

# „Sulfur Cap 2020“ – Erwartungen aus Sicht einer Reederei

Christoph Gessner

CPO Containerschiffreederei (GmbH & Co.) KG

---

## Kurzfassung

Ab 2020 dürfen Schiffe auf hoher See nur noch Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,5 Prozent (Low sulfur fuel oil - LSFO) statt bisher 3,5 Prozent (High sulfur fuel oil - HSFO) verbrennen oder müssen alternativ die Abgase vom Schwefel reinigen. Ab März 2020 dürfen Schiffe ohne Abgasreinigung kein HSFO mehr an Bord haben. Daher müssen die Reedereien die an Bord vorhandenen Bestände von HSFO möglichst genau bis zum Jahreswechsel verbraucht haben, um nicht zu früh teureres LSFO zu benutzen bzw. ab dem 1. Januar 2020 eventuelle Restbestände des HSFO als Abfall kostenpflichtig zu entsorgen.

Die CPO Containerschiffreederei fungiert zum einen als Schiffseigner, verchartert Schiffe an die Linienreedereien und führt Fremdschiffsmanagement für Schiffe bei diversen Eignern durch. Im Januar 2019 wurde ein Projektteam für den „Sulfur Cap“ benannt. Ein technischer Inspektor wurde für diese Aufgabe zusätzlich komplett freigestellt. In wöchentlichen bzw. monatlichen Treffen im erweiterten Kreis (CPO Tanker, BBG, Inspektion, Einkauf, Controlling, Operating, Crewing) werden die Arbeitsergebnisse in der Reederei kommuniziert und Arbeitsaufträge verteilt.

Für die Vorbereitung dieses Projektes wurden die Empfehlungen der Motor-, Kesselhersteller, Brennstoff- und Schmieröllieferanten herangezogen. Die technische Ausstattung der Flotte, z.B. in Bezug auf Filter, Tankkapazitäten und -anordnung zusammengestellt. Die Charter- und Shipmanagementverträge sind auf entsprechende Klauseln untersucht worden. Danach wurden die Kommunikationslinien und Verantwortlichkeiten festgelegt. Für jedes Schiff wurden die Daten zum Brennstoffsystem und Eignung für die verschiedenen Brennstoffe in einer „Bunker Ability Card“ zusammengestellt. Zusätzlich wurde der Wärmehaushalt der Schiffsklassen untersucht. Reinigungsmethoden für die Tanks diskutiert und Preisanfragen verschickt.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Gespräche mit den Linienreedern und anderen Eignern initiiert worden, die Tankreinigungen sind im Gange und eine permanente Überwachung gestartet. Die hierbei aufgetretenen bzw. identifizierten Probleme werden vorgestellt.

Fazit: Die kostengünstigste und gesetzeskonforme Umstellung auf die niedrigschwefeligen Brennstoffe wird nur möglich sein, wenn die Linienreeder, Schiffseigner und Schiffsmanager einen gemeinsamen Plan verfolgen, auftretende Abweichungen gemeinsam angehen und bereit sind, ein Risiko in Bezug auf zu hohe Brennstoff- oder Entsorgungskosten gemeinsam auf sich zu nehmen. Die Kommunikation zwischen der Besatzung an Bord und dem Schiffsbetreiber muss hierzu festgelegt sein und Kompetenzen müssen klar geregelt werden.