



Worum geht es bei den IMO 2020?

Ab 1. Januar 2020 müssen alle Seeschiffe ihre Schwefeloxide um 85 Prozent reduzieren. Die neue Verordnung ist von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (Englisch: International Maritime Organisation, kurz: IMO) mit dem Ziel erlassen, die globalen Treibhausgasemissionen nachhaltig zu reduzieren und zum Schutz der öffentlichen Gesundheit sowie Umwelt beizutragen.

Die Verordnung wird weltweit und branchenweit für Kraftstoffe gelten, die auf offener See genutzt werden. Sie wird sich also auf Reedereien, Raffinerien und die globalen Ölmärkte auswirken. Die Schiffe müssen ab 1. Januar 2020 Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefeloxid von 0,5 Prozent – bisher waren es 3,5 Prozent – verwenden.

In den ECA-Sonderzonen der Schifffahrt (Englisch: Emission Control Areas) besteht eine noch strengere Regelung, die den Schwefelgehalt auf 0,1 Prozent limitiert. Unter anderen gehören Teile der Nord- und Ostsee zu den ECAs. In diesen Regionen wird ein Low Sulphur Zuschlag (LSF) anfallen, der separat ausgepriesen werden wird.

Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) will mit neuen Verordnung die Schwefelemissionen von Schiffen in den nächsten fünf Jahren um 77 Prozent reduzieren. Ziel ist es, die negativen Auswirkungen der Schifffahrt auf die Gesundheit der Bevölkerungen zu verringern. Insbesondere soll die weltweite Luftverschmutzung durch Schwefeloxide um 68 Prozent verringert wird. Das ist gerade für die Küstengebieten des asiatisch-pazifischen Raums, Afrikas und Lateinamerikas vorteilhaft.

Hinweis: Die IMO 2020 fokussieren sich nur auf die Reduzierung der Schwefelemissionen und nicht auf die Reduzierung von CO₂-Emissionen. Nichtsdestotrotz wird die Verringerung der Schwefelemissionen dazu beitragen, sauren Regen zu verhindern und die Versauerung der Ozeane zu bekämpfen. Davon profitiert vor allem die Weltbevölkerung im Gesamten. Gesundheitliche Verbesserungen werden im Bereich von Schlaganfällen, Asthma, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Lungenkrebs sowie Lungenerkrankungen durch die Reduzierung erwartet. Nach Angaben der IMO können zwischen 2020 und 2025 voraussichtlich mehr als 570.000 vorzeitige Todesfälle vermieden werden.

Welche Umsetzungsmöglichkeiten gibt es für Reedereien?

Die Aussicht auf die IMO 2020 hat zu einem hohen Maß an Unsicherheit über die Verfügbarkeit von Erdölprodukten und die Preisentwicklung geführt. Sie wird sich auf Carrier, Raffinerien und die globalen Ölmärkte auswirken. Die Schiffsbetreiber haben folgende Möglichkeiten, um die neuen Schwefelgrenzwerte der IMO 2020 einzuhalten:

1. Einsatz von Scrubbern (zu Deutsch: Wäschern)

Scrubber können die Schadstoffe aus dem Abgas des Schiffes zu entfernen, sodass Reedereien weiterhin schwefelreichere Kraftstoffe verwenden können. Der Prozess der Installation von Wäschern ist jedoch aufgrund von Platz- und Kapazitätsengpässen begrenzt und teuer und wird die Betriebskosten erhöhen. Darüber hinaus bleibt die Entwicklung von Preisen und Verfügbarkeiten von schwefelreicheren Kraftstoffen nach 2020 ungewiss. Unter anderem haben China und Singapur bereits Open-Loop-Wäscher in Binnenhafengewässern und Küstenschiffahrts-ECAs verboten, weil die ökologischen Vorteile fragwürdig sind.

Wie ein Scrubber funktioniert

Ein Scrubber reinigt die Abgase der Hauptmaschine eines Schiffes, indem Wasser durch einen Schornstein gepumpt wird. Schwefeloxide und andere Partikel werden sozusagen „ausgewaschen“. An dieser Stelle muss jedoch betont werden, dass die Entsorgung des verunreinigten Waschwassers als problematisch angesehen werden kann. Es gibt nämlich zwei Arten von Scrubbern. Die eine Sorte pumpt Meerwasser durch einen Trichter und arbeitet in einem offenen System. Die andere Sorte arbeitet in einem geschlossenen System und behält das Waschwasser an Bord. In einigen Ländern wie Singapur oder China sind offene Scrubber verboten. In anderen Ländern muss das Waschwasser als Sondermüll deklariert werden, was den Einsatz dieser Technologie zusätzlich teurer macht.

2. Umstellung auf nicht erdölbasierte Kraftstoffe wie LNG

Auch nicht erdölbasierte Kraftstoffe wie Flüssiggas (LNG) wären ein Lösung. Dies ist allerdings nur bei neueren Schiffe mit entsprechenden Spezifikationen möglich. Die Infrastruktur, um die Nutzung von LNG zu unterstützen, ist jedoch derzeit in Umfang und Verfügbarkeit begrenzt. Experten gehen davon aus, dass bis 2020 etwa 250 bis 500 Schiffe bzw. maximal 10-12 Prozent der weltweiten Containerflotte entweder mit einer Reinigungstechnologie ausgestattet sein werden oder LNG verbrennen können.

3. Wechsel zu einem schwefelarmen Kraftstoff (VLSF) oder MGO

Carrier können auch auf einen schwefelarmen Kraftstoff (Englisch: Very Low Sulphur Fuel oder kurz VLSF) oder raffinierterem Marine-Gasöl (kurz MGO) umsteigen. Allerdings sind die Kosten, die breite Verfügbarkeit und die Spezifikationen eines neuen Kraftstoffs für den Einsatz in Schiffsmotoren noch ungewiss. Die Erdölindustrie muss Raffinerien und Lieferketten anpassen und wird diese Kosten wahrscheinlich an den Markt weitergeben.

Zusammenfassend prognostizieren wir, dass die Mehrheit der Carrier auf VLSF setzen wird. Die Scrubber werden voraussichtlich, wie oben erwähnt, nur bei etwa 10 bis 12 Prozent der Schiffe installiert werden. Die LNG-Technologie befindet sich derzeit noch in einem frühen Stadium und kann daher nicht wirklich abgeschätzt werden.

Geschäftsführer: Michael Creite	Anschrift Langenhagen	Anschrift Hamburg	Sparkasse Hannover
USt-ID Nr. DE812764184	Frankenring 18	Am Windhukkai 5	BLZ 250 501 80
Amtsgericht Hannover: HRB58122	30855 Langenhagen	20457 Hamburg	Konto 22 012 181
Transportversicherung:	Fon (05 11) 7 40 85 70	Fon (0 40) 79 00 79 67-0	BIC: SPKHDE2HXXX
Lampe & Schwartze, Bremen	Fax (05 11) 7 40 85 77 9	Fax (0 40) 79 00 79 67-20	IBAN: DE18250501800022012181

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 - ADSp 2017 – und – soweit diese für die Erbringung logistischer Leistungen nicht gelten – nach den Logistik-AGB 2019. **Hinweis:** Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden (§ 431 HGB) vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/kg und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg **zusätzlich auf 1,25 Millionen Euro je Schadenfall** sowie 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken