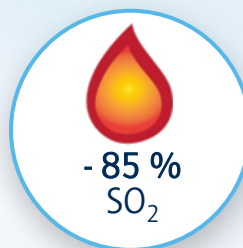


REDUZIERUNG DER SCHWEFELOXIDE

IMO 2020

FAQs



Die neue IMO 2020-Verordnung steht in den Startlöchern. Wir unterstützen Sie bei der Vorbereitung darauf.

Ab dem 1. Januar 2020 müssen alle Seeschiffe den Ausstoß von Schwefeloxiden um 85 % reduzieren. Die Ankündigung der IMO 2020 hat zu großer Unsicherheit über die Verfügbarkeit von Erdölprodukten und deren Preisentwicklung geführt.

Nachfolgend beantworten wir Ihre am häufigsten gestellten Fragen zur Umsetzung der neuen Verordnung. Auf Grundlage der bis Juni 2019 verfügbaren Informationen geben wir Ihnen unsere Einschätzung der Auswirkungen von IMO 2020. Diese FAQ werden regelmäßig aktualisiert.

Sea Explorer, unsere digitale Plattform für Seeliniendienste, gibt Ihnen Einblicke, wie jedes Schiff, das Ihre Waren transportiert, die IMO 2020-Verordnung erfüllt. Symbole kennzeichnen die verschiedenen Möglichkeiten zur Einhaltung der IMO 2020-Verordnung.



Closed Loop Scrubber



Open Loop Scrubber



Hybrid Scrubber



IMO 2020-konforme Kraftstoffe



Flüssiggas (LNG)



IMO 2020-konforme Kraftstoffe oder LNG

Inhalt

Klicken Sie auf die Frage, um die Antwort zu sehen.

Über IMO 2020

- [Was ist IMO 2020?](#)
- [Was beinhaltet die IMO 2020-Verordnung?](#)
- [Wie können Schiffsbetreiber die IMO 2020-Verordnung einhalten?](#)
- [Wer kontrolliert die Umsetzung der IMO 2020-Verordnung?](#)
- [Welche Strafen gibt es, wenn ein Carrier die IMO 2020 nicht einhält?](#)
- [Was sind die Auswirkungen und Risiken?](#)

Unterstützung durch Kühne + Nagel

- [Wie positioniert sich Kühne + Nagel hinsichtlich IMO 2020?](#)
- [Wenn bereits Preisverhandlungen stattgefunden haben, wird Kühne + Nagel die Preise beibehalten?](#)
- [Wie unterstützt mich Kühne + Nagel als Kunde im Hinblick auf IMO 2020?](#)

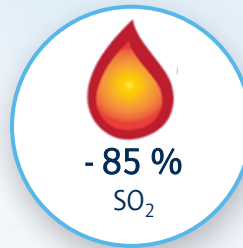
Umweltauswirkungen

- [Welche Auswirkungen wird die IMO 2020 auf Gesundheit und Umwelt haben?](#)
- [Welchen Einfluss wird die IMO 2020 auf die Umweltbelastung durch mein Unternehmen haben?](#)

REDUZIERUNG DER SCHWEFELOXIDE

IMO 2020

FAQs



Inhalt

Klicken Sie auf die Frage, um die Antwort zu sehen.

Kostenauswirkungen

- [Welche Auswirkungen ergeben sich für die Frachtraten und Transportabläufe?](#)
- [Wann und wie werden die Mehrkosten für die IMO 2020-Konformität berechnet?](#)
- [Wird auf den Bunker Adjustment Factor \(BAF\) ein weiterer Zuschlag erhoben?](#)
- [Wie wird der BAF berechnet?](#)

Konformitätsspezifikationen

- [Für welche Methode der Einhaltung der IMO 2020-Verordnung werden sich die Carrier entscheiden?](#)
- [Gibt es in meinem Frachtvertrag unterschiedliche Kostenbestandteile, je nachdem, welche Technologie an Bord eines Schiffes zur Einhaltung der Gesetze genutzt wird?](#)
- [Was ist ein Scrubber?](#)
- [Welche verschiedenen Typen von Scrubbern gibt es?](#)
- [Welche Auswirkungen haben Scrubber tatsächlich?](#)
- [Kann ich Transporte mit LNG-Schiffen oder mit Schiffen, die mit Scrubbern ausgestattet sind oder nur mit VLSF oder MGO betrieben werden, beauftragen?](#)
- [Was ist der Low Sulphur-Zuschlag \(LSF\)?](#)
- [Ist der Low Sulphur-Zuschlag auf den innerasiatischen Handel beschränkt oder betrifft er alle Handelsrouten?](#)
- [Können verschiedene Kraftstoffarten in einem Tank gemischt werden?](#)

Kundenüberlegungen

- [Würden die Preise weiter steigen, falls die Raffinerien nicht über die Kapazität verfügen, genügend schwefelarmen Kraftstoff zu produzieren?](#)
- [Besteht die Gefahr eines Maschinenausfalls durch die Verwendung von fehlerhaften Kraftstoffen?](#)
- [Wird es für Großverlader weitere Zuschläge von den Spediteuren geben? Würde sich das auf mich als Kleinverlader auswirken?](#)
- [Wird die verfügbare Kapazität \(Schiffe\) für den Transport meiner Waren reduziert?](#)
- [Wird sich die Laufzeit/gesamte Durchlaufzeit \(TAT\) meiner Waren verlängern?](#)
- [Wird es ab dem 1. Januar 2020 eine „Schonfrist“ für Schiffe geben, die Kraftstoff mit dem derzeitigen Schwefelgehalt von 3,5 % verwenden?](#)

Über IMO 2020

Was ist IMO 2020?

Ab dem 1. Januar 2020 müssen alle Seeschiffe den Ausstoß von Schwefeloxiden um 85 % reduzieren. Die neue Verordnung wird von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) mit dem Ziel erlassen, die Schwefeloxid-Emissionen zu reduzieren und so die öffentliche Gesundheit sowie die Umwelt zu schützen. Schiffe müssen dann Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,5 % anstelle des derzeitigen Grenzwertes von 3,5 % verwenden.

Was beinhaltet die IMO 2020-Verordnung?

Die Verordnung wird weltweit für Kraftstoffe gelten, die auf offener See verwendet werden. Sie wird sich auf den Schiffsbetrieb, Raffinerien und die globalen Ölmärkte auswirken. In den Emissionsüberwachungsgebieten (ECA-Zonen) bleibt eine noch strengere Regelung bestehen, die den Schwefelgehalt auf 0,1 % begrenzt.

Wie können Schiffsbetreiber die IMO 2020-Verordnung einhalten?

Schiffsbetreiber haben die folgenden Möglichkeiten, die neuen Schwefelgrenzwerte der IMO 2020 einzuhalten:

1. Verwendung von Scrubbern

Sie können Abgasreinigungsanlagen (sog. Scrubbern) verwenden, um Schadstoffe aus dem Schiffsabgas zu entfernen, sodass weiterhin schwefelreichere Kraftstoffe genutzt werden können. Aufgrund von Kapazitätsgründen sind die Möglichkeiten zum Einbau von Scrubbern jedoch begrenzt und teuer. Darüber hinaus bleiben Preis und Verfügbarkeit von schwefelreicheren Kraftstoffen nach 2020 ungewiss.

2. Umstellung auf nicht-erdölbasierte Kraftstoffe

Sie können auf nicht-erdölbasierte Kraftstoffe wie Flüssiggas (LNG) umsteigen. Dies ist für neuere Schiffe mit entsprechenden Spezifikationen möglich. Die Infrastruktur zur Unterstützung der Nutzung von LNG ist derzeit in Umfang und Verfügbarkeit begrenzt. Experten gehen davon aus, dass bis 2020 etwa 250 – 500 Schiffe oder maximal 10 % der weltweiten Containerflotte entweder mit einer Reinigungstechnologie ausgestattet sein werden oder LNG verbrennen können [Quelle: *Clarksons Research, Juni 2019*].

3. Umstellung auf einen schwefelarmen Kraftstoff (VLSF) oder Marinedieselöl (MGO)

Sie können auf Very Low Sulphur Fuel (VLSF) oder Marinedieselöl (MGO) umsteigen, welche den neuen Vorschriften entsprechen (wahrscheinlichste Option). Allerdings sind die Kosten, die breite Verfügbarkeit und die Spezifikationen eines neuen Kraftstoffs für den Einsatz in Schiffsmaschinen noch ungewiss. Die Erdölindustrie muss Raffinerien und Lieferketten anpassen und wird diese Kosten wahrscheinlich an den Markt weitergeben.

Der **Sea Explorer** zeigt für Seetransporte anhand einfacher Symbole die jeweils eingesetzten Mittel zur Einhaltung der IMO 2020. Kombiniert mit Informationen über die CO₂-Emissionen ermöglicht der **Sea Explorer** damit vollständige Transparenz über die Nachhaltigkeit der Dienstleistungen.

Wer kontrolliert die Umsetzung der IMO 2020-Verordnung?

Verantwortlich ist die Hafenbehörde des jeweiligen Staates. Es werden Logbücher überprüft sowie technische Spürgeräte und Spüdrohnen eingesetzt.

Welche Strafen gibt es, wenn ein Carrier die IMO 2020 nicht einhält?

Je nach Rechtsprechung muss mit hohen Bußgeldern, Schiffshaft oder sogar der Inhaftierung des Kapitäns gerechnet werden.



FAQs

IMO 2020

Was sind die Auswirkungen und Risiken?

Die Ankündigung der IMO 2020 hat zu großer Unsicherheit über die Verfügbarkeit von Erdölprodukten und deren Preisentwicklung geführt. Es ist derzeit nicht möglich, ein genaues zukünftiges Preisniveau für IMO 2020-konforme Kraftstoffe anzugeben, da die Preise von mehreren Faktoren beeinflusst werden. Insbesondere geopolitische Ereignisse wie Sanktionen und Kriege, Aktivitäten der OPEC (Organisation der erdölexportierenden Länder) und die allgemeine Nachfrage der Weltwirtschaft nach Erdöl beeinflussen den Preis für Rohöl und letztlich den Preis für Kraftstoffprodukte. Neben der regulären Volatilität der globalen Ölpreise wird die IMO 2020-Verordnung einen weiteren wesentlichen Einfluss haben.

Zu diesem Zeitpunkt können wir nur voraussagen, dass die Kosten höher sein werden als die für die derzeit verwendeten Kraftstoffe. Die heutige Prognose geht von einem kurz- bis mittelfristigen Anstieg der Bunkerpreise zwischen 180 und 400 US-Dollar pro TEU (inkl. aller Implementierungskosten) aus. Diese Spanne ist sehr breit, kann aber derzeit nicht weiter spezifiziert werden, da die genannten Aspekte einen großen Einfluss auf die Preisentwicklung haben. Aufgrund der deutlich gestiegenen Bunkerpreise wird jedes in der Seefracht tätige Unternehmen mit steigenden und volatileren Brennstoffkosten konfrontiert. Mit dem **Secured Energy Plan** bietet Kühne + Nagel seinen Kunden ein Risikomanagement-Tool, um den Bunkerpreis auf einem bestimmten Niveau zu sichern und festzulegen. Der **Secured Energy Plan** steht für Volumenverträge ab ca. 2.500 TEU zur Verfügung. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihre lokale Kühne + Nagel-Vertretung.

Unterstützung durch Kühne + Nagel

Wie positioniert sich Kühne + Nagel hinsichtlich IMO 2020?

Die Schifffahrtsindustrie muss sich auf eine Zukunft mit reduzierten Emissionswerten einstellen. Die IMO 2020 wird sicherstellen, dass der Seetransport der umweltfreundlichste und schadstoffärmste Verkehrsträger bleibt. Kühne + Nagel begrüßt jede Maßnahme zur Verbesserung des Umweltschutzes und unterstützt diese Initiative voll und ganz.

Wenn bereits Preisverhandlungen stattgefunden haben, wird Kühne + Nagel die Preise beibehalten?

Standardmäßig sind alle Kraftstoffpreise in den Verträgen variabel, d.h. sie folgen der Auf- oder Abwärtsbewegung des Ölpreises. Ab dem vierten Quartal 2019 werden wir für die BAF-Berechnungen auf die IMO 2020 konformen Kraftstoffe VLSF/MGO umstellen, die tendenziell teurer sind als das derzeit verwendete Schweröl (HFO).

Wie unterstützt mich Kühne + Nagel als Kunde im Hinblick auf IMO 2020?

Unser Ziel ist es, das Frachtgeschäft unserer Kunden optimal ohne Unterbrechungen und zu wettbewerbsfähigen Preisen umzusetzen. Wir bieten Ihnen aktuelle Informationen, Transparenz und Sicherheit und ermöglichen Ihnen, angemessen auf eventuelle Störungen in Ihrer Lieferkette zu reagieren. Unsere Experten arbeiten ständig daran, potenzielle IMO 2020-Herausforderungen für Sie erfolgreich zu lösen.

Kühne + Nagel gewährleistet zudem eine vollständige Transparenz des Kraftstoffverbrauchs, der sich an den individuellen Handelsfaktoren pro TEU orientiert. Um finanzielle Risiken auszugleichen, bieten wir den **Secured Energy Plan** zur Absicherung gegen die Volatilität von Kraftstoffpreisen an. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihre lokale Kühne + Nagel-Vertretung.

Umweltauswirkungen

Welche Auswirkungen wird die IMO 2020 auf Gesundheit und Umwelt haben?

Mit der Umsetzung der IMO 2020 will die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Schwefelemissionen von Schiffen von 2020 bis 2025 um 77 % reduzieren. Übergeordnetes Ziel ist es, die negativen Auswirkungen der Schifffahrt auf die menschliche Gesundheit zu verringern, indem die Luftverschmutzung durch Schwefelemissionen weltweit und insbesondere in den Küstengebieten des asiatisch-pazifischen Raums, Afrikas und Lateinamerikas um 68 % verringert wird.

Bitte beachten Sie, dass sich die IMO 2020-Verordnung auf die Reduzierung der Schwefelemissionen und nicht auf die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen konzentriert. Es wird also keine direkten Auswirkungen auf die globale Erwärmung geben, aber die Verringerung der Schwefelemissionen trägt dazu bei, sauren Regen zu verhindern und die Versauerung der Ozeane zu bekämpfen.

Davon profitieren die Menschen am meisten. Signifikante gesundheitliche Verbesserungen sind die Reduzierung von Schlaganfällen, Asthma, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Lungenkrebs sowie Lungenerkrankungen. Nach Angaben der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation können aufgrund der neuen Vorschriften zwischen 2020 und 2025 mehr als 570.000 vorzeitige Todesfälle vermieden werden.

[Quelle: Internationale Seeschifffahrtsorganisation, Juni 2019]

Welchen Einfluss wird die IMO 2020 auf die Umweltbelastung durch mein Unternehmen haben?

Bitte siehe Frage oben: „Welche Auswirkungen wird die IMO 2020 auf Gesundheit und Umwelt haben?“

Kostenauswirkungen

Welche Auswirkungen ergeben sich für die Frachtraten und Transportabläufe?

Die erwartete Kostensteigerung wird sich nach heutiger Einschätzung erheblich auf die Gesamtpreise der Containerverkehre und die Frachtraten auswirken. Während der Umsetzungstermin für die IMO 2020 der 1. Januar 2020 ist, erwarten wir bereits Ende des dritten Quartals 2019 steigende Frachtraten. Langfristige Vereinbarungen für Container sowohl mit Voll- als auch mit Teilladung beinhalten daher eine Preisanpassungsmethode, die auch als **Bunker Adjustment Factor (BAF)** bezeichnet wird. Um Preisrisiken, die mit der absehbaren Zunahme der Volatilität der Frachtkosten verbunden sind, auszugleichen, bietet Kühne + Nagel die Möglichkeit, die Kraftstoffkosten bis zu drei Jahre im Voraus zu fixieren und eine Vorauszahlung mit dem **Secured Energy Plan** vorzunehmen. Der **Secured Energy Plan** steht für Volumenverträge ab ca. 2.500 TEU zur Verfügung. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihre lokale Kühne + Nagel-Vertretung.

Wann und wie werden die Mehrkosten für die IMO 2020-Konformität berechnet?

Ab dem vierten Quartal 2019, wenn der sauberere Bunker von den ersten Schiffen genutzt wird, wird die Bunkercharge (BUC) die IMO 2020-konformen Kraftstoffe widerspiegeln.

Wird auf den Bunker Adjustment Factor (BAF) ein weiterer Zuschlag erhoben?

Abgesehen vom allgemeinen Anstieg der Kraftstoffpreise zur Deckung der Kosten für die Einhaltung der IMO 2020-Verordnung werden keine zusätzlichen Kosten anfallen. Höhere Kraftstoffkosten entstehen durch den Verbrauch von schwefelarmen Kraftstoffen. Die Energiekosten für die Hochseeschifffahrt werden als BAF bezeichnet.

Wie wird der BAF berechnet?

Die Frachtraten werden nach einer Formel bestimmt, die auf der jüngsten Preisentwicklung (entweder monatlich oder vierteljährlich) basiert:

Kraftstoffpreis pro Tonne x Kraftstoffverbrauch pro TEU (Handelsfaktor) = angepasste Energiekosten

Der Kraftstoffverbrauch pro TEU ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch auf einer Handelsroute unter Berücksichtigung von Variablen wie Transitzeit, Kraftstoffeffizienz, Schlechtwetter-Zeitpuffer sowie Headhaul-Backhaul-Ungleichgewicht.

Konformitätsspezifikationen

Für welche Methode der Einhaltung der IMO 2020-Verordnung werden sich die Carrier entscheiden?

Die Mehrheit der Carrier wird zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen IMO 2020-konforme Kraftstoffe (VLSF/MGO) verwenden. Es wird erwartet, dass die Scrubber bei etwa 10 – 12 % der globalen Schiffskapazität installiert werden [*Quelle: Clarksons Research, Juni 2019*], während sich die LNG-Technologie noch in einem frühen Stadium befindet.

Gibt es in meinem Frachtvertrag unterschiedliche Kostenbestandteile, je nachdem, welche Technologie an Bord eines Schiffes zur Einhaltung der Gesetze genutzt wird?

Nein. Unsere Preise basieren auf der Verwendung der weltweit verfügbaren, IMO 2020-konformen Kraftstoffe VLSF oder MGO.

Was ist ein Scrubber?

Ein Scrubber ist eine Vorrichtung zur Reinigung der Abgase einer Schiffshauptmaschine, in der Wasser durch einen Schornstein gepumpt wird. Schwefel und andere Partikel werden „ausgewaschen“. Es gibt aber Probleme bei der nachfolgenden Behandlung/Entsorgung des Waschwassers mit den Partikeln. In mehreren Ländern, darunter Singapur und China, gelten strenge Regeln für den Einsatz bestimmter Scrubber (Open Loop Scrubber) und für die Behandlung des gewaschenen Produkts als Sondermüll, was den Einsatz dieser Technologie verteuert.

Welche verschiedenen Typen von Scrubbern gibt es?

Im Allgemeinen gibt es zwei Arten von Scrubbern: diejenigen, die in einem offenen System arbeiten, indem sie Meerwasser durch den Trichter des Schiffes pumpen, und diejenigen, die in einem geschlossenen System arbeiten und den „Washout“ an Bord des Schiffes halten. Aufgrund der Größe und Leistung der Hauptmaschinen größerer Containerschiffe kann die Handhabung des ausgewaschenen Produkts jedoch variieren. Insbesondere die Umweltauswirkungen von offenen Systemen sind derzeit umstritten. Kühne + Nagel verfolgt über seine Online-Plattform für Seeliniendienste, **Sea Explorer**, den Fortschritt der globalen Containerflotte in Bezug auf IMO 2020-Konformität und Scrubber-Installationen und informiert Sie über die neuesten Entwicklungen in diesem Bereich.

Welche Auswirkungen haben Scrubber tatsächlich?

Scrubber sind eine wenig erprobte Übergangstechnologie. Derzeit sind nur ca. 10 – 12 % der weltweiten Containerschiffflotte mit Scrubbern ausgestattet oder sollen damit ausgestattet werden [*Quelle: Clarksons Research, Juni 2019*]. Die Auswirkungen auf Umwelt, Häfen und Küstengewässer werden kontrovers diskutiert.

Unter anderem haben China und Singapur bereits Open Loop-Scrubber in Binnenhafengewässern und ECAs der Küstenschifffahrt verboten, da die ökologischen Vorteile fragwürdig sind. Nach heutigem Kenntnisstand ist der Einsatz von Flüssiggas (LNG) gegenüber Scrubbern zur Schwefelreduzierung vorzuziehen.



FAQs

IMO 2020

Kann ich Transporte mit LNG-Schiffen oder mit Schiffen, die mit Scrubbern ausgestattet sind oder nur mit VLSF oder MGO betrieben werden, beauftragen?

Aus preislicher Sicht unterscheidet Kühne + Nagel nicht, ob ein Transporteur in Technologien wie Scrubber oder LNG-Antrieb investiert hat oder sich für den Kauf von sauberem Kraftstoff entscheidet. Ein neues Feature des **Sea Explorer**, unserer digitalen Plattform für Seeliniendienste, gibt unseren Kunden jedoch einen Überblick über den Status und die Möglichkeiten der Einhaltung der IMO 2020-Vorschriften für jedes Schiff, das Waren befördert. Durch die Verwendung von Symbolen für die Mittel zur Einhaltung der IMO 2020, kombiniert mit Informationen zu den CO₂-Emissionen, ermöglicht Ihnen der **Sea Explorer** vollständige Transparenz über die Nachhaltigkeit der Dienstleistungen.

Was ist der Low Sulphur-Zuschlag (LSF)?

In den speziellen Emissionsüberwachungsgebieten (ECA) in Nordeuropa, Nordamerika und Teilen Asiens ist die Verwendung von noch saubereren Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von 0,1 % vorgeschrieben. Dieser Kraftstoff ist noch teurer und wird separat berechnet.

Ist der Low Sulphur-Zuschlag auf den innerasiatischen Handel beschränkt oder betrifft er alle Handelsrouten?

Der LSF wird überall dort berechnet, wo der spezifische, sehr saubere Kraftstoff verwendet wird. Der Schwerpunkt liegt auf Nordeuropa, den USA und Teilen Asiens.

Können verschiedene Kraftstoffarten in einem Tank gemischt werden?

Nein. Nach der Reinigung der Tanks muss der Betreiber weiterhin den saubereren Kraftstoff nutzen. Andernfalls muss der Tank erneut gereinigt werden, was sehr kostspielig ist.

Kundenüberlegungen

Würden die Preise weiter steigen, falls die Raffinerien nicht über die Kapazität verfügen, genügend schwefelarmen Kraftstoff zu produzieren?

Es besteht das Risiko, dass bis zum 1. Januar 2020 nicht genügend IMO 2020-konforme Kraftstoffe in dem geografischen Gebiet verfügbar sein werden, in welchem der Kraftstoff benötigt wird. Dies wird die Preise zumindest vorübergehend weiter erhöhen.

Besteht die Gefahr eines Maschinenausfalls durch die Verwendung von fehlerhaften Kraftstoffen?

Ja. Wenn Kraftstoffe unsachgemäß gemischt werden, bilden sich Sedimente, die zu einem Ausfall der Hauptmaschine führen können. Daher können bei Inkrafttreten der IMO 2020 aufgrund schlechter Kraftstoffqualität oder unzureichender Verfügbarkeit von konformen Bunkerkraftstoffen die Transportdienste eingeschränkt werden.

Wird es für Großverlader weitere Zuschläge von den Spediteuren geben? Würde sich das auf mich als Kleinverlader auswirken?

Die IMO 2020-Verordnung gilt für alle, unabhängig von der transportierten Menge. Die Kraftstoffverbrauchswerte (Handelsfaktor/Bunker Adjustment Factor (BAF)) gelten gleichermaßen für alle.

Wird die verfügbare Kapazität (Schiffe) für den Transport meiner Waren reduziert?

Nur wenn die Tonnage aufgrund technischer Änderungen, wie dem Einbau eines Scrubbers, reduziert werden muss, ergeben sich geringe Auswirkungen auf die verfügbare Transportkapazität.



FAQs

IMO 2020

Wird sich die Laufzeit/gesamte Durchlaufzeit (TAT) meiner Waren verlängern?

Bisher liegen uns keine Informationen über geplante Fahrplanänderungen vor. Allerdings können Terminverzögerungen aufgrund unzureichender Verfügbarkeit geeigneter Brennstoffe oder Langsamfahrt auftreten, um die Kosten für den teureren IMO 2020-konformen Brennstoff zu decken.

Wird es ab dem 1. Januar 2020 eine „Schonfrist“ für Schiffe geben, die Kraftstoff mit dem derzeitigen Schwefelgehalt von 3,5 % verwenden?

Nein. Alle Seeschiffe müssen die neue Verordnung ab dem 1. Januar 2020 einhalten.