

ISSN 1611-1583  
NR. 2 / 33. JAHRGANG  
JUNI 2018 / HEFT 130  
14.00 €

# Waterkant

UMWELT + MENSCH + ARBEIT IN DER NORDSEEREGION

WWW.WATERKANT.INFO

Handbuch für Meeres-Umweltschutz  
**Geballe Wissens-Ladung**

Seite 7

Die IMO und der Klimaschutz  
**Aufschub für Reeder**

Seite 13

Gefahrgut auf See  
**Ladungsbrände und ihre Ursachen**

Seite 21

Unsere Themen  
Unsere Themen

**28. Meeresumweltsymposium: Von Ballastwasser bis Quallenschleim** Seite 11

**Positionspapier: Nein zum Raubbau an der Tiefsee!** Seite 25

Internationale maritime Normen | Giftmülldeponie Bremerhaven | Fracking-Renaissance in Niedersachsen



Die IMO verschiebt wirksamen Klimaschutz für die Schifffahrt über 2050 hinaus

# „Schwafeleien verschaffen den Reedern Atempause“

VON PEER JANSSEN

„UN-Gremium verabschiedet Klimaschutzstrategie“ titelte jüngst das maritime Fachblatt „Schiff & Hafen“ einen Bericht über die 72. Sitzung des „Marine Environment Protection Committee“ (MEPC) der UN-Schifffahrtsorganisation IMO im April dieses Jahres (1) – ohne jeden Hauch von Kritik, obwohl der MEPC-Beschluss schlicht unverschämt ist: Die Schifffahrt soll ihre jährlichen Treibhausgas-Emissionen bis 2050 halbieren – bezogen auf den Wert von 2008.

Schwacher und unverbindlicher Beschluss nach langem Vorspiel: Das Marine Environment Protection Committee (MEPC) der IMO erörtert seine Strategie zu den Treibhausgas-Emissionen der Schifffahrt.

Foto: IMO / flickr

Wer immer sich in den vergangenen Jahren mit Klimaschutz und hier insbesondere mit der Reduzierung der so genannten Treibhausgasen (THG) – also vorwiegend CO<sub>2</sub> aus verschiedenen anthropogenen Quellen, daneben Methan, Distickstoffoxid und die fluorhaltigen F-Gase – auseinandergesetzt hat, kann angesichts solcher Jubelmeldungen nur den Kopf schütteln; oder die Faust ballen. Laut IMO-Pressemittteilung (2) hat der Meeresumweltschutzausschuss (MEPC) am 13. April „eine erste Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen verabschiedet“. Von einer „Vision“ ist die Rede und davon, dass die THG-Emissionen der Schifffahrt „so bald wie möglich in diesem Jahrhundert auslaufen“ sollten.

Das bedarf zweier Erläuterungen: Zum einen ist festzustellen, dass der jetzige MEPC-Beschluss nur so etwas wie eine Richtschnur darstellt, innerhalb einer Strategie, die einer Reihe von Überprüfungs- und Änderungs-Optionen unterworfen ist; später dazu mehr. Grundsätzlich aber fungiert das MEPC nach den Regeln der IMO als Vertragsstaatenkonferenz, die folglich Änderungen geltender Verträge ebenso wie neue beschließen kann. Zum anderen muss man wissen, dass etwa die pazifischen Inselstaaten statt des Reduktionsziels von 50 Prozent gerne eine hundertprozentige Emissionsminderung bis 2050 oder sogar früher durchgebracht hätten – aber daraus wurde nichts. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Anti-Korruptions-Organisation „Transparency International“ (TI) Anfang April, vor Beginn der MEPC-72-Sitzung, schwere Vorwürfe gegen die IMO erhoben hat. Vor allem lastet TI der IMO an, sie habe „ungezügelt“ Lobbyisten aus Kanzleien, Industrie- und Wirtschaftsverbänden innerhalb der nationalen

Delegationen zugelassen und diesen faktisch gestattet, Entscheidungsprozesse zu verschleppen beispielsweise bezüglich der THG-Reduzierung. Konkret forderte TI, dass seitens der nationalen Delegationen nur nationale Interessen artikuliert werden und sie nicht als Sprachrohr großer Verbände auftreten dürften; dazu zähle vor allem mehr Transparenz, wer jeweils in welcher Delegation vertreten ist (3).

Die IMO hat bislang auf diese Vorwürfe nicht reagiert, stattdessen lobte sie ihren eigenen Beschluss als eine Bestätigung ihres Engagements. „Zum ersten Mal“ sei in der internationalen Schifffahrt eine Reduzierung der gesamten Treibhausgasemissionen vorgesehen, man sei „um ihre vollständige Abschaffung“ bemüht. Ihre Reduzierung „bis 2050 im Vergleich zu 2008 um mindestens 50 Prozent“ sei ein Schritt auf dem Weg, „Einklang mit den Temperaturzielen des Pariser Abkommens“ zu erzielen. IMO-Generalsekretär Kitack Lim nannte die Verabschiedung der Strategie „ein weiteres erfolgreiches Beispiel für den bekannten Geist der Zusammenarbeit der IMO“, dies werde es ermöglichen, „die künftige Arbeit der IMO zum Klimawandel auf einer soliden Grundlage zu verankern“.

**Hehre Worte.** Tatsache ist, dass sich die globale Handelsschifffahrt seit mittlerweile 21 Jahren vor einem wirksamen Klimaplan für ihre Branche drückt: 1997 bereits hatte das Kyoto-Abkommen die Aufforderung enthalten, dass auch die Schifffahrt entsprechende Maßnahmen beschließen müsse. Ergebnis: Null. Erst 2011 hat die IMO – genauer: das MEPC auf seiner 62. Sitzung – als ersten Schritt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Seeschiffen die Einführung eines so genannten „Energy Efficiency Design Index“ (EEDI) beschlossen: Ein Minimalkonsens auf niedrigem Niveau, der seit 2015 für Schiffsneubauten Vorgaben zur Einhaltung bestimmter Einsparziele obligatorisch macht. Der EEDI wurde in einem neuen Kapitel 4 im Anhang VI der MARPOL-Regularien aufgenommen (siehe auch Artikel Seite 17). Für die fünf Jahre bis 2019 gibt dieser Index eine Effizienzverbesserung von zehn Prozent vor, alle weiteren fünf Jahre soll er künftig angepasst werden, um mit technischen Veränderungen Schritt zu halten.

Perfide an dem MEPC-72-Beschluss ist zum einen das Bezugsdatum 2008 für die angestrebte Reduzierung, zum anderen das Zieldatum 2050, das – wie bereits angedeutet – noch nicht einmal verbindlich ist. Beides zusammen





Schon Anfang 2010 hat das Zentrum für biologische Vielfalt der US-Behörde NOAA insgesamt 82 Steinkorallen (Foto: *Montipora Flabellata*) zu gefährdeten Arten erklärt, weil die Folgen anthropogener Treibhausgas-Emissionen ihre Bestände massiv bedrohen.

Foto: NOAA / flickr

Effizienz-Verbesserungen für Maschinen gegeben, haben Treibstoffpreise und andere betriebswirtschaftliche Faktoren die Reeder sowohl zu technischen Maßnahmen als auch zur Anordnung von Geschwindigkeitsdrosselung („slow steaming“) veranlasst. Und das hat unmittelbare Folgen für die Klimabilanz: In einer jüngst erschienenen Studie (6) zu den Treibhausgas-Emissionen der globalen Schifffahrt bezifferte das „International Council on Clean Transportation“ (ICCT) den Treibstoffverbrauch der Branche im Jahre 2008 auf 363 Millionen Tonnen und den dabei verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf 1,135 Milliarden Tonnen. Für 2015 gibt das ICCT für die – wie eben gezeigt – deutlich gewachsene Welthandelsflotte den Treibstoffverbrauch mit „nur“ noch 298 Millionen Tonnen und den korrelierenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit 932 Millionen Tonnen an.

Es ist also nicht abwegig zu behaupten, dass der jüngste MEPC-Beschluss zu den Treibhausgasemissionen die Branche schont, indem er seine 50-Prozent-Marke für die angestrebte Reduzierung deutlich höher ansetzt als aktuell gegeben: Bezogen auf den hier bezifferten Vergleich 2008-2015 darf die Branche in 32 Jahren ab heute mehr als 100 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> mehr emittieren als ein jüngeres Stichdatum es geboten hätte – vorausgesetzt, dass weder die künftige Flottenentwicklung noch die erwähnten Änderungsoptionen der Emissions-Reduktion dies beeinflussen.

Prognosen zur Flottenentwicklung sind schwierig, gerade mit Blick auf das aktuelle Krisengerede. Das von Dezember 2015 stammende „Klimaschutzszenario 2050“ unter anderem des Öko-Instituts (7) geht – beispielsweise – davon aus, dass sich das Güterverkehrsaufkommen der Seeschifffahrt bis 2050 (gegenüber 2010) auf 4524 Milliarden Tonnenkilometer knapp verdreifachen wird: Nur durchgreifende

genommen, bedeutet der Beschluss, dass die Schifffahrtsbranche selbst dann begünstigt und geschont wird, wenn das jetzige Votum alle oben angerissenen Optionen unverändert überstehen sollte.

Das Jahr 2008 gilt als Beginn der aktuellen so genannten Weltwirtschaftskrise, in deren Folge bekanntlich auch die globale Handelsschifffahrt etliche Rückschläge hinnehmen musste, wenngleich sie nie wirklich ins Trudeln geriet: Nur am Rande sei hier daran erinnert, dass vieles, worüber Schiffseigner und Reeder heute jammern, „hausgemacht“ ist, beispielsweise durch ständiges Weiterdrehen der Überkapazitäten-Spirale mit Folgen wie Frachtratenverfall und mangelnder Auslastung. Bezüglich der Emissionen insbesondere von THG liegen die Fakten so (siehe auch Tabelle Seite YY):

– Laut Statistik (4) zählte die Welthandelsflotte am 1. Januar 2008 – also vor der Krise – 44.553 Einheiten (>300 BRZ) mit einer Kapazität Tragfähigkeit von 1,0795 Milliarden Tonnen (tdw). Davon entfielen knapp 73 Prozent auf Rohöltanker und Massengutschiffe; die 4259 Containerschiffe rangierten mit 13,4 Prozent Tragfähigkeitsanteil und einer Containerkapazität von 10,8 Millionen TEU an dritter Stelle.

– Für Ende 2015 indes verzeichnete die Statistik (5) eine globale Flottenstärke von 51.405 Einheiten (>300 BRZ) mit einer Tragfähigkeit von 1,7161 Milliarden Tonnen. Rohöltanker und Massengutschiffe sind darin mit

nur noch knapp 70 Prozent gelistet. Die Containerflotte ist zwar um knapp 1000 auf 5239 Schiffe gewachsen, ihr Tragfähigkeitsanteil stieg jedoch wegen des Gesamtwachstums der Flotte nur gering auf 14,24 Prozent; ihre Containerkapazität hingegen hat sich auf 19,7 Millionen Tonnen fast verdoppelt. Der Löwenanteil des Flottenwachstums entfiel übrigens auf die Kategorien der Chemikalien- und Flüssiggastanker, die ihren Anteil gegenüber 2008 etwa vervierfacht haben.

Oberflächlich betrachtet, könnte man aus diesen Zahlen herauslesen, dass ein Stichdatum 2008 für eine 50-Prozent-Reduzierung, wie aktuell vom MEPC 72 beschlossen, eigentlich eine gute Entscheidung gewesen sei. Leider berücksichtigt diese Betrachtung nicht die technische Entwicklung und eben die wirtschaftliche Krise: Tatsächlich hat es auch in den Jahren vor der Gültigkeit von EEDI schon erhebliche

Die globale Handelsschifffahrt und ihre CO <sub>2</sub> -Emissionen		
	2008	2015
Welthandelsflotte (Schiffe >300 BRZ)	44553	51405
Welthandelsflotte (Tragfähigkeit, tdw)	1,0795 Mrd.	1,7161 Mrd.
Rohöltanker + Massengut (Anteil)	<73 %	<70 %
Containerschiffe (Anzahl)	4259	5239
Containerschiffe (Tragfähigkeit / Anteil)	13,40 %	14,24 %
Containerschiffe (TEU)	10,8 Mio.	19,7 Mio.
Treibstoffverbrauch Welthandelsflotte (t)	363 Mio.	298 Mio.
CO <sub>2</sub> -Emission Welthandelsflotte (t)	1,135 Mrd.	932 Mio.

Quellen: siehe Anmerkungen 4-6 des Artikels / Tabellarische Zusammenstellung: WATERKANT e. V.



Maßnahmen werden angesichts solcher Erwartungen eine erhebliche Zunahme der THG-Emissionen verhindern können.

Und eben solche Maßnahmen sind nicht in Sicht: Eingangs war die Rede davon, dass das Stichdatum 2050 noch nicht verbindlich sei: Zwar wird in vielen Reaktionen auf den MEPC-72-Beschluss gerne darauf verwiesen, dass die angestrebte 50-Prozent-Reduzierung ja ein Mindestziel sei, ganz so, als habe die Branche nicht Eiligeres im Sinn als dieses Ziel zu unterbieten. Die ganze Wahrheit jedoch ist eine andere:

- Im Jahre **2016** hatte die IMO als ersten Schritt zur Reduktion von THG-Emissionen eine so genannte „Roadmap“ verabschiedet – und dabei ein System zur Datenerfassung von THG-Emissionen der Schifffahrt (DCS) vereinbart.
- Der Beschluss vom **April 2018** wird laut dieser Roadmap als „erste IMO-Strategie“ in Sachen THG-Emissionen bezeichnet, aber eben mit der Option, „bis 2023 überarbeitet“ zu werden (2).
- Erst im **Januar 2019** beginnt die praktische Umsetzung dieser „ersten IMO-Strategie“, und zwar mit der Datenerhebung nach DCS. Zugleich soll die Erstellung einer Studie über THG-Emissionen für die Jahre 2012-2018 begonnen werden.
- Ab **Sommer 2020** werden jährlich Berichte über die erfassten DCS-Daten des Vorjahres abgeliefert, im Herbst die besagte Studie veröffentlicht.
- Im **Frühjahr 2021** soll, basierend auf diesen Daten, die „Anpassung der ursprünglichen IMO-Strategie“ beginnen (gemeint ist die jetzt beschlossene).
- Im **Frühjahr 2022** hat das IMO-Sekretariat dazu einen Bericht vorzulegen – immer unter Einbindung der jeweils aktuellen DCS-Daten.
- Im **Frühjahr 2023** schließlich soll das dann tagende MEPC 80 über die Annahme der mittlerweile überarbeiteten IMO-Strategie beschließen.
- **2028, 2032...** – weitere Überprüfungen und gegebenenfalls Änderungen folgen immer im Fünf-Jahres-Takt...

**Das bedeutet:** Wer die globale Schifffahrt und ihre Organisation IMO (weiterhin) sich selbst überlässt, riskiert, dass die Branche in wenigen Jahren ihren jetzt so lautstark gehypten Beschluss aufweicht, verzögert oder nach betriebswirtschaftlichem Kalkül modifiziert. Andererseits: Es bleiben fünf Jahre Zeit, um den öffentlichen Druck so zu erhöhen, dass die IMO nicht umhin kommt, den MEPC-72-Beschluss mit dem verbindlichen Ziel wirklichen Klimaschutz zu verschärfen.

Wohlgemerkt: Die Rede ist von einer nicht nur in Deutschland, sondern auch in etlichen (wenn nicht allen) anderen Staaten

hochsubventionierten Branche. Die globale Handelsschifffahrt ist Nutznießer beträchtlicher steuerlicher und anderer Begünstigungen, deren Ausmaß aber leider öffentlich weitgehend unbekannt ist. Dasselbe gilt bedauerlicherweise für die Tatsache, dass die Branche der Gesellschaft, die sie fördert, nur spärlich zurückgibt, dafür aber allgemeine Lasten – ökologisch wie sozial – gerne der Allgemeinheit überlässt.

Im Vergleich zu Straßen- oder Lufttransport gilt die globale Schifffahrt ungebrochen als „umweltverträgliches“ Verkehrsmittel. Dieses öffentliche Image wird – bislang – auch durch die aktuelle Klimadebatte nicht angekratzt. Ungeachtet der jahrzehntelangen Weigerung der Branche, auf Kyoto zu reagieren, und trotz solcher Ungereimtheiten wie hier beispielhaft beschrieben, wird der aktuelle MEPC-72-Beschluss vielfach, wenn nicht überwiegend gelobt. Salopp formuliert: Wer sich lange nicht bewegt, dem wird auch ein erstes Zucken schon hoch angerechnet...

So zum Beispiel das ICCT, das in seiner Pressemitteilung (8) den Beschluss trotz Hinweises auf die beschriebenen Überarbeitungs-Termine als „umfassende Vision für eine Dekarbonisierung“ der Schifffahrt lobt. Und auch ein Grünen-Energieexperte wie der ehemalige Bundestagsabgeordnete Hans-Josef Fell sieht, so heißt es, das MEPC-72-Ergebnis „positiv“. Fell dazu wörtlich: „Auch wenn das Ziel der Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 für einen wirklichen Klimaschutz unzulänglich ist, so wird der Beschluss ... dennoch eine enorme Kraft für die Entwicklung und Markteinführung

von Nullemissionsantrieben entfalten“ (9). Abwarten...

Für den Verband Deutscher Reeder (VDR), vertreten durch seinen Vorsitzenden Alfred Hartmann, ist der MEPC-72-Beschluss ein „bedeutender historischer Schritt“ (10). Nun, ja, das verblüfft nicht – die weitere Begründung allerdings schon: Hier von „konkreten und weitreichenden Vorgaben zum Schutz des Klimas“ zu reden, kann doch eigentlich – mit Blick auf das fern liegende und unverbindliche Ziel 2050 – nur sarkastisch gemeint sein, oder? Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) immerhin sieht sich zu zumindest leiser Skepsis veranlasst: Zwar lobt die Pressemitteilung der Schiffbauer (11) zunächst, hier sei „gemeinsam“ ein „Startpunkt für den maritimen Klimaschutz in der IMO“ gelungen: „Denn Schiffbau und Schifffahrt sind internationale Industrien, in denen starke Konkurrenz und zunehmende Wettbewerbsverzerrungen herrschen. Daher brauchen der Klimaschutz und die Branche klare, weltweit einheitliche und verbindliche Regeln.“ Allerdings haben die Schiffbauer – nicht verwunderlich – auch ihr eigenes Geschäft im Auge und bezeichnen daher die IMO-Resolution als einen „Minimalkonsens“, der „hinter den technologischen Möglichkeiten der deutschen und europäischen Werften und Ausrüstungsproduzenten“ zurückbleibe. Da liegt der VSM im Prinzip auf einer Linie mit dem europäischen Dachverband „European Shippers' Council“ (ESC), dessen Vorsitzender Denis Choumert bereits im Vorfeld der MEPC-72-Tagung „schnellere“ Dekarbonisierung der Schifffahrt forderte: Die IMO habe genügend Daten

Die Zentrale der IMO in London: Nur ein Hort „ungezügelt“ „spukender“ Lobbyisten?

Foto: IMO / flickr

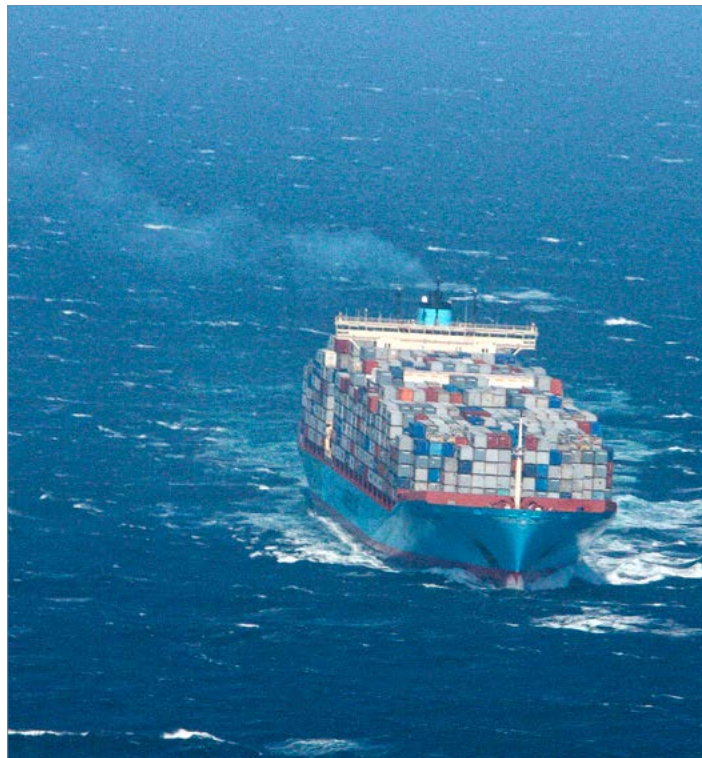


über das Potenzial neuer Schiffe und neuer Motoren, so Choumert in einem Gespräch mit dem maritimen Nachrichtendienst „Splash 24/7“ aus Singapur, um zügiger zu handeln – beispielsweise sei 2035, das EU-Ziel für die Reduzierung von Emissionen im Landverkehr, eine durchaus tragfähige Zielmarke (12).

Das sehen zumindest einige Mitglieder des Europäischen Parlaments (EP) ähnlich: Ebenfalls im Vorfeld von MEPC 72 schrieben sie einen Offenen Brief an die IMO-Delegation des EP und mahn-ten darin (13) mit klaren Worten, Europa werde „eigene Maßnahmen in Bezug auf Schiffsemissionen ergreifen“, falls die IMO sich nicht auf eine „inhaltliche und rasche Kürzung“ einige. Die Dekarbonisierung der Schifffahrt sei wichtig – wenn nicht von der IMO, dann auf andere Weise. Auf einer Pressekonzferenz in London präziserte etwa die schwedische Abgeordnete Jytte Guteland für die Unterzeichner des Offenen Briefs, man werde „nichts tun, wenn die IMO verantwortungsbewusst handelt, aber wir sind bereit, bei Bedarf weiter zu gehen“.

Und ihr niederländischer Kollege Bas Eickhout äußerte seine deutliche Enttäuschung über das, was er während der ersten zwei Tage bei MEPC gesehen habe: „Das ist das absolute Minimum, was da auf dem Tisch liegt, und es ist nicht gut genug. Das Ziel ist unzureichend, und es gibt keine kurzfristigen Maßnahmen“ (13). Auch EU-Klimakommissar Miguel Arias Cañete und EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc hatten die IMO-Mitgliedsstaaten vor MEPC 72 angeschrieben und sich auf die Position einiger pazifischer Inselstaaten bezogen, die deutlich härtere und schnellere Treibhausgasreduzierungen gefordert hatten (13).

An dieser Stelle muss einmal der Bogen zur nationalen Politik geschlagen werden: In einer Kleinen Anfrage haben die Grünen im Bundestag im Mai dieses Jahres die Bundesregierung unter anderem gefragt, wie sie „die kürzlich verabschiedete Treibhausgasemissions-Minderungsstrategie der ... IMO“ bewerte? Pflichtschuldigt lobte das Bundesverkehrsministerium den MEPC-72-Beschluss als einen „wichtigen Meilenstein“, mit dem die Schifffahrtsbranche ihren „Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutz-Übereinkommens von 2015 leisten“ könne: „Mit der Auftaktstrategie liegt nun eine Grundlage für die künftige Entwicklung international



Als das Containerschiff „Margrethe Maersk“ im Mai 2010 Kurs auf die US-Westküste nahm, wurde es von einem Forschungsflugzeug der NOAA (von dem aus dieses Foto aufgenommen wurde) begleitet: Die Forscher konnten detailliert nachweisen, wie die Verlangsamung in Küstennähe und der einhergehende Wechsel zu schwefelarmem Kraftstoff die Luftschadstoffemissionen um bis zu 90 Prozent senkten.

Foto: NOAA / flickr

rechtsverbindlicher Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Seeschifffahrt vor“ (14). Dies wirft – nicht nur für Deutschland, sondern auch alle anderen Staaten – die Frage auf, wann und wie eigentlich die gewählten Parlamente in die Entscheidungsprozesse der (in Erinnerung an die Kritik von Transparency International) von Lobbyisten durchgesetzten IMO-Gremien eingebunden sind, IMO-Politik bestimmen und beeinflussen können? Es ist bezeichnend, dass es zwar etliche Reaktionen maritimer Institutionen auf IMO-Beschlüsse wie diesen gibt, die auch häufig medial transportiert werden – aber „harte“ Reaktionen, Lob oder Kritik seitens parlamentarischer Gremien, die gibt es kaum; ganz so, als ob niemand den IMO-Nebel wirklich zur Kenntnis nimmt.

Splash-24/7-Korrespondent Andrew Craig-Bennett brachte die Sache in einem äußerst lesenswerten Kommentar wenige Tage nach dem MEPC-72-Beschluss auf den Punkt: „Weasel words“ (zu deutsch: Schwafeleien) hätten den Reedern in der Emissionsdebatte eine Atempause verschafft, fasste er das schwache Ergebnis zusammen – wertete es aber nicht ohne Sarkasmus zugleich auch als Erfolg, dass es Kitack Lim und seinem Stellvertreter Hideaki Saito gelungen sei, diesen Beschluss verabschieden zu lassen und dabei die Organisation IMO „in einem Stück“ zu bewahren. Mit

den Worten des englischen Literaten Samuel Johnson (1709-1784) bilanzierte Craig-Bennett: „Es ist nicht gut geworden – aber man ist überrascht, dass es überhaupt gelungen ist“ (15). Man solle die IMO nicht kritisieren, die Organisation habe sich selbst längst bedeutungslos gemacht – gemeinsam mit den Lobbyisten, die auf ihren Fluren spukten. Die IMO werde versuchen nachzuholen, während die reale Welt der Schiffe und der Häfen voranschreite. Bis dahin bleibe zu hoffen, dass die Organisation nicht Teile ihrer Mitgliedschaft an den steigenden Meeresspiegel verliere (15).

Was abschließend zurückführt zum maritimen Fachblatt „Schiff & Hafen“: In der eingangs zitierten Ausgabe vom Juni 2018 folgt unmittelbar auf die unkritische Darstellung des MEPC-72-Beschlusses ein Bericht unter dem Titel „Globale Erwärmung stellt Häfen vor Herausforderungen“. Sic! „Trotz bereits sichtbarer Auswirkungen des Klimawandels und einem weltweit steigenden Meeresspiegel“, so der Vorspann des

Artikels in verhunzter Grammatik, „haben viele Häfen bislang noch keine Schutzmaßnahmen eingeleitet“ (1).

Wahrscheinlich vertrauen die alle auf die IMO – viel Erfolg... ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. „Schiff & Hafen“, Jahrgang 70, Heft 6 (Juni 2018), Seite 50 ff.
2. [https://kurzlink.de/imo\\_2018-04-13](https://kurzlink.de/imo_2018-04-13)
3. WATERKANT hat sich bezüglich dieser Kritik an TI gewandt, bislang aber keine Antwort erhalten; das Thema wird hoffentlich in kommenden Ausgaben noch genauer behandelt werden können.
4. Marine-Flottenkommando: Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der BRD, Jahresbericht 2008; [www.marine.de](http://www.marine.de)
5. dito: Jahresbericht 2016; es liegt zwar ein aktuellerer Bericht vor, hier wurden aber wegen des ICCT-Vergleichs die Zahlen von Ende-2015 wiedergegeben.
6. [https://kurzlink.de/icct-2017\\_ghg\\_ships](https://kurzlink.de/icct-2017_ghg_ships)
7. [https://kurzlink.de/oeko\\_klima-2050](https://kurzlink.de/oeko_klima-2050), Seite 232
8. [https://kurzlink.de/icct\\_2018-04-23](https://kurzlink.de/icct_2018-04-23)
9. [https://kurzlink.de/solarify\\_2018-04-15](https://kurzlink.de/solarify_2018-04-15)
10. VDR-Pressemitteilung vom 13. April 2018
11. <https://www.vsm.de/de/presseinformation/7778>
12. <https://splash247.com/>; 28. März 2018
13. <https://splash247.com/>; 11. April 2018
14. [https://kurzlink.de/bt\\_19-2371](https://kurzlink.de/bt_19-2371)
15. <https://splash247.com/>; 16. April 2018