



# Betrouwbaarheid van de kwantiteit van geleverde bunkers in de haven van Rotterdam

Samenvatting



# Betrouwbaarheid van de kwantiteit van geleverde bunkers in de haven van Rotterdam

## Samenvatting

Delft, CE Delft, 13 januari 2023

Publicatienummer: 23.220201.006

Deze samenvatting is opgesteld door: Anne Kleijn

### **CE Delft**

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al meer dan 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.



## Samenvatting - Betrouwbaarheid van de kwantiteit van geleverde bunkers in de haven van Rotterdam

Verschillende partijen in de bunkerketen hebben aan het Havenbedrijf Rotterdam aangegeven dat er in Rotterdam vaak problemen zouden zijn met betrekking tot de levering van bunkerbrandstoffen. Er zou regelmatig een dispuut zijn tussen de bunkertransporteur en het schip over de hoeveelheid geleverde brandstof.

Om de omvang en de aard van deze klachten te onderzoeken hebben de (Rijks)Havenmeester en het Havenbedrijf Rotterdam aan CE Delft de opdracht gegeven om te onderzoeken wat voor ervaringen de betrokken partijen hebben met de bunkermarkt in de haven van Rotterdam. Het doel hiervan is om een objectief beeld te krijgen over eventuele kwantiteitsproblemen bij de levering van bunkers in de Rotterdamse haven. Daarnaast willen de (Rijks)Havenmeester en het Havenbedrijf Rotterdam graag inzicht in de bijdrage die een verplichtstelling van een mass flow meter-bunkersysteem (hierna: MFM-bunkersysteem) aan boord van bunkerschepen kan bieden aan het oplossen van deze mogelijke kwantiteitsproblemen in de haven van Rotterdam.

### *Kwantiteitsproblematiek voor de bunkermarkt in de haven van Rotterdam*

Op basis van een uitgebreide consultatie van de partijen die actief zijn in Rotterdam (via interviews en enquêtes) concluderen we dat er brede overeenstemming is dat er regelmatig sprake is van kwantiteitsproblemen in de bunkermarkt. 80 tot 90% van de stakeholders herkent de geschetste problematiek.

Er is echter niet duidelijk één type stakeholder en één type oorzaak aan te wijzen waardoor deze bunkerkwantiteitproblematiek wordt veroorzaakt. Hoewel bunkerleveranciers en bunkertransporteurs als de belangrijkste partijen worden gezien die betrokken zijn bij de problemen, wordt ook erkent dat andere partijen (ontvangende schepen, tussenpartijen zoals bunkersurveyors en autoriteiten) aan de bunkerkwantiteitsproblematiek bijdragen. De specifieke oorzaken kunnen per kwantiteitsgeschiedenis verschillend van aard zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld zowel bewuste als onbewuste fouten zijn in het meten van de tanklevels of het bepalen van de hoeveelheid geleverde bunkers.

### *Verplichting van een MFM-bunkersysteem als oplossing van de kwantiteitsproblemen*

De invoering van het verplichte gebruik van een (Coriolis) MFM-bunkersysteem aan boord van bunkerschepen wordt door veel stakeholders (67% van de geïnterviewde stakeholders en ruim 90% van de enquêterespondenten) gezien als oplossing voor de kwantiteitsproblemen. Bij deze methode wordt de hoeveelheid geleverde brandstof rechtstreeks gemeten in plaats van dat die berekend wordt op basis tanklevelmetingen aan boord van het bunkerschip (de methodiek die momenteel als standaard wordt gebruikt).

Er zijn volgens de stakeholders echter wel voorwaarden verbonden aan een eventuele verplichtstelling om de kwantiteitsproblematiek daadwerkelijk tot het verleden te laten behoren. Om te garanderen dat een verplichting leidt tot een reductie van de kwantiteitsproblemen is het volgende noodzakelijk:

- handhaving van standaarden rond verificatie en verzegeling van de MFM-bunkersystemen;
- het aansluiten bij de Singapore-standaard of een vergelijkbare Europese standaard (OIML R117:2019) voor het gebruik van MFM-bunkersystemen tijdens bunkeroperaties;
- invoer en/of aanscherping van licentiesystemen en sanctiemechanismen.



Om negatieve effecten op de bunkermarkt te voorkomen verdient het volgens de stakeholders aanbeveling dat:

- de verplichting niet alleen geldt in de haven van Rotterdam, maar in het hele ARA-gebied;
- er subsidies of financieringsmogelijkheden beschikbaar gesteld worden, zodat ook kleine bunkertransporteurs in staat zijn om MFM-bunkersystemen te installeren op hun bunkerschepen en aan de verplichting te kunnen voldoen.

Tot slot, om de problemen met hoeveelheden in de hele bunkerketen te verminderen zou het volgens de stakeholders goed zijn om:

- naast het verplicht stellen van een MFM-bunkersysteem tijdens het bunkeren van een zeeschip, ook een MFM-bunkersysteem te verplichten bij het laden van het bunkerschip aan de brandstofterminal.

### *Gevolgen invoering MFM-verplichting*

De invoering van een verplichting voor het gebruik van MFM-bunkersystemen aan boord van bunkerschepen tijdens bunkeroperaties in de haven van Rotterdam heeft verschillende (mogelijke) gevolgen. Allereerst zijn er financiële gevolgen zoals extra investeringskosten voor de bunkertransporteurs en impact op de kostprijs van de bunkers. Het merendeel van de stakeholders verwacht dat de gemiddelde prijs van de bunkers in Rotterdam zal stijgen als gevolg van een MFM-verplichting. Deze verwachte kostenstijging bestaat uit twee componenten: een opslag voor het terugverdienen van de investering in de MFM, en indien van toepassing een prijscorrectie voor het daadwerkelijk leveren van de afgesproken hoeveelheid bunkers voor de afgesproken prijs<sup>1</sup>.

Een MFM-verplichting kan volgens stakeholders ook leiden tot marktconsolidatie. Grotere partijen zijn volgens hen beter in staat om MFMs te financieren, terwijl kleinere partijen daar meer moeite mee hebben omdat zij met kleinere marges opereren. Dit kan er tevens toe leiden dat een aantal bunkerleveranciers en transporteurs weg zullen trekken naar havens waar de MFM-verplichting niet van toepassing is.

De omvang van de Rotterdamse bunkermarkt zou op de korte termijn kunnen krimpen door de verhoogde bunkerprijzen, omdat rederijen besluiten om in andere, goedkopere havens te bunkeren. De verwachting van stakeholders is echter ook dat het imago van de haven zal verbeteren als er een MFM-verplichting wordt ingevoerd, wat ertoe kan leiden dat er op de lange termijn juist meer bunkervolume wordt aangetrokken.

### *Andere/aanvullende oplossingen voor de kwantiteitsproblematiek*

Naast een MFM-verplichting zijn er ook andere mogelijke oplossingsrichtingen die kunnen bijdragen aan het reduceren van de kwantiteitsproblematiek:

- het aanscherpen van licenties voor betrouwbare<sup>2</sup> bunkerleveranciers/bunkerschip-operators;
- het invoeren van licenties voor betrouwbare bunkersurveyors en het aanbieden van opleiding/onderwijs;

<sup>1</sup> In de huidige markt kunnen bunkertransporteurs de prijzen laag houden door minder brandstof te leveren dan afgesproken. Wanneer de mogelijkheden hiervoor kleiner worden zal er naar verwachting sprake zijn van een opwaartse prijscorrectie.

<sup>2</sup> In het kader van dit onderzoek is een partij betrouwbaar als zij de hoeveelheid bunkers levert wat is afgesproken met de klant. In een breder perspectief zou de kwaliteit van de bunkers ook meegenomen kunnen worden.



- meer handhaving vanuit autoriteiten die toezicht houden op de regelgeving tijdens de bunkeroperaties;
- sanctiebeleid bij misstanden vanuit autoriteiten die toezicht houden op de regelgeving;
- het verbeteren van transparantie in de bunkermarkt door bijvoorbeeld het creëren van open registers voor officiële geschillen, protestbrieven en zwarte lijsten.

Deze maatregelen kunnen in veel gevallen ook samen met een MFM-verplichting worden getroffen.

