

Stand: 13.6.2014

## **Teil 5: Seelotswesen**

### 1. Einführung

Die Aufgabe des Seelotsen besteht darin, mit seiner besonderen Revier- und Sachkunde die Schiffsführung bei der sicheren Navigation zu unterstützen. Das gilt insbesondere im Küstenbereich bei schwierigen Fahrwasserverhältnissen und großem Verkehrsaufkommen.

Die heutige Ausgestaltung des Seelotswesens in Deutschland ist Ergebnis einer langen Entwicklung. Im Nordseebereich waren seit alters her freie Seelotsen tätig, die sich zu Lotsengemeinschaften zusammenschlossen und lediglich einer staatlichen Zulassung bedurften. Dagegen waren die Lotsen an der Ostseeküste und im Nord-Ostsee-Kanal bis ins 20. Jahrhundert hinein staatliche Bedienstete. Schon diese unterschiedliche Entwicklung zeigt, dass der Lotsenberuf im Spannungsfeld zwischen staatlichen Sicherheitsaufgaben und privater Tätigkeit steht. Das schlägt sich auch in der Ausgestaltung des heutigen Seelotswesens nieder. Wesentliche Rechtsgrundlage ist das Gesetz über das Seelotswesen (Seelotsgesetz vom 13. Oktober 1954 (BGBl. 1954 II S. 1035), das zuletzt durch Gesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist).

### 2. Definitionen, Aufgabenverteilung

Seelotse ist, wer Schiffe nach behördlicher Zulassung berufsmäßig auf Seeschiffahrtstraßen außerhalb der Häfen oder über See als orts- und schiffahrtkundiger Berater geleitet. Der Seelotse gehört nicht zur Schiffsbesatzung (§ 1). Mit dieser Definition wird klargestellt, dass der Seelotse nur Berater ist, also nicht die Führung des Schiffes selbst übernimmt. Für seine Tätigkeit bedarf er einer behördlichen Zulassung. Räumlich erstreckt sich die Tätigkeit auf die Seeschiffahrtstraßen, kann aber auch seewärts des Küstenmeeres ausgeübt werden. Häfen sind nicht erfasst, da es sich bei der sog. Hafenlotstätigkeit nicht um eine Bundesaufgabe handelt.

Der Seelotse übt seine Tätigkeit entweder auf Seelotsrevieren oder in anderen Bereichen aus. Seelotsreviere sind Fahrtstrecken und Seegebiete, für die zur Sicherheit der Schifffahrt die Bereitstellung einheitlicher ständiger Lotsendienste angeordnet ist (§ 2). Diese Formulierung eröffnet die Möglichkeit, Seelotsreviere auch außerhalb der Hoheitsgewässer einzurichten, soweit das Völkerrecht dem nicht entgegensteht.

Entsprechend der fakultativen Kompetenzregelung des Artikels 89 Abs. 2 Satz 2 GG werden Einrichtung und Unterhaltung des Seelotswesens sowie die Aufsicht über das Seelotswesen als Aufgaben des Bundes ausgewiesen (§ 3). Die Ausübung der Lotstätigkeit wird nicht davon erfasst. Staatliche Aufgabe ist nur die Bereitstellung der Lotsendienste, nicht deren Wahrnehmung. Zur Einrichtung und Unterhaltung des Seelotswesens gehört aber auch die Selbstverwaltung in den Revieren. Sie obliegt den Lotsenbrüderschaften und der Bundeslotsenkammer als bundesunmittelbaren Körperschaften des öffentlichen Rechts. Die notwendigen Aufsichtsfunktionen werden vom Bund selbst wahrgenommen. Hiermit können Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch Rechtsverordnung betraut werden.

### 3. Seelotswesen der Reviere

#### 3.1 Lotsverordnungen

Seelotsreviere können durch Rechtsverordnung des BMVI (Lotsverordnung) eingerichtet werden (§ 5). Die Verordnungsermächtigung kann auf die Aufsichtsbehörden übertragen werden. Durch Lotsverordnung, die eine Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer erfordert, können auch Seelotsreviere aufgehoben, vereinigt oder erweitert werden. Weiter kann durch Lotsverordnung

- die Ordnung und Verwaltung der Seelotsreviere geregelt werden,
- Seelotsen erlaubt werden, ihre Tätigkeit über die Grenze des Reviers hinaus auszuüben, und
- festgelegt werden, unter welchen Voraussetzungen Schiffe zur Annahme von Seelotsen verpflichtet sind.

Nach Maßgabe dieser Ermächtigung hat das BMVI die Allgemeine Lotsverordnung (Allgemeine Lotsverordnung vom 21. April 1987 (BGBl. I S. 1290), die zuletzt durch Gesetz vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1864) geändert worden ist) erlassen. Danach gibt es die 7 Seelotsreviere Ems, Weser I, Weser II/Jade, Elbe, Nord-Ostsee-Kanal I und Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde und Wismar/Rostock/Stralsund. Sie enthält außerdem Ordnungsvorschriften zur Durchführung der Lotstätigkeit und legt Unterrichts-, Melde- und Prüfpflichten des Seelotsen fest. Von den als Aufsichtsbehörden bestimmten GDWS Ast. Nord und Nordwest sind für die einzelnen Seelotsreviere zusätzlich örtliche Lotsverordnungen erlassen worden. Sie enthalten Regelungen über den Betrieb der Lotseinrichtungen und über die Anforderung von Seelotsen. In allen Lotsverordnungen ist außerdem eine Lotsenannahmepflicht festgelegt worden. Die Voraussetzungen, unter denen Seelotsen angenommen werden müssen, weichen auf den einzelnen Revieren teilweise voneinander ab. Die Annahmepflicht richtet sich nach Schiffsgröße, Schiffsart und Ladung sowie der Zahl von Revierfahrten. Am weitesten geht die Annahmepflicht auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Für größere Schiffe kann dort eine Befreiung nur nach einer Prüfung ausgesprochen werden.

### 3.2 Bestallung des Seelotsen

Die Berufsausübung als Seelotse in einem Seelotsrevier setzt eine Bestallung durch die GDWS Ast. Nord oder Nordwest voraus (§ 7). Damit soll sichergestellt werden, dass der Seelotse über die notwendige Qualifikation verfügt. Bewerber müssen zunächst als Seelotsenanwärter von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden, um die notwendige Ausbildung zu erfahren. Die Zulassung erfolgt mindestens jährlich durch die GDWS Außenstellen, die im Benehmen mit den Lotsenbrüderschaften entscheiden. Dabei hängt die Zahl der Zulassungen von dem Verkehrsaufkommen und der Personalstruktur ab (§ 8). Es handelt sich hierbei um objektive Berufszulassungsvoraussetzungen. Die Regelung steht mit Artikel 12 GG im Einklang. Sie ist erforderlich, um einen geordneten Lotsendienst auf den Revieren zu gewährleisten. Dieser für die Sicherheit des Schiffsverkehrs unerlässliche Dienst ist als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut anzusehen.

Subjektive Zulassungsvoraussetzung ist, dass der Bewerber das Befähigungszeugnis als Kapitän erworben hat und damit innerhalb der letzten fünf Jahre in einer dem Befähigungszeugnis entsprechenden nautischen Funktion mindestens 2 Jahre zur See gefahren ist. Außerdem muss er Gewähr für die erforderliche Zuverlässigkeit bieten und die gesundheitlichen Anforderungen erfüllen sowie über deutsche und englische Sprachkenntnisse verfügen (§ 9). Durch Rechtsverordnung des BMVI kann an Stelle der Seefahrtszeit eine lotsenspezifische praxisorientierte Grundausbildung vorgesehen werden; damit soll der schwierigen Personallage bei der Nachwuchsgewinnung von Seelotsen Rechnung getragen werden. Dementsprechend legt die NOK I Seelotsen-Grundausbildungs-Verordnung vom 26. Januar 2009 (BGBl. I S. 94) für das Seelotsrevier NOK I die Voraussetzungen für eine alternative praxisorientierte Grundausbildung fest. Nach erfolgreicher Ausbildung und einer abschließenden Prüfung werden die Teilnehmer bei der Lotsenbrüderschaft NOK I als Seelotsenanwärter zugelassen. Der zugelassene Seelotsenanwärter wird auf dem Seelotsrevier nach Maßgabe der Seelotsenausbildungs- und Ausweisordnung (BGBl. 1979 I S. 9, zuletzt geändert durch VO vom 21.12.01 - BGBl. I S. 4258) von der zuständigen Lotsenbrüderschaft ausgebildet und muss anschließend eine Prüfung ablegen (§ 10). Nach bestandener Prüfung wird der Anwärter von der GDWS Außenstelle zum Seelotsen bestallt und auf die gewissenhafte Ausübung seines Berufes verpflichtet (§ 11).

Nach der Bestallung kann durch Lotsverordnung vorgesehen werden, dass der Seelotse zunächst nur Schiffe bestimmter Art und Größe lotsen darf (§ 12), damit er die notwendige praktische Erfahrung sammelt.

Gründe für den Widerruf der Bestallung sind der Entzug des Befähigungszeugnisses sowie wiederholte oder gröbliche Pflichtverletzungen, wenn sich daraus ergibt, dass der Seelotse ungeeignet ist, seinen Beruf weiter auszuüben. Ein Widerruf erfolgt auch, wenn der Seelotse geistig oder körperlich nicht mehr für seinen Beruf geeignet ist (§ 14). Wenn es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert und dringende Gründe für die Annahme bestehen, dass die Bestallung zurückgenommen oder widerrufen wird, kann die Berufsausübung vorläufig untersagt werden (§ 15). Bei schlechter Gesundheit ist eine vorübergehende Untersagung möglich (§ 16).

Die Bestallung erlischt, wenn der Seelotse Altersruhegeld erhält, spätestens wenn er das 65. Lebensjahr vollendet (§ 18). Wann der Seelotse Altersruhegeld erhalten kann, richtet sich nach den Sozialversicherungsvorschriften und den Versorgungsregelungen der Seelotsen.

### 3.3 Rechtsstellung und Pflichten des Seelotsen

Der Seelotse übt seine Tätigkeit im Revier als freien, nichtgewerblichen Beruf aus (§ 21). Er führt die Lotsung in eigener Verantwortung durch, was jedoch nicht ausschließt, dass er in verschiedener Hinsicht der Aufsicht durch die Lotsenbrüderschaft und die GDWS Außenstelle unterliegt. Der Seelotse ist also kein Gewerbetreibender und steht in keinem Arbeitsverhältnis zur Lotsenbrüderschaft oder zur Aufsichtsbehörde. Seine Haftung gegenüber dem Reeder oder einem anderen Auftraggeber für Schäden in Ausübung der Lotstätigkeit wird auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Besteht bei Ansprüchen Dritter auch eine Schadensersatzpflicht des Reeders oder eines anderen Auftraggebers, so ist der Seelotse im Innenverhältnis ebenfalls nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zum Ersatz verpflichtet (§ 21 Abs. 3). Diese gesetzliche Haftungsbeschränkung folgt den Grundsätzen der Haftungsübernahme bei schadensgeneigter Tätigkeit. Weitere Haftungsbeschränkungen gegenüber Dritten ergeben sich aus den seehandelsrechtlichen Regelungen.

Wie schon bei Definition des Begriffs des Seelotsen festgestellt, besteht seine Aufgabe darin, den Kapitän bei der Führung des Schiffes zu beraten. Der Kapitän bleibt auch dann für die Führung des Schiffes verantwortlich, wenn er selbständige Anordnungen des Seelotsen hinsichtlich der Führung des Schiffes zulässt (§ 23). Zur Beratung gehört, dass der Seelotse den Kapitän über alle für die sichere Führung des Schiffes wichtigen Informationen unterrichtet und den Kapitän bei der Navigation unterstützt, insbesondere durch Positionsangaben sowie Empfehlungen über notwendige Kursänderungen, Kurskorrekturen und erforderliche Manöver. Die Beratung kann auch von einem anderen Schiff oder von Land aus erfolgen. Eine Lotstätigkeit liegt auch vor, wenn Seelotsen in den Revierzentralen in Auswertung von Radarbeobachtungen Schiffe beraten. Eine solche Radarberatung erfolgt insbesondere bei besonders großen Schiffen und unsichtigem Wetter. Werden mehrere Seelotsen tätig, so wird der Kapitän nur durch einen von ihnen beraten. Die übrigen Seelotsen haben die Stellung von Erfüllungsgehilfen. Das gilt auch, wenn der Bordlotse von einem Radarlotsen unterstützt wird.

Die Beratungstätigkeit ist so lange auszuüben, bis der Seelotse abgelöst oder vom Kapitän entlassen wird oder das Schiff den Bestimmungsort oder die Grenze des Seelotsreviers erreicht hat (§ 24). Der Seelotse darf nicht unter dem Einfluss alkoholischer Getränke oder anderer Rauschmittel tätig werden.

Der Seelotse ist gesetzlich zur ständigen Weiterbildung verpflichtet und hat sich der erforderlichen technischen Hilfsmittel zu bedienen (§ 25). Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Lotsenbrüderschaft muss jede Beobachtung, die die Sicherheit der Schifffahrt oder eine Gewässerverschmutzung betrifft, unverzüglich auf schnellstem Wege mitgeteilt werden. Der Seelotse hat auch über jeden Unfall eines von ihm gelotsten Schiffes zu berichten (§ 26). Im Hoheitsgebiet eines EG-Mitgliedstaates hat er die zuständige Behörde des Hafen- oder Küstenstaates über alle bekannt gewordenen Mängel zu unterrichten, die die sichere Fahrt des Schiffes oder die Meeresumwelt gefährden können. Weitere Meldepflichten ergeben sich insbesondere aus der Allgemeinen Lotsverordnung und der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung. Problematisch kann die Melde- und Berichtspflicht werden, wenn der Seelotse einen Unfall oder ein anderes meldepflichtiges Ereignis verur-

sacht hat und er sich auf diese Weise selbst belastet. Auch in diesen Fällen ist die Meldepflicht jedoch gerechtfertigt, da der Seelotse besondere Funktionen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Schiffsverkehrs wahrnimmt und daher das öffentliche Interesse an der schnellstmöglichen Kenntnis von einer Gefahrensituation überwiegt. In diesen Fällen besteht jedoch ein Verwertungsverbot in Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren (so OVG Nds., Beschluss vom 4. April 2012 - 8 ME 49/12).

### 3.4 Lotsenbrüderschaften

Alle Seelotsen eines Reviers bilden eine Lotsenbrüderschaft. Die Lotsenbrüderschaft hat als Körperschaft des öffentlichen Rechts im Rahmen ihrer Selbstverwaltung die Belange des Seelotsreviers zu wahren und zu fördern (§ 27). Die Zwangsmitgliedschaft ist verfassungsrechtlich gerechtfertigt, da Lotsenbrüderschaften unerlässlich sind, um den ordnungsgemäßen Dienst in den Revieren zu gewährleisten.

Die Ausgestaltung der Lotsenbrüderschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts macht deutlich, dass es sich bei ihren umfassenden Selbstverwaltungsaufgaben um öffentlich-rechtliche Aufgaben der mittelbaren Staatsverwaltung handelt. Zu diesen Aufgaben zählt es, die Aus- und Fortbildung der Seelotsen zu fördern und die Einhaltung der Berufspflichten zu überwachen. Die Lotsenbrüderschaft legt auch den Dienstbetrieb fest. Insbesondere regelt sie die Dienstfolge durch eine sog. Börtordnung, die als Körperschaftssatzung der Genehmigung der GDWS Außenstelle bedarf. Weiterhin hat die Lotsenbrüderschaft Maßnahmen zu treffen, die eine ausreichende Versorgung der Seelotsen gewährleisten. Die für eine Lotsenberatung von dem jeweiligen Schiff zu entrichtenden Lotsgelder werden von der Lotsenbrüderschaft für Rechnung der Seelotsen eingenommen. Nach Einbehaltung der für die Wahrnehmung der Aufgaben und die Versorgung der Seelotsen erforderlichen Beträge werden die Lotsgelder nach Maßgabe einer Verteilungsordnung an die Seelotsen verteilt. Die Verteilung erfolgt nach dem Grundsatz, dass jeder Seelotse den gleichen Anteil bei voller Berufsausübung erhält, unabhängig davon, ob er im Einzelfall ein großes oder kleines Schiff beraten hat.

Sitz und Verfassung der Lotsenbrüderschaften werden durch Satzung bestimmt, die von den Mitgliedern mit 2/3-Mehrheit beschlossen wird und der Genehmigung der GDWS Außenstelle bedarf (§ 29).

Organe der Lotsenbrüderschaft sind der Ältermann, die Mitgliederversammlung und ggf. besondere in der Satzung vorgesehene Beauftragte (§ 30). Der in der Mitgliederversammlung für 5 Jahre gewählte Ältermann vertritt die Lotsenbrüderschaft gerichtlich und außergerichtlich (§ 31). Seine Befugnisse ergeben sich im Einzelnen aus der Satzung. Über andere Angelegenheiten der Lotsenbrüderschaft beschließt die Mitgliederversammlung.

Erfüllt die Lotsenbrüderschaft ihre Aufgaben nicht, so kann die GDWS Außenstelle nach erfolgloser Fristsetzung die Aufgaben selbst durchführen oder Dritten übertragen (§ 41).

### 3.5 Die Bundeslotsenkammer

Alle Lotsenbrüderschaften sind gesetzlich zur Bundeslotsenkammer zusammengeschlossen, die ebenfalls eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist und vom BMVI beaufsichtigt wird (§ 34). Die Bundeslotsenkammer wird in Fragen tätig, die die Gesamtheit der Lotsenbrüderschaften angehen. Sie vermittelt bei Streitigkeiten, erstattet Gutachten in Angelegenheiten des Seelotswesens und wirkt an der Gesetzgebung über das Seelotswesen mit. Sie kann auch Aufgaben der Lotsenbrüderschaft mit deren Zustimmung übernehmen und hat auf Antrag der Lotsenbrüderschaft bei Mindereinnahmen zwischen den einzelnen Lotsenbrüderschaften für einen Ausgleich zu sorgen. Organe der Bundeslotsenkammer sind der Vorsitzende und die Mitgliederversammlung. In der Mitgliederversammlung werden die Brüderschaften durch ihre Ältermänner vertreten. Sie haben je nach Größe der Lotsenbrüderschaften eine bis drei Stimmen. Der Vorsitzende wird für 5 Jahre gewählt und vertritt die Bundeslotsenkammer (§ 38). Er ist in der Mitgliederversammlung stimmberechtigt und gibt bei Stimmgleichheit den Ausschlag (§ 39). Die Kosten der Bundeslotsenkammer werden durch Beiträge der Lotsenbrüderschaften finanziert (§ 40).

### 3.6 Lotseinrichtungen

Damit die Seelotsen ihre Aufgaben wahrnehmen können, sind feste und schwimmende Lotsenstationen sowie Versetz- und Zubringerschiffe erforderlich. Vorhaltung, Unterhaltung und Betrieb dieser Lotseinrichtungen gehören nicht zu den Selbstverwaltungsaufgaben der Lotsenbrüderschaften, sondern obliegen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (§ 6). Allerdings können diese Aufgaben durch Lotsverordnung der Lotsenbrüderschaft oder der Bundeslotsenkammer mit deren Zustimmung übertragen werden. Sie wiederum können mit Zustimmung der GDWS Außenstellen juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben beauftragen. Da es sich nicht um eine Selbstverwaltungsangelegenheit handelt, unterstehen die Lotsenbrüderschaften oder die Bundeslotsenkammer in diesem Fall der Fachaufsicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Das gilt auch im Falle der Beauftragung einer juristischen Person des privaten Rechts. In Anwendung dieser Regelung ist der Betrieb der Lotseinrichtungen weitgehend auf einen Zentralen Lotsbetriebsverein übertragen worden. Alternativ ist auch eine direkte Übertragung auf eine natürliche oder juristische Person des privaten Rechts möglich. Davon ist für das Seelotsrevier Wismar/ Rostock/ Stralsund Gebrauch gemacht worden.

### 3.7 Finanzierung

Die Finanzierungsregelungen betreffen zum einen die Kosten für die Lotseinrichtungen, zum anderen die Entgelte für die Tätigkeit der Seelotsen. Beides ist gesetzlich geregelt (§ 45). Für die Bereitstellung der Lotseinrichtungen werden für ein Schiff, das ein Seelotsrevier befährt, sog. Lotsabgaben erhoben. Die Abgaben stellen sich rechtlich nicht als Gebühr, sondern als Beitrag dar. Es kommt nicht darauf an, dass das jeweilige Schiff tatsächlich die Lotsendienste in Anspruch genommen hat. Entscheidend ist vielmehr, dass die Einrichtungen im Interesse der Schifffahrt bereitgestellt werden und von jedem Schiff in Anspruch genommen werden können. Für die Leistungen der Seelotsen ist das sog. Lotsgeld zu entrichten. Dabei ist Voraussetzung, dass die Leistungen tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Die Einzelheiten sind in der Lotstarifverordnung vom 26. Januar 2009 (BGBl. I S. 97), die zuletzt durch Verordnung vom 11. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4099) geändert worden ist, geregelt. Dazu gehören die Voraussetzungen für die Zahlungspflicht, die Höhe der Lotsabgaben und Lotsgelder, Fälligkeit, Verjährung und Erhebungsverfahren sowie die Befreiung von der Zahlungspflicht. Die Lotsabgaben sind so zu bemessen, dass ihr Aufkommen höchstens die öffentlichen Ausgaben für Zwecke des Seelotswesens deckt. Kriterium für die Bemessung der Lotsgelder ist, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen. Als Anhalt dient das Gehalt eines Kapitäns auf einem größeren deutschen Schiff. Obwohl die Lotsgelder privatrechtliche Entgelte sind, werden sie zusammen mit den Lotsabgaben von der GDWS Außenstelle erhoben und nach dem VwVG beigetrieben. Das enthebt die Lotsenbrüderschaften der sonst entstehenden Notwendigkeit, bei Nichtzahlung das Lotsgeld zivilrechtlich einklagen zu müssen. Der Seelotse darf keine anderen als durch die Lotstarifordnung festgelegten Lotsgelder fordern oder annehmen.

### 3.8 Exkurs: Rechtsnatur des Lotsvertrages

Die Regelungen des Seelotswesens in den Revieren macht deutlich, dass die Lotstätigkeit an einer Schnittstelle zwischen Privat- und öffentlichem Recht angesiedelt ist. Auch wenn der Seelotse privatberuflich tätig ist, so ist er doch sehr stark in die öffentlich-rechtliche Selbstverwaltung der Lotsenbrüderschaften eingebunden. Er steht zwar zur Lotsenbrüderschaft in keinem arbeitsrechtlichen Abhängigkeitsverhältnis. Dennoch entscheidet die Lotsenbrüderschaft weitgehend über seinen Arbeitsablauf und über das Einkommen. Dem Lotsen ist es nicht möglich, durch besonders häufigen Einsatz, durch die Wahl besonders großer Schiffe oder durch eigene Entgeltvereinbarungen sein Einkommen selbst zu bestimmen oder individuell zu beeinflussen.

Im Lichte dieser Überlegungen stellt sich die Frage nach der Rechtsnatur der Lotstätigkeit. Grundlage

dieser Tätigkeit ist ein gegenseitiger Vertrag. Trotz des öffentlichen Interesses an der Lotstätigkeit und der öffentlich-rechtlichen Einbeziehung der Lotsgelder ist der Vertrag privatrechtlicher Natur. Er enthält dienst- und werkvertragliche Elemente und ist als Geschäftsbesorgungsvertrag gemäß § 675 BGB anzusehen.

Vertragspartner ist der Reeder oder ein anderer Auftraggeber. Problematischer ist, wer auf der Lotsenseite den Vertrag abschließt. Die Lotsenbestellung wird an die Lotsenbrüderschaft gerichtet. Sie bestimmt, welcher Seelotse an der Reihe ist, sie nimmt die Lotsgelder ein und sorgt für die anteilige Verteilung. Das könnte dafür sprechen, dass die Lotsenbrüderschaft selbst Vertragspartner ist. Dem steht aber entgegen, dass die Lotsentätigkeit freiberuflich ist und dass der Lotse gegenüber dem Reeder haftet. Aus diesem Grunde muss der Seelotse selbst als Vertragspartner angesehen werden. Aufgrund seiner Zwangsmitgliedschaft in der Lotsenbrüderschaft wird allerdings eine gesetzliche Vertretungsbefugnis begründet, mit der die Vertragsfreiheit des Seelotsen weitestgehend ausgehöhlt wird. Der Lotsvertrag weicht also sehr von dem sonst üblichen Vertragsrecht ab. Dies beruht aber auf klaren gesetzlichen Regelungen, die ihrerseits sachlich geboten sind, um einen ständigen Lotsendienst zu gewährleisten, und daher auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden sind.

#### 4. Seelotswesen außerhalb der Reviere

Auch außerhalb der Reviere hat die Schifffahrt häufig ein Interesse daran, bei bestimmten Fahrtstrecken oder in schwierigen Seegebieten die Beratung durch Seelotsen zu nutzen. Das gilt z.B. für die Zufahrt zu kleinen Häfen oder für Lotsungen über See, wenn der Schiffsführung das Seegebiet nicht vertraut ist. Das staatliche Interesse an dieser Lotstätigkeit ist wesentlich geringer. Aus Gründen der Sicherheit der Seefahrt muss aber auch bei der Seelotstätigkeit außerhalb der Reviere gewährleistet sein, dass der Seelotse über die notwendigen Fähigkeiten verfügt. Auch diese Berufsausübung ist daher gesetzlich geregelt.

Für die Tätigkeit ist zwar keine förmliche Bestallung, aber eine Erlaubnis der GDWS Außenstelle erforderlich (§ 42). Eine Erlaubnis setzt dieselben allgemeinen Anforderungen wie bei dem Revierlotsen voraus. Der Bewerber darf noch nicht 60 Jahre alt sein und muss ausreichende praktische Erfahrungen sowie theoretische Kenntnisse für das Fahrtgebiet besitzen, in dem er seine Tätigkeit ausüben will. Der Nachweis ist in einer Prüfung zu erbringen. Die Erlaubnis erlischt, wenn der Seelotse 65 Jahre alt wird. Im Übrigen entsprechen seine Rechte und Pflichten denen des Revierlotsen.

Weitere Einzelheiten sind in der Verordnung über das Seelotswesen außerhalb der Reviere vom 25. August 1978 (BGBl. I S. 1515), die zuletzt durch Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, geregelt. Danach sind an den Grad des Befähigungszeugnisses teilweise geringere Anforderungen gestellt. Außerdem werden die Anforderungen an die Prüfung festgelegt. Besondere Regelungen gelten für die sog. Überseelotsen. Dabei handelt es sich um Lotsen, die in Nord- und Ostsee außerhalb der Reviere tätig werden. Anders als die Revierlotsen erheben die Seelotsen außerhalb der Reviere ihre Lotsgelder selbst und müssen sie ggf. privatrechtlich einklagen (§ 45 Abs. 4 Satz 2).

#### 5. Hafenslotswesen

Die Regelung von Lotsendiensten in den Häfen ist nicht Gegenstand des Bundesrechts, sondern als Teil des Hafenrechts Aufgabe der Länder. Für den Hamburger Hafen besteht eine eigenständige gesetzliche Regelung, die inhaltlich eng an das Seelotsgesetz angelehnt ist und die Hafenslotswesen in einer Lotsenbrüderschaft zusammenfasst. In den meisten anderen Häfen hat es sich als wenig sinnvoll erwiesen, eigene Hafenslotswesen einzurichten. Diese Tätigkeit ist stattdessen durch Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem jeweiligen Hafenträger auf die Seelotsen übertragen worden. Das gilt insbesondere für Emden, Bremen, die niedersächsischen Unterweserhäfen, Wilhelmshaven, Flensburg, Lübeck und Brunsbüttel.

#### 6. Exkurs: Kanalsteuerer

Eine Besonderheit gilt für den Nord-Ostsee-Kanal. Hier müssen größere Schiffe zusätzlich zu den Seelotsen sog. Kanalsteuerer annehmen, die mit den besonderen Verhältnissen auf dem Nord-Ostsee-Kanal vertraut sind. Seine Rechtsgrundlage findet das in § 47 Abs. 5 Seeschiffahrtstraßen-Ordnung. Nach § 14 Seeaufgabengesetz werden die Entgelte für die Leistungen der Kanalsteuerer durch die Kanalsteuerertarifverordnung vom 26. Oktober 2010 (BAnz. 2010 Nr. 165 S. 3646), die durch die Verordnung vom 31. März 2014 (BAnz. 2014 AT 07.04.2014 V3) geändert worden ist, festgesetzt. Dabei ist darauf zu achten, dass das Einkommen der Kanalsteuerer demjenigen vergleichbarer Berufsgruppen in der Seeschiffahrt entspricht. Ähnlich wie bei den Seelotsen werden auch die Entgelte der Kanalsteuerer von den GDWS Außenstellen eingezogen und nach den Vorschriften des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes beigetrieben. Die Kanalsteuerer sind in dem privaten Verein der Kanalsteuerer zusammengefasst. An einer näheren gesetzlichen Regelung, insbesondere auch hinsichtlich der Zulassung als Kanalsteuerer fehlt es.