

DIE HAFTUNG DES LOTSEN IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN VERGLEICH

Vortrag vor dem Nautischen Verein Brunsbüttel am 7. November 2016

*von Dr. Detlef Zschoche**

1 EINLEITUNG

Gegenstand des nachfolgenden Beitrages ist die zivilrechtliche Haftung des Lotsen. Hiermit sind ausschließlich Schifffahrts-Lotsen gemeint, welche Kapitäne und Schiffer von See- und Binnenschiffen auf ihren Reisen und Fahrten unterstützen. Auch unter diesem Fokus ist die Begrifflichkeit des „Lotsen“ nicht leicht zu bestimmen. Gemeinhin wird unterschieden zwischen See- und Binnenlotsen. Diese wiederum unterscheiden sich nach Zwangslotsen und freiwillig angenommenen Lotsen sowie ferner Beratungs- und Führungslotsen. Daneben wird zwischen Streckenlotsen, Hafenlotsen, Überseelotsen, Fahr- und Zweitlotsen (bei Doppelbesetzung) und anderen Kategorien unterschieden, ohne dass damit für den Begriff des Lotsen zusätzliches gewonnen wäre.

Für die Haftung des Lotsen ist - wie aufzuzeigen sein wird – insbesondere die Unterscheidung zwischen See- und Binnenlotsen von Bedeutung. Für ihre voneinander zu trennenden Lotsreviere gelten unterschiedliche Rechtsordnungen. Diese regeln die Lotsenhaftung eigenständig. Während in Deutschland jedoch im Ergebnis weitgehende strukturelle Ähnlichkeit zwischen der Haftung von See- und Binnenlotsen festzustellen sein wird, gilt dies nicht für die Haftung der Seelotsen im Ausland.

2 DER BEGRIFF DES LOTSEN

2.1 Seelotse

Im Deutschen Recht gibt es zunächst die Legaldefinition des § 1 Seelotsgesetz¹. Sie lautet:

„Seelotse ist, wer nach behördlicher Zulassung berufsmäßig auf Seeschiffahrtstraßen außerhalb der Häfen oder über See Schiffe als orts- und schifffahrtskundiger Berater geleitet. Der Seelotse gehört nicht zur Schiffsbesatzung“.

Die zentralen Merkmale dieser Definition sind:

- (a) die behördliche Zulassung (Bestallung);
- (b) die berufsmäßige Tätigkeit als Lotse;
- (c) die Qualifikation als revierkundiger Nautiker.

* Rechtsanwalt/Consultant Ince & Co Germany LLP

¹ Seelotsgesetz von 1954, neu gefasst und verkündet mit der Bekanntmachung vom 13.09.1984, BGBl. I. S. 1213; zu den nachfolgenden Novellierungen siehe HEINRICH/STEINICKE „Seelotswesen, das Regelwerk mit Erläuterungen“, 3. Auflage 2011, S. 16 f. (nachfolgend zitiert HEINRICH/STEINICKE, Seitenzahl).

Von Interesse an dieser Definition ist das Wort „geleitet“. Eine Schiffsführung „geleiten“ bedeutet nicht nur „beraten“. Das Wort „geleiten“ beinhaltet den Begriff des „Leitens“, was sprachlich der „Führung“ nahekommt. Es umfasst seinem Sinne nach auch die Übernahme der nautischen Führung.

2.2 Binnenlotse

Eine entsprechende Definition ist für den Binnenlotsen nicht festzustellen. Ein Vergleich mit den §§ 1 ff. RheinLotsO² zeigt jedoch, dass die Kernbestandteile der Definition des Seelotsen auch für den Binnenlotsen zutreffen. So bedarf der Binnenlotse eines behördlichen Lotspatentes (§ 1 RheinLotsO). Dieses wird nach Durchlaufen der vorgeschriebenen Ausbildung und Ablegung der Lotsprüfung erteilt, welche insbesondere die Revierkenntnis und Schiffsführungskunde voraussetzt (vgl. §§ 5 ff. RheinLotsO). Die berufsmäßige Ausübung der Tätigkeit als Binnenlotse reflektiert § 13 RheinLotsO: Danach darf der Lotse eine ihm angetragene Lotsung nur aus wichtigen Gründen ablehnen.

See- und Binnenlotsen unterscheiden sich vor allem durch die von ihnen befahrenen Reviere und die dafür erforderlichen Kenntnisse. Für die Seelotsen sind dies die Seeschiffahrtsstraßen mit ihren Seehäfen. Diese Reviere unterliegen den Bestimmungen der Seeschiffahrtsstraßenordnung und den Kollisionsverhütungsregeln nebst landesrechtlichen Hafenbestimmungen. Für die Hafenlotsen von Hamburg und Bremerhaven gilt die Besonderheit, dass sie dem jeweiligen Landesrecht der Freien und Hansestadt Hamburg und der Freien Hansestadt Bremen unterstehen.³ Für alle sonstigen Lotsen auf den Seeschiffahrtsstraßen bildet das Seelotsgesetz den Rechtsrahmen. Er sieht insbesondere die Bildung von Lotsenbrüderschaften als Körperschaften des öffentlichen Rechtes für die einzelnen Seelotsreviere vor. Diese wiederum sind in der Bundeslotsenkammer zusammengeschlossen.⁴ Sie unterstehen der Aufsicht der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

Die Binnenlotsen unterstützen die Schifffahrt auf den Binnenschiffahrtsstraßen nach den Verkehrsregeln der jeweiligen Flussläufe, die bei Grenzflüssen staatsübergreifend gelten. Ausbildungs-, Qualifikations- und Führungsprofile der Binnenlotsen sind etwa in §§ 5 ff. RheinLotsO ähnlich geregelt wie für die Seelotsen in den §§ 7 - 26 SeeLG. Dagegen fehlt es im Binnenschiffahrtsbereich an rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bildung von Lotsenbrüderschaften als öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder privaten Verbänden.

2.3 Zwangslotse – freiwillig angenommener Lotse

Einfacher ist die Differenzierung zwischen Lotsen, die nach den örtlichen Bestimmungen zwingend von der Schiffsführung in Anspruch genommen werden müssen (Zwangslotsen), und solchen, welche die Schiffsführung nach eigenem Dafürhalten (freiwillig) an Bord nimmt.

² Lotsenordnung für den Rhein zwischen Basel und Mannheim/Ludwigshafen vom 15.06.1956 in der ab 01.10.1968 geltenden Fassung.

³ Hamburg: Hafenlotsgesetz vom 19.01.1981, neu gefasst durch Gesetz vom 22.10.1985 (HmbGVBl 1985, S. 293); Bremen: Lotsenordnung für das Hafenlotswesen in Bremerhaven vom 28.11.1979 in der Fassung des Gesetzes vom 17.12.2002 (BremGBI 2002, S. 164); beide sind im Wesentlichen dem Seelotsgesetz nachgebildet.

⁴ Siehe § 27 ff. SeeLG (für die Lotsenbrüderschaften) und §§ 34 ff. SeeLG (Bundeslotsenkammer); zur dualen Verwaltung des Seelotswesens durch Brüderschaften und Kammer einerseits und Bundesbehörden andererseits, s. ferner ZSCHOCHE, „60 Jahre Seelotsgesetz – Würdigung und Kritik“, VersR 2014, S. 1029 ff.

Für die Seelotsreviere ist festzustellen, dass für alle größeren Schiffe eine Lotsenannahmepflicht besteht. Art und Größe der Schiffe sind revierspezifisch in den Lotsverordnungen der jeweiligen Reviere geregelt. Im Durchschnitt sind alle Schiffe mit einer Länge von 90 m und darüber lotsannahmepflichtig. Für Schiffe mit gefährlicher Ladung gelten andere Abmessungen. Im Nord-Ostsee-Kanal sind grundsätzlich alle Schiffe lotsannahmepflichtig mit Ausnahme der Verkehrsgruppe 1 (Sportfahrzeuge und kleine Berufsfahrzeuge). Im Nord-Ostsee-Kanal gilt die Lotsenannahmepflicht regelmäßig auch für Binnenschiffe.

Auf den übrigen Seelotsrevieren sind die Binnenschiffe von der Lotsenannahmepflicht befreit, sofern sie keine Tankschiffe sind oder mit anderer gefährlicher Ladung beladen sind und sofern – bei Trockenfrachtern – ihre Abmessungen diejenigen lotsbefreiter Seeschiffe nicht überschreiten.⁵

In der Binnenschifffahrt ist eine Lotsenannahmepflicht nicht statuiert. In § 1 Abs. 2 RheinLotsO heißt es ausdrücklich, dass *„die Annahme eines Lotsen in jedem Falle freiwillig (ist)“*.

Dem Verfasser sind Statistiken über die freiwillige Lotsannahme auf den Binnenwasserstraßen nicht bekannt. Es scheint jedoch, dass Binnenlotsen zunehmend seltener in Anspruch genommen werden.⁶ Insgesamt ist das Lotswesen in der Binnenschifffahrt deutlich geringer ausgeprägt als in der Seeschifffahrt. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Zahl der Binnenlotsen konstant verringert. Zu der Entwicklung dürften die Begradigung und Ausbaggerung der großen Ströme eine Rolle gespielt haben. Hinzu kommt die zwischenzeitlich hochentwickelte Technologie, die den Schiffsführern die Handhabung auch großer Binnenschiffe erleichtert. Neben Querstrahl- und Knickflächenrudern sowie Verstellpropellern, Kortdüsen etc. rechnen hierzu vor allem hochauflösende Radargeräte, Schiffswendeanzeiger sowie Kreisel- oder Fluxgate-Kompassen und elektronische Karten. So werden auf den Strecken des Mittelrheins kaum noch Lotsen benötigt und auch nur gelegentlich auf den Fahrtstrecken des Oberrheins oberhalb Iffezheim und Mannheim. Binnenlotsen werden vor allem benötigt, wenn der Schiffsführer für die anstehende Flussstrecke nicht das erforderliche Patent besitzt.

2.4 Beratungslotse – Führunglotse

Der Beratungslotse ist grundsätzlich darauf beschränkt, der Schiffsführung beratend zur Seite zu stehen. Sein Rat wird in Form von Empfehlungen erteilt zu Kursen, Geschwindigkeiten, Ruder- und Schraubenmanövern und weiterem mehr. Der Führunglotse dagegen übernimmt selbst die nautische Führung des Schiffes. Er hat damit buchstäblich das Kommando auf der Brücke oder im Ruderhaus.

Diese theoretisch leicht zu vollziehende Trennung ist in der Praxis oft nur schwer durchzuhalten. Auf den Seelotsrevieren haben sich hieraus in der Vergangenheit Probleme ergeben, die in der Binnenschifffahrt nicht anzutreffen sind.

2.4.1 Im Seelotswesen

Der deutsche Seelotse ist gemäß § 23 Abs. 1 SeeLG Beratungslotse. Allerdings heißt es in § 23 Abs. 2 SeeLG, dass der Kapitän *„auch dann verantwortlich (bleibt), wenn er selbstständige Anordnungen des Seelotsen*

⁵ Siehe zum Vorstehenden Heinrich/Steinicke, S. 98 ff.

⁶ Siehe etwa Rhein-Hunsrück-Zeitung v. 07.04.2012: *„Mittelrhein: In den 90ern geht der letzte Lotse von Bord“*. (www.rhein-zeitung.de/region/lokales/hunsruECK).

hinsichtlich der Führung des Schiffes zulässt". Damit hat bereits der Gesetzgeber im Jahre 1954 die Möglichkeit eröffnet, dass der Kapitän eines Seeschiffes dem Lotsen die Führung des Schiffes zeitweise überlässt.

Dies hat in der Vergangenheit zu erheblichen Problemen geführt. Die Kapitäne kleinerer und mittelgroßer Seeschiffe erwarten regelmäßig, dass in den Häfen, Schleusen, Ausweichen und Engstellen der Lotse die Bedienung der Manöverelemente übernimmt. In einem solchen Falle handelt der Lotse nicht länger als Beratungslotse. Dem sind die Aufsichtsbehörden zunächst entgegengetreten. Vereinzelt wurden Bußgeldbescheide gegen Seelotsen erlassen mit der Begründung, dass er gemäß § 23 Abs. 1 SeeLG nur als Beratungslotse tätig werden dürfe. Diese Auffassung ist unzutreffend. Auf der Grundlage des § 23 Abs. 2 SeeLG kann der Lotse durch den Kapitän zulässigerweise (fakultativ) zum Führungslotsen bestimmt werden. Sofern der Lotse einer entsprechenden Bitte oder Aufforderung des Kapitäns nachkommt, befindet er sich im Einklang mit den rechtlichen Rahmenbedingungen.

Der Streit erscheint heute weitgehend beigelegt.⁷ Insbesondere wird auch von den Ermittlungs- und Aufsichtsbehörden anerkannt, dass der Seelotse in der Praxis oft nicht umhinkommt, zur Erhöhung der Manöver- und Verkehrssicherheit die nautische Führung selbst zu übernehmen. Gleichwohl wäre eine klarstellende Gesetzesänderung in § 23 SeeLG wünschenswert.

2.4.2 Im Binnenlotswesen

Die vorstehende (aus Sicht des Verfassers unnötige) Diskussion ist im Binnenschiffrechts nicht zu finden. Hier ist das Gesetz klar. Es heißt dazu in § 14 Abs. 1 RheinLotsO, dass *„der Lotse Berater des Schiffsführers ist“*. Es heißt dann jedoch in derselben Vorschrift, dass *„der Lotse auf ausdrückliches Verlangen des Schiffsführers den Befehl über die Mannschaft und das Steuerruder zu übernehmen hat“* (§ 14 Abs. 3 RheinLotsO). Diese klare Regelung bedarf keiner Erläuterung. Festzustellen ist also, dass in der Binnenschiffahrt von jeher der Lotse durch den Schiffer zum Führungslotsen bestellt werden kann. Wenn er dies tut, ist der Binnenlotse verpflichtet, die nautische Führung zu übernehmen. Es fragt sich, ob der Gesetzgeber des Seelotsgesetzes (das nur zwei Jahre älter ist als die Reinlotsordnung) in § 23 Abs. 1 und Abs. 2 SeeLG die gleiche Regelung ins Auge gefasst hat, wie sie § 14 Abs. 1 und Abs. 3 RheinLotsO repräsentieren.⁸ Im Ergebnis sind die deutschen See- und Binnenlotsen gleichermaßen Beratungslotsen, die fakultativ (auf Verlangen des Kapitäns) zum Führungslotsen bestimmt werden

⁷ Hierzu zunächst ZSCHOCHE, „Das Bedienen von Manöverelementen durch den Lotsen“, HANSA 2009, Nr. 5, S. 83 ff. Daraufhin ist in der Neuauflage des HEINRICH/STEINICKE immerhin anerkannt worden, dass *„es sich in der Praxis eingebürgert (hat), dass die Seelotsen die Führung des Schiffes im Sinne des Bedienens der Manöverelemente unmittelbar übernehmen“* und dass dies *„gesetzlich nicht ausdrücklich untersagt“* ist, a.a.O., S. 48; HEINRICH/STEINICKE wollen jedoch dem Seelotsen, der die nautische Führung übernimmt, die Haftungsbeschränkung gemäß § 21 Abs. 3 SeeLG versagen, weil sie *„keine Beratung im Sinne des Seelotsgesetzes ist“* (ebendort). Dieser Auffassung ist entschieden entgegenzutreten. Sie ist bereits durch den Wortlaut des § 21 Abs. 3 SeeLG nicht gedeckt; s. hierzu i.E. ZSCHOCHE, „Das Haftungsprivileg des § 21 Abs. 3 SeeLG und die Bedienung von Manöverelementen durch den Lotsen“, Versicherungsrecht 2012, S. 1088 ff.

⁸ § 23 (1), (2) des heutigen Seelotsgesetzes entsprechen der wortgleichen Bestimmung des § 27 SeeLG a. F.; SEGELKEN, „Seelotsenrecht“, 1965, S. 120 bemerkt hierzu, dass der Gesetzgeber mit Einfügung des § 27 Abs. 2 SeeLG *„lediglich den tatsächlichen Verhältnissen und Gepflogenheiten auf den Revieren Rechnung getragen hat“*. Hiermit ist gemeint, dass die Seelotsen von jeher oft auch die Führung des Schiffes übernommen haben oder übernehmen mussten; s. hierzu schon DOMINE, „Nautische Führung durch den Hamburger Hafenlotsen“, HansRGZ 1936, S. 265 ff.

können. Für beide Gruppen gilt also gleichermaßen die richtungsweisende Definition des Lotsen in der Kommentierung von Schaps/Abraham:

„Lotsen sind besonders revierkundige Nautiker, die entweder den Kapitän während der Fahrt des Schiffes durch ihr Revier beraten oder die Führung des Schiffes übernehmen. Je nachdem unterscheidet man Beratungslotsen und Führungslotsen.“⁹

3 DIE RISIKEN DES LOTSBERUFES

3.1 Irrtümer und Desaster

Am Vormittag des 6. Dezember 1917 befindet sich der französische Dampfer „MONT BLANC“ unter Lotsenberatung einlaufend in den Hafen von Halifax. Das Schiff ist voll abgeladen mit Munition und Sprengstoffen. Auslaufend kommt der norwegische Frachter „IMO“ entgegen, ebenfalls unter Lotsenberatung. Beide Schiffe kollidieren. Die „MONT BLANC“ fängt Feuer. Nach Ablauf weniger Minuten explodiert das Schiff. Es handelt sich um die schwerste, von Menschen verursachte Explosion vor Zündung der ersten Atombombe. Die gesamte Stadt Halifax wird zerstört oder schwer beschädigt. Die Stadtviertel Richmond und Dartmouth werden buchstäblich dem Erdboden gleichgemacht. Mehr als 2000 Menschen verlieren ihr Leben.¹⁰ Beide Schiffe standen unter der Beratung von erfahrenen kanadischen Seelotsen. Fatigue- oder Alkoholeinflüsse konnten ausgeschlossen werden. Beide Männer versahen konzentriert ihren harten Dienst bei der Zusammenstellung der Geleitzüge Ende des Ersten Weltkrieges. Die nachfolgende Untersuchung der Kollision hat ergeben, dass ihre Ursache darin lag, dass die „MONT BLANC“ ein Backbordmanöver zur Vermeidung einer Kollision eingeleitet hatte. Dies geschah zu demselben Zeitpunkt, als auf der „IMO“ ein Steuerbordmanöver eingeleitet wurde, was auf der „MONT BLANC“ noch nicht zu erkennen war. Als beide Manöver gegenseitig erkennbar wurden, war es zu spät für weitere Manöver des „letzten Augenblicks“.¹¹

Die gleichen Ursachenmechanismen führten zu vielen tragischen Kollisionen. Dies gilt etwa für die Kollision des italienischen Transatlantik-Liners „ANDREA DORIA“ mit dem schwedischen Passagierschiff „STOCKHOLM“ am 25. Juli 1956 nahe dem Nantucket-Feuerschiff (nicht unter Lotsenberatung).¹² Dies gilt in ähnlicher Weise für die Kollision des brasilianischen Stückgutfrachters „ITAPAGÉ“ mit dem taiwanesischen Containerschiff „EVER LEVEL“ am 25. November 1983 bei dichtem Nebel unter Lotsenberatung auf der Elbe zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel.¹³

Auch bei diesen Kollisionen sind viele Menschen ums Leben gekommen und immense Sachschäden entstanden. In keinem der Fälle konnte den beteiligten Lotsen oder wachhabenden Offizieren eine grobe Pflichtverletzung vorgeworfen werden. Sie alle haben in schwierigen Situationen ihr Bestes getan. Aus der Rückschau betrachtet waren die Entscheidungen auf einem oder beiden der

⁹ SCHAPS/ABRAHAM, Das deutsche Seerecht, 3. Auflage, 1964, Bd. II, S. 480 Anm. 10.

¹⁰ Diese folgenreichste Kollision der Schiffahrtsgeschichte ist sorgfältig recherchiert und dargestellt von MOLITOR, „Der Tag als Halifax verlosch“, MARE 2008, Nr. 68, S. 44 ff.

¹¹ Im Einzelnen s. MOLITOR, a.a.O., S. 46 ff., mit einer anschaulichen Skizze der Kollisionsanbahnung S. 50.

¹² Im Einzelnen MATTSSON, „Out of the Fog“, 1986, zitiert nach der amerikanischen Ausgabe 2003 (Cornell Maritime Press), dort mit einer grafischen Darstellung der Kollisionsanbahnung S. 49.

¹³ Siehe dazu den Spruch des Seeamtes Hamburg v. 15.02.1984, veröffentlicht in den Entscheidungen der Seeämter und des Bundesoberseeamtes 8/84, S. 126 ff. mit graphischer Darstellung des Kollisionsverlaufes S. 127; ferner die Zusammenfassung der Havarie in „Der Gefahrgut-Beauftragte“ 10/2005, S. 9.

kollisionsbeteiligten Schiffe dennoch fehlerhaft. Allen gemeinsam jedoch ist die Tatsache, dass ein bestimmtes Manöver, das auf einem der Schiffe eingeleitet wird, für das andere erst geraume Zeit später optisch oder auf den Radarschirmen erkennbar wird. Wenn in dieser Phase, die Minuten dauern kann, von dem anderen Schiff ein Gegenmanöver eingeleitet wird, das ein Kurshalten des ersten Schiffes zugrundelegt, kommt es zur Katastrophe.

Dies ist das Problem, das sich allen Nautikern und insbesondere den Lotsen stellt: Sie müssen sicher abschätzen, dass ein tausende von Tonnen verdrängendes Schiff mit den entsprechenden Bewegungsenergien zu einem genau bestimmten Zeitpunkt eine exakte Position einnimmt mit ebenso exakten Kursen und Geschwindigkeiten.

All dies gilt auch für die Binnenschifffahrt. Wenn deren Schiffe deutlich kleiner sind, so trifft dies aufgrund der Enge von Strömen und Kanälen ebenso zu für die vorhandenen Manöverräume. Dies gilt umso mehr, als die Durchschnittsgröße des heutigen Binnenschiffes in den letzten Jahren ganz erheblich gestiegen ist. Ungeachtet hochentwickelter technischer Hilfsmittel (Radargeräte, elektronische Seekarten, AIS [Automatic Identification System], PPU's [Portable Pilot Units] etc.) müssen die Entscheidungsträger hierbei allein auf ihre persönlichen Kenntnisse und ihre Erfahrung bauen. Hier hilft ihnen kein Computer. Werden ferner die oft schwierigen Witterungseinflüsse in Rechnung gestellt (Sturm- und Orkanböen, Nebel), schnelllaufende Stromgeschwindigkeiten und enge Manöverräume, so wird auch dem Laien nachvollziehbar, dass die Tätigkeit des Lotsen inhärente Risiken in sich birgt, die freiwillig eigentlich niemand auf sich nehmen möchte.

So hat bereits der Gesetzgeber des ersten deutschen Seelotsgesetzes von 1954 klar gesehen, dass es sich bei der Tätigkeit der Lotsen um einen „*gefährvollen Beruf handelt*“.¹⁴

3.2 Versicherungsdeckung

Seeschiffe wie Binnenschiffe unterhalten heute umfassende Versicherungsdeckung gegen Haftpflichtrisiken (die P&I-Deckung in der Seeschifffahrt, die T&H-Versicherung in der Binnenschifffahrt, wobei die Kollisionshaftpflicht in Deutschland traditionell noch oft durch die Kaskoversicherung des Schiffes gedeckt wird). Diese Versicherungen umfassen auch das Verschulden der an Bord der Schiffe für den Reeder tätigen Personen. Hierzu zählen in Deutschland – wie in allen schifffahrtstreibenden Nationen – auch die See- und Binnenlotsen, ohne dass diese der Besatzung des Schiffes zugerechnet werden (vgl. §§ 478, 480 HGB; § 3 BSchG). Folglich besteht mit der Haftpflichtdeckung des Reeders oder Schiffseigners grundsätzlich ausreichender Versicherungsschutz auch für den Lotsen. Diese Situation hat dazu geführt, dass über Jahrzehnte (nach Inkrafttreten des Seelotsgesetzes bzw. der Rheinlotsordnung) See- und Binnenlotsen nicht in die Haftung genommen wurden. Es bestand ein unausgesprochener Ehrenkodex, die Entscheidungsträger, die an Bord der Schiffe in gefährvollen Situationen und unter erheblicher Stressbelastung ihr Möglichstes geben, nicht in Regress zu nehmen, wenn ein Manöver fehlschlägt. Dies hat sich in den letzten 15 Jahren in Besorgnis erregender Weise geändert.

3.3 Zunahme von Regressen gegen Lotsen

Der bezeichnete Verhaltenskodex hat in den ersten 30 Jahren der Geltung des Seelotsgesetzes uneingeschränkten Bestand gehabt. Von 1954 bis 1984 sind keine

¹⁴ BT-Drucks. 2/393 vom 25.03.1954.

zivilrechtlichen Haftbarhaltungen von Lotsen bekannt geworden. Gleichwohl hat sich der Gesetzgeber veranlasst gesehen, mit der Novellierung des Seelotsgesetzes im Jahre 1984 eine bis dahin nicht bestehende Haftungsbeschränkung in das Seelotsgesetz aufzunehmen. Der neugefasste § 21 Abs. 3 SeeLG sieht vor, dass der Lotse gegenüber dem Reeder des geloteten Schiffes nur für grobe Fahrlässigkeit haftet. Eine solche Haftungsbeschränkung gibt es für den Binnenlotsen bis heute nicht. Hierauf wird zurückzukommen sein.

Auffallend ist die vorausschauende Sorge des Gesetzgebers deshalb, weil bis 1984 Regressnahmen tatsächlich nicht vorgekommen sind. Umso bemerkenswerter ist die Berichterstattung für die Änderung des Seelotsgesetzes, in der es wörtlich heißt:

„Diese Haftung des Lotsen soll künftig auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden, weil die bei der Lotsentätigkeit in Betracht kommenden wirtschaftlichen Werte die Leistungsfähigkeit des einzelnen Lotsen bei weitem übersteigen und auch eine Haftpflichtversicherung zu wirtschaftlich tragbaren Prämien nicht möglich erscheint.“¹⁵

Auch in den nachfolgenden beiden Jahrzehnten sind Haftbarhaltungen kaum vorgekommen.¹⁶ Ab 2003 haben dann die zivilrechtlichen Haftbarhaltungen von See- und Hafenlotsen exponentiell zugenommen. Für den Zeitraum von 2003 bis Februar 2015 sind insgesamt 19 zivilrechtliche Haftbarhaltungen von Seelotsen erfolgt. Nicht alle sind rechtshängig geworden. Eine Reihe der Haftbarhaltungen konnte abgewehrt werden. Andere wurden vor Rechtshängigkeit oder während des Prozesses vergleichsweise erledigt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind vier Schadensersatzforderungen gegen norddeutsche Lotsen im Streit, deren Gegenstandswerte sich im sechs- und siebenstelligen Bereich befinden, drei davon vor den Gerichten.¹⁷

Dem Verfasser sind belastbare Zahlen für die entsprechende Situation bei den Binnenlotsen nicht bekannt. Immerhin sind auch aus diesem Bereich Gerichtsentscheidungen bekannt geworden, die tendenziell die Zunahme von Haftbarhaltungen der Binnenlotsen andeuten.¹⁸

3.4 Wirkungsfolgen

Der vorstehende Überblick verdeutlicht, dass die Zunahme zivilrechtlicher Haftbarhaltungen von Lotsen einen ernstzunehmenden Faktor darstellt. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist zweierlei:

Zum einen ist festzustellen, dass es eine Zunahme von Regressen gegen Kapitäne, die mit oder ohne Lotsenberatung in Havarien verwickelt werden, nicht gibt. In Deutschland sind Regressnahmen gegen Kapitäne bis heute nicht bekannt geworden.¹⁹ Soweit feststellbar, trifft dies auch für das Ausland zu. Der erwähnte Verhaltenskodex innerhalb der fluss- und seefahrenden Gemeinschaft („Familie“) gilt offenbar für Schiffer und Kapitäne uneingeschränkt weiter.

¹⁵ BT-Drucks. 10/985 vom 26.01.1984, S. 3.

¹⁶ Allerdings ist es im Falle der Anfahrung eines Schleusentors in dichtem Nebel durch das MS „KYTHNOS“ am 21.09.1999 nachfolgend zu einer Verurteilung des Lotsen zur Schadensersatzleistung gekommen: OLG Schleswig, Urteil v. 10.12.2003 (Az.: 7 U 58/03).

¹⁷ Ausführlich hierzu ZSCHOCHE, „60 Jahre Seelotsgesetz“, VersR 2014, S. 1030, 1035 ff.; dort auch Fn. 64 mit der Aufzählung der Havarien, die zu zivilrechtlichen Haftbarhaltungen geführt haben; diese Auflistung hat sich in 2014/15 noch um drei weitere Haftbarhaltungen erweitert.

¹⁸ Siehe etwa BGH Urteil v. 20.02.1989 (Az. II ZR 26/88, BGHZ 107, S. 32 ff. = NJW 1989, S. 3285 ff.); ferner Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes, Amtsgericht Kehl, v. 03.06.2014 (Az. 4 C 357/12 RSchG); das Verfahren ist derzeit in 2. Instanz beim Rheinschiffahrtsobergericht, OLG Karlsruhe, (Az. 22 U 1/14 RhSch), anhängig.

¹⁹ RABE, Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000, § 511 Rn. 15.

Zum anderen ist festzustellen, dass sich die Situation im Ausland völlig anders darstellt. In der überwiegenden Zahl der schiffahrtstreibenden Nationen sind Regresse gegen Lotsen nicht bekannt. Dies gilt nur für zwei Länder nicht. Zunächst sind hier die USA zu nennen. Auch hier hat es in den letzten Jahren eine – der deutschen Situation vergleichbare – Zunahme zivilrechtlicher Haftbarhaltungen und strafrechtlicher Verfolgung gegeben.²⁰ Die gleiche Entwicklung war bis vor einigen Jahren in Finnland festzustellen. Dort hat es relativ häufig gerichtliche Inanspruchnahmen von Lotsen gegeben. In Abstimmung mit der EU hat der finnische Gesetzgeber bereits auf diese Situation reagiert. Mit dem neugeschaffenen *Finnish Pilotage Act*, der am 01.01.2011 in Kraft getreten ist, sind die finnischen Lotsen von der Sorge einer zivilrechtlichen Inanspruchnahme in Havariefällen weitgehend befreit worden.²¹

Besonders Kirchner (oben Fn. 20) weist in seinem alarmierenden Beitrag darauf hin, dass es mitnichten einen Beitrag zur Verkehrssicherheit darstellt, wenn der Lotse bei Antritt einer schwierigen Lotsung mit den Sorgen um die Sicherheit für seine Existenz und die seiner Familie an Bord geht. Der Lotse soll sich unbelastet auf seine schwierigen Lotsaufgaben konzentrieren können. Persönliche Sorgen im Zusammenhang mit der Ausübung seines Berufes sind einem zuverlässigen und belastbaren Lotswesen und damit der Verkehrssicherheit abträglich.

All dies gilt vor dem Hintergrund, dass rund 800 Seelotsen und 100 Hafenslotsen (in Hamburg und Bremerhaven) sowie deutlich weniger Binnenlotsen die enormen Passagier- und Gütertransporte von und nach den deutschen See- und Binnenhäfen unter allen Sicht- und Wetterbedingungen Tag für Tag und ohne Unterbrechung durch Sonn- und Feiertage sicherzustellen haben. Es bedeutet keine Übertreibung, festzustellen, dass ein maßgebender Teil der deutschen Wirtschaft von der zuverlässigen Dienstleistung einer „Handvoll“ Lotsen abhängig ist. Der Gesetzgeber hat dies in den Grundzügen offenbar bereits 1984 gesehen (s. o. 3, 3.3). Wenn die damals eingeführte Haftungserleichterung sich heute als unzureichend erweist, indiziert dies die Notwendigkeit weiteren gesetzgeberischen Handlungsbedarfes.

4 HAFTUNG DER LOTSEN IN DEUTSCHLAND

4.1 Grundlagen

Der Lotse übt seine Tätigkeit an Bord des Schiffes aus im Rahmen eines Vertrages mit dem Reeder oder Schiffseigner, der ihn anfordert. Dies gilt unabhängig von der Frage, ob er als Zwangslotse angenommen werden muss oder freiwillig angefordert wird (dazu oben, 2.3). Der Lotse tut dies im Rahmen einer freien, nicht gewerblichen Berufsausübung (§ 21 Abs. 1 SeeLG).

Bei dem Lotsvertrag handelt es sich nach richtiger Auffassung um einen Dienstvertrag.²² Es kann dahinstehen, ob es sich hierbei um einen Dienstvertrag „mit Geschäftsbesorgungscharakter“ i.S.d. § 675 BGB handelt, wie dies teilweise vertreten wird.²³ Da es sich jedenfalls um einen privatrechtlichen Vertrag mit

²⁰ Siehe hierzu den kürzlich veröffentlichten Beitrag von KIRCHNER, „Perils of Pilotage: Civil Liability and Criminal Prosecution“, *Benedict's Maritime Bulletin*, Vol. 12, No. 3 2014, S. 91 ff.

²¹ Im Einzelnen AMINOFF, „Liability for Pilotage, VTS and other Navigational Aids – a Practical Perspective“, in: „Environmental Liabilities in Ports and Coastal Areas“, 2010, S. 181 ff.

²² RABE, a.a.O., § 485, Rdz. 17; HEINRICH/STEINICKE, a.a.O., S. 44, v. WALDSTEIN/HOLLAND, „Binnenschiffahrtsrecht“, 5. Auflage 2007, § 92 d BinnSchG, Rdz. 2; HansOLG Hamburg, MDR 1952, 681; BGHZ 27, S. 79, 81 = NJW 1958, S. 1437, 1438.

²³ FÜRSEN, „Die Kanallotsen“, in: *Nord-Ostsee-Kanal 1895 / 1995*, herausgegeben von Lagoni, Seidenfus, Teuteberg, 1995, S. 295 ff., 308.

Dienstleistungscharakter handelt, spielt die Unterscheidung für die Haftungsfolgen keine Rolle.

Auf dieser Grundlage würde der Seelotse wie der Binnenlotse seinem Auftraggeber für einfache Fahrlässigkeit haften (§§ 276, 280 BGB). Dies war die Rechtslage bis zur Novellierung des Seelotsgesetzes im Jahre 1984, mit der eine Haftungsbeschränkung auf qualifiziertes Verschulden (§ 21 Abs. 3 SeeLG) erstmals eingefügt wurde. Für die Binnenlotsen ist diese Gesetzeslage bis heute unverändert. Dasselbe gilt für die Hafenslotsen in Bremerhaven, deren Bremische Lotsenordnung den § 21 Abs. 3 SeeLG nicht übernommen hat (anders als das Hafenslotsengesetz für die Hamburger Hafenslotsen).

Gegenüber Dritten haften die See- und Binnenlotsen prinzipiell nach den Bestimmungen der unerlaubten Handlung (§ 823 BGB).²⁴

4.2 Beschränkungen der Lotsenhaftung

Hier ist zu unterscheiden zwischen einer Haftungsbeschränkung nach qualifiziertem Verschulden und einer summenmäßigen Beschränkung.

4.2.1 Beschränkung nach qualifiziertem Verschulden

Für die Seelotsen ist mit der bereits erwähnten Novellierung des Seelotsgesetzes 1984 eine gewisse Haftungserleichterung geschaffen worden. Nach dem neu in das Gesetz eingefügten Absatz 3 des § 21 SeeLG haftet der Seelotse gegenüber dem Reeder des geloteten Schiffes oder einem sonstigen Auftraggeber nur, soweit ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fallen. Diese Haftungserleichterung gilt nur für die vertragliche Haftung.

Für die Haftung aus unerlaubter Handlung bestimmt § 21 Abs. 3 Satz 2 SeeLG einen besonderen Schadensausgleich. Soweit für Ansprüche aus unerlaubter Handlung gleichzeitig auch der Reeder oder andere Auftraggeber haftet, ist „in ihrem Verhältnis zueinander“ der Reeder/andere Auftraggeber zum Ersatz verpflichtet, soweit dem Lotsen weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist. Danach bleibt der Lotse gegenüber Dritten unbeschränkt, also auch für einfache Fahrlässigkeit verantwortlich. Sofern aufgrund der adjektivischen Haftung des § 480 HGB (entsprechend § 3 Abs. 1 BinnSchG) der Reeder/Auftraggeber verantwortlich ist, hat der Lotse im Falle einer Inanspruchnahme einen entsprechenden Freistellungs-/Entschädigungsanspruch gegen den Reeder/Auftraggeber.²⁵ Allerdings wird im Falle eines solchen Rückgriffes das Prozessrisiko (also die Darlegungs- und Beweislast) auf den Lotsen verlagert.

Für den Binnenlotsen (wie auch den Bremerhavener Hafenslotsen) gibt es eine vergleichbare Gesetzesregelung nicht. Glücklicherweise ist diesem Missstand durch die Leitentscheidung des Bundesgerichtshofes vom 20.02.1989²⁶ abgeholfen worden. In dieser Entscheidung hat der BGH (übrigens gegen beide Vorinstanzen!) die Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG für den Binnenlotsen entsprechend anwendbar erklärt. Diese Entscheidung ist weder in der Kommentarliteratur noch der Rechtsprechung angezweifelt

²⁴ V. WALDSTEIN/HOLLAND, a.a.O., § 92 d, Rdz. 4 ff.

²⁵ RABE, a.a.O., § 485, Rdz. 17.

²⁶ S. oben Fn. 18.

worden.²⁷ Diese Leitentscheidung hat für den Binnenlotsen eine gesicherte Rechtsposition in Bezug auf die hier erörterte Haftungserleichterung geschaffen. Es gibt keine rechtlichen oder tatsächlichen Gründe, die Grundsätze dieser Entscheidung den Bremerhavener Hafenslotsen zu versagen.

4.2.2 Summenmäßige Haftungsbeschränkung

Für den Seelotsen gibt es im Seelotsgesetz keine summenmäßige Haftungsbeschränkung. Jedoch ist die Möglichkeit der Beschränkung der Haftung für Seeforderungen nach Art. 1 (4) der London Convention 1976/96 (London HBÜ)²⁸ in § 615 HGB für den deutschen Seelotsen übernommen worden. Danach kann im Falle der Inanspruchnahme eines Seelotsen ein haftungsbeschränkender Fonds in der Höhe von 1.000.000 SZR (rund EUR 1,14 Mio.) bei Sachschäden sowie 2.000.000 SZR (rund EUR 2,3 Mio.) bei Personenschäden errichtet werden.²⁹ Auf den denkbaren Wegfall der Haftungsbeschränkung wird sogleich zurückzukommen sein.

Für den Binnenlotsen ist ebenfalls eine summenmäßige Haftungsbeschränkung statuiert. Sie geht zurück auf das Straßburger Übereinkommen von 1988³⁰, das der London Convention annähernd wortgleich nachgebildet ist. Die Rechtslage ist also derjenigen des Seelotsenrechtes systematisch vergleichbar. Im Ergebnis ist sie jedoch für den Binnenlotsen deutlich günstiger. Gemäß § 5 i BinnSchG kann der Lotse seine Haftung für Sachschäden auf 100.000 SZR beschränken und für Personenschäden auf 200.000 SZR.³¹

Sowohl dem See- als auch dem Binnenlotsen wird die summenmäßige Haftungsbeschränkung versagt bei bösllichem Handeln. Die Versagung der Haftungsbeschränkung beruht auf den wortgleichen Regelungen des Art. 4 London HBÜ bzw. Art. 4 Straßburger Übereinkommen. Für die Seelotsen wird dies durch den Verweis in § 611 (1) HGB auf Art. 4 London HBÜ statuiert. Für den Binnenlotsen folgt dasselbe aus § 5 b BinnSchG. In beiden Fällen ist dem Haftpflichtigen die Beschränkung seiner Haftung versagt, wenn der Schaden verursacht wird *„in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein..., dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“*. Anders als Artikel 4 Straßburger Übereinkommen, der im weitesten Sinne von dem „Haftpflichtigen“ spricht, nennt § 5 b BinnSchG nur den „Schiffseigner“. Zutreffenderweise ist im Falle eines derart qualifizierten Verschuldens die Haftungsbeschränkung nicht nur dem Eigner zu versagen, sondern auch allen übrigen Beteiligten, darunter dem Lotsen.³²

²⁷ S. etwa v. WALDSTEIN/HOLLAND, a.a.O., § 92 d, Rdz. 6; Rheinschiffahrtsgericht, AG Kehl, Urteil v. 03.06.2014 (Az. 4 C 357/12) RSchG; ausdrücklich zustimmend (wenn auch in der Begründung abweichend) BEMM, AP BGB, § 611 Lotse Nr. 3, S. 4 f. (beck-online.beck.de).

²⁸ Übereinkommen vom 19.11.1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II, S. 786), geändert durch das Protokoll vom 02.05.1996 (BGBl. 2000 II, S. 790).

²⁹ Protokoll vom 02.05.1996, Art. 3 (1) a) (i), b) (i).

³⁰ Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLMI) vom 04.11.1988, Bundesgesetzblatt II, 1998, S. 1643 ff.

³¹ S. dazu i. E. v. WALDSTEIN/HOLLAND, a.a.O., § 5 i, Rdz. 3 f.

³² v. WALDSTEIN/HOLLAND, a.a.O., § 5 b, Rdz. 9.

4.2.3 Fazit

Ungeachtet der unterschiedlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Organisationsformen ist die Haftung der deutschen See- und Hafenlotsen und der Binnenlotsen im Ergebnis weitgehend gleich. Auf der Grundlage des § 21 Abs. 3 SeeLG und der Leitentscheidung des BGH vom 20.02.1989³³ haften beide Lotsengruppen dem jeweiligen Auftraggeber beschränkt auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Für die Ansprüche Dritter nach den Grundsätzen der unerlaubten Handlung haften See- und Binnenlotsen gleichermaßen für einfache Fahrlässigkeit. Im Verhältnis zum jeweiligen Auftraggeber können Ausgleichsansprüche bestehen, soweit dieser adjektivisch für dasselbe Ereignis haftet und dem Lotsen Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit nicht zur Last fallen.

Für die summenmäßige Haftungsbeschränkung der See- und Binnenlotsen gelten die gleichen Strukturen. Beide haben die Möglichkeit, ihre Haftung gemäß § 615 HGB nach der Londoner Konvention 1976/96 bzw. § 5 i BinnSchG auf der Grundlage des Straßburger Übereinkommens 1988 zu beschränken. Die Höchsthaftungsgrenzen betragen bei den Seelotsen allerdings das Zehnfache von denjenigen der Binnenlotsen.

Für beide Lotsengruppen ist jedoch festzustellen, dass die auf der Grundlage internationaler Konventionen eingeführten Höchsthaftungsgrenzen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des einzelnen Lotsen bei weitem übersteigen. Dies gilt bereits für den Binnenlotsen, der die summenmäßige Haftungsbeschränkung kaum jemals allein darstellen kann. Die Summenbeschränkung nach dem London HBÜ mit 2.000.000 SZR ist für den Seelotsen ohne Frage ruinös, sodass sie als wirksame (d.h. existenzschützende) Haftungsbeschränkung de facto nicht vorhanden ist. Hinzukommt der psychologische Faktor, dass eine Inanspruchnahme von Lotsen zu einer schweren Belastung des betroffenen Lotsen führt und zu einer allgemeinen Verunsicherung der Gesamtheit der Lotsen. Dies gilt umso mehr, als die Haftungsbeschränkung in einem gesonderten Verfahren nach der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung (SVertO) durchgesetzt werden muss.³⁴ Die damit verbundenen Verfahren sind relativ kompliziert und in jedem Falle zeit- und kostenaufwändig. Sie sind typischerweise auf Reeder und Versicherer zugeschnitten, nicht jedoch auf den einzelnen Lotsen. Da auch Haftpflichtversicherungen zu vertretbaren Prämien für die Lotsen schwer darzustellen sind, bleibt die Besorgnis des deutschen Gesetzgebers, die anlässlich der Novellierung des Seelotsgesetzes 1984 zum Ausdruck gebracht wurde³⁵, unverändert bestehen. Vor dem Hintergrund der auffälligen Zunahme von Regressverfahren gegen See- und Binnenlotsen ist diese allgemeine Sorge virulent geworden.

³³ S. oben Fn. 18.

³⁴ SVertO v. 25.07.1986, §§ 1 ff. (Seerechtliches Verteilungsverfahren); §§ 34 ff. Binnenschiffahrtsrechtliches Verteilungsverfahren.

³⁵ Siehe oben 3.3. mit Fn. 14, 15.

5 HAFTUNG DER LOTSSEN IM AUSLAND

Für diesen Abschnitt ist vorzuschicken, dass dem Verfasser rechtsvergleichende Erkenntnisse nur für die Seelotsen vorliegen. Eine international vergleichende Studie zur Haftung von Binnenlotsen ist bislang nicht bekannt geworden. Für die Signatarstaaten des Straßburger Übereinkommens dürfte jedoch davon auszugehen sein, dass die Haftung ihrer Binnenlotsen derjenigen in Deutschland weitgehend vergleichbar ist. Eine interessante Besonderheit ist allerdings für das Königreich der Niederlande festzustellen, auf die zurückzukommen ist.

5.1 Systeme der Haftungsausschlüsse und -beschränkungen

Aufgrund der 2013/14 mit Unterstützung der IMPA (International Maritime Pilot Association, London) durchgeführten Untersuchung des Verfassers³⁶ lassen sich für Seelotsen die folgenden Beschränkungssysteme klassifizieren:

- (i.) Die erste Klasse bilden die generellen Haftungsausschlüsse. Hierzu rechnen auch Beschränkungen, die einem Ausschluss praktisch gleichkommen.
- (ii.) Einer zweiten Gruppe sind zuzuordnen summenmäßige Haftungsbeschränkungen, die wiederum zu unterscheiden sind in (a) „kleine“ Beschränkungssummen, die im Zweifel von dem Lotsen selbst aufgebracht werden können, ohne seine Existenzgrundlage zu gefährden; (b) „hohe“ Beschränkungssummen, die im Einzelfall nur von Lotsenzusammenschlüssen oder mit Hilfe von Versicherungen getragen werden können.
- (iii.) Sodann gibt es die Klasse der Haftungsbeschränkungen, die an ein qualifiziertes Verschulden anknüpft, etwa grobe Fahrlässigkeit oder höheres Verschulden. Die summenmäßige Haftungsbeschränkung und diejenige nach qualifiziertem Verschulden finden sich auch in kombinierter Form.
- (iv.) Vereinzelt zu treffen (und nur kurz zu erörtern) sind andere Beschränkungssysteme, z. B. über gesellschaftsrechtliche Schutzmäntel oder den Abschluss einer Versicherungsdeckung für die einzelne Reise gegen höheres Lotsentgelt.

5.2 Die Haftungsausschluss- und -beschränkungssysteme im Einzelnen

Im Folgenden sollen die Haftungssysteme ausländischer Seelotsordnungen vorgestellt werden. Im Rahmen der zugrunde gelegten Studie sind alle nationalen Lotsenverbände angeschrieben worden, die in der IMPA organisiert sind. Für die Länder, die nachfolgend nicht im Einzelnen benannt werden, ist festzustellen, dass sie besondere Haftungsregelungen für ihre Seelotsen nicht vorhalten. Dies gilt insbesondere für die meisten Mittelmeer-Anrainerstaaten (mit Ausnahme Frankreichs), eine Reihe von Bundesstaaten der USA, aber auch Japan und Südkorea. Für alle diese Länder ist festzustellen, dass die Lotsen grundsätzlich für einfache Fahrlässigkeit haften – wie dies in Deutschland bis 1984 der Fall gewesen ist. Jedoch ist international ein zunehmendes Problembewusstsein festzustellen. Dies belegen neuere Lotsgesetze und Gerichtsentscheidungen, die tendenziell für den Lotsen einen haftungsrechtlich sicheren Rechtsrahmen schaffen.

³⁶ Siehe zu allem Folgenden ZSCHOCHE, „Civil Liability of Maritime Pilots Worldwide - an International Review“, RdTW 2014, S. 194 ff.

5.2.1 Haftungsausschlüsse

Es fehlt nicht an Ländern, die ihre (See-) Lotsen von jeder zivilrechtlichen Haftung praktisch ausnehmen.

An erster Stelle zu nennen ist der australische Bundesstaat *Victoria*. In seinem relativ neuen *Marine Safety Act* wird der Lotse von jeder zivilrechtlichen Haftung ausgenommen „*as long as he is acting in good faith*“.³⁷ So lange also ein Lotse dieses Staates „in gutem Glauben“ handelt, kann er im Schadensfalle zivilrechtlich nicht haftbar gehalten werden. Wenn sich im Nachhinein ein von ihm durchgeführtes (empfohlenes) Manöver als fehlerhaft erweist, wird dies den einzelnen Lotsen in seiner bürgerlichen Existenz nicht gefährden.

Das gleiche Haftungsprivileg genießen die australischen Lotsen von *Queensland*. Der Lotse wird ebenso wie der „General Employer“ (also eine Lotsengesellschaft oder -brüderschaft) von jeder zivilrechtlichen Haftung kategorisch ausgenommen.³⁸

Das Gleiche ist zu berichten für die *ägyptischen* Suez-Kanal- und Hafenlotsen. Auch sie können im Havariefalle zivilrechtlich nicht belangt werden.³⁹

Eine – auch für die Binnenlotsen interessante – Haftungserleichterung ist schließlich für die Niederlande zu berichten. Ursprünglich befanden sich die niederländischen Lotsen in derselben Situation wie die deutschen. Gemäß Art. 3 *Dutch Pilotage Act* („de Loodsenwet“) haften sie für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Diese Regelung entspricht inhaltlich dem § 21 Abs. 3 SeeLG. Die niederländische Rechtsprechung hat jedoch den Begriff der „*Gross Negligence*“ („*grove schuld*“) wesentlich weiter ausgelegt, als dies nach deutscher Zivilrechtsdogmatik möglich wäre. In der berühmten „Solon“-Entscheidung des Dutch Supreme Court aus dem Jahre 2000 ist festgestellt worden, dass der Lotse nur dann haftet, wenn er vorsätzlich handelt oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird („*with the clear intent to cause damage or recklessly and with the knowledge that the damages will probably result*“).⁴⁰ Mit seiner Definition des haftungsbegründenden Verschuldens eines Lotsen hat sich der Dutch Supreme Court offensichtlich angelehnt an die Grundsätze der Durchbrechung einer Haftungsbeschränkung in verschiedenen internationalen Konventionen, darunter insbesondere dem jeweiligen Art. 4 der London Convention und des Straßburger Übereinkommens.

Interessant an der „Solon“-Entscheidung ist schließlich, dass es sich bei diesem Schiff um ein Binnenschiff handelte, welches unter Lotsenberatung den Zuid-Beveland-Kanal befuhr. Dem Lotsen war ein durchaus erheblicher Schuldvorwurf zu machen, da er eine ihm bekannte Brückenhöhe nicht beachtete. Jedoch wurde ihm zugutegehalten, dass er nicht leichtfertig und in Kenntnis der wahrscheinlichen Schadensverursachung und damit im Ergebnis

³⁷ Marine Safety Act 2010 (Victoria), Sec. 273 (3).

³⁸ Transport Operations (Marine Safety) Act 1994 (Queensland), Sec. 101 (1) – (3).

³⁹ Art. 290 Egyptian Maritime Law No. 8/1990.

⁴⁰ Dutch Supreme Court, 4. Februar 2000, NJ 2000, S. 429 (The „Solon“). Der Oberste Niederländische Gerichtshof liegt damit auf der Linie einer sehr viel älteren Entscheidung aus dem Jahre 1954; darin war festgestellt worden, dass ein haftungsbegründendes (grob fahrlässiges) Verschulden eines Kapitäns einem „intentional act“ gleichkommen müsse, NJ 1955, S. 386 („Codam/Merwede“). Die Grundsätze der „Solon“-Entscheidung hat der Niederländische Oberste Gerichtshof noch einmal bestätigt in seinen beiden Entscheidungen vom 5. Januar 2001, NJ 2001, S. 391 („Overbeek/Signa“) und NJ 2001, S. 392 („Van der Graaf/Philip Morris“).

„in good faith“ handelte. Damit sind im Ergebnis die niederländischen See- und Binnenlotsen haftungsrechtlich sehr viel besser geschützt als ihre deutschen Berufskollegen. So sehr es den deutschen Lotsen zu wünschen wäre, kann doch nicht erwartet werden, dass der Bundesgerichtshof etwa den Grundsätzen der „Solon“-Entscheidung des Dutch Supreme Court folgen könnte. Der Wortlaut des § 21 Abs. 3 SeeLG zieht die Grenze unmissverständlich bei grober Fahrlässigkeit. Das „leichtfertige Handeln in der Kenntnis, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird“, geht über den deutschen Fahrlässigkeitsbegriff hinaus und ist eher im Bereiche der bewussten Fahrlässigkeit („Luxuria“) oder des Eventualvorsatzes anzusiedeln. In Deutschland kann daher eine Rechtsangleichung zur Lotsenhaftung Hollands und anderer Staaten nur durch den Gesetzgeber hergestellt werden.

Eine moderne – und möglicherweise vorbildliche – gesetzgeberische Reform der Lotsenhaftung ist für *Finnland* zu berichten. In diesem EU-Staat hat es in der Vergangenheit einschneidende Haftbarhaltungen von Lotsen gegeben.⁴¹ Aufgrund von EU-Vorgaben ist daraufhin der neue *Finish Pilotage Act* geschaffen und am 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt worden.⁴² Auf der Grundlage des neuen Pilotage Act wird die einzelne Lotsdienstleistung durch eine staatseigene Gesellschaft mit beschränkter Haftung, der *Finnpilot Pilotage Oy*, erbracht. Nur diese kann im Havariefalle haftbar gehalten werden.⁴³ Die zivilrechtliche Haftung des finnischen Lotsdienstleiters wird sodann in zweifacher Hinsicht begrenzt. Gemäß Sec. 4a) Pilotage Act ist die *Finnpilot Pilotage Oy* nur für solche Schäden haftbar, die verursacht wurden „*by intent or gross negligence and with the knowledge that such loss or damage would probably result*“.⁴⁴ Diese Haftungsbeschränkung ist inhaltlich deckungsgleich mit der Haftungsbeschränkung für die holländischen Lotsen aufgrund der „Solon“-Entscheidung des Dutch Supreme Court (oben Fn. 40).

Neben der Haftungsbeschränkung auf ein (hoch) qualifiziertes Verschulden führt das neue finnische Recht auch eine summenmäßige Haftungsbeschränkung ein. In Sec. 4b) Pilotage Act wird die Haftung von *Finnpilot Pilotage Oy* auf maximal EUR 100.000 begrenzt.⁴⁵ Im Ergebnis stehen die finnischen Lotsen, für deren Handeln ausschließlich die staatliche Lotsgesellschaft haftet, unter dem Schutzschild einer Haftungsbeschränkung, die nur im Falle böswilligen (und damit regelmäßig strafrechtlich relevanten) Handelns greift und die überdies auf eine Höchsthaftungssumme von EUR 100.000 beschränkt wird. Im Ergebnis weist damit die finnische Lotsenhaftung dogmatische Übereinstimmungen mit dem in den Niederlanden durch die Rechtsprechung gesetzten Recht auf sowie ferner mit dem französischen Gesetzesrecht (dazu sogleich unter 5.2.2). Die finnischen Lotsen und ihre staatliche Lotsgesellschaft sind damit von einer zivilrechtlichen Haftung *de facto* freigestellt.⁴⁶

⁴¹ Siehe dazu AMINOFF, a.a.O. (oben Fn. 21), S. 182 ff.

⁴² Dazu im Einzelnen RAK, „Liability for Pilotage, VTS and Other Navigational Aids – a Theoretical Perspective“ in: *Environmental Liabilities in Ports and Coastal Areas*, 2010, S. 163 ff., 164, 168 f.

⁴³ RAK, a.a.O., S. 164, 166.

⁴⁴ RAK, a.a.O., S. 169, der ebenso wie AMINOFF (a.a.O., S. 186) darauf hinweist, dass der Wortlaut von Sec. 4a) Pilotage Act dem Art. 4 der London Convention 1976 (und damit auch dem Art. 4 des Straßburger Übereinkommens) nachgebildet wurde.

⁴⁵ RAK, a.a.O., S. 169.

⁴⁶ So zutreffend AMINOFF, a.a.O., S. 186.

5.2.2 Haftungsbeschränkungen durch Höchstsummen

Insbesondere im angloamerikanischen Recht sind betragsmäßige Beschränkungen der Lotsenhaftung seit langem bekannt. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen moderaten Höchsthaftungssummen, die der Lotse im Ernstfall selbst bestreiten kann; und solchen Summen, die nicht ohne weiteres und ohne eine Existenzgefährdung von dem Lotsen selbst aufgebracht werden können.

(1) Niedrige Höchsthaftungsgrenzen

Hier ist zuvorderst das *englische* Recht zu nennen. Der UK Pilotage Act 1987 beschränkt die zivilrechtliche Haftung des Seelotsen auf GBP 1.000 zuzüglich des Lotsgeldes (Pilotage Fees) für die fragliche Reise.

Das *kanadische* Recht beschränkt in Sec. 40 Canadian Pilotage Act die Haftung des Lotsen auf CAD 1.000.

In den *USA* sind in verschiedenen Bundesstaaten Höchsthaftungsgrenzen zwischen USD 1.000 und 5.000 eingeführt.⁴⁷

Im ehemals britischen Kondominion *Hongkong* ist die Lotsenhaftung auf HKD 1.000 beschränkt zuzüglich der Lotsgebühren für die fragliche Reise (Sec. 24a Hongkong Pilotage Ordinance).

Im australischen Bundesstaat *Western Australia* (etwa Perth) findet sich die Beschränkung der Lotsenhaftung auf AUSD 200, wiederum zuzüglich der reisebezogenen Lotsgebühr (Sec. 3 Pilots' Limitation of Liability Act 1962 Western Australia).

In *Jamaica* ist durch den Lotsen bei seiner Bestallung ein „Bail Bond“ in Höhe von JAMD 100.000 (etwa EUR 670) zu hinterlegen. Auf diesen ist seine Haftung im Havariefalle begrenzt (Sec. 33 Jamaica Pilotage Act).

Auf *Trinidad & Tobago* findet sich die angloamerikanische Haftungsbeschränkung auf USD 620 zuzüglich des für die Lotsung anfallenden Lotsgeldes.⁴⁸

Innerhalb der Europäischen Union finden sich – neben dem Vereinigten Königreich – summenmäßige Haftungsbegrenzungen in *Slowenien*, *Belgien* und *Frankreich*, von denen die beiden letzteren Mischformen gewählt haben.

In *Slowenien* ist die Lotsenhaftung beschränkt auf 6.666 SZR.⁴⁹

In *Belgien* sind die Lotsen – wie in Deutschland – zunächst von der Haftung für einfache Fahrlässigkeit befreit. Darüber hinaus gilt – mit Ausnahme vorsätzlichen oder kriminellen Handelns – eine Höchsthaftungsbegrenzung von BFR 500.000 (ca. EUR 25.000); Art. 3bis Belgium Pilotage Act vom 3. November 1967).

⁴⁷ Texas, Washington, South Carolina und Maine; s. im Einzelnen KIRCHNER/DIAMOND, „Unique Institutions, Indispensable Cogs and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulations in the United States“, U.S.F. Maritime Law Journal 2010-11 Vol. 23 No. 1, pp. 168, 193.

⁴⁸ Information durch die Trinidad & Tobago Pilot Association vom 25. März 2014.

⁴⁹ Information der Slovenian Pilot Association vom 12. August 2013.

In *Frankreich* müssen die Seelotsen bei ihrer Bestallung eine Art Bail Bond hinterlegen („Cautionnement“), der sich in den kleineren Häfen auf EUR 3.000 beläuft, in den größeren auf EUR 10.000 (Art. L5341-13 *Code des Transports*). Die zivilrechtliche Haftung der französischen Lotsen gegenüber Dritten ist ausgeschlossen (Art. L5341-11 [1] CdT). Gegenüber dem Reeder des gelotsten Schiffes ist der Lotse für (einfache) Fahrlässigkeit verantwortlich (Art. L5341-11 [2] CdT). Jedoch ist in einem solchen Falle die Haftung des Lotsen auf den von ihm hinterlegten Bail Bond beschränkt, sofern er nicht mit strafbewehrtem Vorsatz handelt („... *sauf si sa faute est d'avoir, volontairement et dans une intention criminelle, échoué, perdu ou détrui un navire par quelque moyens que ce soit*“, Art. L5341-14 CdT).

Die Lotsen aller vorgenannten Länder arbeiten mithin in einem zivilrechtlich sicheren Rechtsrahmen. Außer im Falle vorsätzlichen Handelns können sie den Schadensersatz im Rahmen der jeweils geltenden summenmäßigen Beschränkung regelmäßig selbst aufbringen.

(2) Hohe Haftungsbegrenzungssummen

In den nachfolgenden Ländern sind summenmäßige Haftungsbegrenzungen für die Lotsen eingeführt, deren Höhe jedoch die Leistungsfähigkeit des einzelnen Lotsen grundsätzlich überschreiten dürfte.

In *Dänemark* ist die Haftung der Lotsen auf umgerechnet EUR 670.000 beschränkt (Sec. 23 [2] Danish Liability for Damages Act und Sec. 3 Danish Regulation on the Operation of Pilots Stations and the Obligations of Pilots).

In dem US-Bundesstaat *Alaska* wird die Haftung des Lotsen auf USD 250.000 limitiert.⁵⁰

In *Spanien* findet sich eine Beschränkung der Lotsenhaftung auf EUR 20 je Bruttoreaum-Tonne mit einer Deckelung auf EUR 1 Mio.⁵¹

Zu dieser Klasse der Höchsthaftungsbeschränkung rechnen auch die deutschen Binnenlotsen mit ihrer Höchsthaftung gemäß § 51i Binnenschiffsgesetz auf SZR 100.000 bzw. SZR 200.000.

Im weiteren Sinne gehören zu dieser Gruppe auch alle Staaten, die die London Convention 1976/96 ratifiziert haben mit der dort vorgesehenen Haftungsbeschränkung auf SZR 1 Mio. für Sachschäden und SZR 2 Mio. für Personenschäden, auf die sich auch die Lotsen berufen können. Da die Höhe dieser „Haftungsbeschränkung“ die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des einzelnen Lotsen bei weitem übersteigt, kann diese Form der Haftungsbeschränkung praktisch als nicht existent bezeichnet werden. Es macht keinen wirklichen Unterschied, ob ein

⁵⁰ KIRCHNER/DIAMOND, a.a.O., p. 193.

⁵¹ Diese im Jahre 2010 eingeführte Höchsthaftungssumme erhöht sich jährlich um den staatlich festgesetzten Lebenshaltungskosten-Index; sie beläuft sich zur Zeit auf rund EUR 1,1 Mio.; Informationen von der Corporacion Prácticos Puerto Bahía de Algeciras vom 29.11.2013.

Lotse mit einer Forderung von EUR 1 Mio. oder EUR 100 Mio. in die Privatinsolvenz gezwungen wird.

5.2.3 Haftungsbeschränkungen auf qualifiziertes Verschulden

Nach Kenntnis des Verfassers ist heute nur noch von einem Land zu berichten, das (wie Deutschland) die Haftung der Lotsen auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Hierbei handelt es sich um den US-Bundesstaat Louisiana. Dort wird die Haftung des Lotsen auf „*gross negligence or wilful misconduct*“ beschränkt.⁵² Dafür jedoch wird verlangt, dass „*any party seeking to hold a pilot ... liable for damages or loss occasioned by the pilot's errors, omissions, fault or neglect shall be required to prove by clear and convincing evidence that the damages arose from the pilot's gross negligence or wilful misconduct*“.⁵³ Hier findet sich also im materiellen Recht eine prozessuale Beweisregel. Diese begründet einen erheblichen Unterschied zu § 21 Abs. 3 SeeLG. Der deutsche Lotse haftet gegenüber Dritten (andere Anspruchssteller als der Reeder/Auftraggeber) grundsätzlich für einfache Fahrlässigkeit. Sofern auch der Reeder haftet, steht dem Lotsen ein Freistellungs- bzw. Rückgriffsanspruch zu (s.o. 4.2.1). Für diesen Freistellungsanspruch obliegt dem Lotsen die volle Darlegungs- und Beweislast. In Louisiana gilt die Beschränkung der Haftung auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz gegenüber allen Anspruchsstellern (also nicht nur dem Reeder), welche „klar und überzeugend“ zu beweisen haben, dass dem Lotsen mindestens grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Dies macht im Ergebnis einen gravierenden Unterschied zur deutschen Haftungsbeschränkung aus.

Für die Niederlande und Belgien war ursprünglich die gleiche Haftungsbeschränkung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit festzustellen. Wie bereits für die Niederlande berichtet, ist durch die „SOLON“-Entscheidung des Dutch Supreme Court der Begriff der groben Fahrlässigkeit im Ergebnis erweitert worden auf bewusste Fahrlässigkeit. Für Belgien war zu berichten, dass mit Ausnahme vorsätzlichen Handelns jedenfalls die Beschränkung auf die Höchsthaftungssumme von EUR 25.000 greift (s.o. 5.2.1 und 5.2.2 [1]). Da Vorsatz oder auch nur „leichtfertiges Handeln in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird“ praktisch kaum vorkommen dürften, sind diese beiden Beschränkungssysteme den Ausschlüssen zugeordnet worden.

Dies hat auch für Frankreich zu gelten, wo die unbeschränkte Haftung des Lotsen erst bei vorsätzlich strafbarem Handeln eintritt (s.o. 5.2.2 [1]). Bei einem rein numerischen Vergleich mit den ausländischen Haftungsbeschränkungsregelungen zeigt sich, dass die Haftung der deutschen Lotsen für grobe Fahrlässigkeit mit den existenzgefährdenden Höchsthaftungssummen nach dem Straßburger Übereinkommen bzw. der London Convention aus der Zeit gefallen zu sein scheint.

5.2.4 Sonstige Systeme der Haftungsbeschränkung

Die gängigen Haftungsausschlüsse und Haftungsbeschränkungssysteme sind vorstehend beschrieben worden. Es sind – theoretisch – zwei weitere Beschränkungsmodelle denkbar, die sehr vereinzelt anzutreffen sind.

⁵² KIRCHNER/DIAMOND, a.a.O. (Fn. 47), S. 193.

⁵³ Zitiert nach KIRCHNER/DIAMOND, a.a.O., S. 193.

(1) Gesellschaftsrechtliche Schutzmäntel

Theoretisch ist es denkbar, Lotsdienstleistungen durch eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu erbringen. Sofern der angestellte Lotse einer solchen Gesellschaft schuldhaft eine Havarie verursacht, wäre an seiner Stelle die Gesellschaft haftbar. Diese könnte prinzipiell ihre Haftung auf das Gesellschaftsvermögen beschränken. Für die meisten europäischen Länder – insbesondere auch Deutschland – erscheint dieser Weg nicht gangbar. Die meisten Staaten betrachten die Einrichtung, Unterhaltung und Überwachung ihres Lotswesens als eine öffentliche Aufgabe, die insbesondere der Sicherheit der Passagier- und Ladungstransporte von und nach den Häfen verpflichtet ist. Ein solches öffentlich-rechtliches Lotswesen ist schwer – wenn überhaupt – mit privatrechtlichen Lotsdienstleistern zu vereinbaren. Dies könnte sich ändern, wenn sich die EU-Bestrebungen zur Öffnung des Wettbewerbs in den Seehäfen (derzeit unter dem Topos „Port Package III“ verhandelt) gegen den starken Widerstand zahlreicher EU-Staaten doch realisieren sollten.

Bislang gibt es Lotsdienstleister in Form privatrechtlicher Gesellschaften mit beschränkter Haftung nur in *Brasilien*.⁵⁴

Für *Finnland* ist ebenfalls die Erbringung der Lotsdienstleistungen durch die *Finnpilot Pilotage Oy* berichtet worden. Hier jedoch gilt die Besonderheit, dass es sich um eine staatseigene Gesellschaft handelt. Im Übrigen steht in Finnland im Vordergrund die Beschränkung der Lotsenhaftung auf die bewusste Fahrlässigkeit und die darüber hinausgehende Deckelung auf den Betrag von EUR 100.000 (s.o. 5.2.1 mit den dortigen Nachweisen).

(2) Haftungsausschluss gegen fakultative Reiseversicherung

Ein einzigartiges System der Haftungsbeschränkung ist zu berichten von den US-Bundesstaaten *Oregon* und *California* (San Francisco). Von den Lotsgesellschaften dieser Staaten werden den Reedern optional zwei unterschiedliche Lotstarife angeboten.

- (a) Es gibt einen niedrigeren (den normalen) Lotsgeldtarif. Bei der Wahl dieses Tarifes ist der Reeder verpflichtet, den Lotsen uneingeschränkt von Schadensersatzansprüchen freizuhalten.⁵⁵
- (b) Wählt der Reeder den höheren Lotsgeldtarif, so ist er von der Freihalteverpflichtung gegenüber dem Lotsen befreit. Der Lotse haftet auch für normale Fahrlässigkeit. In diesem Falle wird für die fragliche Reise eine Einzelfaldeckung unter einer Rahmen-Haftpflichtversicherung deklariert (*Optional Trip Insurance Cover*). Diese tritt im Schadensfall bei einer etwaigen Haftung des Lotsen ein.⁵⁶ Die Versicherungsprämie für diese optionale Einzelfaldeckung wird aus dem erhöhten Lotsgeldtarif bezahlt. Die Haftpflichtversicherungssummen dieser

⁵⁴ Information des Conselho Nacional de Praticagem vom 10.01.2014.

⁵⁵ Bei KIRCHNER/DIAMOND, a.a.O. (Fn. 47), S. 192, heißt es dazu wörtlich: „*The acceptance of the lower rate constitutes an irrevocable, binding agreement by the vessel, its master, owners, agents and operators not to assert any personal liability against the pilot or pilot association and to defend, indemnify, and hold harmless the pilot from third party claims.*“

⁵⁶ KIRCHNER/DIAMOND, a.a.O. S. 192.

Einzelfalldeckung sind sehr hoch. Sie belaufen sich auf USD 37 Mio. bzw. USD 40 Mio.⁵⁷

Hierbei handelt es sich zweifellos um ein intelligentes System, den Lotsen im Havariefalle zu schützen. Es fragt sich allerdings, wie umfangreich und eventuell fehleranfällig der administrative Aufwand für die jeweilige Reisedeckung ist. Weiter fragt sich, wie oft die Reeder den optional höheren Lotsgeldtarif und die damit verbundene unbeschränkte Haftung der Lotsen in Anspruch nehmen. Über den höheren Lotsgeldtarif zahlen die Reeder per Saldo selbst die Kosten der Einzelfalldeckung. Da der Reeder ohnehin eine (wesentlich höhere) P&I-Deckung unterhält, die auch seine Haftung für ein etwaiges Lotsverschulden einschließt, wären die zusätzlichen Kosten für eine separate Lotsen-Haftpflicht unnötig. Dies legt den Schluss nahe, dass die Reeder im Zweifel eher selten für den höheren Lotsgeldtarif optieren.

Im Ergebnis dürfte eine klare und überschaubare Haftungsbeschränkung nach Art der oben unter 5.2.1 und 5.2.2 vorgestellten Modelle vorzuziehen sein.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Ausübung des Lotsberufes in der See- und Binnenschifffahrt birgt Unfallrisiken, die sich in kaum einem anderen Beruf finden lassen. Dies geht weit über alles hinaus, was zivilrechtlich unter den Begriff der „gefahr geneigten Tätigkeit“ fallen könnte. See- und Binnenschiffe sind – in Abhängigkeit zur Enge der Manövrierräume – in ihrer Lenk- und Beherrschbarkeit hochkomplizierte Fahrzeuge. Ihr sicheres Manövrieren hängt entscheidend von sekundengenauen Einzelentscheidungen des Lotsen ab, die allein auf seine persönliche Ausbildung und Erfahrung gründen. Der Lotse kann hierbei auf rechnergestützte Hilfsmittel zurückgreifen, welche die Position und Bewegungsparameter des Schiffes im Augenblick seiner Entscheidung wiedergeben. Keinerlei Rechner unterstützt ihn jedoch in der Entscheidung, die das Schiff zu den Zielkonfigurationen führt. Jede in einer solchen Situation eintretende Fehleinschätzung (error in judgment) kann zu Havarien mit weitreichenden Folgen führen. Stellt sich in der „alles wissenden“ ex-post Betrachtung heraus, dass die Entscheidung des Lotsen fehlerhaft war, stellt sich zugleich die Frage nach seiner zivilrechtlichen Haftung.

Weder in Deutschland noch im Ausland ist dies eine neue Erkenntnis. Jedoch haben im Ausland zahlreiche Gesetzgeber die Haftung der Lotsen auf ein annähernd vorsatzgleiches Verschulden beschränkt, oder es sind moderate Höchsthaftungssummen eingeführt worden, die im Ernstfall keine Existenzgefährdung des Lotsen nach sich ziehen. In Deutschland ist die Haftung der Seelotsen vom Gesetzgeber und diejenige der Binnenlotsen durch die Rechtsprechung „nur“ auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt worden. Die darüber hinaus geltenden Höchsthaftungssummen bedeuten jedoch für den Binnenlotsen kaum und für den Seelotsen keinen wirksamen Schutz.

In der Vergangenheit sind havariebegründete Regresse gegen Lotsen und Kapitäne de facto unbekannt gewesen. Für die Mehrzahl der schifffahrtstreibenden Länder gilt dies noch heute. Jedoch haben sich in den vergangenen Jahren deutliche Veränderungen manifestiert. Vor allem in einigen Bundesstaaten der USA und in Deutschland ist die Haftbarhaltung des Lotsen im Havariefalle eher als Regel denn als Ausnahme zu beobachten. Ähnliche Entwicklungen sind – jedenfalls in Ansätzen – in Japan und Korea zu beobachten. Die Lotsenvereinigungen der beiden letztgenannten Länder sind darüber hoch besorgt und gegenwärtig um die Einführung von Schutzmechanismen für ihre

⁵⁷ Mitteilung von Paul Kirchner, American Pilots' Association, an den Verfasser vom 01.12.2013.

Lotsen bemüht. Ob all dies mit den Rechtskulturen der unterschiedlichen Länder zu tun hat, mag auf sich beruhen. Für Deutschland jedenfalls ist festzustellen, dass die existenzielle Bedrohung der Lotsen aufgrund ihrer Gefährdung durch Haftungsrisiken eine Grenze erreicht hat. Wenn der Staat weiter den Beitrag der Lotsen für die Sicherheit auf den Schifffahrtsstraßen und damit die Sicherung der auf ihnen vollzogenen Transportleistungen in Anspruch nehmen will, so hat er dem Lotsen die damit verbundenen Haftungsrisiken abzunehmen. Die gesetzgeberischen Möglichkeiten sind in dem obigen Beitrag aufgezeigt worden.