



# Gevaarlijk hiaat in Polar Code

Op 1 januari 2017 is de Polar Code in werking getreden. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) stelt hiermee regels op voor scheepvaart in het Arctisch gebied. Uit het document spreekt weliswaar ambitie, maar varen op stookolie blijft mogelijk. Dit hiaat brengt grote risico's met zich mee.

Voluit heet de Polar Code: International Code for Ships operating in Polar Waters. De IMO verwoordt het doel als volgt: The goal of this Code is to provide for safe ship operation and the protection of the polar environment by addressing risks present in polar waters and not adequately mitigated by other instruments of the Organization.

Deze doelstelling klinkt mooi: bij navolging van de regels, zal de scheepvaart in de Noordelijke IJszee veiliger worden dan nu

Eelco Leemans (eelcoleemans@gmail.com) is adviseur duurzame maritieme ontwikkeling en eerder stuurman/schipper en directeur Stichting De Noordzee. Stond aan de wieg van initiatieven als NGO Shipbreaking Platform, Clean Shipping Coalition en Platform Schone Scheepvaart

het geval is. In de regels ontbreekt echter een belangrijk aspect: het gebruik van stookolie (in het Engels meestal aangeduid als High Density Fuel, kortweg HFO) door schepen die in het Noordpoolgebied varen.

### Residu

De basis voor HFO is het residu van de raffinaderijen, daarom wordt het product ook wel Residual Fuel genoemd. Het is het restant dat overblijft wanneer lichtere producten als benzine en kerosine uit de aardolie zijn gedistilleerd. Aangelengd (blenden in jargon) met lichtere brandstoffen wordt het residu gebruikt om de enorme scheepsdiesels aan te drijven.

### Risico's

HFO leidt tot hoge concentraties black carbon (roet), wat in het Arctisch gebied zorgt voor opwarming van de lucht en versneld smelten van ijs. Depositie van roet op ijs leidt tot minder weerkaatsing van zonlicht, waardoor het ijs meer warmte opneemt.

Naast het directe effect op het smelten van ijs, is er nog een groot risico verbonden aan HFO, namelijk lozingen van brandstof bij een scheepsramp. HFO is bijzonder taai en kan bij vrijkomen in zee tot extreme gevolgen voor het leven in zee leiden.

Bij de ramp met de tanker Prestige in 2002 (geladen met stookolie), zijn naar schatting tussen de 150.000 en 200.000 zeevogels omgekomen. Het opruimen van de stookolie van het zeeoppervlak en de kust was daarbij bijzonder lastig, dus het mag duidelijk zijn dat een scheepsramp in de IJzee een vrijwel onmogelijke opgave zal betekenen. Omdat stookolie bij lage temperaturen vrijwel niet wordt afgebroken, kan de olie jarenlang slachtoffers maken. Zeker als het met ijs meedrijft naar warmere

zeegebieden en daar op een onverwacht moment vrijkomt.

### Diesel of gas

Alternatieven voor HFO zijn beschikbaar en worden door diverse bedrijven ingezet. Het meest voor de hand liggende alternatief is gewone diesel, een veel lichtere brandstof dan HFO. Daarnaast wordt de laatste jaren veel ervaring opgedaan met varen op gas (LNG), waarbij zwavel en roet worden geëlimineerd. Om uiteindelijk los te komen van fossiele brandstoffen, zal de maritieme sector op de langere termijn moeten zoeken naar andere manieren om schepen voort te stuw en energie op te wekken.

### Aanscherping

Met de toegenomen opwarming van de Noordelijke IJzee en het smelten van ijs, zal voor de korte termijn alles uit de kast

'Grootschalig verlies van stookolie kan tot extreme gevolgen voor zeeleven leiden'

moeten worden gehaald om de effecten van HFO tegen te gaan. De internationale Clean Arctic Alliance roept landen op om zo snel mogelijk over te gaan tot het uitfasen van HFO in het

Arctisch gebied<sup>1</sup>. Als medeondertekenaar kan Nederland daarbij een belangrijke rol spelen in het uitbannen van HFO, bijvoorbeeld door samen met landen bij de IMO aan te dringen op aanscherping van de code. Binnen de IMO is die discussie al op gang gekomen: een aantal individuele landen en maritieme bedrijven heeft zich uitgesproken voor een verbod op het gebruik van stookolie. Een voorbeeld is de vereniging van Deense rederijen, die zich uitdrukkelijk als voorstander van een verbod opwerpt<sup>2</sup>. Waar blijft het geluid van de Nederlandse reders?

Eelco Leemans



<sup>1</sup> zie [www.hfofreearctic.org](http://www.hfofreearctic.org)

<sup>2</sup> <https://www.shipowners.dk/en/focus-areas/arktis/>