RECHTSPRECHUNG ZU CLNI





IVR

Vasteland 78 3011 BN Rotterdam T: +31 (0)10 411 60 70 F: +31 (0)10 412 90 91

E-mail: info@ivr.nl

www.ivr.nl



RECHTSPRECHUNG ZU CLNI

GERICHT FUNDSTELLE ARTIKEL CLNI ESSENZ

Berufungskammer 250 Z - 2/92 Art. 4 CLNI Haftungsbeschränkung

der Zentralkommission Straßburg

23.04.1992

Der aus heutiger Sicht veraltete Begriff einer böslichen Handlungsweise will offenbar ein Verhalten des Schuldners umschreiben, hinsichtlich dessen eine ihm allgemein zugebilligte Haftungsbeschränkung für den Gläubiger nicht hinnehmbar ist. Dazu gehört aber nicht nur der Vorsatz, sondern auch die bewusste grobe Fahrlässigkeit (nahezu ebenso Art. 4 des Strassburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt - CLNI -, wonach "ein Haftpflichtiger seine Haftung nicht beschränken darf, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die von ihm selbst in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde."; vgl. ferner die damit identische Regelung in § 4a BinSchG, der durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz vom 25.07.1986 in dieses Gesetz neu eingefügt worden ist und nach dessen Abs. 1 Satz 4 die Beschränkung der Haftung des Schiffseigners für Ansprüche auf Ersatz des Schadens aus der Tötung oder Verletzung von Reisenden wegfällt, wenn auf seiner Seite das vorbeschriebene Verhalten gegeben ist).

Keine Möglichkeit auf Antizipation auf das CLNI-Übereinkommen bei einem Schaden aufgrund einer Kollision, die vor der Ratifikation des Übereinkommens von den Niederlanden stattgefunden hat (1988).

Rb. Rotterdam ECLI:NL:RBROT:1994:3008 Art. 17 CLNI Anwendbarkeit CLNI

7.10.1994 S&S 1997,84

Keine Möglichkeit auf Antizipation auf das CLNI-Übereinkommen bei einem Schaden aufgrund einer Kollision, die vor der Ratifikation des Übereinkommens von den Niederlanden stattgefunden hat (1988).



Berufungskammer 317 Z - 15/94 der Zentralkommission

Straßburg 08.12.1994

Anwendbarkeit CLNI vor Ratifizierung

Dieses Übereinkommen wird nach dem Kenntnisstand der Berufungskammer von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert und sein Inhalt in das deutsche Binnenschifffahrtsgesetz eingearbeitet werden, insbesondere nachdem der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik am 31. 8. 1990 geschlossene Einigungsvertrag wegen des damals schon modernisierten Haftungsrechts der Binnenschifffahrt in dem letztgenannten Staat vorsieht, "durch den gesamtdeutschen Gesetzgeber für die gewerbliche Binnenschifffahrt bereits vor dem Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens (CLNI) die summenmäßige Haftungsbeschränkung ein- zuführen " (Anlage 1 Kapitel III Sachgebiet D Abschnitt III Ziff. 4 des Vertrages). Schon im Hinblick darauf kann es nicht Sache der Gerichte sein, teilweise der Ratifizierung dieses Übereinkommens oder seiner Einarbeitung in das Binnenschifffahrtsgesetz durch den Gesetzgeber dadurch vorzugreifen, dass sie einzelne Regelungen des Übereinkommens bereits jetzt für rechtlich maßgebend halten oder im Wege der Rechtsanalogie auf eine entsprechende seerechtliche Regelung zurückgreifen, zumal es nicht nur um das " ob " einer Haftungsbeschränkung, sondern auch um das " wie " einer solchen sowie um die Verteilung der Haftungssumme bei mehreren Gläubigern und das hierzu erforderliche Verfahren geht (vgl. auch Urt. des deutschen BGH v. 22. 9. 1980 - II ZR 249/79, BGHZ 78, 121 ff).

Rb. Rotterdam 24.10.1996

ECLI:NL:RBROT:1996:2984 S&S 1997,41

Art. 2 CLNI

Haftung für Kosten und Massnahmen zur Vermeidung von

Wasserverschmutzung

Zur Beschränkung der Haftung für Vorbeugungsmassnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung reicht nicht die Errichtung eines Sachfonds, sondern es muss der dazu bestimmte Wasserverschmutzungsfonds errichtet werden.

Hof Den Haag 26.10.1999

ECLI:NL:GHSGR:1999:4181 Art. 2 CLNI Haftung für Kosten und Massnahmen zur Vermeidung von (Berufung von ECLI:NL:RBROT:1996:2984, S&S 1997,41) Wasserverschmutzung

S&S 2000,132

Zur Beschränkung der Haftung für Vorbeugungsmassnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung reicht nicht die Errichtung eines Sachfonds, sondern es muss der dazu bestimmte Wasserverschmutzungsfonds errichtet werden.



Art. 18 Abs. 1 c, Art. 2 Abs. 1 d, e und f CLNI Haftungsbeschränkung gemäß § 5 f BinSchG Schiffahrtsobergericht 3 U 138/05 BSch –, juris

Köln

31.10.2006 Indes hat der Gesetzgeber diesbezüglich gerade keine § 5 i BinSchG entsprechende Regelung getroffen. Dies wird insbesondere auch dadurch deutlich, dass die Gesetzesbegründung (vgl. BT-Drucks. 13/8446 S.30) insoweit auf Art. 18 Abs.1 c CLNI Bezug nimmt, der

seinerseits auf Art.2 Abs.1 d und e CLNI verweist; ausdrücklich nicht in Bezug genommen ist hingegen Art.2 Abs.1 f CLNI, der

Ansprüche der hier in Rede stehenden Art wegen Kostenerstattung für Sicherungsmaßnahmen regelt. Eine Korrektur dieses aus Sicht des Senats eindeutigen Auslegungsergebnisses dadurch, dass man die Ansprüche auf Erstattung der Kosten für Sicherungsmaßnahmen von vornherein dem Anwendungsbereich der Haftungsbeschränkung gem. §§ 4 bis 5m BinSchG entzieht, überschritte die Grenzen

noch zulässiger Auslegung; für eine Analogie fehlt es angesichts der klaren Äußerungen in der Gesetzesbegründung zu

Aufwendungsersatzansprüchen an einer feststellbaren Regelungslücke.

Begriff Antriebsmaschinen Rb. Rotterdam ECLI:NL:RBROT:2007:1405 Art. 6 CLNI

27.07.2007 **S&S 2009,68**

> Die Leistungsfähigkeit eines Bugstrahlruders, nur dazu bestimmt um das Schiff manövrieren zu können, zählt bei der Berechnung des Betrags der beschränkten Haftung nicht mit. Ein solches Bugstrahlruder kann nicht als Antriebsmaschine im Sinne von Art. 6 CLNI zu

> > Gewässerverunreinigung

betrachten.

VG Darmstadt 3 E 1329/07 (4) Art. 2 Abs. 1a, 6 Abs. 1b CLNI Keine Haftungsbeschränkung für Kosten eines Feuerwehreinsatzes bei Schiffsunfall; Hessischer

31.07.2008

(Berufung von VG Darmstadt 31.07.2008) 25.11.2010

BVerwG. 6 C 6/11

Verwaltungserichtshof 8 A 3077/08

(Revision von Hessischer Verwaltungsgerichtshof 25.11.2010) 23.11.2011

ZfB 2012, Nr. 2/3, Seite 2168 ff

Die geltend gemachten Kostenforderungen sind nicht von dem die Haftungsbeschränkung auslösenden Tatbetand erfast. Bei

Feuerwehrkosten handelt es sich nicht um Schadenersatzansprüche im Sinne des Par. 4 BinSchG iVm Art. 2 Abs. 1a CLNI.



Hof Den Haag 28.04.2009 ECLI:NL:GHSGR:2009:3293 Art. 6 CLNI (Berufung von ECLI:NL:RBROT:2007:1405) S&S 2009, 91

Begriff Antriebsmaschinen

Die Leistungsfähigkeit eines Bugstrahlruders, nur dazu bestimmt um das Schiff manövrieren zu können, zählt bei der Berechnung des Betrags der beschränkten Haftung nicht mit. Ein solches Bugstrahlruder kann nicht als Antriebsmaschine im Sinne von Art. 6 CLNI zu betrachten.

OLG Karlsruhe 29.09.2009

22 U 4/09 RhSch ZfB 2/2010, Seite 2067 ff Art. 6 Abs. 2 CLNI

Haftungsprivilegierung nach § 5f Abs. 2 BinSchG

Gemäß § 5f Abs. 2 BinSchG haben bei der Befriedigung aus dem Haftungshöchstbetrag Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken (u.a.) den Vorrang. Der deutsche Gesetzgeber hat mit § 5f Abs. 2 BinSchG – entsprechend der für das Seerecht geschaffenen Regelung des § 487 b HGB – von der in Art. 6 Abs. 2 CLNI vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche wegen Schäden an bestimmten, regelmäßig öffentlichen Einrichtungen gegenüber Ansprüchen wegen sonstiger Sachschäden zu privilegieren. Dies führt dazu, dass diese Schäden bei der Verteilung der Haftungssumme im Rahmen des Verteilungsverfahrens gemäß § 46 Abs. 1 SVer tO vorab berücksichtigt werden.

Rb. Rotterdam **30.09.2009**

ECLI:NL:RBROT:2009:..... S&S 2011,31 Art. 6, 9 CLNI

Beschränkung starrer Schubverband zwischen Schubleichter und Schubboot

Unfall eines Schubleichters, der mit dem Schubboot starr zu einem Schubverband verbunden war. Obwohl die CLNI (und auch nicht das seerechtliche Londoner Beschränkungsübereinkommen, dem die CLNI grösstenteils entlehnt ist) keine ausdrückliche Regelung enthält, kann aus den Artikeln 6 und 9 CLNI geschlossen werden, dass der Eigentümer eines Schubleichters, der zum Zeitpunkt des Unfalls einen starren Schubverband bildet, seine Haftung nicht durch die Errichtung eines Fonds für ausschliesslich den Schubleichter beschränken kann.



Rb. Rotterdam 15.09.2010

ECLI:NL:RBROT:2010:......
S&S 2010,32

Art. 1, 11 CLNI

Begriff Charterer (Niederländisch: Bevrachter) gegenüber dem Schubleichter und Schubboot

Der alleinige Umstand, dass ein Schubboot eingesetzt wird, um einen zum Containertransport gecharterten Schubleichter zu verlegen, bringt nicht mit sich mit, dass der Charterer des Schubleichters auch Charterer des Schubbootes wird. Der Charterer des Schubleichters kann sich ausschliesslich beschränken mit dem für den Schubleichter errichteten Fonds.

Hof Den Haag 30.8.2011 ECLI:NL:GHSGR:2011:1135 Art. 1, 11 CLNI (Berufung von S&S 2010,32) S&S 2012,61

Begriff Charterer (Niederländisch: Bevrachter) gegenüber dem Schubleichter und Schubboot

Zur Auslegung des Charterers als Beschränkungsberechtigter im Sinne von Art. 1 Abs. 2 CLNI muss Art. 1 Abs. 2 des Londoner Beschränkungsübereinkommens, dem die CLNI grösstenteils entlehnt ist, berücksichtigt werden. Anders als nach niederländischem Recht, in dem Zeit- und Reisebevrachtung an die Beförderung an Bord eines Schiffes gekuppelt ist (und demzufolge Reise- oder Zeitbevrachtung nur eines Schubbootes nicht möglich ist), gehört nach Art. 1 CLNI der Rumpf-, Reise- und Zeitcharterer zum Kreis der Beschränkungsberechtigten gegenüber dem gesamten Schiff (dem Schubverband). Es besteht kein Grund für den Unterschied zwischen Haupt- und Untercharterer. Der Schubleichter und das Schubboot werden als Schubverband zur Verfügung gestellt, sodas die Charterer ihre Haftung auch mit dem für das Schubboot errichteten Fonds beschränken können.

Rb. Rotterdam 22.09.2010

ECLI:NL:RBROT:2011:..... Art. 1 CLNI S&S 2011,33 Teilcharterer ('slot' charterer) gehört zum Kreis der Beschränkungsberechtigten

ZfB 2011, Nr. 1, Seite 2114 (2014) ff

Bei der Auslegung der CLNI muss das Londoner Beschränkungsübereinkommens, dem die CLNI grösstenteils entlehnt ist, hinzugezogen werden.

Auch ein Teilzeitcharterer ('slot'charterer, ein Charterer, der einen Befrachtungsvertrag für einen Teil des Schiffsraumes zur Beförderung einer Anzahl von Containern abschliesst) gehört zum Kreis der Beschränkungsberechtigten im Sinne von Art. 1 Abs. 2 CLNI. Dabei sind u.a. von Bedeutung, dass der Kreis der Beschränkungsberechtigten immer breiter angewendet wird, die Beförderung von Containern enorm zugenommen hat, wobei der Abschluss von 'slot'Charterverträgen auch stark zunimmt, sowie die feste Beziehung zwischen Schiff und 'slot'Charterer bei der Nutzung einer bestimmten Anzahl von Containerplätzen auf einem bestimmten Schiff. Die Verfügungsmacht gegenüber dem gecharterten Schiffsraum und das Betriebsrisiko sind beim "slot'Chartering vergleichbar mit denen des Benutzers oder Charterers, der die Verfügung über die gesamte Ladungskapazität des Schiffes hat.



Hof Den Haag 28.04.2011

ECLI:NL:GHSGH:2011, 3019 Art. 1 CLNI (Berufung von S&S 2011,33) S&S 2014.53

Teilcharterer ('slot' charterer) gehört zum Kreis der Beschränkungsberechtigten

ZfB 2011, Nr. 8, Seite 2139 ff

Bei der Auslegung der CLNI muss das Londoner Beschränkungsübereinkommens, dem die CLNI grösstenteils entlehnt ist, hinzugezogen werden. Es besteht kein Grund, zwischen einem Haupt- und Untercharterer zu unterscheiden: das Interesse, um sich auf die Beschränkung berufen zu können, besteht sowohl für den Haupt-, als auch den Untercharterer. In Anbetracht des Ziels und Tenors der CLNI gibt es keinen Grund, dem Teilcharterer ('slot'charterer) das Recht auf Beschränkung zu untersagen.

Rb.Rotterdam 25.09.2013

ECLI:NL:RBRO:2013:7253 Art. 2, 18 CLNI Vorbehalt nach Art.18 CLNI für Wasserverschmutzung S&S 2014,32

Der Vorbehalt nach Art. 18 Abs. 1a bezieht sich nur auf Schäden, die aufgrund einer Veränderung der selbst verursacht wurden und nicht auf Schäden an Sachen, verursacht durch in das Wasser geströmte Öl. Zu den Forderungen für Schäden verursacht durch die Änderung der Qualität des Wassers gehören auch die Kosten angemessener präventiver Massnahmen, um drohenden Schaden durch Qualitätsveränderung des Wassers zu vermeiden (Reinigungskosten). Für diese Forderungen (auch wenn diese als Regressforderungen in Erscheinung treten) muss zur Beschränkung der Haftung nach niederländischem Recht ein Wasserverschmutzungsfonds errichtet werden und kann man sich nicht auf die Errichtung eines Sachfonds beschränken.

Rb. Rotterdam 9.10.2013

ECLI:NL:RBROT:2013, 8135 Art. 2, 15, 18 CLNI S&S 2014,77

Vorbehalt für Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt. Keine Antizipation auf CLNI 2012

Infolge der bei der Ratifikation der CLNI erteilten Erklärung gemäss Art. 15 Abs. 2 findet die CLNI in den Niederlanden auf allen Wasserstrassen Anwendung. Da die Niederlande keinen Vorbehalt für Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbs wegen erfolgt, erklärt haben (Art. 18 Abs. 1d), kann sich der Eigentümer eines Wohnschiffes auf die Beschränkung der Haftung berufen.

OLG Hamburg 05.12.2013

6 U 194/10 -, juris

Unterbrechung bzw. Aussetzung eines Streitverfahrens in den Niederlanden

Ein Streitverfahren über die frachtrechtliche Haftung eines Hauptfrachtführers wegen einer Havarie in den Niederlanden ist nicht nach §§ 52, 42, 8 Abs. 3 des Gesetzes über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt unterbrochen, wenn das deutsche Streitgericht zu der Überzeugung kommt, dass der Hauptfrachtführer nicht zur Haftungsbeschränkung nach §§ 4 bis 5m BinSchG (also CLNI) berechtigt ist. Dies gilt selbst dann, wenn der



Geschädigte seine Ansprüche im Verteilungsverfahren in den Niederlanden angemeldet hatte. Das Streitverfahren ist vor dem Hintergrund dieser Tatsachen auch nicht nach § 148 ZPO auszusetzen oder nach § 251 ZPO zum Ruhen zu bringen.

Rheinschifffahrtsobergericht 22 U 1/14 RhSch Karlsruhe ZfB 2015, Nr. 6, Seite 2359 ff. Haftungsbeschränkung und Lotsenhaftung

Rb. Rotterdam 25.11.2015

27.04.2015

Der Lotse haftet analog § 21 Abs. 3 des Gesetzes über das Seelotswesen nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, die Haftungsbeschränkung des Lotsen ist aber nach §§ 5b Abs. 1, 5c Abs. 1 Nr. 3 BinSchG ausgeschlossen, wenn der Schaden auf einer Handlung beruht, die von dem Lotsen in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Das Tatbestandsmerkmal "leichtfertig" meint einen besonders schweren objektiven Grad des Pflichtenverstoßes, der über den der groben Fahrlässigkeit noch hinausgeht .

ECLI:NL:RBROT:2015:8534 Art. 2, 18 CLNI

Kreis der Beschränkungsberechtigten gegenüber dem Wasserverschmutzungsfonds

Für die Beschränkung der Haftung für Schäden wegen Wasserverschmutzung haben die Niederlande den Vorbehalt gemäss Art. 18 Abs. 1 a erklärt. Aus diesem Grund basiert die Beschränkung der Haftung für Ansprüche wegen Schäden die durch Wasserverschmutzung verursacht werden, nicht direkt auf der CLNI, sondern auf der niederländischen Regelung für diesen Schaden. Der Eigentümer des haftenden Schiffes kann sich selbst nicht auf Beschränkung der Haftung für Kosten wegen vom Eigentümer getroffener Massnahmen zur Beschränkung des aus seinem Schiff strömenden Öls verursachte Wasserverschmutzung (Art. 2 Abs. 1 f CLNI) berufen. Auch in der neuen CLNI 2012 bleibt diese Regel gehandhabt.

Das Beschränkungssystem der Binnenschifffahrt weicht in diesem Punkt von der CLC ab, worin der Eigentümer einen derartigen Anspruch sehr wohl an den Beschränkungsfonds stellen kann. Es obliegt nicht dem niederländischen Richter, Unterschiede zwischen See –und Binnenschifffahrtsrecht weg zu nehmen.