

Toelichting Hoofdstuk X Mass Flow Meter Systeem

Algemene toelichting

Vanaf 1 januari 2026 is het gebruik van een MFM-systeem aan boord van bunkerschepen voor het bunkeren van residuale destillaten (stookolie en diesel) en biobrandstoffen in de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges verplicht.

De aanleiding voor deze MFM-systeem verplichting ligt allereerst in het feit dat beide havens klachten en signalen van de bunkermarkt als geheel hebben ontvangen dat er ernstige kwantiteitsproblemen waren in de havens met betrekking tot de levering van bunkers. En de klachten kwamen niet alleen van de kopers (reders) van de bunkers, maar ook van de aanbieders en de bunkersurveyors. De voorbeelden waren legio.

Aan de andere kant ontvingen de havens, naast de klachten van de commerciële partijen die betrokken zijn bij de bunkeroperaties, ook informatie van handhavingsinstanties dat er sprake is van onrechtmatige activiteiten van de betrokken partijen bij het bunkeren.

Als havens willen we een transparante bunkermarkt. Om inzicht te krijgen in de werkelijk omvang van de kwantiteitsproblematiek, hebben de havens een onafhankelijk onderzoeksbureau ingehuurd om interviews met stakeholders en een enquête uit te voeren. Wat de havens wilden weten, was allereerst of er daadwerkelijk een kwantiteitsprobleem in de havens bij de levering van bunkers is en ten tweede wat de oplossing is voor dit eventuele kwantiteitsprobleem. In dezelfde periode dat het onderzoek voor de havens werd uitgevoerd, voerde ook de International Bunker Industry Association (IBIA) en de Baltic and International Maritime Council (BIMCO) een wereldwijd onderzoek uit naar kwantiteitsproblemen met bunkers.

De resultaten van de interviews en beide enquêtes waren heel duidelijk. Meer dan 80 % van de respondenten gaf aan dat er een probleem was met de bunkerhoeveelheid in de havens. De uitkomst van het onderzoek dat de havens hebben laten uitvoeren, is vergelijkbaar met de bevindingen van de enquête die IBIA en BIMCO in de eerste helft van 2022 hebben uitgevoerd, waaruit bleek dat de industrie veel steun heeft voor licenties en meer gebruik van massaflowmeters (MFMs). Uit beide onderzoeken kwam de conclusie dat er enerzijds een enorm probleem is met de bunkerhoeveelheid in de havens en anderzijds dat de invoering van een MFM-systeem wordt gezien als dé oplossing om het kwantiteitsprobleem aan te pakken en de bunkermarkt transparant te maken.

Om invulling te geven aan deze MFM-systeem verplichting hebben de havens in 2023 een groot aantal stappen gezet, waaronder het bekijken van best practices in andere havens, het organiseren van stakeholder bijeenkomsten, het spreken met individuele partijen uit de bunkerwereld, waaronder aanbieders, leveranciers, reders en bunkerinspecteurs. Ook spraken de havens met (overheids)instanties die zich bezighouden met MFM-systemen, waaronder fabrikanten, installateurs, certificerings- en keuringsinstanties.

Alle input tezamen heeft geresulteerd in de MFM-systeem verplichting zoals die in Hoofdstuk X Mass Flow Meter systeem is verwoord en hieronder artikelsgewijs wordt toegelicht.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel X.1 Definities

ISO 22192:2021

In dit artikel zijn enkele definities opgenomen. Belangrijke definitie in dit verband is de verwijzing naar de ISO standaard 22192:2021 “Bunkering of marine fuel using the Coriolis mass flow meter (MFM) system, editie 2021”. Door zoveel als mogelijk gebruik te maken van en te verwijzen naar deze wereldwijde standaard wordt beoogd een kader van het gebruik van het MFM-systeem te scheppen dat gelijk is aan het gebruik van deze standaard elders in de wereld.

De ISO standaard is digitaal en op papier te verkrijgen via de website van de International Organization for Standardization (<https://www.iso.org/standard/72840.html>).

Niet alle clauses uit ISO 22192:2021 zijn van toepassing op de installatie en het gebruik van het MFM-systeem in de haven. Dit heeft ermee te maken dat de ISO standaard een industriestandaard is en op onderdelen (Europese) wetgeving dwingend zaken voorschrijft. Dit geldt met name voor de eisen die worden gesteld aan een MFM-systeem op grond van de Europese Meetinstrumentenrichtlijn.

MFM

In deze vergunning wordt verstaan onder een MFM een Coriolis mass flow meter. Andere mass flow meters die niet volgens het Coriolis principe werken, zijn niet toegestaan aangezien die niet vallen binnen de reikwijdte van de eisen in de vergunning. Het betreft in deze vergunning een MFM zoals deze beschreven is in clause 3.25 van de ISO 22192:2021.

MFM-systeem

Een MFM-systeem bestaat niet alleen uit een MFM, maar bestaat uit meerdere componenten. Zie hiervoor ook artikel X.3 waarin is opgesomd aan welke eisen een MFM-systeem moet voldoen. In het kader van het begrip MFM-systeem wordt dit beschreven in clause 3.26 van de ISO 22192:2021.

Bunkers

Een MFM-systeem is verplicht voor het leveren van bunkers, daaronder wordt in deze vergunning verstaan residuale destillaten (stookolie en diesel) en biobrandstoffen (biodiesel). Andere (alternatieve) brandstoffen vallen niet onder de reikwijdte van deze vergunning. In de desbetreffende vergunning voor deze andere brandstoffen zal worden aangegeven in hoeverre het gebruik van een MFM-systeem verplicht is.

Bunkeroperaties

Het gebruik van een MFM-systeem is verplicht op een bunkerschip dat bunkers levert aan een zeeschip. Een MFM-systeem is derhalve niet verplicht op bijvoorbeeld stationaire bunkerstations. Ook is een MFM-systeem niet verplicht om te gebruiken aan boord van het bunkerschip bij het laden bij een terminal. Wel kan een MFM-systeem bidirectioneel gebruikt worden, zodat ook bij levering van bunkers aan het bunkerschip met behulp van het MFM-systeem de hoeveelheid ontvangen bunkers kan worden gemeten. Dit moet wel vooraf met de installateur/fabrikant van het MFM-systeem worden afgestemd. Aangezien dit buiten de scope van de vergunning valt, neemt de havenmeester van Rotterdam/de havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges bij deze activiteit geen enkele rol of verantwoordelijkheid op.

Ook is het niet verplicht om een MFM-systeem aan boord van bunkerschepen te gebruiken bij de levering van bunkers aan andere bunkerschepen.

Vergunninghouder

De houder van de bunkervergunning is de eigenaar van het bunkerschip. In Antwerpen is de eigenaar van het vaartuig momenteel al de houder van de bunkervergunning.

Op dit moment kent de haven van Rotterdam nog een systeem dat de bunkeroperator een vergunning heeft en dat de bunkerschepen die de bunkeroperator inzet voor bunkeroperaties onder de reikwijdte van zijn vergunning vallen (ongeacht of de bunkerschepen in eigendom zijn). Op het moment dat een eigenaar meerdere bunkerschepen in eigendom heeft, dan worden op een vergunning meerdere bunkerschepen genoemd die vallen onder de vergunning en de voorwaarden die hierin worden gesteld.

Artikel X.2 Toepassingsgebied

Eerste lid

In artikel X.2 wordt in het eerste lid vastgelegd dat een bunkerschip bunkers aan een zeeschip levert met een MFM-systeem dat ook geschikt is voor de specifieke levering van die bunkers. Dit betekent dat de geleverde bunkers zich steeds moeten bevinden binnen de parameters geschikt voor het desbetreffende MFM-systeem. De voornaamste parameters zullende pompsnelheid, het type bunkers en de viscositeit van de bunkers zijn. De voornaamste parameters zullen de pompsnelheid, het type bunkers en de viscositeit van de bunkers zijn. De selectie van het MFM-systeem zal dus in goed overleg met de fabrikant of installateur moeten plaatsvinden.

Tweede lid

In het tweede lid is bepaald dat de verplichting voor een MFM-systeem aan boord van een bunkerschip niet verplicht is voor bunkerschepen met een laadvermogen tot 300 ton. Dit betreft tankschepen van het type N-open die gebouwd in ingericht zijn voor het vervoer en de afgifte van scheepsaandrijfstoffen aan andere schepen als bedoeld in artikel 1.2.1 van het ADN (de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren /Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures).

De reden waarom dit type bunkerschepen geen MFM-systeem aan boord hoeft te hebben is driedelig. Allereerst zijn deze bunkerschepen doorgaans reeds uitgerust met PD-meter (positive displacement). Ten tweede zijn er bij de havens geen klachten binnengekomen over deze bunkerschepen als het gaat om het leveren van bunkers. Tot slot leveren deze bunkerschepen slechts een klein deel van hun totale bunkers aan de zeevaart en leveren zij met name aan de binnenvaart.

Artikel X.3 Eisen aan het MFM-systeem

Onderdeel a

In dit artikel is opgenomen aan welke eisen het MFM-systeem aan boord van het bunkerschip moet voldoen. Allereerst is het van belang om onderdeel a in samenhang te lezen met artikel X.1 en in het bijzonder de definitie van een MFM en een MFM-systeem. Het moet dus gaan om een MFM-systeem welke werkt volgens het Coriolis principe en waarvan de MFM voldoet aan clause 3.25 van de ISO 22192:2021.

Tevens dient het MFM-systeem te voldoen en te bestaan uit de componenten als bedoeld in clause 3.26 van ISO 22192:2021. Het gaat hier om de mass flow meter zelf, maar ook nog alle bijhorende instrumenten en pijpleidingen.

Onderdeel b

Het MFM-systeem moet aan verschillende wetgeving voldoen om zo accuraat als mogelijk te werken. Niet alleen moet de correcte massa gemeten worden, ook moet het MFM-systeem rekening houden

Tweede lid

De keuring van het MFM-systeem bestaat uit een nulpunt verificatie zoals die is beschreven in annex D van ISO 22192:2021. Op het moment dat de nulpunt verificatie niet de voorwaarden haalt zoals beschreven in annex D van ISO22192:2021, dan moet de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges onmiddellijk in kennis worden gesteld. Ook mag vanaf dat moment het MFM-systeem niet meer worden gebruikt voor het leveren van bunkers.

Derde lid

Het derde lid bepaalt expliciet en om misverstanden te voorkomen dat de nulpunt verificatie moet vallen binnen de eisen die in annex D van ISO 22192:2021 worden gesteld. Als de nulpunt verificatie is uitgevoerd en de nulpunt verificatie is uitgevoerd conform de eisen in annex D dan is het afgegeven certificaat maximaal 1 jaar geldig.

Vierde lid

De nulpunt verificatie (keuring) moet worden uitgevoerd door een partij die ook passend geaccrediteerd is voor de keuring van MFM-systemen bedoeld om bunkeroperaties mee uit te voeren, zoals die in deze vergunning verplicht zijn gesteld. Er dient een passende accreditatie voor deze MFM-systemen te zijn op grond van ISO 17020, ISO 17025 of ISO 17065.

Vijfde lid

Het vijfde lid bepaalt dat de vergunninghouder de documenten die voortvloeien uit de nulpunt verificatie aan boord moet houden. Deze documenten mogen zowel fysiek als digitaal aan boord worden gehouden. Uit de documenten moet in ieder geval blijken dat een nulpunt verificatie heeft plaatsgevonden en dat het MFM-systeem voldoet aan de eisen zoals die in de vergunning zijn opgenomen. Daarnaast dient aan boord van het bunkerschip een bewijs te zijn van de partij die de nulpunt verificatie heeft uitgevoerd en dat deze partij ook passend geaccrediteerd is voor het uitvoeren van deze nulpunt verificatie. Deze partij dient passend geaccrediteerd te zijn op grond van ISO 17020, ISO 17025 of ISO 17065 voor een MFM-systeem zoals die in deze vergunning verplicht is gesteld.

Zesde lid

Op het moment dat een MFM-systeem is gecertificeerd dan moeten de kopieën van de bijbehorende certificaten vermeld in het vijfde lid direct worden gedeeld met de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges. Er zal op een nader moment bekend worden gemaakt op welke wijze dit (digitaal) kan geschieden.

Zevende lid

Op het moment dat een MFM-systeem niet voldoet aan de eisen die in de vergunning zijn gesteld, dan mag het MFM-systeem vanzelfsprekend niet meer worden gebruikt. In het zevende lid is dit verbod expliciet opgenomen. Op het moment dat desondanks toch bunkeroperaties worden uitgevoerd, dan zal de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges handhavend optreden.

Artikel X.5 Operationele voorwaarden gebruik MFM-systeem

Eerste lid

Bunkers zijn in potentie stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu. Met bunkers moet dan ook met maximale aandacht voor veiligheid, gezondheid en milieu worden omgegaan. In dat kader

moeten de bunkeroperaties dan ook voldoen aan de algemene voorschriften die zijn gesteld in clause 4 van ISO 22192:2021 en de bijbehorende annex A. In annex A van ISO 22192:2021 wordt tevens verwezen naar de bunkerchecklist die in annex L is opgenomen. In de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges wordt echter gebruik gemaakt van de ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) bunkerchecklist en vandaar dat in plaats van naar de bunkerchecklist in annex L naar de ISGOTT bunkerchecklist wordt verwezen. De ISGOTT bunkerchecklist moet derhalve gebruikt worden.

Tweede lid aanhef

In het tweede lid wordt bepaald dat de gehele bunkeroperatie moet voldoen aan de voorschriften gesteld in clause 9 en de daarbij behorende annexen (waar in clause 9 naar wordt verwezen) van ISO 22192:2021. Het gaat daarbij om de benodigde documenten én om de op te volgen procedures.

Op het uitgangspunt dat tijdens een bunkeroperatie moet worden voldaan aan clause 9 van ISO 22192:2021 geldt een aantal uitzonderingen. Zo worden allereerst de volgende clauses van ISO 22192:2021 uitgezonderd:

- Clause 9.1: deze clause geeft de reikwijdte van clause 9 aan. Echter de ISO 22192:2021 standaard is een industrie standaard en geen wet. Nu op onderdelen (Europese) wetgeving van toepassing is op de installatie en het gebruik van een MFM-systeem is het niet mogelijk om de ISO 22192:2021 integraal van toepassing te verklaren. Vandaar dat clause 9.1 wordt uitgezonderd.
- Clause 9.3: deze clause geeft regels voor de bunker surveyor. Alhoewel de bunker surveyor een belangrijke rol speelt in het bunkerproces, ontbreekt voor de havens een juridisch kader om regels te stellen in het geval een bunker surveyor wordt ingezet bij een bunkeroperatie. Dat is de reden dat deze clause niet verplicht wordt gesteld.
- Clause 9.4.2, onderdeel g: deze clause regelt welke documenten aan boord van het bunkerschip moeten zijn. In onderdeel g wordt verwezen naar het aan boord moeten hebben van een "MFM system approval letter from accredited body for custody transfer". Dit document hoeft niet aan boord te zijn aangezien wat betreft de installatie van het MFM-systeem niet de ISO 22192:2021 gevolgd wordt maar de Meetinstrumentenrichtlijn (MID). Dit is wat betreft deze vergunning opgevangen door X.3 onderdeel d.
- Clause 9.6.4.3: in deze clause wordt bepaald dat als een zegel van het MFM-systeem kapot is of niet aanwezig is, dat dit gemeld moet worden en dat het MFM-systeem niet gebruikt mag worden. Verwijzing naar deze clause is niet noodzakelijk, aangezien de havens in artikel X.6 een eigen bepaling hebben opgenomen hoe om te gaan in het geval dat niet aan de vergunningsvoorwaarden wordt voldaan.
- Clause 9.7.1.3: Ook clause 9.7.1.3 geeft een werkwijze hoe om te gaan met een niet correct werkend MFM-systeem. Zoals hierboven aangegeven hebben de havens hiervoor een eigen werkwijze, zie artikel X.6 van de vergunning.
- Clause 9.7.2.12: deze clause verbiedt het langsijz komen van een ander bunkerschip tijdens het leveren van bunkers naar een zeeschip. Het langsijz komen van een ander bunkerschip ("double banking") komt veelvuldig voor in de havens en wordt niet gezien als een activiteit die het bunkeren met een MFM-systeem kan schaden. Gelet daarop wordt dit verbod niet overgenomen in deze bunkervergunning.

In de aanhef van het tweede lid wordt tevens bepaald dat er enkele uitzonderingen/aanpassingen zijn met betrekking tot de onderdelen uit clause 9, dit zijn:

Tweede lid, onderdeel a

Clause 9.4.1.2 en annex O verwijzen naar zowel ontvangen als geleverde bunkers. Voor deze vergunning is het enkel verplicht om de gegevens van de geleverde bunkers bij te houden. Overigens zal een MFM-systeem bij bi-directioneel gebruik normaliter wel beide gegevens (geleverd en ontvangen) bijhouden, maar op grond van deze vergunning is dat derhalve niet verplicht aangezien met betrekking tot de ontvangen bunkers de havens geen juridisch kader hebben om dit verplicht te stellen.

Tweede lid, onderdeel b

In clause 9.4.1.4 wordt verwezen naar de “accredited body” in verband met het kunnen tonen van de gegevens van de “meter totalizer log”. Hier wordt met “accredited body” bedoeld de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges.

Tweede lid, onderdeel c

In clause 9.4.1.5 wordt verwezen naar de “accredited body” in verband met het aan boord houden van de “meter totalizer log” voor een minimale periode van drie maanden. Hier wordt met “accredited body” bedoeld de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges.

Tweede lid, onderdeel d

In clause 9.6.1 wordt verwezen naar clause 5. De verwijzing naar clause 5 is juridisch gezien niet mogelijk, aangezien hier de wettelijke bepalingen van de Meetinstrumentenrichtlijn (MID) van toepassing zijn.

Tweede lid, onderdeel e

In de clauses 9.6.2 en 9.6.3.5.1 wordt verwezen naar de bunkerchecklist in annex L. In de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges wordt echter gebruik gemaakt van de ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) bunkerchecklist en vandaar dat in plaats van naar de bunkerchecklist in annex L naar de ISGOTT bunkerchecklist wordt verwezen. De ISGOTT bunkerchecklist moet derhalve gebruikt worden.

Tweede lid, onderdeel f

Clause 9.7.1.5 regelt dat het MFM-systeem gebruikt moet worden bij alle bunkeroperaties, zowel bij het laden als bij het leveren van bunkers. De verplichting voor het gebruik van het MFM-systeem geldt enkel voor het leveren van bunkers van een bunkerschip naar een zeeschip. Er is derhalve geen verplichting voor het laden van de bunkers via het MFM-systeem. Wel kan ervoor gekozen worden om bij het laden gebruik te maken van het MFM-systeem (de MFM-systemen zijn in principe bidirectioneel bruikbaar). Kanttekening daarbij is wel dat daar bij de installatie over nagedacht moet worden. Als de wens er is om bij zowel het laden als het lossen van de bunkers gebruik te maken van een MFM-systeem dan dient dit te worden besproken met de installateur/fabrikant van het MFM-systeem.

Tweede lid, onderdeel g

In clause 9.8.3, onderdeel a, is bepaald op het bunkering metering ticket het IMO-nummer van het bunkerschip vermeld moet worden. Echter, in de havens van Rotterdam en Antwerp-Bruges worden de bunkers in nagenoeg alle gevallen geleverd door bunkersschepen die als binnenschip zijn gecertificeerd. Deze bunkersschepen beschikken daarmee niet over een IMO-nummer. Gelet daarop wordt verplicht gesteld dat op het moment dat een bunkerschip geen IMO-nummer heeft, het ENI-nummer van het bunkerschip op de bunkering metering ticket wordt vermeld. Ieder binnenschip

heeft een European Number of Identification. Het ENI-nummer is een uniek 8-cijferig identificatienummer voor binnenschepen.

Derde lid

Een belangrijke operationele voorwaarde voor het correct kunnen gebruiken van een MFM-systeem is dat de bemanning van het bunkerschip over voldoende kennis beschikt om de bunkeroperaties met behulp van een MFM-systeem naar behoren uit te voeren. Gelet daarop is in het derde lid van artikel X.5 opgenomen dat de vergunninghouder er verantwoordelijk voor is dat de bemanning van het bunkerschip over voldoende kennis beschikt om met een MFM-systeem te kunnen werken. Ook dient de vergunninghouder ervoor te zorgen dat de bemanning zich houdt aan de voorschriften die zijn opgelegd in de bunkervergunning. De vergunninghouder wordt niet verplicht om deze taak via een door de havens voorgeschreven wijze in te vullen.

Artikel X.6 Meldplicht en opschorting vergunning in geval van niet conformiteit vergunningsvoorwaarden

Eerste lid, aanhef

In het eerste lid van artikel X.6 wordt bepaald welke acties de vergunninghouder moet nemen op het moment dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden die in dit hoofdstuk zijn opgenomen en niet wordt voldaan aan de verplichte clauses en annexen van ISO 22192:2021.

Eerste lid, onderdeel a

Op grond van deze bepaling moet allereerst door of namens de vergunninghouder aan de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst van Antwerp/Bruges gemeld worden wanneer niet aan de voorwaarden van dit hoofdstuk of aan de voorwaarden van de verplichte clauses en annexen wordt voldaan. Deze melding moet onverwijld gedaan worden. Met andere woorden, zo snel als redelijkerwijs mogelijk is. De havenmeester/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges zullen in een later stadium bekend maken hoe deze melding moet plaatsvinden.

Eerste lid, onderdeel b

Op het moment dat een MFM-systeem niet meer voldoet aan de eisen van deze vergunning of aan de eisen zoals die in de verplichte clauses van de ISO 22192:2021 of annexen staan, dan mag niet meer worden aangevangen met nieuwe bunkeroperaties. Op het moment dat dit wel wordt gedaan, dan wordt gehandeld in strijd met de voorwaarden van de vergunning en dit is een strafbare gedraging waarop ook op zal worden gehandhaafd.

Als er een situatie is dat het MFM-systeem niet voldoet aan bovengenoemde eisen, dan kan de vergunninghouder een ontheffing bij de havenmeester van Rotterdam/havenkapiteinsdienst Antwerp-Bruges aanvragen. Aan deze ontheffing kan door de havenmeester van Rotterdam/kapiteinsdienst Antwerp-Bruges voorwaarden worden gesteld, waaronder dat er zonder MFM-systeem gebunkerd mag worden. Deze ontheffing zal later door de havens nader worden uitgewerkt.

Het is overigens de verwachting dat maar zeer zelden van deze mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen gebruik zal worden gemaakt; de ervaring met MFM-systemen in de haven van Singapore leert dat er nagenoeg geen problemen zijn met MFM-systemen en dat deze zeer robuust en betrouwbaar zijn.

Eerste lid, onderdeel c

Op het moment dat een MFM-systeem niet meer voldoet aan de voorwaarden zoals die in deze vergunning of aan de eisen zoals die in de verplichte clauses van de ISO 22192:2021 of annexen staan en de bunkeroperatie is reeds begonnen, dan geldt het volgende. Allereerst moet de reeds gestarte bunkeroperatie gestopt worden op het moment dat vastgesteld wordt dat het MFM-systeem niet meer opereert conform de voorwaarden en eisen in deze vergunning. Daarna mag de bunkeroperatie alleen hervat worden onder de voorwaarden dat een alternatieve meetmethode gebruikt wordt. Deze alternatieve meetmethode moet door het ontvangende zeeschip schriftelijk akkoord worden bevonden. Als dat het geval is dan kan de lopende bunkering worden afgemaakt met de afgesproken alternatieve meetmethode.

Een nieuwe bunkering mag echter niet worden aangevangen, tenzij een ontheffing bij de havenmeester/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges is ingediend én is verleend. Zie hiervoor de toelichting en procedure onder onderdeel b.

Ook hiervoor geldt dat het MFM-systeem zeer betrouwbaar is en gelet op de ervaringen in de haven van Singapore met het MFM-systeem zal een ontheffing een uitzonderingssituatie zijn.

Tweede lid

Op het moment dat er een kwantiteitsdispuut is, wordt in het tweede lid geregeld, in aanvulling op de bepalingen in clause 9.9.2 van de ISO 22192:2021, dat de havenmeester/havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges direct van dat kwantiteitsdispuut op de hoogte moet worden gesteld. De manier waarop het kwantiteitsdispuut (digitaal) moet worden gemeld, wordt nog nader vormgegeven. De Havenmeester van Rotterdam/Havenkapiteinsdienst van Antwerp-Bruges zijn overigens geen onderdeel van een eventueel kwantiteitsdispuut en vervullen geen rol in de afhandeling van een dispuut. Het betreft immers een dispuut tussen de leverende en ontvangende partij.

Artikel X.7 Vereiste documentatie

Om misverstanden te voorkomen is in dit artikel expliciet opgenomen dat de benodigde documentatie van de artikelen X.3, X.4 en X.5 zowel digitaal als hard copy wordt geaccepteerd. Daarbij past de kanttekening dat de havens de voorkeur hebben voor het digitaal aanleveren van de documentatie. De wijze waarop de documentatie kan worden aangeleverd, zal nog nader bekend worden gemaakt.

Tevens zullen de havens bekijken in hoeverre de documentatie die met een haven wordt gedeeld, ook door de andere haven kan worden gebruikt, om de administratieve lasten zo laag als mogelijk te houden voor de vergunninghouder.

Artikel X.8 Inwerkingtreding

De verplichting om met een MFM-systeem te bunkeren geldt vanaf 1 januari 2026. De verwachting is dat in de komende periode tot 1 januari 2026 meer en meer bunkerschepen met een MFM-systeem worden uitgerust. De havens juichen het voor die tijd vrijwillig gebruiken van een MFM-systeem ten zeerste toe. Enerzijds omdat door het gebruik de bemanning ervaring krijgt met het MFM-systeem en anderzijds omdat het gebruik van het MFM-systeem het vertrouwen in de bunkermarkt vergroot. Er is gekozen voor een ambitieuze, maar realistische invoeringstermijn. In de periode tussen 2023 en 2026 hebben vergunninghouders voldoende tijd om een MFM-systeem aan te schaffen en te laten installeren zodat men op 1 januari 2026 in staat is met een MFM-systeem te bunkeren. De havens zullen ook vanaf 1 januari 2026 actief controleren en handhaven op het aan boord hebben van een MFM-systeem en het correcte gebruik daarvan.