

Nederland aan het roer in de IMO



De komende twee jaar is Nederland lid van het dagelijkse bestuur van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De IMO is verantwoordelijk voor internationale regels voor de scheepvaart op zee. Kees Metselaar, eerste aanspreekpunt namens het ministerie van I&W, legt uit wat dat betekent.

Hoe bestuur je een mammoettanker
Internationale besluitvorming over schone en veilige scheepvaart, hoe gaat dat in zijn werk?
Metselaar: "Daarvoor is er in 1948 een VN-agentschap opgericht, de IMO. Daarin vormen 196 landen samen een groot bestuur, de Assembly. In deze vorm vergaderen de deelnemende landen elke twee jaar. Daarnaast is er ook een dagelijks bestuur, de Council, waaraan 40 landen deelnemen. In de Council gaat het over budgetten en werkprogramma's en over prioritering. Het dagelijkse IMO-bestuur wordt gekozen door de Assembly."

Verkiezingen
Hoe kun je een plek krijgen in de Council?
"Om in de Council te komen moet een land zich verkiesbaar stellen. Op dit moment zijn er elke twee jaar IMO-verkiezingen, maar in december 2019 is afgesproken dat de zittingstermijn naar vier jaar gaat. Dat scheelt, want de verkiezingen betekenen veel werk. Eerst schrijft een land een brief aan de IMO waarin het aangeeft dat het verkiesbaar is. Dat werk wordt gedaan door het ministerie van BuZa. De brief wordt onderbouwd met argumenten, waarmee de ambassadeurs vervolgens op pad gaan langs de andere landen om te lobbyen voor de kandidatuur."

Nederland gekozen
In december 2019 reisde minister Van Nieuwenhuizen af naar het IMO-hoofdkwartier in Londen om daar te pleiten voor Nederlandse kandidatuur. Wat waren haar argumenten in het Nederlandse pleidooi?
"Ten eerste heeft Nederland een omvangrijke en gevarieerde maritieme sector. Daarnaast heeft Nederland een kleine, maar divers gespecialiseerde vloot. En omdat er jaarlijks 250.000 schepen over de Noordzee varen waarvan er 50.000 een Nederlandse haven aandoen, heeft Nederland als kust- en havenstaat een groot maritiem belang. Daar blijft het niet bij. Vanwege de wereldwijde klimaatdiscussie is de positie van kleine eilandstaten en ontwikkelingslanden belangrijk. Dat geldt ook voor de eilanden in het Caribisch gebied. Nederland participeert dan ook namens het Koninkrijk in de IMO."

Voor de duidelijkheid: de Nederlandse woordvoerder in de Council is de directeur Maritieme Zaken Brigit Gijsbers van het ministerie I&W. Kees Metselaar van hetzelfde departement is het eerste aanspreekpunt.

Wie zitten er in de Council?
Met wie werkt Nederland samen in de Council?
"Naast Nederland staan er nog 39 andere landen aan het roer van de IMO. Het gaat om verschillende categorieën. Landen die in aanmerking komen voor deelname in de Council hebben een grote vloot (eerste categorie) of ze hebben een groot maritiem belang (tweede categorie). Nederland valt samen met enkele andere Europese landen - in die laatste categorie. De derde categorie is een restcategorie waarin geografische spreiding een belangrijke rol speelt. De leden van de Council zijn dan ook verspreid over alle continenten. Denk aan landen als Argentinië, Brazilië, Ghana, Rusland, Japan, China, de VS en uiteraard ook de Europese landen. Recent is afgesproken dat het aantal landen in de Council van 40 naar 52 gaat."

Het dagelijkse werk
Wat doet de Council precies?
"De IMO is verantwoordelijk voor internationale regels voor de scheepvaart op zee. Daarvoor zijn er grofweg twee inhoudelijke comités: een voor het thema Veiligheid en een thema Milieu-Klimaat. Het gaat er ook over technische regelgeving voor schepen en over regelgeving voor de bemanning. Maar ook over navigatie



Een typisch Nederlandse stip op de horizon is 'emissieloos varen'.
De Nederlandse maritieme sector wil daarop innoveren.
Hetzelfde geldt ook voor autonoom varen.

routing. En over klimaatmaatregelen. In andere comités komen onderwerpen als aansprakelijkheid, facilitatie en technische samenwerking aan de orde. De Council stelt bijvoorbeeld de werkprogramma's vast en gaat over de budgetten van de organisatie.
Hij vervolgt: "Naast VN-regelgeving in IMO bestaat er ook Europese maritieme regelgeving. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over technische standaarden waaraan schepen of de uitrusting daarvan moeten voldoen. De lidstaten trekken daarin gezamenlijk op en brengen deze in IMO-verband in."

Stapsgewijze voorbereiding
Wie zorgt er voor inhoudelijke inbreng?
"Het IMO-hoofdkwartier is eigenlijk een secretariaat. Er werken 300 mensen die de internationale vergaderingen organiseren. De inhoudelijke inbreng komt van de ambtenaren van de betrokken landen, en ook de industrie en ngo's doen mee aan de IMO. Denk aan de internationale vereniging van reders of aan milieuorganisaties. Het voorbereidende werk voor een comitévergadering wordt gedaan in sub-comités. Een voorbeeld is de NSCR (Navigation Comité Search and Rescue),

waarvan Nederland momenteel voorzitter is. Voor Nederland is het voorkomen van rampen zoals met MSC Zoë op dit moment prioriteit. Maar het gaat in de sub-comités ook over zaken als het verleggen van vaarroutes. Voorafgaand aan een vergadering in Londen heeft de Nederlandse IMO-afvaardiging altijd eerst vooroverleg met de maritieme sector en andere belanghebbenden."

Werk aan de winkel
En dan de inhoud: waarover wordt er vergaderd?
"De scheepvaartsector doet niet mee aan het Klimaatverdrag van Parijs. De sector moet zelf maatregelen nemen en dat gebeurt in IMO. Daar zijn inmiddels klimaatdoelstellingen afgesproken. Er is een milieudoelstelling voor 2030 waarbij een CO₂-reductie van 40 procent is afgesproken ten opzichte van 2008. In 2050 moet de CO₂-uitstoot met tenminste 50 procent zijn afgenomen. Nu moet er invulling gegeven worden aan deze doelstellingen. De Europese en de Nederlandse Green Deals voor zeevaart en havens vormen daarvoor het vertrekpunt. Nederland zorgt in de eerste plaats dat de Europese maritieme afspraken ook in IMO-verband worden overgenomen.

Maar daarnaast heeft Nederland ook eigen speerpunten."

Inhoudelijke speerpunten
Wat zijn typisch Nederlandse ambities?
"In het Comité Veiligheid zijn containerschepen een belangrijk speerpunt voor Nederland. Met bijzondere aandacht voor het voorkomen van verlies van containers. Daarnaast staan duurzaamheid en het vergroenen van de scheepvaart hoog in het vaandel. We zetten in op invoering van schonere brandstoffen, zoals LNG als opmaat voor nog schonere brandstoffen. Een typisch Nederlandse stip op de horizon is 'emissieloos varen'. De Nederlandse maritieme sector wil daarop innoveren. Hetzelfde geldt ook voor autonoom varen. Dat betekent op afstand bestuurbare of volledig zelfvarende schepen. De technieken bestaan gedeeltelijk al, maar in IMO gaat het vervolgens om de aanpassing van regelgeving om geheel of gedeeltelijk onbemand varen mogelijk te maken. Voor dit soort initiatieven maakt Nederland zich de komende tijd hard. Nederlandse maritieme innovaties staan de komende tijd volop in de internationale etalage."