

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen
— Drucksache 10/572 —

A. Problem

Das geltende Gesetz über das Seelotswesen stammt aus dem Jahre 1954 und muß der zwischenzeitlichen Entwicklung angepaßt werden.

B. Lösung

Umfassende Novellierung des Gesetzes.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 10/572 — mit der Maßgabe anzunehmen, daß Artikel 1 Nr. 16 folgende Fassung erhält:

„16. §25 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Wort „Revier“ durch das Wort „Seelotsrevier“ ersetzt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Für einen in Ausübung der Lotstätigkeit verursachten Schaden ist der Seelotse dem Reeder des gelotsten Schiffes oder einem anderen Auftraggeber nur insoweit zum Ersatz verpflichtet, als ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Ist für einen Schaden, den der Seelotse in Ausübung der Lotstätigkeit einem Dritten zugefügt hat, neben dem Seelotsen auch der Reeder oder andere Auftraggeber verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der Reeder oder andere Auftraggeber zum Ersatz verpflichtet, soweit nicht dem Seelotsen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.“

Bonn, den 25. Januar 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich

Buckpesch

Vorsitzender

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Buckpesch

Der in Drucksache 10/572 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 38. Sitzung des Deutschen Bundestages am 25. November 1983 dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 25. Januar 1984 beraten hat.

Die Aufsicht über das Seelotswesen sowie die Einrichtung und Unterhaltung des Seelotswesens sind Aufgaben des Bundes, denen der Bundesminister für Verkehr durch die nachgeordneten Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nachkommt. Seiner Aufsicht unterstehen die Lotsenbrüderschaften und die Bundes-Lotsenkammer als Selbstverwaltungs-Körperschaften des öffentlichen Rechtes, die im Auftrage des Bundes tätig sind. Mit der unmittelbaren Wahrnehmung der Vorhaltung, der Unterhaltung und des Betriebes der Lotseneinrichtungen ist der zentrale „Lotsbetriebsverein e. V.“ als juristische Person des privaten Rechtes beauftragt. Die Seelotsen selbst sind freiberuflich und in eigener Verantwortung tätig. Die entstehenden Kosten werden voll durch Lotsabgaben für die Bereitstellung der Lotseneinrichtungen und Lotsgelder für die Leistungen der Seelotsen gedeckt, für die u. a. die Eigentümer der beratenen Schiffe zahlungspflichtig sind.

Das geltende Recht über das Seelotswesen ist im Jahre 1954 erlassen worden. Obwohl sich das Grundkonzept bewährt hat, ist es erforderlich, seine Bestimmungen in Einzelheiten an die zwischenzeitliche Entwicklung anzupassen. So werden jetzt Seelotsen auch von Landradarzentralen aus tätig. Auch die Tätigkeit der Seelotsen außerhalb der Hoheits-

gewässer gewinnt zunehmend an Bedeutung. Über Zulassungsanträge von Bewerbern muß künftig mindestens einmal im Jahr entschieden werden, damit Klarheit darüber geschaffen wird, ob die Bewerbung Aussicht auf Erfolg hat. Die Bewerber müssen künftig in jedem Falle das Befähigungszeugnis als Kapitän auf Großer Fahrt besitzen. Neue Regelungen sind ferner vorgesehen über die Fortbildung und über Meldepflichten und über das gleichzeitige Tätigwerden mehrerer Seelotsen für ein Schiff.

Der Ausschuß hat keine Bedenken gegen den Inhalt der Vorlage. Er hat daher die Regierungsfassung grundsätzlich gebilligt und an ihr nur eine wesentliche Änderung vorgenommen, die die Haftung des Lotsen gegenüber seinem Auftraggeber (insbesondere gegenüber der Reederei) für einen von ihm schuldhaft verursachten Schaden betrifft. 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. Die Haftung des Seelotsen gegenüber Dritten soll durch ein geplantes Zweites Seerechts-Änderungsgesetz der Höhe nach begrenzt werden, so daß es hier im Außenverhältnis bei der Haftung auch für leichte Fahrlässigkeit verbleiben kann.

Der Verkehrsausschuß empfiehlt einmütig die Annahme des Gesetzentwurfes mit der sich aus der Beschlußempfehlung ergebenden Änderung.

Bonn, den 25. Januar 1984

Buckpesch

Berichterstatte

