

Liebe Mitglieder des DNV,
sehr geehrte Leser,

ich hoffe Sie hatten einen guten und erfolgreichen Start in dieses neue Jahr.

Im Logbuch 04/2024 hatte mein Vorstandskollege Kapt. Hans-Hermann Lückert geschrieben, dass Vorstand und Beirat »vermehrt regionale und mitunter dort auch existentielle Themen und Probleme« der regionalen Nautischen Verein aufgreifen«, also mehr »Regionalität wagen« wollen.

Dass es regional bedeutsame maritime Themen zu diskutieren gibt, zeigen drei Beispiele aus den Nautischen Vereinen Kappeln-Schlei,

Nordfriesland und Niedersachsen in diesem Logbuch.

Ebenso berichten wir über die Ozeandekade, bei der der Deutsche Nautische Verein Netzwerkpartner und über unser Mitglied Prof. Holger Watter im Lenkungsgremium vertreten ist. Auch freuen wir uns über zwei Gastbeiträge aus dem Kreis der Mitglieder, zu den wichtigen Themen »Maritime Cyber Security« und »Haftung der Lotsen in Deutschland«.

Damit komme ich nun zum Ende des Editorials. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre dieser ersten Ausgabe des Logbuches des Jahres 2025.



Kapitän Matthias Imrecke

Gute Wache und bleiben Sie uns gewogen.

Herzlichst, Ihr



TERMINE

DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2025

Bekanntlich veranstaltet der Deutsche Nautische Verein von 1868 e.V. (DNV) zusammen mit dem Nautischen Verein zu Hamburg den 37. Deutschen Schifffahrtstag vom **06. bis zum 08. Mai 2025** in Hamburg.

Das Motto lautet: Schifffahrt: sicher, vernetzt, klimaneutral

Das Programm steht mittlerweile und verspricht drei interessante Tage in Hamburg, die dem 836. Hamburger



Hafengeburtstag (09. – 11. Mai 2025) vorangestellt sind. Für weitere Informationen zum DST 2025 und zum Programm besuchen Sie bitte die Webseite <https://deutscher-schifffahrtstag.de>

Für weitere Veranstaltungstermine des DNV und der regionalen Nautischen Vereinen verweisen wir auf unsere Webseite <https://dnvev.de/event-kalender/>

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

Rechtliches: Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion oder des Herausgebers. Für unverlangt eingereichte Artikel und Abbildungen übernimmt der DNV keine Haftung.

JAHRESMITGLIEDERVERSAMMLUNG UND BEIRATSSITZUNG DES DNV

Am Donnerstag, 20. Februar 2025 fand die diesjährige Jahresmitgliederversammlung mit anschließender Beiratssitzung in den Räumen der Stiftung Seefahrtshaus in Hamburg statt.

Neben dem Bericht des Vorstands über die Aktivitäten des DNV im letzten Jahr 2024, erläuterte der Vorstand die geprüfte Haushaltsabrechnung für 2024 und den Haushaltsplan für 2025 unter Berücksichtigung der beschlossenen Anpassung des jährlichen Mitgliederbeitrages und des zusätzlichen finanziellen Aufwands für den DST 2025 in Hamburg.

Der Haushaltsplan wurde mehrheitlich verabschiedet. Anschließend wurde der Vorstand mit großer Mehrheit entlastet.

Mit Schreiben vom 07.01.2025 erklärte das Vorstandsmitglied Kapt. Hans-Hermann Lückert seinen Rücktritt aus dem Vorstand des DNV und bewarb sich gleichzeitig für die freigewordene Mitgliedschaft im Beirat des DNV, mit dem Ziel, dort für die Position des Vorsitzenden zu kandidieren.

Die JMV wählte anschließend Hans-Hermann Lückert in den Beirat. Der Nautische Verein Rostock schlug als seinen Nachfolger im Vorstand sein eigenes Vorstandsmitglied Finn Burchard vor. Dieser wurde von den Mitgliedern einstimmig gewählt.

Auf der anschließenden Beiratssitzung wurde Hans-Hermann Lückert dann einstimmig zum Vorsitzenden des Beirats gewählt, da der langjährige Vorsitzende Frank Leonhardt vorab erklärt hatte, zukünftig nicht mehr als Vorsitzender zur Verfügung zu stehen.

Vorstand und Beirat dankten Herrn Leonhardt für seinen langjährigen und engagierten Einsatz für den DNV!



Hans-Hermann Lückert

© DNV



Finn Burchard

Der **AK Umweltschutz** beschäftigt sich weiterhin intensiv mit dem Positionspapier »Zukünftige Schiffsantriebe und Schiffskraftstoffe«, dessen Ergebnisse auf der Fachtagung »Maritimes Engineering für Klimaschutz« während des DST2025 am 07. Mai 2025 vorgestellt werden.

Auch der **AK Ausbildung und Soziales** befindet sich in der Abschlussphase zur Beleuchtung des Themas Ausbildungsschiffe und wird seinen Bericht in Kürze vorlegen.

Der **AK Sicherheit auf See und an Bord** begann das Jahr mit einem Vortrag zu den Grundlagen der LI-Batte-

rien. An weiteren Terminen in naher Zukunft sollen die Ziele des AKs zu Detektions- und Löschanlagen an Bord von Pure Car and Truck Ships (PCTS) definiert werden und sind weitere Vorträge zu Löschanlagen, operativer Brandbekämpfung und zu Case-Studies geplant.

Der **AK Recht** hat im September 2024 eine wichtige Stellungnahme des DNV zur Schaffung einer effektiven, international wettbewerbsfähigen deutschen Flaggenstaatsverwaltung und zur Modernisierung des deutschen Seeschiffrechts an das BMDV abgegeben und das Thema damit vorerst erfolgreich abgeschlossen.



Mitglied des
**Deutschen Komitees der
 UN-Ozeandekade (ODK)
 2021–2030**

DNV NETZWERKPARTNER DES NATIONALEN, DEUTSCHEN KOMITEES DER OZEANDEKADE

Seit Oktober 2022 ist Prof. Dr.-Ing. Holger Watter von der Hochschule Flensburg, auf Vorschlag des Deutschen Nautischen Vereins, unser Vertreter als Netzwerkpartner des deutschen Ozeandekaden Komitees (ODK). Seit Januar 2024 ist Holger Watter zudem Mitglied im Lenkungsgremium der nationalen, deutschen Ozeandekade.

»Das Deutsche Ozeandekade-Komitee (ODK) hat das Ziel, die UN Dekade der Meeresforschung für nachhaltige Entwicklung mit nationalen Aktivitäten zu unterstützen und fungiert als Bindeglied zwischen den nationalen und internationalen Aktivitäten. Dies

schließt insbesondere das Einbinden von deutschen Akteuren und Netzwerken in die Arbeiten der Dekade, die Öffentlichkeitsarbeit in Deutschland, sowie die Mobilisierung von Ressourcen aus allen Bereichen der Gesellschaft ein.«, so Holger Watter. Ziel ist es dabei, die Sichtweisen und die Bedarfe der maritimen Wirtschaft und Praxis in das Netzwerk mit einzubringen.

In Übereinstimmung mit unseren Leitbildern, fühlt sich der DNV als offizieller Netzwerkpartner den Zielen der UN-Ozeandekade verpflichtet. Hier soll eine nachhaltige und faire maritime Wirtschaft geschaffen werden. Es soll Wissen aufgebaut, Innovationen gestärkt und Lösungen für eine faire und nachhaltige Entwicklung der maritimen Wirtschaft, unter sich ändernden ökologischen, sozialen und klimatischen Bedingungen unterstützt werden.

Der DNV, mit seinen 16 regionalen Nautischen Vereinen, seinen rund 3500 Einzelmitgliedern und seinen über 150 angeschlossenen korporativen Mitgliedern, ist bestens positioniert, maritime Expertise bei dem wichtigen Anliegen der Ozeandekade beizusteuern.



Nautischer Verein Kappeln-Schlei

Das alljährliche Nautische Essen des Nautischen Vereins Kappeln-Schlei fand diesmal am 14. November 2024 statt. Der Abend stand spürbar unter dem Eindruck der Schäden durch das Schlei-Hochwasser vom Oktober 2023. Nach der Begrüßungsrede durch den Vorsitzenden Kapitän Harald Hübner, der eine komprimierte und pointierte Zusammenfassung der derzeitigen Herausforderungen in der Schifffahrt beinhaltete, kamen die Bürgermeister der Städte Kappeln und Maasholm, Joachim Stoll und Kay-Uwe Andresen sowie die Stellvertretenden Bürgermeisterin von Arnis, Michelle Diekmann zu Wort. In beeindruckender Weise fassten sie die, für ei-



© NV Kappeln-Schlei

nen nicht Betroffenen, unvorstellbaren Herausforderungen während und nach dem Hochwasser zusammen. Deutlich hervorgehoben wurde die Solidarität und Hilfsbereitschaft unter den Einwohnern und Hilfskräften, aber auch der teils lähmende Einfluß deutscher Bürokratie auf die Hilfsmaßnahmen. Als weitere Betrachtung der Auswirkungen der Katastrophe an der Schlei berichtete dann noch auf einem Vortragsabend am 20. Januar der Vorsitzende Marc Müller vom Naturnahen Wasserwanderplatz Schleimünde e.V. von den elementaren Schäden an den Hafenanlagen von Schleimünde und deren Aufarbeitung.



Nautischer Verein Nordfriesland

Beim Nautischen Essen des Vereins, in Dagebüll im Oktober 2024, standen neben dem traditionellen Labskaus auch Themen von regionalem Belang auf der Tagesordnung. So konnten als Gäste der Bürgermeister von Dagebüll, Kurt Hinrichsen, die Landtagsabgeordnete der SSW, Sybilla Nitsch und der Maritime Koordinator der Landesregierung Schleswig-Holstein, Andreas Burmester begrüßt und als Redner gewonnen werden. Die Kapitänsrede hielt Kapt. Wolfgang Loy, der über die Historie des Hafens Husum referierte. Die Modernisierung und der Ausbau der Infrastruktur der nordfriesischen Häfen ist ein Schwerpunkt der Arbeit des NV Nordfriesland, ebenso wie die Sicherung der Leich-



© NV Nordfriesland

tigkeit der Schifffahrt unter Einbezug des Ausbaus der Offshore Windkraftanlagen in der vorgelagerten Nordsee oder die Sicherung der Passagierschifffahrt und Fischerei als Wirtschaftszweig und für den Tourismus in der Region. Zu den nordfriesischen Häfen zählen nicht nur die bekannten Husum, Schlüttsiel, Dagebüll oder auch Föhr und Amrum, sondern auch kleinere Häfen wie unter anderem Nordstrand/Strucklahnungshörn, Hallig Hooge oder auch Hörnum auf Sylt. Gerade die letztgenannten sind für den Tourismusverkehr wesentlich mitbestimmend, denn Touristen starten von diesen Häfen in ihren Urlaub oder zu einem Ausflug in den Nationalpark Wattenmeer.

Der NV Nordfriesland mahnt dazu in einer Pressemitteilung vom 08.12.2024 an, dass sich viele dieser Häfen in einem kritischen Zustand befinden und nicht den notwendigen Sicherheits- und Mobilitätsstandards ent-

sprechen. Es fehlt an barrierefreien Zugängen, geeignete Aufenthaltsmöglichkeiten, sicheren Anlegern oder notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen.



Nautischer Verein Niedersachsen

Am 15. November 2024 fand das 44. Nautische Essen des Nautischen Vereins Niedersachsen in Elsfleth statt. In seiner Begrüßungsrede vor 300 geladenen Gästen, sprach der Gastgeber die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der regionalen Wirtschaft durch Infrastrukturprobleme, wie zum Beispiel den beschädigten Hunte und Ems Brücken in Elsfleth und Weener und die überbordende Bürokratie für die Unternehmen an. Festredner David

McAllister, Mitglied der Europäischen Volkspartei im Europäischen Parlament und ehemaliger Ministerpräsident Niedersachsens, ging auf die Herausforderungen der EU ein, um den Frieden und den Wohlstand in der Gemeinschaft aber auch in Deutschland zu sichern. Die Kapitänsrede hielt Kapitänin Lea Brakemeier, die von der leider immer noch mangelnden Akzeptanz weiblicher Führungskräfte in der Seefahrt berichtete.

Gegenstand des ersten Vortragsabends in diesem Jahr war das »Havariekommando«. Die Referentin Frau Malin Stute aus der Stabsstelle Kommunikation des Havariekommandos ging nach einer Übersicht zur Struktur der Einrichtung des Bundes, auf die Hauptaufgaben wie Betrieb eines Lagezentrum, Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung auf See, Schadstoffunfallbekämpfung Küste sowie Brandbekämpfung und Verletztenversorgung ein.



David McAllister und Gerd Bielefeld



David McAllister, Matthias Imrecke, Landrat Wesermarsch
Stephan Siefken



Lea Brakemeier und Gerd Bielefeld

© Evelyn Eischeid, NWZ Elsfleth

GASTBEITRAG: MARITIME CYBER SECURITY

Autor: Martin Lochte-Holtgreven, Nautischer Verein zu Kiel, Senior Consultant, marcybersec.com

Die umfassende Digitalisierung der maritimen Wirtschaft hat in den vergangenen 20 Jahren enorme Effizienzsteigerungen ermöglicht und gleichzeitig zu einer Abhängigkeit von der ungestörten Verfügbarkeit der IT geführt. Die Auswirkungen eines erfolgreichen Cyber-Angriffs sind oftmals erheblich. Bereits 2017 erlitt Maersk durch einen infizierten Software-Update einen weltweiten Totalausfall seiner IT mit einem Schaden von rund 300 Mio. €. Ständig erfolgen weltweit neue digitale Angriffe auf Werften und Zulieferer, Schifffahrtsbetriebe, Schiffe, Häfen, Serviceanbieter und viele weitere Institutionen. Neben der Verfügbarkeit der IT-Systeme sind auch die Vertraulichkeit und die Korrektheit sensibler Daten gefährdet.

In den überwiegenden Fällen sind es kommerzielle Erpressergruppen mit ihren ungezielten Ransomware-Attacken, die nach einer Untersuchung von Cyberowl im Mittel Lösegelder von über 3 Mio. USD erzielen. Weniger häufig, jedoch in ihrer Auswirkung oft noch schwerwiegender, sind digitale Angriffe auf den Betrieb kritischer Infrastrukturen. Dagegen deutlich seltener werden gezielte kriminelle Cyber-Attacken beobachtet, z.B. zur Lokalisierung von Schmuggelgut oder zur Verfälschung von Zahlungsinformationen. Es ist davon auszugehen, dass die Angriffe in der Zukunft durch den Einsatz von KI und professionellen Software-Tools noch weiter an Zahl und Qualität zunehmen.

Somit ist die IT-Sicherheit ein zentrales Thema im Risikomanagement jeder maritimen Organisation. Für entsprechende Gegenmaßnahmen stehen inzwischen zahlreiche Guidelines zur Verfügung (z.B. von der Bimco, Intertanko, IAPH sowie vom VHV). Daneben entstehen zunehmend verbindliche Vorgaben, u.a. die noch recht generische IMO-MSC 428 (2017) sowie die EU-Vorgaben zur IT-Sicherheit (NIS 2) und zur kritischen Infrastruktur, die ihrerseits in nationales Recht umgesetzt werden (Deutschland ist dazu erheblich im Verzug). Die zum 1.7.2024 in Kraft getretenen Vorgaben UR-26 und UR-27

der IACS regeln ergänzend die Security-Anforderungen an die IT-Systeme sowie für IT-Komponenten an Bord für alle neu bestellten Seeschiffe.

Diese Regelungen stellen nur einen kleinen Teil der Auflagen zu Beschaffung und Betrieb der IT dar, die heute im Seeverkehr zu beachten sind. Zahlreiche weitere Vorschriften gibt es jeweils auf nationaler Ebene der Flaggenstaaten und z.B. durch die Anlaufländer und –häfen. Interessant ist in diesem Zusammenhang außerdem die Rolle der Versicherer. Cyber-Versicherungen sind ein wichtiges Instrument im Rahmen des Risikomanagements, und die konkreten Versicherungsbedingungen haben somit ebenfalls eine große Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass die Versicherer gründlich auf die tatsächliche Umsetzung von Security-Maßnahmen achten und die alleinige Vorweisung von Zertifikaten für einen effektiven Versicherungsschutz nicht ausreicht. Dadurch entsteht ein hoher Druck auf die versicherten Unternehmen, Maßnahmen zur Cybersecurity vollständig umzusetzen und aufrecht zu erhalten.

Die Vielzahl der zu beachtenden Regelungen und deren Aktualisierungen macht es für eine international tätige Organisation fast unmöglich, alle relevanten Details zu analysieren, die internen Prozesse entsprechend zu gestalten und zu dokumentieren. Es besteht somit dringender Bedarf, die internationalen und nationalen Cybersecurity-Regularien möglichst weitgehend zu harmonisieren, damit die Unternehmen sie einfacher überschauen und umsetzen können.

Vor diesem Hintergrund haben sich zur gegenseitigen Unterstützung verschiedene Initiativen und Arbeitskreise gebildet, die eine pragmatische Zusammenarbeit maritimer Organisationen zur Cybersecurity fördern. In den USA unterstützt die MTS-ISAC ihre Mitglieder mit konkreten Supportleistungen, in den nordischen Ländern ist es NORMA Cyber, in Dänemark hat sich die Maritime Cyber Guild gebildet und in den Niederlanden arbeiten die Häfen in einer engen Cybersecurity-Arbeitsgemeinschaft zusammen. Es ist an der Zeit, auch in Deutschland über kleinere Arbeitskreise hinaus eine solche Zusammenarbeit zu etablieren. Ein eigenes ISAC (Information Sharing and Analysis Center) oder eine Zusammenarbeit mit dem MTS-ISAC könnte das Risiko durch Cyberangriffe deutlich senken.

GASTBEITRAG: HAFTUNG DER LOTSEN IN DEUTSCHLAND

Author: Dr. Ekehard Volz, Nautischer Verein zu Hamburg, Rechtsanwalt und Partner der Seerechtskanzlei Clyde & Co., Hamburg und Syndikus der Bundeslotsenkammer

1. Berufsrisiken des See- und Hafenslotsen

Die Berufstätigkeit der Lotsen ist – auch bei sorgfältiger Reisevorbereitung und konzentrierter Beratung – mit Havarierisiken belastet, die nicht vorhersehbar sind. Die Vorhaltung eines leistungsfähigen Seelotswesens ist hoheitliche Aufgabe des Staates. Sie dient der Sicherung des Seeverkehrs, vor allem also den Passagier- und Ladungsströmen von und nach den deutschen Seehäfen. Der Lotse ist der entscheidende personale Faktor in diesem System. Er ist gesetzlich verpflichtet, jedes Schiff anzunehmen und zu beraten, welches einen Lotsen anfordert. Ob es sich dabei um ein funktionsfähiges Fahrzeug mit einer geeigneten Besatzung handelt, wird er erst später erfahren. Seine Dienstantrittspflicht gilt bei allen Wetter- und Verkehrslagen.

Die zu beratenden Schiffe stellen – bei laufend zunehmenden Schiffsgrößen – schwer zu kontrollierende Objekte dar. Der Lotse hat innerhalb von Sekunden weit vorausgreifende Einzelentscheidungen zu treffen. Diese vorausschauende Beratung bringt es mit sich, bestimmte Manöver früh einzuleiten, um die erheblichen Trägheitsmassen des Schiffes mit bestimmten Bewegungsparametern, Kursen, Geschwindigkeiten etc. auf eine exakt vorgegebene Position zu bringen. Die Wirkung dieser Manöver tritt mit erheblicher Verzögerung ein und muss aufgrund subjektiver Mitwirkungsfaktoren ständig hinterfragt und im Bedarfsfall korrigiert werden. Gleichzeitig sind alle zur Verfügung stehenden Hilfsmittel einzubeziehen. Welches Manöver hierfür wann angesetzt wird, ist deutlich im Voraus zu entscheiden. Bei Empfehlung der notwendigen Manöverentscheidung kann der Lotse nur auf seine persönliche Erfahrung, sein Wissen und sein Training zurückgreifen. Bei dieser Entscheidung gibt es keine rechnergestützte Vorausberechnung, die seine Entscheidung unterstützen, geschweige denn ersetzen könnte. Trotz hoher Qualifikation des Lot-

sen und aller Erfahrung kann der menschliche Faktor bei den Manöverempfehlungen nicht ausgeschlossen werden.

Die bestehende Risikolage verschärft sich vor dem Hintergrund, dass die deutsche Transport- und Hafenwirtschaft erwartet, dass die Schifffahrt bei allen Wetter- und Sichtverhältnissen abgefertigt wird. Der Lotse steht hierbei unter der gesetzlichen Verpflichtung, jedes Schiff zu beraten.

2. Haftungslage

Die deutschen Seelotsen (und auch die Hamburger und Bremerhavener Hafenslotsen) haften gemäß § 21 Abs. 3 SeeLG (bzw. entsprechenden Landesbestimmungen) für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Die Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG gilt aufgrund der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes auch für die deutschen Binnenlotsen.

Die ursprünglich vorausschauend geplante Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG ist aufgrund der Entwicklungen in den letzten 40 Jahren überholt. Sie ist im nationalen und internationalen Rechtsvergleich eine klare Benachteiligung der deutschen See- und Hafenslotsen. Sie führt zu Haftungsrisiken im Verbund mit den unabwendbaren Havarierisiken, die die deutschen Lotsen nicht länger tragen können. Dies zeigt insbesondere die zunehmende Anzahl von Haftbarhaltungen deutscher Lotsen (siehe Ziff. 4).

3. Die Haftung der Lotsen im internationalen und nationalen Vergleich

(1) Im Hinblick auf die besonderen Berufsrisiken haben die meisten schifffahrttreibenden Nationen ihre See- und Hafenslotsen von einer zivilrechtlichen Haftung befreit oder sie in einer Weise eingeschränkt, dass existenzgefährdende Risiken ausgeschlossen sind.

a) Folgende Länder schließen die zivilrechtliche Haftung des Lotsen grundsätzlich aus: Victoria (Australien), Queensland (Australien) und Ägypten.

b) Folgende Länder beschränken die Haftung des Lotsen de facto auf Vorsatz oder vorsatzgleiches Handeln: Niederlande, Frankreich, Finnland. Die Grenzziehung wird hierbei verschiedenen internationalen Konventionen (London Convention 1976/96, Straßburger Überein-

kommen 1988 u.a.) entnommen. Danach haftet der Lotse nur wenn er »leichtfertig handelt und in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird«.

c) Andere Länder beschränken die Haftung auf eine moderate Höchsthaftungssumme auch im Falle grobfahrlässigen Handelns: Belgien (EUR 25.000), Frankreich (EUR 10.000), wobei in Frankreich die unbeschränkte Haftung nur bei kriminellem Vorsatz greift.

d) Im angloamerikanischen Rechtssystem wird die Haftung der Lotsen – unabhängig vom Fahrlässigkeitsgrad – überwiegend beschränkt auf „pro forma« Haftungssummen, die im Zweifel von dem Lotsen selbst aufgebracht werden können und einem Haftungsausschluss nahekommen: Großbritannien (GBP 1.000). Kanada (CAD 1.000), verschiedene Bundesstaaten der USA (zwischen USD 1.000 und 5.000), Hongkong (HKD 1.000), Western Australia (AUD 200), Jamaika (umgerechnet EUR 670). Eine deutliche Schlechterstellung der deutschen Seelotsen gegenüber ihren Berufskollegen in den anderen namhaften Schifffahrtsnationen ist damit offensichtlich.

(2) Auch im nationalen Vergleich ist festzustellen, dass die deutschen Binnenlotsen sich gegenüber den Seelotsen erheblich besser stehen. Die Haftung des deutschen Binnenlotsen ist beschränkt auf SDR 200.000 bei Sachschäden und SDR 400.000 bei Personenschäden, sofern er nicht »leichtfertig handelt und in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird«. Die deutschen See- und Hafenlotsen können demgegenüber allenfalls die Beschränkungsmöglichkeiten der Londoner Konvention für sich geltend machen: Hier liegt die Haftungsbeschränkung jedoch um ein Achtfaches höher als bei den Binnenlotsen, nämlich: SDR 1,5 Mio. bei Sachschäden und SDR 3 Mio. bei Personenschäden. Es liegt auf der Hand, dass die vorgenannten Haftungsbeschränkungen für See- und Binnenlotsen rein akademischer Natur sind. Es macht keinen Unterschied, ob ein Lotse mit einer Forderung von EUR 200.000 oder EUR 2.000.000 in die Privatinsolvenz gezwungen wird.

4. Zunahme der Haftbarhaltungen in Deutschland

(1) Seit Inkrafttreten des Seelotsgesetzes 1954 bis zu seiner Novellierung im Jahre 1984 hat es Haftbarhaltungen von Lotsen nicht gegeben bis zum Jahre 2000. Dies hat

sich tendenziell wenig geändert bis 2003. Seither jedoch sind die Haftbarhaltungen deutscher See- und Hafenlotsen deutlich angestiegen, und zwar insbesondere noch einmal seit dem Jahr 2011. Im Jahre 2011 gab es drei Haftbarhaltungen von Seelotsen (davon eine im siebenstelligen Bereich). Im Jahre 2012 gab es zwei Haftbarhaltungen. Im Jahre 2013 gab es fünf Haftbarhaltungen, davon drei im siebenstelligen Bereich.

Seit 2014 liegt die durchschnittliche Anzahl der Haftbarhaltungen pro Jahr bei circa sechs, d.h. in den letzten 10 Jahren wird jeden zweiten Monat ein Lotse in Deutschland haftbar gehalten. Diese Haftbarhaltungen liegen regelmäßig im sechs- bis siebenstelligen EURO Bereich.

Bei diesen Größenordnungen ist klar, dass eine ausreichende Haftpflichtversicherung nicht eingedeckt werden kann.

(2) Diese Entwicklung in Deutschland ist weltweit einzigartig. In den skandinavischen Staaten sind Haftbarhaltungen ebenso wenig bekannt wie in England, Frankreich, Holland und Belgien. In Finnland hat es früher Haftbarhaltungen von Lotsen wiederholt gegeben. Hierauf allerdings hat der finnische Staat reagiert mit dem Finnish Pilotage Act vom 1. Januar 2011. Dadurch ist die Haftung der dortigen Lotsen praktisch ausgeschlossen.

5. Fazit

Die deutschen See- und Hafenlotsen sind weltweit einem ungleichen und de facto unvergleichbaren Haftungsrisiko ausgesetzt. Die damit verbundene Gefährdung durch Haftungsrisiken erreicht existenzgefährdende Ausmaße. Auf die Auswirkungen für die deutsche Lotsenschaft, insbesondere auch die psychische Belastung des Lotsen durch die in Deutschland eingetretene Regresspraxis, kann nicht deutlich genug hingewiesen werden.

Die einzige Erklärung für die singuläre Entwicklung in Deutschland liegt darin, dass die Haftungsbeschränkungen (oder gar Freizeichnungen) hierzulande gegenüber dem Ausland deutlich zurückstehen. Dies begründet nunmehr dringlichen Handlungsbedarf auch für den deutschen Gesetzgeber. Es ist unerlässlich, dass es zu einer eindeutigen Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG kommt.