

Auf hoher See steht viel auf dem Spiel

Bepreisung von Schiffsemissionen für die Klimafinanzierung

Wichtige Fakten

- Der internationale Schiffsverkehr verursacht etwa 3 % der weltweiten Treibhausgasemissionen. Ohne Klimaschutzmaßnahmen könnte dieser Anteil bis 2050 auf 10 bis 17 % steigen.
- Zur Lösung dieses Problems hat sich die IMO im April 2025 bei ihrer Zusammenkunft MEPC 83 auf das Net-Zero Framework geeinigt. Dieses legt konkrete Emissionsziele für die internationale Schifffahrt fest. Zusätzlich schafft es ein marktbasiertes System, das übermäßige Umweltbelastungen sanktioniert.
- Das Abkommen ist angesichts der derzeit gespaltenen geopolitischen Lage ein großer Erfolg. Allerdings bringt es Schlupflöcher und ungelöste Fragen mit sich, die eine ambitionierte, faire Umsetzung beeinträchtigen könnten.
- Die Strafzahlungen aus dem marktbasierten System fließen in den neuen Net-Zero Fund der IMO. Dieser soll den Einsatz sauberer Kraftstoffe und Technologien fördern und gleichzeitig einen gerechten Übergang für besonders betroffene Staaten und Beschäftigte in der Schifffahrt ermöglichen.
- Noch ist unklar, wie die Einnahmen des Fonds konkret verteilt werden, denn zur Mittelvergabe gibt es bislang keine Regelung. Diese Unsicherheit birgt Risiken für Klimaziele, Gerechtigkeit und die faire Unterstützung von Entwicklungsländern und Seeleuten.
- Die nächste zentrale Entscheidung fällt im Oktober 2025, wenn die Verabschiedung des Abkommens ansteht. Es folgen zwei Jahre zur Entwicklung detaillierter Leitlinien, bei denen eine ehrgeizigere und klarere Herangehensweise möglich ist.
- Zwar drohen einige Länder, das Abkommen zu blockieren, doch eine breite Koalition von 63 Staaten, darunter auch die EU, hält weiterhin daran fest.

1 Das Schlupfloch im Schiffsverkehr: Verschmutzen, abkassieren und (fast) nichts dafür zahlen

- Der Schiffsverkehr verursacht **3 % der weltweiten Treibhausgasemissionen** (Dominioni & Martinez Romera, 2025). Ohne Gegenmaßnahmen wird dieser Anteil bis 2050 voraussichtlich auf 10 bis 17 % steigen (ICCT, o. J.; Momentum, 2023; T&E, 2021). Die Dekarbonisierung des Sektors hat für das Erreichen der Ziele aus dem Pariser Klimaabkommen entscheidende Bedeutung (Dominioni & Martinez Romera, 2025).
- Die 139 größten Reedereien erzielten **zwischen 2019 und 2023 Gewinne in Höhe von rund 330 Milliarden US-Dollar, zahlten jedoch lediglich etwa 30 Milliarden US-Dollar an Steuern – das entspricht einem effektiven Steuersatz von nur 9,7 %**.
- Die zehn größten Reedereien erzielten im gleichen Zeitraum 93 % der weltweiten Gewinne. Allein die vier größten in der OECD ansässigen Reedereien erwirtschafteten 51 % aller Gewinne, leisteten aber nur insgesamt 16 % der Steuerzahlungen. Damit sind die **effektiven Steuersätze mit nur 3,1 % besonders niedrig**.
- In Zeiten von Spitzengewinnen (etwa während des Aufschwungs nach der Corona-Pandemie) sanken die effektiven Steuersätze oftmals, entgegen der üblichen Muster der Unternehmensbesteuerung. Reedereien profitieren von der sogenannten Tonnagebesteuerung, bei der die Steuer nicht auf Grundlage der tatsächlichen Gewinne, sondern abhängig von der Flottengröße erhoben wird. **So können sie ihre Steuerlast selbst in Jahren mit Rekordgewinnen minimieren** (Meadway, 2025).
- Die Unterbesteuerung der Schifffahrtsbranche hat erhebliche Einnahmeausfälle zur Folge. **Allein in Deutschland werden diese auf über 22 Milliarden Euro zwischen 2021 und 2024 geschätzt**. Faktisch wirkt diese Unterbesteuerung wie eine indirekte Subvention, während die entgangenen Steuereinnahmen letztlich von anderen Steuerzahlern getragen werden.
- Die Branche argumentiert, dass niedrige Steuern und Subventionen notwendig seien, um wettbewerbsfähig zu bleiben und die Arbeitsplätze der Seeleute zu sichern. Eine aktuelle Prüfung der Jahre 2017 bis 2022 zeigt jedoch, dass die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe um 27 % und die Zahl der Seeleute um 26 % zurückging. Diese Entwicklung lässt Zweifel an der Wirksamkeit dieser Subventionen aufkommen (Bundesrechnungshof, 2025; ebd., 2024).
- Eine globale Regulierung durch Institutionen wie die **Internationale Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist unerlässlich. Sie muss das Verursacherprinzip durchsetzen** (Opportunity Green, 2025a), die Dekarbonisierung des Sektors sicherstellen (Allem, 2025) und dafür sorgen, dass die Branche einen gerechten Beitrag zum Klimaschutz leistet – bei gleichzeitiger Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen (Meadway, 2025).

2 Das Net-Zero Framework der IMO: im Kontext betrachtet

2.1 Das Rahmenwerk auf einen Blick

- Das IMO Net-Zero Framework ist ein **Regulierungsrahmenwerk, der sich derzeit auf dem Weg dahin befindet, bindet zu sein**. Er legt Zielvorgaben für die Reduzierung internationaler Schifffahrtsemissionen im Vergleich zu den Werten von 2008 fest: 20 bis 30 % bis 2030, 70 bis 80 % bis 2040 und Netto-Null bis etwa 2050 (Dijkstra, 2025; Opportunity Green, 2025b).
- Die Vorschriften gelten zwar für **große Schiffe auf internationalen Strecken, doch ihre Durchsetzung liegt in der Verantwortung der Staaten**. Die Unterzeichnerstaaten des MARPOL-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) mit dessen Anhang VI (Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe) müssen sicherstellen, dass Schiffe, die ihre Häfen anlaufen, die festgelegten Vorgaben einhalten (Opportunity Green, 2025b).
- Obwohl das Abkommen noch nicht formal verabschiedet ist, stellt es angesichts der derzeit fragmentierten geopolitischen Lage einen großen Erfolg dar. Möglich wurde die Einigung dadurch, dass **viele strittige Einzelheiten in Leitlinien** verschoben wurden – Begleitdokumente, in denen die Regelungen und Verfahren zur Umsetzung des Rahmenwerks festgelegt sind (Smith et al., 2025).

2.2 Die Bausteine des Rahmenwerks

- Das Rahmenwerk besteht aus zwei wesentlichen Elementen. Das **technische Element** ist ein Kraftstoffstandard, der die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen (GHG Fuel Intensity, GFI) schrittweise senkt. Das **wirtschaftliche Element** führt ein Preissystem ein, das Verschmutzung teurer macht und umweltfreundlichere Entscheidungen belohnt (IMO, 2025a; ebd., 2025b).
- Zur Einhaltung müssen Schiffe jährliche Zielwerte für ihre kraftstoffbezogenen Emissionen (d. h. GFI) erreichen. Wenn ein Schiff die Vorgaben übererfüllt, erhält die Reederei dafür Zertifikate (Surplus Units), die sie behalten oder verkaufen kann. Werden die Vorgaben nicht erfüllt, können entweder angesparte Zertifikate eingesetzt, von anderen Schiffen übertragene Zertifikate genutzt oder gegebenenfalls **Emissionsrechte (Remedial Units) in Form von Beiträgen zum IMO Net-Zero Fund (NZF)** gekauft werden, was einer CO₂-Bepreisung entspricht (IMO, 2025a; Opportunity Green, 2025b).
- **Es ist Aufgabe des IMO-Generalsekretärs, den NZF einzurichten**. Dieser unterliegt allen einschlägigen Finanzvorschriften und -regeln der IMO zu Aufsicht, Prüfungen, Kontrollen und Beschaffung. Zudem muss der Generalsekretär **sicherstellen, dass der Fonds bis 2029 einsatzbereit ist**, sodass darin Beiträge gesammelt werden können, die die Compliance-Defizite aus dem Berichtszeitraum 2028 begleichen (IMO Secretariat, 2025, S. 5, Anhang S. 4; IMO, 2025a, Regulation 40, S. 62–63).

- Die Einnahmen des NZF werden verwendet, um zu belohnen, wenn Schiffe emissionsfreie oder -arme (Zero and Near-Zero) Technologien, Kraftstoffe oder Energiequellen nutzen, und um einen gerechten und fairen Übergang zu unterstützen (Smith et al., 2025; Domini, 2025; IMO, 2025a, Regulation 41, S. 63–64).

2.3 Was fehlt noch, um das Abkommen zu besiegeln?

- Das IMO Net-Zero Framework soll in einer außerordentlichen Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) vom 14. bis 17. Oktober 2025 verabschiedet werden (Opportunity Green, 2025c). In diesem Fall wäre die Schifffahrt **der erste globale Sektor, der seine Treibhausgasemissionen bepreist** (Allem, 2025).
- In den kommenden zwei Jahren werden *Leitlinien* verhandelt, die die Vorschriften und Verfahren im Detail festlegen. Sie müssen vor Inkrafttreten des Rahmenwerks im Jahr 2028 verabschiedet werden. Erst mit der Fertigstellung der Leitlinien wird deutlich werden, welche Risiken, Chancen und Investitionserfordernisse sich für den Sektor und betroffene Regionen ergeben. (Opportunity Green, 2025b; Smith et al., 2025).
- Die Regierungen können **das Net-Zero Framework sowohl vor als auch nach seiner Umsetzung ab 2028 stärken**, indem sie strenge Vorschriften zu zentralen politischen Fragen erlassen (Opportunity Green, 2025c).
- Im Falle des IMO Net-Zero Frameworks bleiben derzeit fast 90 % der Schifffahrtsemissionen unbepreist. Wären alle möglichen Emissionen einbezogen worden, hätten sich die Einnahmen des Net-Zero Fonds (NZF) im ersten Jahr des Rahmenwerks -2028 - auf 71,1 Milliarden US-Dollar belaufen können, anstelle der aktuell erwarteten 10 Milliarden US-Dollar (Dijkstra, 2025).

3 Kann das Net-Zero Framework seine Versprechen halten?

- Ziel des Net-Zero Frameworks der IMO ist es, **die Treibhausgasemissionen in der internationalen Schifffahrt zu senken**, indem die Energiewende in diesem Sektor gefördert, Emissionsminderungsanreize für globale Flotten geboten **und gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, die einen gerechten und fairen Übergang gewährleisten** (IMO, 2025a).

3.1 Kann es die Treibhausgasemissionen begrenzen?

- Das vereinbarte Net-Zero Framework **reicht nicht aus, um die IMO-eigenen Ziele von 2023 zur Verringerung der Treibhausgasmissionen zu erreichen** – geschweige denn, um sich an einen mit dem 1,5-Grad-Ziel vereinbaren Dekarbonisierungspfad anzupassen.

Es lassen sich nur rund die Hälfte der erforderlichen Einsparungen erreichen (Dijkstra, 2025; Opportunity Green, 2025b).

- **Die gesamten Treibhausgaseinsparungen werden vorsichtig auf etwa 10 % (± 2 %) bis 2030 gegenüber 2008 geschätzt.** Damit liegen sie deutlich unter den Zielen der IMO von 20 bis 30 %. Die tatsächlichen Einsparungen könnten sogar noch wesentlich geringer ausfallen und die Emissionen sogar weiter steigen (Smith et al., 2025).
- Die Schwächen des Abkommens liegen darin, dass nur ein begrenzter Umfang von Emission einbezogen wird (nur ca. 10 % aller Schifffahrtsemissionen) (Dijkstra, 2025), die GFI-Reduktionszielen zu schwach sind sowie die Anreize für die frühe Einführung von emissionsfreien Treibstoffen und Technologien nicht ausreichend sind (Opportunity Green, 2025b).
- Strengere (grundlegende und direkte) Compliance-Ziele (Base/Direct Compliance Targets) würden den Ausstoß über die definierten Emissionsgrenzwerte hinaus sanktionieren und Anreize für die Einführung von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Kraftstoffen erhöhen.
- Zusätzliche GFI-Richtlinien, die z. B. jährliche GFI-Berechnungen, Compliance-Methoden, Berichterstattung und Überprüfung betreffen, sowie Anleitungen zur Datenübermittlung werden 2026 verabschiedet. Bei dieser Gelegenheit wäre es möglich, strengere Vorschriften einzuführen (Opportunity Green, 2025c).

3.2 Kann es für einen gerechten und fairen Übergang sorgen?

a. Begrenzte und ungewisse Einnahmen für den Net-Zero Fund (NZF) gefährden einen gerechten und fairen Übergang.

- Ersten Schätzungen zufolge könnte der NZF jährlich 10 bis 15 Mrd. US-Dollar einnehmen. Doch das ist **wahrscheinlich zu wenig, um sowohl Anreize für emissionsfreie Kraftstoffe vollständig zu unterstützen als auch einen gerechten und fairen Übergang zu ermöglichen** (Dominioni, 2025; Smith et al., 2025; Dijkstra, 2025).
- Dem NZF **fehlen klare Vorgaben wie die Mittel verwendet werden sollen**, sodass sich seine Wirkung noch nicht abschätzen lassen (Dominioni, 2025).
 - **Belohnungen für den Einsatz von emissionsfreien Kraftstoffen:** Die Richtlinien dafür, wie Schiffe Belohnungen verdienen können, werden noch entwickelt. Die Höhe der Auszahlungen und dessen Methodik sollen bis **März 2027** festgelegt und alle fünf Jahre aktualisiert werden.
 - **Gerechter und fairer Übergang:** Die Regeln zur Unterstützung besonders betroffener Staaten sind noch unklar. Ab **Oktober 2025** gelten zwar unverbindliche Richtlinien, ein umfassendes Regelwerk wird aber erst **2028** erwartet (Opportunity Green, 2025c).
- Ohne eindeutige Vergaberichtlinien könnten Entwicklungsländer, insbesondere kleine Inselstaaten und die am wenigsten entwickelten Länder, nicht die notwendige Unterstützung für den Übergang erhalten. Dadurch würden bestehende Ungleichheiten weiter verstärkt (Opportunity Green, 2025b).

b. Unklarheiten bei der Mittelverteilung des Net-Zero Funds gefährden einen gerechten und fairen Übergang.

- Das IMO Net-Zero Framework sieht vor, dass Einnahmen „**im Rahmen der Energiewende im Schiffsverkehr**“ verwendet werden. **Welche Maßnahmen in diesen Rahmen fallen, sind aber noch undefiniert.**
- *(Unverhältnismäßig negative) Auswirkungen auf Staaten:*
 - Im Net-Zero Framework **ist nicht genau definiert, was als „unverhältnismäßig negative Auswirkung“** gilt. Die unklare Auslegung dessen, was „im Rahmen der Energiewende im Schiffsverkehr“ liegt, führt zu Unsicherheiten darüber, welche Maßnahmen finanziert werden können, um diesen Auswirkungen zu begegnen.
 - Die Ernährungssicherheit ist der einzige explizit genannte Bereich. Das Framework sieht vor, dass das MEPC die damit verbundenen Risiken fortlaufend überwacht und mindert (Dominioni, 2025; Dominioni & Martinez Romera, 2025).
 - Zahlreiche IMO-Mitgliedstaaten haben Bedenken, dass die **Dekarbonisierungsmaßnahmen die Transportkosten erhöhen. Dies könnte das BIP verringern, Handelspreise beeinträchtigen und die Ernährungssicherheit gefährden** – insbesondere in kleinen Inselstaaten und den am wenigsten entwickelten Ländern (Bullock et al., 2025; Dominioni & Martinez Romera, 2025; Fricaudet et al., 2025; Petrus et al., 2025).
- *Gerechter und fairer Übergang:*
 - Die Strategie von 2023 und das daraus resultierende Net-Zero Framework definieren einen „gerechten und fairen Übergang“ anhand von zwei wesentlichen Konzepten:
 - **Fairer Übergang:** Dazu gehören die Ausrichtung am 1,5-Grad-Ziel, die faire Beteiligung von Entwicklungsländern, der Zugang zu wirtschaftlichen Vorteilen von neuen Treibstoffen sowie die Mittelverteilung an vom Klimawandel betroffene Entwicklungsländer.
 - **Gerechter Übergang:** Er umfasst die Rechte und Sicherheit von Seeleuten, Risiken alternativer Treibstoffe (z. B. Wasserstoff, Ammoniak) sowie Schulung und Schutz der Beschäftigten in der Schifffahrt (Dominioni, 2025; Dominioni & Martinez Romera, 2025; IMO 2025, Regulation 41.2.2, S. 63).
 - Welche Maßnahmen zur Unterstützung eines *gerechten Übergangs* für Seeleute und Beschäftigte in der Schifffahrt förderfähig sind, bleibt weiterhin unklar. Die „enggefasste“ Formulierung im IMO Net-Zero Framework könnte die Feststellung der Förderfähigkeit erschweren (Dominioni, 2025; Dominioni & Martinez Romera, 2025).
- Eine enge Auslegung des Rahmenwerks könnte die Höhe und Verwendung von Projektmitteln einschränken, die sich mit **unverhältnismäßig negativen Auswirkungen auf Staaten befassen**, insbesondere im Zusammenhang mit der Ernährungssicherheit, und **zur Unterstützung eines gerechten Übergangs für Seeleute** (Dominioni, 2025).

- Eine weite Auslegung hingegen könnte ergänzende Initiativen wie Landwirtschafts- oder Infrastrukturprojekte umfassen. Mit diesen ließen sich die Risiken in Bezug auf die Ernährungssicherheit mindern, die mit der Energiewende im Schiffsverkehr einhergehen (Dominioni, 2025).

c. Das Konzept des Emissionshandels droht die globalen Ungleichheiten im Schiffsverkehr zu verschärfen.

- Das Net-Zero Framework funktioniert als Emissionshandelssystem, bei dem für Schiffe mit höheren Emissionen Zertifikate von Schiffen mit geringeren Emissionen erworben werden können.
- Schiffe aus wohlhabenderen Ländern oder Ländern mit einer stärker entwickelten Schifffahrtsbranche haben in der Regel besseren Zugang zu Kapital, Technologien und regulatorischer Unterstützung. Dadurch können sie Emissionen leichter senken und überschüssige Zertifikate verkaufen.
- Hingegen können Schiffe aus Ländern mit geringerem Kapital oder schwächerer Industrie oft nicht so schnell in saubere Technologien investieren. Sie müssen daher Zertifikate kaufen, um die Vorgaben einzuhalten.
- Über diesen Handel fließen Mittel von unterfinanzierten hin zu finanzstarken Betreibern, was bestehende geografische Ungleichheiten noch verstärkt.
- Gezielte Investitionen aus den Einnahmen des NZF könnten die Folgen des Emissionshandelssystems abmildern. Aufgrund der begrenzten verfügbaren Mittel und unklarer Ausgabenprioritäten ist dies jedoch ungewiss (Opportunity Green, 2025b; Smith et al., 2025).

4 Oktober 2025: eine wichtige Etappe, um das Abkommen ins Ziel zu bringen

4.1 Hürden auf dem Weg zur Verabschiedung

- Acht Öl exportierende Länder – Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate, Iran, Bahrain, Irak, Kuwait, Jemen und Venezuela – führen im Vorfeld der Verabschiedung des Net-Zero Frameworks der IMO im Oktober 2025 eine Kampagne gegen dieses Rahmenwerk. Sie argumentieren, dass die Ziele zur Reduzierung der Emissionen zu ehrgeizig und für Reeder zu kostspielig seien (Lo, 2025).
- Die USA versuchten bereits im April, das IMO Net-Zero Framework zu blockieren, scheiterten jedoch. Nun intensivieren sie ihre Kampagne außerhalb der IMO, indem sie Regierungen direkt ansprechen. Erstens stellen sie das Abkommen als teure globale CO₂-Steuer für Bürger:innen, Unternehmen und Energieversorger dar. Zweitens drohen sie Ländern, die das Abkommen im Vorfeld der Abstimmung im Oktober unterstützen, mit Vergeltungsmaßnahmen (Kuehne+Nagel, 2025; Baertlein, Volcovici & Tunagur, 2025; Meade, 2025).

4.2 Verabschiedung des Abkommens und Festlegung ehrgeizigerer Ziele

- Nach Einschätzung von Fachleuten handelt es sich bei diesen Einwänden wahrscheinlich um eine Abschreckungstaktik, durch die vor allem der Absatz fossiler Brennstoffe sichergestellt werden soll. Es ist aber zu erwarten, dass das Framework angenommen wird – bei den vorangehenden Zusammenkünften sprachen sich 63 Länder, darunter China, Brasilien und die Europäische Union, dafür aus und lediglich 16 dagegen (Lo, 2025).
- Damit das Abkommen erfolgreich ist und einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz leistet, **muss es im Oktober offiziell verabschiedet werden. Die in den nächsten zwei Jahren zu entwickelnden Leitlinien sollten ehrgeizigere Ziele festlegen.** Dabei geht es um strengere GFI-Ziele, klarere Regeln für Belohnungen bei der Nutzung von emissionsfreien Kraftstoffen sowie stabile Mechanismen, um einen gerechten und fairen Übergang insbesondere für Entwicklungsländer und Seeleute sicherzustellen (Opportunity Green, 2025c).

5 Quellen

Alle Online-Referenzen wurden zuletzt abgerufen am 8. September 2025.

Allem, Nichole (2025, 29 August). “IMO’s Net Zero Framework: A Turning Point for Global Shipping.” Maersk. <https://www.maersk.com/insights/sustainability/2025/08/29/imo-net-zero-framework>

Baertlein, Lisa, Valerie Volcovici, and Enes Tunagur (2025, 12 August). “US to Retaliate against IMO Members That Back Net Zero Emissions Plan.” Reuters. <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/us-retaliate-against-imo-members-that-back-net-zero-emissions-plan-2025-08-12/>

Bullock, Simon, Alice Larkin, and Jonathan Köhler (2025, 7 January). “Beyond Fuel: The Case for a Wider Perspective on Shipping and Climate Change.” Climate Policy, 1–9. <https://doi.org/10.1080/14693062.2024.2447474>

Bundesrechnungshof (2025). “Maritime Shipping: Tax Subsidy Worth Billions of Euros.” <https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/EN/2024/tonnagesteuer-en.html?nn=20064>

Bundesrechnungshof (2024, 17 May). “Steuervergünstigung für die Seeschifffahrt durch die Tonnagebesteuerung.” <https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/tonnagesteuer-volltext.html?nn=20064>

Dijkstra, Constance (2025). IMO Net-Zero Framework: Assessing the Impact of the IMO’s Draft Net-Zero Framework. Transport & Environment. <https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Impact-of-the-IMOs-draft-Net-Zero-Framework-April-2025.pdf>

Dominioni, Goran (2025, 27 June). “Revenue Distribution in the IMO Net-Zero Framework.” Preprint, SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5347655>

Dominioni, Goran, and Beatriz Martinez Romera (2025, 18 March). “The 2023 IMO Greenhouse Gas Strategy: Considerations of Equity.” The International Journal of Marine and Coastal Law, 1–11. <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10225>

Fricaudet, Marie, Flavia Fabiano, and Tristan Smith (2025). Food Security, IMO Mid-Term Measures’ Impact on States and Revenue Distribution – Analysing Synergies and Risks. IDDRI, UC, MOISA, ES, CIRAD.

ICCT (n.d.). Maritime Shipping. International Council on Clean Transportation. <https://theicct.org/sector/maritime-shipping/>

IMO (2025, 11 April). "Circular Letter No. 5005, Draft Revised MARPOL Annex VI." <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.5005%20-%20Draft%20Revised%20Marpol%20Annex%20Vi%20%28Secretariat%29.pdf>

IMO (n.d.). "IMO's Work to Cut GHG Emissions from Ships." <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/cutting-ghg-emissions.aspx>

IMO Secretariat (2025, 2 June). "MEPC/ES.2/3 Reduction of GHG Emissions from Ships: Draft Work Plan to Prepare for the Entry into Force of the IMO Net-Zero Framework."

Kuehne + Nagel (2025, 14 August). "US Campaign to Derail IMO Carbon Tax Goes Public." <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/us-campaign-to-derail-imo-carbon-tax>

Lo, Joe (2025, 7 August). "Oil States Accused of Using Scare Tactics in Bid to Sink Green Shipping Deal." Climate Home News. <https://www.climatechangenews.com/2025/08/07/oil-states-accused-of-using-scare-tactics-in-bid-to-sink-green-shipping-deal/>

Meade, Richard (2025, 14 August). "US Bid to Derail IMO Net Zero Agreement Could Be Backed by Tariff Reprisals." Lloyd's List. <https://www.lloydslist.com/LL1154528/US-bid-to-derail-IMO-net-zero-agreement-could-be-backed-by-tariff-reprisals>

Meadway, James (2025). Global Shipping: Mega Profits, Micro Taxes – How the Biggest Shipping Companies on the Planet Are Making Record Profits but Failing to Pay Their Fair Share of Taxes. Opportunity Green. https://static1.squarespace.com/static/64871f9937497e658cf744f5/t/67e29a5117221a02734dfc8b/1742903890515/Shipping+taxes+profits_final_small.pdf

Momentum (2023). Decarbonizing the Maritime Shipping Industry: Starter Guide to Reducing Greenhouse Gas Emissions from Maritime Shipping. U.S. Department of Transportation, Office of the Secretary, 7.

Opportunity Green (2025a, 30 June). "Revenues from IMO Net-Zero Fund Must Support a Just and Equitable Transition." <https://www.opportunitygreen.org/press-release-revenues-from-imo-net-zero-fund-must-support-just-and-equitable-transition>

Opportunity Green (2025b). The 'IMO Net-Zero Framework' – What Is It and How Does It Work? https://static1.squarespace.com/static/64871f9937497e658cf744f5/t/681a0929029eaa33fd36faf7/1746536746603/FACT+SHEET_The+IMO+NZ+FW+-+May+2025.pdf

Opportunity Green (2025c). Opportunities for High Ambition Action through the IMO Net-Zero Framework. <https://static1.squarespace.com/static/64871f9937497e658cf744f5/t/68923c804b1ff02a0e7b5991/1754414208238/IMO+opportunities+for+ambition+%E2%80%93+policy+briefing.pdf>

Petrus, Helvi, Martin Mwale, Marie Fricaudet, and Dolapo Oluteye (2025). An Africa-Centric Analysis of the UNCTAD Comprehensive Impact Assessment of the Basket of Candidate GHG Reduction Mid-Term Measures: Leading Effective Afrocentric Participation (LEAP) Project. Namibia University of Science & Technology, University of Malawi. <https://www.shippingandoceans.com/post/new-analysis-shows-a-shifting-landscape-with-strong-support-for-a-carbon-price>

Smith, Tristan, et al. (2025). An Overview of the Discussions from IMO's 83rd Marine Environment Protection Committee. UCL: The Bartlett Energy Institute. <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/sites/bartlett/files/2025-05/An%20overview%20of%20the%20discussions%20from%20IMO%E2%80%99s%2083rd%20Marine%20Environment%20Protection%20Committee.pdf>

T&E (2021, 23 July). "Climate impact of shipping." <https://www.transportenvironment.org/topics/ships/climate-impact-shipping>

Autorin: Nouhaila Zaki

Redaktion: Jakob Borchers, Nikola Klein

Zitiervorschlag: Zaki, N., 2025, Auf hoher See steht viel auf dem Spiel: Bepreisung von Schiffsemissionen für die Klimafinanzierung, www.germanwatch.org/de/93262.

Diese Publikation kann im Internet abgerufen werden unter: www.germanwatch.org/de/93262

September 2026

Sofern keine anderen Copyright-Hinweise vorliegen, stehen Abbildungen dieser Publikation unter der Lizenz [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/). Der Urhebervermerk lautet bei Weiterverwendung: Germanwatch e.V. 2025 | CC BY-NC-ND 4.0.

Herausgeber: Germanwatch e.V.

Büro Bonn

Kaiserstr. 201

D-53113 Bonn

Tel. +49 (0)228 / 60 492-0, Fax -19

Internet: www.germanwatch.org

Büro Berlin

Stresemannstr. 72

D-10963 Berlin

Tel. +49 (0)30 / 5771 328-0, Fax -11

E-Mail: info@germanwatch.org