

Liebe Mitglieder des DNV
liebe Leser:innen,

»Mit dem Wissen, mit der Erfahrung und mit der Kompetenz, die in den Nautischen Vereinen und bei deren Mitgliedern gebündelt ist, wird es auch an Ihnen und an uns allen liegen, die guten Absichten der Nationalen Hafenstrategie wahr werden zu lassen und die Schifffahrt in Deutschland zukunftsfähig aufzustellen.«

Mit diesem Absatz endet das Editorial der vorhergehenden Ausgabe des Logbuches meines Vorstandskollegen Prof. Dr. Iven Krämer. Dieses dort erwähnte Wissen, die Erfahrungen und die Kompetenz werden für den DNV als Dachorganisation durch seinen Ständigen Fachausschuss mit den dort verankerten Arbeitskreisen Ausbildung, Sicherheit, Umwelt und Recht abgerufen. Es liegt in der Natur der Sache, dass durch die Struktur eines derartigen Dachverbandes vorzugsweise übergreifende und überregionale Themen, wie beispielhaft die o.g. Nationale Hafenstrategie, bearbeitet werden. Da wundert es nicht, dass in den regionalen Nautischen Vereinen mit Recht die Frage nach dem Nutzen eines Dachverbandes mitunter aufgeworfen wird.

Die Initiatoren einer Satzungsänderung des DNV im Jahre 2019 hatten exakt diesen Gedanken und beantragten erfolgreich die Mitgliedschaft aller Vorsitzenden der regionalen Nautischen Vereine im Beirat des DNV. Diesem satzungsmäßigen Organ muss sich der DNV bedienen, um regionale und mitunter dort auch existentielle Themen und Probleme, wie Versandung und Verschlickung von Hafenzufahrten, regionale Seeschutzgebiete, Schiffsbesetzungsregeln auf

dem Küstenmehr, Munitionsräumung, sensible maritime Infrastruktur, touristische Nutzung der Küstenmeere, Fahrwasseranpassungen und vieles mehr, zu adressieren. Trotz des überregionalen Auftrags eines Dachverbandes darf man ruhig etwas mehr Regionalität wagen!

Das Jahr 2024 neigt sich so langsam dem Ende. Grund genug, einmal auf ein Highlight im Kalender des DNV zurückzuschauen. Das war zweifelsohne die gemeinsame Fachtagung mit dem Titel **»Auf Kurs bleiben: Auswirkungen und Herausforderungen des Fachkräftemangels auf See und an Land«** zusammen mit dem VDR in Berlin Anfang Juni und der direkt am gleichen Tag folgende Parlamentarische Abend des DNV am 06. Juni in Berlin. Wir werden in der zweiten Jahreshälfte 2025 eine Folgeveranstaltung stattfinden lassen, wahrscheinlich allerdings mit einem geänderten Format: Wir wollen gerne mehr Fachkompetenz auf dem Podium zu Wort kommen lassen und die Politik aus dem Plenum heraus mitdiskutieren lassen, statt umgekehrt.

Natürlich gab es eine ganze Reihe an weiteren maritimen Themen, mit denen sich der DNV mit seinem Ständigen Fachausschuss im Jahr 2024 intensiv befasst hat. Hier sind i.a. die Traditionsschifffahrt, eine im Folgenden nachzulesende Stellungnahme bezüglich des allgemeinen Schifffahrtsrechtes und eine in Vorbereitung befindliche Expertise zum Thema Antriebsstoffe der Zukunft zu nennen.

Großen Raum hat bereits die Organisation des 37. Deutschen Schifffahrtstages vom 06. bis 08. Mai 2025



Kapt. Hans-Hermann Lückert

in Hamburg eingenommen, für deren Besuch und Teilnahme ich ausdrücklich werben möchte. Detaillierte Informationen entnehmen Sie bitte unserer DST 2025-Website unter www.deutscher-schifffahrtstag.de.

Abschließend möchte sich der DNV bei den ehrenamtlichen Teilnehmern der Arbeitskreise, den Arbeitskreisleitern und insbesondere bei der Leitung des StFA, nämlich Frau Claudia Ohlmeier, für die geleistete ehrenamtliche Arbeit und Tätigkeit recht herzlich bedanken. Dieser Dank gilt natürlich auch unserem Arne Rehder, der unsere Geschäftsstelle umfänglich und erfolgreich betreut.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre dieses Logbuchs und erlaube mir abschließend, stellvertretend für den Vorstand, dem Beirat und dem StFA des DNV, Ihnen trotz aller Krisen und zu erwartender Umbrüche ein erfolgreiches und vor allen Dingen gesundes Jahr 2025 zu wünschen!

Bleiben Sie uns und unserer Sache gewogen!

Kapt. Hans-Hermann Lückert



Der Arbeitskreis »Recht« des StFA hat unter der Leitung von Herrn Prof. Werner von Unruh die folgende Stellungnahme erarbeitet, welche anschließend vom Vorstand am 17. September 2024 an das BMDV geschickt wurde. Wir danken Herrn Dr. Nöll und weiteren Hamburger Rechtsanwälten aus der maritimen Branche für ihre freiwillige qualifizierte Mitarbeit in dieser schwierigen Thematik!

Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. zur Schaffung einer effektiven, international wettbewerbsfähigen deutschen Flaggenstaatsverwaltung und zur Modernisierung des deutschen Seeschiffrechts

Vorwort:

Während eines Gesprächs am 6. März 2024 in Berlin hatten Vertreter des BMDV den anwesenden maritimen Stakeholdern ihre Projekte der Modernisierung des deutschen Seeschiffrechts und Entlastung der Seeschiffahrt von administrativen Anforderungen vorgestellt und sie eingeladen, zu allen von ihnen für erforderlich gehaltenen Aspekten Stellung zu nehmen.

In der folgenden Stellungnahme hatte der DNV schon einleitend betont, dass wir den Projektstrang Entlastung von administrativen Anforderungen als vorrangig ansehen. Ziel sollte die Schaffung einer effektiven, international wettbewerbsfähigen flaggenstaatlichen Verwaltungsstruktur sein und nicht nur die Streichung einzelner formeller oder materieller Anforderungen.

Nach wie vor ist die deutsche Handelsflotte mit ca. 1.750 in internationalen Verkehren und 135 im nationalen Verkehr betriebenen Schiffen trotz ihrer Schrumpfung in den zurückliegenden Jahren von großem Gewicht für die deutsche Volkswirtschaft und nicht zuletzt für die nationale Sicherheit. Ca. 1.630 der in internationalen Verkehren betriebenen Schiffe fahren unter ausländischen Flaggen. Zwar führen ca. 1.430 dieser Schiffe ausländische Flaggen nur aufgrund widerrufbarer Genehmigungen gemäß § 7 FlaggRG, doch haben fast alle dieser Schiffe seit ihrer Indienststellung nie die deutsche Flagge geführt. Da die wesentlichen Rahmenbedingungen des Schiffsbetriebs, insbesondere im Steuerrecht, Schiffssicherheitsrecht, Umweltrecht, Arbeitsrecht, Sozialrecht im Laufe der letzten Jahrzehnte immer stärker durch internationale Übereinkommen an-

genähert oder gar vereinheitlicht werden konnten, sind die für die Flaggenstaatsverwaltung geltenden Regelungen zu einem entscheidenden Faktor für die Wahl der Flagge geworden. Es ist deshalb unumgänglich, diesen Bereich der Rahmenbedingungen für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge grundlegend neu auszurichten, um die deutsche Flagge sowohl für deutsche als auch ausländische Reeder attraktiv zu machen.

1. Effektive und international wettbewerbsfähige Flaggenstaatsverwaltung

Angesichts einer de facto wie de jure freien Flaggenwahl für Schiffe von im Inland und erst recht im Ausland ansässigen Reedern muss das Thema primär aus einer Kundenperspektive und nicht aus der Sicht einer hoheitlichen Flaggenstaatsverwaltung angegangen werden. Für eine Modernisierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung ist unseres Erachtens vor allem notwendig, dass die einzelnen Zuständigkeiten, die momentan u.a. auf BSH, DS und Bundesnetzagentur verteilt sind, weitestgehend gebündelt werden. Es herrscht oftmals großes Unverständnis darüber, warum unterschiedliche Behörden für die Erteilung oder Einreichung der zum Führen der deutschen Flagge erforderlichen Dokumente zuständig sind. Zudem lässt sich in vielen Fällen die richtige Ansprechperson in der jeweiligen Behörde nur sehr mühsam herausfinden oder ist die behördeninterne und nach außen nachvollziehbarer Verteilung der Zuständigkeiten unklar. Vor dem Hintergrund der in anderen Flaggenstaaten ausgeprägten Servicementalität, die zu großen Teilen zu deren Attraktivität beiträgt, lässt es sich nur schwer vermitteln, dass aufgrund der deutschen Behördenstruktur so zahlreiche Anlaufstellen notwendig sein sollen. Eine Bündelung der Kompetenzen auf dieser Ebene und klare Zuständigkeiten, die so weit wie möglich auf die Bedürfnisse der Reeder und Bereederer abgestimmt sind, können unseres Erachtens erheblich zu einer positiven Wahrnehmung der deutschen Flagge beitragen und sie auch im internationalen Vergleich attraktiv machen.

Das Schaffen einer einzigen Anlaufstelle der Flaggenstaatsverwaltung ist auch unter dem Aspekt zu befürworten, dass durch mehr und mehr Vorgaben der EU, wie das Europäische Emissionshandelssystem (EU ETS) oder »FuelEU« immer neue Ansprechpartner hinzukommen (so für EU ETS die DEHSt).

Auch beispielsweise bei der Anerkennung von Zertifikaten wäre von Seiten der Reeder und Bereederer ein vereinfachter Prozess wünschenswert. Ein solcher Prozess könnte sich im Rahmen einer Bündelung der Kompetenzen anbieten. Zudem müsste diese für jedermann nachvollziehbar sein, etwa in Form einer gut strukturierten Internetpräsenz wie der des BSH, die alle relevanten Antragsformulare online als Downloadversion direkt zur Verfügung stellt.

Die Seeschiffsregister sollten jedoch unseres Erachtens unbedingt in der Zuständigkeit der Länderjustizverwaltungen verbleiben, was schon wegen ihrer Parallelität zu den Grundbüchern sinnvoll ist. Eine Reihe von Bundesländern hat bereits die Zuständigkeit zur Führung ihrer Schiffsregister auf das Amtsgericht Hamburg und damit auf einen Ansprechpartner übertragen. Vorteile, die sich daraus ergeben, sind kurze Wege, insbesondere so lange noch Originaldokumente eingereicht werden müssen, die oftmals nur sehr kurzfristig erhältlich sind, und eine enge Kommunikation mit bekannten Rechts-

pflegern. Dies ermöglicht kurzfristige Absprachen, die aufgrund der sich oftmals kurzfristig verändernden Termine für Schiffsübergaben notwendig sind. Zudem zeigt die Praxis, dass die Abstimmung zwischen den zuständigen Seeschiffsregistern und dem BSH in der Regel (so zumindest im Rahmen der Beantragung einer Ausflagungsgenehmigung nach §7 FIRG) automatisch, reibungslos und ohne großartigen Zusatzaufwand durch den Antragssteller erfolgt, sofern der Antragssteller alle relevanten Anträge gestellt hat.

Digitalisierungsmaßnahmen in den Schiffsregistern in den letzten Jahren haben sehr geholfen, sodass beispielsweise der E-Mail-Verkehr weitestgehend etabliert ist oder Registerblattabschriften digital und innerhalb kürzester Zeit erhältlich sind. Ebenfalls ist die Kommunikation von Antragstellern per E-Mail mit dem BSH etabliert. Es muss jedoch erwähnt werden, dass relevante Antragsdokumente beim BSH auch nach vorheriger E-Mail-Kommunikation in der Regel noch postalisch im Original nachzureichen sind.

TERMINE

10.12.24 NVzH

Mitgliederversammlung mit Vortrag
»Energieoptimierung an Bord von Schiffen –
Potentiale und Herausforderungen«,
Prof. Dr. Sören Ehlers, Direktor DLR-Institut

21.01.25 NVzH

Ordentliche Generalversammlung mit Vortrag:
»Cyber Security«, Svante Einarsson, DNV Maritime

18.02.25 NVzH

Mitgliederversammlung mit Vortrag »Zeitenwende
im Hafen«, Ulfert Cornelius, Präsident UVHH

28.02.25 NV Lübeck

Nautisches Essen

06.03.25 NVzK

Nautisches Essen

Die Beiträge in dieser Rubrik liegen nicht in der Verantwortung des DNV!



BDB FEIERT SEIN 50-JÄHRIGES JUBILÄUM

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt feierte mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing als Ehrengast sein 50-jähriges Bestehen mit einer Jubiläumsveranstaltung am 18. September in Frankfurt am Main.

Das vom BDB-Mitglied »Primus-Linie« zur Verfügung gestellte Fahrgastschiff »Maria Sibylla Meran« bot einen stimmungsvollen Rahmen für die gut besuchte Jubiläumsfeier.

Bei seiner Rede betonte Dr. Wissing, dass der BDB in der deutschen Binnenschifffahrt nicht mehr wegzudenken sei. Der BDB wird gebraucht als Impulsgeber, als Gestalter, Tarifvertragspartner, als Motivator und Imageförderer; er wird benötigt für Klimaschutz, Innovation und attraktive Arbeitsplätze, kurzum für eine gute Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland.

Der BDB ist neben dem Deutschen Marinebund (DMB) Partner des DNV beim 37. Deutschen Schifffahrtstag vom 6. bis 8. Mai 2025 in Hamburg.



Impressum: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V.
Herausgeber: Vorstand Kpt. Christian Suhr | Kpt. Hans-Hermann Lückert
Prof. Dr. Iven Krämer | Kpt. Matthias Imrecke

Geschäftsstelle: Arne Rehder
Palmaille 29 | 22767 Hamburg | Tel.: 040 / 36 93 95 24
E-Mail: info@dnvev.de | www.dnvev.de



WEIHNACHTEN FÜR SEELEUTE

Wer mal selbst zur See gefahren ist, hat so manche Erinnerungen daran. Es gibt Lieder und Geschichten zu Weihnachten an Bord. Fern der Heimat, auf See oder in fremden Häfen ist das eine Zeit voller Heimweh und Gefühle, die mal mehr mal weniger gezeigt werden.

Die Deutsche Seemannsmission ist für Seeleute da, auch besonders zur Weihnachtszeit. überall gibt es Geschenke und Aktionen. Zum Beispiel Päckchen in Panama und Piräus, Plätzchen in Santos und Brunsbüttel, warme Müt-

zen in Durban und Amsterdam, und in Rostock und Antwerpen kommt der Nikolaus an Bord. Neben den Aktionen ist vor allem noch mehr wichtig, den Seeleuten zuzuhören. »In der Adventszeit bis ins neue Jahr merken wir, dass es viel mehr Redebedarf gibt,« so Generalsekretär Matthias Ristau. Infos zu den Aktionen und wie man unterstützen kann auf seemannsmission.org
Herzlichen Gruß! Matthias Ristau, Generalsekretär , Headoffice / Geschäftsstelle Dt. Seemannsmission

PERSONALIEN

Mit Betroffenheit mussten wir erfahren, dass unser Kollege **Heiner Schardt** vom Nautischen Verein Niedersachsen am 14. November 2024 verstorben ist.

Heiner Schardt war Ehrenmitglied des Nautischen Vereins Niedersachsen und langjähriges Mitglied im Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins. Mit seiner großen Fachkompetenz und seinem unermüdlichen Einsatz für die maritime Wirtschaft hat er sich dank seiner offenen, immer humorvollen und ausgleichenden Art besondere Anerkennung verdient. Wir werden ihn sehr vermissen und sprechen seiner Familie und dem Nautischen Verein Niedersachsen unser aufrichtiges Beileid aus!

Vorstand des DNV

Der VDKS hat auf seiner diesjährigen Mitgliederversammlung **Kpt. Sebastian Dießner** zum neuen Präsidenten gewählt. Nach Einsätzen als Schiffsoffizier auf Fährschiffen in der Ostsee wechselte er als Staff-Kapitän an Bord des Kreuzfahrtschiffes EUROPA 2. Danach wurde er Manager Nautical Operations für die Flotten von TUI und Hapag-Lloyd Cruises in der Royal Caribbean Group. Der DNV gratuliert Sebastian Dießner zu seiner neuen Aufgabe und hofft auf eine weitere vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Die langjährige Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts in Bremerhaven, **Antje Boetius** wechselt als Präsidentin zum renommierten Monterey Bay Aquarium Research Institute in Kalifornien. Der DNV gratuliert Frau Boetius zu dieser Karriere und wünscht ihr viel Erfolg!