviewd (in willekeurige volgorde):

IL&T -A. Clement

EICB -K. Tachi

Koers en vaart BV -P. 't Hart

Visserij Innovatie Netwerk -J. Landstra

Vissersbond

Waddenvereniging

IMO

Havenbedrijf Rotterdam

Bureau Veritas

Visserijplatform

Groningen Seaports

Provincie Groningen

Provincie Friesland

Energy Valley

RVO

Noorzeeloket

Bleuports

Harlingen Seaports

Waddenzee.nl

BIJLAGEN

Gezien de omvang van de verschillende bijlagen, zijn deze als digitale bestanden bijgevoegd.

BIJLAGE 1	Schema Inspectieperioden en verjaardatum
BIJLAGE 2	FAL Formulieren en certificaten
BIJLAGE 3	MARPOL annex VI
BIJLAGE 4	Resolution MEPC.203(62)
BIJLAGE 5	Energy Efficiency Operational indicator (EEOI)
BIJLAGE 6	IMO MARPOL 75-78 Regel 13 en14
BIJLAGE 7	Formulier Melden wijziging vissersvaartuig en-of visserijmethode
BIJLAGE 8	Formulier Aanvraag certificaten vissersvaartuig bij nieuwbouw
BIJLAGE 9	Formulier Aanvraag vrijstellingen verklaringen en aanvullende certificaten vissersvaartuig
BIJLAGE 10	Formulier Melden wijziging vissersvaartuig en-of visserijmethode
BIJLAGE 11	Formulier Melden gegevens hoofd- en hulpmotoren (groter dan 130kW) vissersvaartuig
BIJLAGE 12	Staatscourant Beleidsregel begrenzing voortstuwingsvermogen bepaalde vissersvaartuigen
BIJLAGE 13	IMO PSSA-Richtlijnen
BIJLAGE 14	IMO RESOLUTION MEPC203 62
BIJLAGE 15	Tijdelijke IMO Guidelines
BIJLAGE 16	1993 Torremolinos Protocol
BIJLAGE 17	2012 Cape Town Agreement on Implementation of 1993 Torremolinos Protocol