

Mitteilung des Senats vom 22. Dezember 2015**Gesetz zur Änderung des Bremischen Hafenebetriebsgesetzes**

Der Senat überreicht der Bürgerschaft (Landtag) den Entwurf des „Gesetzes zur Änderung des Bremischen Hafenebetriebsgesetzes“ mit der Bitte um Beschlussfassung.

Das Bremische Hafenebetriebsgesetz enthält bisher keine Regelung zur Haftung der Hafeneboten in Bremerhaven für Schäden, die in Ausübung des Hafenebotenendienstes entstehen können. Das Gesetz über das Seelotswesen enthält in § 21 Abs. 3 eine Regelung zur Beschränkung der Haftung des Seelotsen auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Das Seelotsengesetz gilt nur für die Bundeslotsen.

Das Hamburger Gesetz über das Hafenebotenwesen enthält beispielsweise in § 7 einen entsprechenden Verweis auf die Haftungsregelung im Seelotsengesetz.

Im Land Bremen wurde bisher das Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 20. Februar 1989 (BGH, zweiter Zivilsenat – II ZR 26/88) in Haftungsfragen im Hafenebotenwesen in Bremerhaven zugrunde gelegt, nach dem Binnenlotsen entsprechend § 21 Abs. 3 Seelotsengesetz nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haften.

Der Verweis auf das genannte Urteil des Bundesgerichtshofs erscheint zukünftig nicht mehr ausreichend, um eine rechtliche Schlechterstellung der Hafeneboten in Bremerhaven gegenüber den Seelotsen in Bezug auf die Haftung für Schäden in Ausübung des Hafenebotenendienstes und daraus folgende wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.

Daher ist eine entsprechende Änderung des Bremischen Hafenebetriebsgesetzes durch die Aufnahme einer Haftungsregelung analog zum Seelotsengesetz § 21 Abs. 3 durch Beschlussfassung der Bürgerschaft (Landtag) notwendig.

Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat dem Gesetzentwurf am 4. November 2015 zugestimmt.

Gesetz zur Änderung des Bremischen Hafenebetriebsgesetzes

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz

Artikel 1

Dem § 10 Absatz 4 des Bremischen Hafenebetriebsgesetzes vom 21. November 2000 (Brem.GBl. S. 437, 488; 2002, S. 2 – 9511-a-1), das zuletzt durch das Gesetz vom 31. Januar 2012 (Brem.GBl. S. 10) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Für einen in Ausübung der Lotstätigkeit verursachten Schaden ist der Hafenebote 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 Hafenebote in Ausübung der Lotstätigkeit einem Dritten zugefügt hat, neben dem Hafeneboten auch der Reeder oder andere Auftraggeber verantwortlich, so ist in ihrem Verhältnis zueinander der Reeder oder andere Auftraggeber zum Ersatz verpflichtet, soweit nicht dem Hafeneboten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Das Bremische Hafenbetriebsgesetz vom 21. November 2000 (Brem.GBl. S. 437 – 9511-a-1), das zuletzt durch Artikel 1 Änderungsgesetz vom 31. Januar 2012 (Brem.GBl. S. 10) geändert worden ist und die Lotsenordnung für das Hafenslotsenwesen in Bremerhaven vom 28. November 1979 (Brem.GBl. S. 431 – 9515-a-1), die zuletzt durch Verordnung vom 15. Oktober 2012 (Brem.GBl. S. 461) geändert worden ist, enthalten keine Regelung der Haftung für Schäden, die in Ausübung des Hafenslotsdienstes eintreten können. Das Seelotsengesetz (SeelotsG) aus dem Jahr 1954 enthielt zu der Zeit ebenfalls keine Haftungsregelung. Im Jahr 1984 wurde das Seelotsengesetz diesbezüglich geändert und in § 21 Abs. 3 die Haftung der Seelotsen auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt, „weil die bei der Lotsentätigkeit in Betracht kommenden wirtschaftlichen Werte die Leistungsfähigkeit des einzelnen Seelotsen bei Weitem übersteigen können und auch eine Haftpflichtversicherung zu wirtschaftlich tragbaren Prämien nicht möglich erscheint“ (Bundestag-Drs. 10/925).

Der Bundesgerichtshof hat in seinem Urteil vom 20. Februar 1989 entschieden, dass Binnenlotsen entsprechend § 21 Abs. 3 SeelotsG im Verhältnis zu dem Eigner des geloteten Schiffes oder einem anderen Auftraggeber nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haften. (BGH, zweiter Zivilsenat – II ZR 26/88).

Das Urteil wurde bisher für die Beschränkung der Haftung der Hafenslotsen in Bremerhaven zugrunde gelegt.

Der Verweis auf das genannte Urteil des BGH erscheint zukünftig nicht mehr ausreichend, um eine rechtliche Schlechterstellung der Hafenslotsen in Bremerhaven gegenüber den Seelotsen in Bezug auf die Haftung für Schäden in Ausübung des Hafenslotsdienstes und daraus folgende wirtschaftliche Nachteile abzuwenden.

Es bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken, wenn der Landesgesetzgeber eine der Regelung im Seelotsengesetz entsprechende Haftungsregelung in das Bremische Hafenbetriebsgesetz in § 10 Abs. 4 einfügt. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes Bremen ergibt sich aus Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 Grundgesetz (GG). Demnach steht dem Land die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet des bürgerlichen Rechts zu, solange und soweit der Bund auf diesem Gebiet von seiner eigenen Gesetzgebungszuständigkeit nicht Gebrauch gemacht hat. Zum bürgerlichen Recht gehört auch die Regelung der Haftung für Schäden, die durch privatrechtliche Berufsausübung entstehen. Lotsen werden freiberuflich und somit privatrechtlich tätig. Der Bund hat ihre Haftung zwar für den Bereich des Seelotswesens, nicht aber für das Hafenslotswesen geregelt. Eine abschließende Regelung dergestalt, dass der Bundesgesetzgeber Haftungsbeschränkungen für andere Lotsengruppen ausschließend wollte, kann dem bundesrechtlichen Haftungsregime für Seelotsen nicht entnommen werden. Davon ging auch der BGH in seinem Urteil vom 20. Februar 1989 – II ZR 26/88 – aus. Somit kann das Land Bremen die Haftung der Hafenslotsen selbst durch Gesetz regeln.

Damit werden die Grundsätze der Haftungsübernahme bei schadengeneigter, freiberuflicher Tätigkeit im Bremischen Hafenbetriebsgesetz berücksichtigt. Es besteht bei der Ausübung der Lotstätigkeit wegen der vielfach großen Werte der die Häfen ansteuernden Schiffe und ihrer Ladung sowie der möglichen hohen Personen-, Sach- und Umweltschäden ein wirtschaftliches Risiko, das die Leistungsfähigkeit des einzelnen Lotsen übersteigt. Zudem besteht in der Höhe des Hafenslotsgeldes für die einzelne Lotsung kein angemessenes Äquivalent für das wirtschaftliche Risiko in Folge der Haftbarmachung für Schäden. Die Haftung soll deshalb auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt werden.