

Liebe Mitglieder,

wir freuen uns, Ihnen heute unser erstes LOGBUCH präsentieren zu können. Das Format und Layout wurden uns freundlicherweise vom Schifffahrts-Verlag HANSA, dem langjährigen Medienpartner des Deutschen Nautischen Vereins, erstellt, der auch die redaktionelle Unterstützung übernommen hat. Für den Inhalt zeichnet der DNV-Vorstand verantwortlich.

Dieses neugestaltete Informationsschreiben für unsere Mitglieder soll die bisherige POSITION des DNV ersetzen und in der Regel vierteljährlich erscheinen. Die aufgeführten Rubriken folgen dem Ziel, die verschiedenen Inhalte und Aktivitäten übersichtlich darzustellen.

Der Erfolg unseres neuen Logbuchs hängt in großem Maße von dem Input unserer Nautischen Vereine und Korporativen Mitglieder ab. Deshalb haben wir Ihnen eine eigene Rubrik zugeordnet, unter der Sie über Ihre regionalen Aufgaben und weitere interessante Themen berichten können. Wir haben dieser Rubrik die Bezeichnung MEMBERS' LOUNGE gegeben.

Unsere Mitglieder leisten auch einen wesentlichen Beitrag für die qualifizierte fachliche Arbeit im Ständigen Fachausschuss des DNV. Deshalb ist es uns wichtig, auch diesem wichtigen Gremium unter einer eigenen Rubrik die Gelegenheit zu ermöglichen, regelmäßig die Mitglieder über dessen Arbeit zu informieren.

Für die Neuausrichtung des DNV steht selbstverständlich auch der Beirat in seiner erweiterten Zusammensetzung. Die Mischung aus den jeweiligen Vereinsvorsitzenden und zusätzlich gewählten Repräsentanten einiger unserer Korporativen Mitglieder spiegelt einen Querschnitt aus Erfahrung und Kompetenz wider, der für den DNV-Vorstand in seiner Arbeit von außerordentlicher Bedeutung ist.

Wie Sie wissen, werden der Nautische Verein zu Bremen und der Nautische Verein Bremerhaven e.V. gemeinsam mit dem DNV den nächsten Deutschen Schifffahrtstag Ende September 2022 ausrichten. Insofern ist es uns sehr wichtig, dieser maritimen Großveranstaltung im DNV-Logbuch



Kpt. Christian Suhr

eine eigene Rubrik einzurichten. Hierunter werden unsere Mitglieder über den Fortschritt der Vorbereitungen regelmäßig auf dem Laufenden gehalten.

Weitere Rubriken befassen sich mit Personalien, Veranstaltungen und Kurzinformationen im Telegrammstil. Wir hoffen, dass Ihnen die erste Ausgabe unseres neuen Logbuchs gefällt und freuen uns jederzeit über gut gemeinte Verbesserungsvorschläge.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr



Impressum

Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. | Herausgeber: Vorstand Kpt. Christian Suhr | Kpt. Hans-Hermann Lückert | Prof. Dr. Iven Krämer
Geschäftsstelle: Frau Ewa Zarebska | Tempowerkring 6 | 21079 Hamburg | Tel.: 040 / 790 12 371 | E-Mail: info@dnvev.de | www.dnvev.de

Nach der Wahl von Ingo Berger zum Leiter und Alexandra Pohl-Hempel zur Stellvertretenden Leiterin des StFA wurde auf der Sitzung im Februar 2021 die Reaktivierung des Ständigen Fachausschusses als vorrangiges Ziel herausgearbeitet: Das »Schiff« Ständiger Fachausschuss sollte wieder in Fahrt kommen. Hierfür war es wichtig, die richtigen Positionen zu finden – also Themen, die es zu bearbeiten gilt –, um den künftigen Kurs abzustecken. Hierzu wurden erstmalig Task-Forces eingerichtet, um projektbezogen dringende einzelne Themen zeitnah zu bearbeiten.

Auf der März-Sitzung wurden die folgenden Beschlussvorlagen zu den Themen »Seeunfalluntersuchung« und »Befahrensregeln in Windparks« einstimmig angenommen.

Die »Munition in Nord- und Ostsee« stellt durch die fortschreitende Korrosion eine Gefahr für Mensch, Schifffahrt und Umwelt dar. Dazu wurde eine gemeinsame Presserklärung mit dem Deutschen Marinebund erstellt, die in zahlreichen Presseartikeln zitiert wurde.

In der Task Force »Küstenwache« unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs wird ein Faktenpapier über die Organisation der Küstenwachen in Europa erstellt, um Beispiele von »Best Practices« für die bestehende Organisation in Deutschland zu identifizieren.

Der Erhalt des »Maritimen Know Hows« wird unter der Leitung von Matthias Imrecke bearbeitet. Es wird eine

ationale, möglichst auch europäische Bestandsanalyse, angestrebt. Zudem werden Auswirkungen auf den primären und sekundären Arbeitsmarkt sowie Ansätze zur Attraktivitätssteigerung der Ausbildung und der beruflichen Perspektive beschrieben. Nach Vorlage der Ergebnisse wird der DNV einen Runden Tisch für die interessierten Stakeholder der maritimen Wirtschaft einberufen.

Unter der Leitung von Carsten-S. Wibel wird im Akr. »Umweltschutz« u.a. das hoch aktuelle Thema »Alternative Schiffsantriebe und -Brennstoffe« bearbeitet. Ein Positionspapier soll dazu dienen, eine Neuauflage der im November 2021 Corona-bedingt verschobenen gemeinsamen Expertentagung von DNV, BDB und DMB vorzubereiten.

Die »Containerverluste« in der Vergangenheit werden im Akr. »Sicherheit an Bord und auf See« unter der Leitung von Uwe Schieder und Prof. Dr.-Ing. Thomas Böcker bearbeitet. Der Akr. hat den Auftrag, die möglichen Ursachen für Containerverluste zu identifizieren und ein Positionspapier zu erstellen.

Gemeinsam mit dem Nautischen Verein zu Kiel hat der Leiter des StFA die Seemannsdiakonin Anke Wibel in einer einstündigen Live-Sendung im Offenen Kanal Kiel über die Schwierigkeiten des Crew-Wechsels und die Auswirkungen an Bord mit dem zugeschalteten Seemannspastor Ristau aus Hamburg und den Seemannsdiakonen Meyer aus Brunsbüttel und Kaiser aus Kiel interviewt. Die pre-



käre Lage der Seeleute dauert weiterhin an, eine Lösung könnte die schnelle Impfung von Besatzungen sein, wie im HANSADaily zuletzt am 07.04. zu lesen war.

Fazit: Das Ablegemanöver ist gelungen das »Schiff StFA« nimmt langsam Fahrt auf.

Stellungnahme zum Rechtsschutz in der deutschen Seeunfalluntersuchung

Der Deutsche Nautische Verein stellt fest, dass die gesetzlichen Regelungen sowie die Ergebnisse der Arbeit der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und der Seeämter einen wesentlichen Beitrag für die Sicherheit des Seeverkehrs sowie weiterer Schutzgüter wie den maritimen Umweltschutz und die Arbeitssicherheit darstellen.

Das seit dem Jahr 1878 in Deutschland bestehende System der öffentlich-rechtlichen Seeunfalluntersuchung wurde 2002 unter Anpassung an die IMO-Seeunfalluntersuchungsrichtlinien novelliert und in erheblichem Umfang umgestaltet. War bis dahin die öffentlich-rechtliche Seeunfalluntersuchung allein Aufgabe der Seeämter, wurde nun das Untersuchungsverfahren vom Folgeverfahren der Entscheidung über die Entziehung eines Befähigungszeugnisses bzw. Ausspruch eines Fahrverbotes durch das Seeamt getrennt und das eigentliche Untersuchungsverfahren der neu geschaffenen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung übertragen.

Konnte nach dem bis zum Jahr 2002 geltenden Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) bereits bei Feststellung eines fehlerhaften Verhaltens gegen den Seeamtsspruch das Rechtsmittel des Widerspruchs eingelegt werden, worüber dann wiederum in öffentlicher Verhandlung vor dem damaligen Bundesoberseeamt entschieden wurde, um dann noch die Möglichkeit der Klage vor dem Verwaltungsgericht zu haben, ist heute faktisch kein Rechtsschutz gegen die Feststellungen im Bericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung für die Betroffenen gegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Berichten der BSU im Gegensatz zur Feststellung fehlerhaften Verhaltens im Spruch des Seeamts nicht um justiziable Verwaltungsakte, sondern um Gutachten handelt, die regelmäßig nicht einer gerichtlichen Überprüfung unterliegen. Insbesondere die fehlende Rechtsschutz-

möglichkeit gegen eine sogenannte »Inzidenter-Beschwer«, nämlich die Feststellung des Verhaltens eines Beteiligten als Ursache des untersuchten Unfalls, ist hier als nicht justiziable Belastung eines Unfallbeteiligten durch die Behörde BSU zu nennen.

Bei der Feststellung einer Unfallursache aufgrund menschlichen Verhaltens ist eine Beschwer des Beteiligten in der Regel nicht zu vermeiden. Wenngleich der Gesetzeswortlaut hervorhebt, dass das Untersuchungsverfahren weder der Ermittlung von Tatsachen zum Zweck der Zurechnung von Fehlern noch der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen dient, sollte die Untersuchung aber deshalb nicht von der uneingeschränkten Darstellung der Ursachen absehen, wenn Rückschlüsse auf ein schuldhaftes Verhalten gezogen werden könnten (vgl. § 9 Abs. 3 SUG).

Insofern ist festzustellen, dass sich Belastungen von Beteiligten bei umfassender Ursachenermittlung im Bericht der BSU vielfach nicht ausschließen lassen. Obgleich in jedem Bericht darauf hingewiesen wird, dass Aussagen einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung nicht zulasten des Aussagenden verwertet werden dürfen (vgl. § 34 Abs.4 SUG und § 29 Abs.4 SUG) hat der Bericht faktisch eine Indizwirkung für mögliche Folgeverfahren wie Ordnungswidrigkeits- und Strafverfahren und auch für die Entscheidungen über zivilrechtliche Schadensersatzansprüche. Es sollte deshalb für den beschwerten Beteiligten eine rechtliche Möglichkeit geschaffen werden, die ihn betreffenden Feststellungen des BSU-Berichts überprüfen zu lassen.

Der Deutsche Nautische Verein schlägt insofern vor, dass die gesetzlichen Regelungen zur Seeunfalluntersuchung im Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG) dahingehend erweitert werden, dass ein durch den BSU-Bericht belasteter Beteiligter eines Seeunfalls die Möglichkeit erhält, eine weitere öffentlich-rechtliche Untersuchung seines Unfallverhaltens durch ein Fachgremium wie das Seeamt zu beantragen. Gegen die Ablehnung des Antrags als auch gegen die Entscheidung nach einer Untersuchung würde dem Antragsteller der Verwaltungsrechtsweg offenstehen. Insofern wäre dann die Gesetzeslücke des fehlenden Rechtsschutzes in der öffentlich-rechtlichen Seeunfalluntersuchung beseitigt.

Die gesetzliche Regelung, wonach begründete wesentliche Stellungnahmen, die innerhalb einer 30-Tages-Frist nach Versendung des Bericht-Entwurfs bei der BSU eingehen, im endgültigen Bericht zu berücksichtigen sind (vgl. § 27 Abs. 4 SUG), kann, wie sich auch in der Untersuchungspraxis gezeigt hat, den erforderlichen Rechtsschutz nicht gewährleisten.

In diesem Sinne sollte das Verfahren der öffentlich-rechtlichen Seeunfalluntersuchung optimiert werden, um in möglichst jeder Hinsicht Akzeptanz und Anerkennung zu finden.

Stellungnahme zu den Regeln für das Befahren der Sicherheitszonen um Offshore Windparks

Der Deutsche Nautische Verein stellt fest, dass die Regelung für das Befahren der Sicherheitszonen um Offshore Windparks durch Allgemeinverfügungen zu Beginn der Entwicklung der Windenergieerzeugung auf See ein adäquates Mittel darstellte.

Durch die fortgeschrittene Entwicklung sind inzwischen 26 Allgemeinverfügungen (22 Nordsee, 4 Ostsee) in Kraft. Die Anlagen sind auf einen Betrieb von mehreren Jahrzehnten hin dimensioniert. Offshore-Windenergie wird als wichtiger Bestandteil der Energiewende angesehen. Vor diesem Hintergrund wird die Problemstellung des Befahrens eines Offshore-Windparks langfristig bestehen bleiben.

Die Allgemeinverfügungen sind überwiegend gleichlautend. Es werden die Koordinaten der Windenergieanlagen aufgeführt und eine Sicherheitszone eingerichtet, die nicht befahren werden darf. Ausgenommen werden Fahrzeuge, die der Forschung, der Errichtung, Wartung, Versorgung und dem Betrieb der o.g. Offshore-Anlagen dienen oder zu Bergungs- und Rettungszwecken eingesetzt werden. Darüber hinaus gibt es für jeweils zwei Parks in der Nordsee (Butendiek, Dan Tysk) und in der Ostsee (Baltic 1 & 2) unterschiedliche Regeln für das Befahren mit einem Fahrzeug unter 24 m.

Eine Erklärung für die Vielzahl der Einzelregelungen wird nicht gegeben und ist auch nicht ersichtlich. Das führt weder zu einer Akzeptanz unter den Betroffenen (insbesondere Kleinfahrzeuge), noch zu einem Verständnis der übrigen Fachwelt. Das System der Allgemeinverfügungen ist ein über die Jahre gewachsenes System und bedarf einer Neuordnung.

Der Deutsche Nautische Verein schlägt insofern vor, dass das Befahren der Sicherheitszonen der Offshore-Windparks abstrakt ohne Bezug zum konkreten Windpark geregelt wird. Dies sollte über eine Erweiterung der SeeSchStrO ähnlich der ergänzenden Vorschriften für den Nord-Ostsee-Kanal geschehen. Die Bedingungen für das Befahren für Fahrzeuge unter 24 m ist für alle Parks gleich zu definieren. Die exakten Positionen der einzelnen Anlagen werden dann über eine Veröffentlichung bekannt gegeben.



EINFÜHRUNG

Dieser Bereich bleibt unseren Mitgliedern (gleichermaßen den regionalen Nautischen Vereinen wie unseren Korporativen Mitgliedern) vorbehalten. Hier können sich einzelne Mitglieder darstellen und regionales Anliegen formulieren und auch von ihren Veranstaltungen berichten. Gegebenenfalls soll hier auch über Mitglieder berichtet werden. Da die einzelnen Mitglieder bereits auf unserer Homepage an geeigneter Stelle mit Kontaktdaten und personellen Vertretungen genannt und vorgestellt sind, soll es hier mehr um sachbezogene Anliegen und regionale Problemstellungen des maritimen Bereichs gehen. Von den zunächst vier geplanten Seiten pro Ausgabe des DNV-Logbuches wird diese Rubrik eine komplette Seite erhalten. Es ist uns allerdings klar, dass eine etwas ausführlichere Darstellung eines Sachver-

halts (u.U. auch noch ergänzt durch Fotos) mehr Platz in Anspruch nehmen wird. Daher ist vorgesehen, zwei Blankoseiten mit entsprechendem Seitenkopf-Logo vorzuhalten, welche dann nach Belieben und Bedarf »eingespleißt« werden können.

Ursprünglich war pro Quartal eine Ausgabe geplant. Dies erschien uns aber zu unflexibel, sodass wir dahingehend nicht festgelegt sind. Da aber eine vernünftige Ausgabe unseres Logbuches auch einer sorgfältigen Vorbereitung bedarf, wird es einen Redaktionsschluss geben müssen, der natürlich allen Mitgliedern rechtzeitig bekanntgegeben wird. Für Eingaben aller Art bitten wir Sie, sich vertrauensvoll an Frau Zarebska zu wenden. Auch über ein »Feed Back« positiver wie negativer, aber sachlicher Art würden wir uns freuen.



NAUTISCHER VEREIN ZU BREMERHAVEN

Nachdem im Jahr 2020 innerhalb des Nautischen Vereins zu Bremerhaven praktisch alle größeren Ereignisse abgesagt oder verschoben werden mussten, startete die traditionelle Vortragssaison im Jahr 2021 erstmalig im Online-Format. Einmal im Monat werden spannende Themen be-

handelt und die Teilnehmeranzahl wie auch die aktive Beteiligung in den Veranstaltungen belegen, dass auch auf diese Weise der maritime Dialog und der fachliche Austausch zu den vielfältigen und stets spannenden Themen aufrechterhalten werden kann. Die Titel der bisherigen Veranstaltungen im Jahr 2021 waren »Die MOSAiC-Expedition aus logistischer Sicht« mit der Referentin Bjela König vom Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar und Meeresforschung (AWI); »Die Herausforderungen der Kreuzfahrtbranche im Zeichen der Corona-Pandemie« mit der Gastrednerin Frau Wybcke Meier, Vorsitzende der Geschäftsführung von TUI Cruises; »Schiffsantrie-

be durch Wind – Eine Renaissance mit Potenzial, Orcele Wind – the world's first full-size wind-powered RoRo vessel« mit dem Referenten Roger Strevens, Vice President Global Sustainability bei Wallenius Wilhelmsen; »Der Markt der Seeschiffsassistenten im Umbruch, BOLUDA an der Weser – Entwicklungen, Erfahrungen und Perspektiven« mit dem Referenten Boris Szczesik, Geschäftsführer der Boluda Deutschland GmbH. Da das Online-Format auch die Teilnahme aus anderen Nautischen Vereinen und von Gästen ermöglicht, kann hierin eine gute Möglichkeit liegen, die Themenvielfalt der einzelnen Nautischen Vereine einem breiteren Publikum zugänglich zu machen.



NAUTISCHER VEREIN ZU HAMBURG

Mit der Vortragsveranstaltung am 20. April 2021 über die Rechtsgrundlagen, Überwachung und Kontrolle der

deutschen Seefischerei ist das Veranstaltungsprogramm des NVzH für das Winterhalbjahr 2020 / 2021 zu Ende gegangen. Zwei geplante Präsenz-vorträge mussten coronabedingt auf das Winterhalbjahr 2021 / 2022 verschoben werden. Alle anderen Vorträge fanden mit großer Beteiligung virtuell statt. Erfreulich war, dass neben unseren Mitgliedern auch viele Gäste aus der maritimen Wirtschaft und anderen Nautischen Vereinen teilgenommen haben.

Unsere im Mai 2021 geplante Exkursion in das Internationale Maritime Museum in Hamburg musste aus bekannten Gründen leider auf einen späteren Termin verschoben werden. Das ursprünglich auf den 08. Juni 2021 verschobene Schiffahrts-Essen haben wir in Absprache mit dem Hotel Grand Elysée storniert. Wir hoffen, das nächste traditionelle Schiffahrts-Essen des NVzH am 01. Februar 2022 wieder unter normalen Bedingungen durchführen zu können.



NAUTISCHER VEREIN ZU KIEL

Selten hat die Welt so gebannt auf ein maritimes Schadensereignis geschaut wie bei der Havarie der »Ever Given« am 23.03.2021 im Suezkanal. Die eine Woche andauernde Thrombose in einer der Hauptschlagadern des Welthandels machte auf einmal die Abhängigkeit der »just-in-time«-verwöhnten Weltwirtschaft von einem ständig funktionierenden Seeverkehr deutlich. So langsam ist der Stau zwar abgebaut, aber erst jetzt kommen die Folgen auch in unseren Häfen an.

Natürlich interessiert nach wie vor die Ursache. Wie kann es zu so einer schweren Havarie mit einem komplett verkeilten Schiff kommen? Für uns als

Nautischer Verein in Kiel erscheint die Frage umso interessanter, als sich ein Vergleich zu den Verhältnissen im zwar deutlich kleineren »Nord-Ostsee-Kanal« allerdings mit proportional gleichen physikalischen Kräften geradezu aufdrängt.

Ja, uns ist bewusst dass jetzt zunächst eine längere Untersuchung von Experten ansteht und Spekulationen aus weiter Ferne, basierend auf digitalen Aufzeichnungen, leicht voreilig sein können. Aber trotzdem haben wir mit unseren Experten einen kritischen Blick auf die zur Verfügung stehenden Aufzeichnungen des Reiseverlaufs der »Ever Given« geworfen (z.B. www.youtube.com/watch?v=BYGClcf4I5k). Es ist sehr klar erkennbar, dass der uns so wohl bekannte »banking effect« dieses extrem große Schiff gleich mehrmals hintereinander voll betroffen hat. Bereits vor der ersten Kurve direkt nach der Einfahrt in den Kanal wurde das Schiff (durch den starken Südwind?) sehr weit auf der Fahrbahnmitte ver-

setzt und es begann ein dramatischer Fahrtverlauf. Vermutlich um die Steuerfähigkeit zurück zu erlangen, wurde die Geschwindigkeit drastisch bis auf mehr als 13 Knoten (statt 9 Knoten) erhöht, wodurch sich die hydrodynamischen Kräfte natürlich noch einmal deutlich erhöhten. Unsere Lotsen kennen diesen »Ping-Pong-Effekt« bei extrem großen Schiffen und die Lage ist durch die Schiffsführung dann kaum noch unter Kontrolle zu bringen.

Sicherlich ist auch juristisch hoch interessant, dass Schiff, Ladung und Besatzung von Ägypten quasi in »Geiselhaft« genommen wurden und die »Ever Given« noch immer im Großen Bittersee arretiert liegt. Die staatliche Kanalgesellschaft will fast 1 Mrd. US-Dollar an Ausfallentschädigung geltend machen. Sie merken: Es gäbe wirklich wieder viel Stoff für eine Mitgliederversammlung, bei der wir mit Ihnen einen solch interessanten Komplex sehr gerne diskutieren würden!«

PERSONALIEN

Unser DNV-Vorstandskollege **Dr. Iven Krämer** wurde mit Wirkung zum 01. Februar 2021 zum Honorarprofessor der Hochschule Bremen bestellt. In einer feierlichen virtuellen Veranstaltung wurde er am Mittwoch, den 24. Februar, im Beisein hochrangiger Vertreter aus Politik und Wissenschaft geehrt. Der DNV gratuliert seinem Vorstandskollegen zu diesem großartigen Erfolg!

Herr **Sebastian Ebbing** verstärkt den VDR seit 01. März 2021 als Referent für Klimaschutz, Treibstoffe, Innovation und Förderung. Er vertritt den VDR beim DNV und ist Mitglied im Ständigen Fachausschuss. Darüber hinaus ist er Mitglied im Nautischen Verein zu Hamburg.

Verstärkung für das »HANSA«-Team: **Florian Visser** ist als Kaufmännischer Objektleiter für den Anzeigenverkauf, Marketing und Vertrieb für die Schifffahrtsmagazine »HANSA« und »Binnenschifffahrt« verantwortlich.

Zweiter Neuzugang ist Frau **Anna Wroblewski** als Mitglied des redaktionellen Teams. Der DNV wünscht beiden einen guten Start in ihren neuen Aufgaben und freut sich auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit!

DNV und NVzH trauern um Dr. Fritz Frantziach

Dr. Frantziach ist am 3. März 2021 im Alter von 80 Jahren von uns gegangen. Er war langjähriges Mitglied im Nautischen Verein zu Hamburg und gehörte von 2005 bis 2015 dem DNV-Vorstand an. Dr. Frantziach zählte als Richter im Senat des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu den führenden Experten im Transport- und Seerecht in Deutschland. Zusätzlich war er von 1988 bis 2002 stellvertretender Vorsitzender des Bundesoberseeamts, bis dieses durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen ersetzt wurde. Mit Dr. Fritz Frantziach verlieren wir einen ausgewiesenen Fachmann und einen sympathischen Kollegen.

TELEGRAMM

DNV zeichnet Neptune Declaration!

Neben mehr als weltweit 700 Organisationen und Firmen hat der DNV jetzt ebenfalls die Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change unterzeichnet. Es handelt sich hierbei um eine Initiative des Global Maritime Forums mit dem Ziel, auf die z.Zt. schwierige Lage der Seefahrer weltweit aufmerksam zu machen und die Seefahrer als Schlüsselkräfte im internationalen Güterverkehr anzuerkennen. In der aktuellen Liste der »Signatories« ist der DNV unter German Nautical Association founded 1868 aufgeführt.



**The Neptune Declaration
on Seafarer Wellbeing
and Crew Change**

www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration


**BREMEN
BREMERHAVEN**

DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2022

DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2022

Seit mehr als einhundert Jahren ist eine der zentralen Veranstaltungen der Nautischen Vereine der Deutsche Schifffahrtstag bzw. Seeschifffahrtstag. Zumeist an wechselnden Orten und zuletzt im Abstand von jeweils etwa drei Jahren ist es eine gute Tradition, dass sich einzelne Vereine um die entsprechende Ausrichtung bewerben und in der Nautischen Gemeinschaft von diesem Moment an die Vorfreude auf ein neues maritimes Highlight stetig wächst. Nachdem die Städte Bremen und Bremerhaven schon lange nicht mehr an der Reihe waren, haben sich die Vorstände beider Vereine entschlossen, eine gemeinsame Bewerbung auf den Weg zu bringen, was vom Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins sehr begrüßt wurde. So kommt es nun, dass der nächste deutsche Schifffahrtstag im September 2022 in Bremen und Bremerhaven begangen werden soll. Passend zum Weltschifffahrtstag der Vereinten Nationen wird am 29. September 2022 ein Festakt in Bremen geplant, dem sich am Folgetag eine Schiffsparade auf der Weser mit maritimen Festivitäten in Bremerhaven über das folgende Wochenende anschließen sollen. Begleitet werden soll der Deutsche Schifffahrtstag wie in der Vergangenheit durch eine Vielzahl fachlicher und öffentlicher Veranstaltungen und Ereignisse. Für die Organisation steht ein motiviertes Team Ehrenamtlicher zur Verfügung und sowohl die traditionelle Übernahme der Schirmherrschaft durch den Bundespräsidenten als auch die freundliche Begleitung und Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur werden entsprechend beantragt. Nähere Informationen zum Deutschen Schifffahrtstag 2022 erfahren Sie in der nächsten Ausgabe unseres Logbuchs. Aber bitte notieren Sie sich bereits jetzt den Zeitraum vom 29. September bis zum 3. Oktober 2022 in Ihrem Kalender für den nächsten Deutschen Schifffahrtstag.

- **10.06. Alternative Kraftstoffe und Technologien**
Am 10. Juni 2021 findet ein Webinar von VDI und MCN zu obigem Thema statt. Die Moderation dieser Veranstaltung wird von unserem Vorstandsmitglied Prof. Dr. Iven Krämer übernommen. Nähere Infos finden sich unter: <https://www.maritimes-cluster.de/maritimer-kalender/alternative-kraftstoffe-technologien/>
- **11.06. 42. Informationstagung zur Schiffsbetriebsforschung (ISF-Tagung)**
Nach dem coronabedingten Ausfall in 2020 richtet das Maritime Zentrum der Hochschule Flensburg eine Online-Tagung zu neuen Entwicklungen im operativen Schiffsbetrieb. Es geht um alternative und aktuelle Betriebskonzepte, Energieeffizienz, Ressourcenschonung, Emissionsminderung, Wartung, Betrieb und Instandhaltung. Die Tagung richtet sich an Reedereien, Werften, Klassifikationsgesellschaften und Zulieferbetriebe sowie Dienstleistungsunternehmen der maritimen Wirtschaft ebenso wie an Studierende
- **25.06. Internationaler Tag des Seefahrers**
Seit mehr als zehn Jahren wird auf Initiative der International Maritime Organisation (IMO) jährlich am 25. Juni der Internationale Tag der Seefahrer – DAY OF THE SEAFARER – begangen. Er dient dazu, die Arbeit der Seeleute international zu würdigen und in vielen Häfen der Welt werden dazu, zumeist angeführt von den Seefahrt-bezogenen Wohlfahrtsorganisationen wie den Seemannsmissionen, entsprechende Ereignisse, Schiffsbesuche und ähnliches organisiert. Informationen zum diesjährigen Tag des Seefahrers, der angesichts der coronabedingt nach wie vor besonders schwierigen Lage der Seeleute unter dem Motto »Fair Future for Seafarer« steht finden sich unter <https://www.imo.org/en/About/Events/Pages/Day-of-the-Seafarer-2021.aspx> und ein schönes Beispiel, in welcher Form dieser Tag für die Seeleute begangen werden kann zeigt sich an diesem Beispiel aus dem vergangenen Jahr vom Standort Bremerhaven: <https://youtu.be/uRSWkEPzsHA>. Ganz sicher wird es auch in diesem Jahr wieder eine Vielzahl spannender Ereignisse geben, denn die Seeleute verdienen jede Form der Unterstützung, der Anerkennung und auch der öffentlichen Aufmerksamkeit. Die Nautische Gemeinschaft kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.
- **28. | 29.09. 15. Bremer Schifffahrtkongress**
Bereits zum 15. Mal findet am 28. / 29. September 2021 der Bremer Schifffahrtkongress statt, der sich gezielt mit den aktuellen Herausforderungen der maritimen Personalwirtschaft im nationalen wie internationalen Kontext auseinandersetzt. Nähere Infos dazu erfahren Sie im nächsten Logbuch.