

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



IVR
VASTELAND 78
3011 BN ROTTERDAM

INFO@IVR-EU.COM
WWW.IVR-EU.COM

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Berufungskammer der Zentralkommission Straßburg 23.04.1992	250 Z - 2/92	Art. 4 CLNI	Haftungsbeschränkung
<p>Der aus heutiger Sicht veraltete Begriff einer böswilligen Handlungsweise will offenbar ein Verhalten des Schuldners umschreiben, hinsichtlich dessen eine ihm allgemein zugedachte 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 Binnenschifffahrt - 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).</p>			
Rb. Rotterdam 11.06.1993	ECLI:NL:RBROT:1993:2894 S&S 1994,103	Art. 17 CLNI	Anwendbarkeit CLNI
<p>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).</p>			
Rb. Rotterdam 7.10.1994	ECLI:NL:RBROT:1994:3008 S&S 1997,84	Art. 17 CLNI	Anwendbarkeit CLNI
<p>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).</p>			

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Berufungskammer der Zentralkommission Straßburg 08.12.1994	317 Z - 15/94		Anwendbarkeit CLNI vor Ratifizierung
<p>Dieses Übereinkommen wird nach dem Kenntnisstand der Berufungskammer von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert und sein Inhalt in das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz 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 Binnenschiffahrt in dem letztgenannten Staat vorsieht, " durch den gesamtdeutschen Gesetzgeber für die gewerbliche Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrtsgesetz 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).</p>			
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
<p>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.</p>			
Hof Den Haag 26.10.1999	ECLI:NL:GHSGR:1999:4181 (Berufung von ECLI:NL:RBROT:1996:2984, S&S 1997,41) S&S 2000,132	Art. 2 CLNI	Haftung für Kosten und Maßnahmen zur Vermeidung von Wasserverschmutzung
<p>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.</p>			

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Schiffahrtsobergericht Köln 31.10.2006	3 U 138/05 BSch –, juris	Art. 18 Abs. 1 c Art. 2 Abs. 1 d, e und f CLNI	Haftungsbeschränkung gemäß § 5 f BinSchG
<p>Indes hat der Gesetzgeber diesbezüglich gerade keine § 5 j 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, überschreite die Grenzen noch zulässiger Auslegung; für eine Analogie fehlt es angesichts der klaren Äußerungen in der Gesetzesbegründung zu Aufwendungsersatzansprüchen an einer feststellbaren Regelungslücke.</p>			
Rb. Rotterdam 27.07.2007	ECLI:NL:RBROT:2007:1405 S&S 2009,68	Art. 6 CLNI	Begriff Antriebsmaschinen
<p>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.</p>			
Schiffahrtsobergericht Karlsruhe Beschluss vom 1.10.2007	Az.: 22 W 1/07 BSch ZfB 2008, Nr. 8, Seite 1987 ff	Artikel 1 Abs. 2 lit. c.) und 18, Abs. 1, lit. b.) CLNI = §§ 5 h und 5 f BinSchG	Gefahrgutschäden versus Sachschäden und Zuständigkeit für Verteilungsverfahren
<p>Verursacht ein mit Gefahrgut im Sinne des § 5h BinSchG beladenes Tankschiff beim Laden und Löschen einen Sachschaden, so ist die Höchsthaftungssumme gemäß §§ 4 ff. BinSchG nicht nach § 5h BinSchG, sondern nach § 5f BinSchG zu berechnen, wenn der Sachschaden nicht durch die gefährliche Ladung selbst, sondern durch den Schiffkörper des Schiffes verursacht ist, der mechanisch die streitgegenständlichen Schäden verursacht hat. Schäden, die bei Lade- und Löschvorgängen entstehen, entstehen im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes im Sinne des § 4 I BinSchG, es ist nicht erforderlich, dass das Schiff sich in Bewegung befindet. Liegen Heimathafen des Schiffes und der Geschäftssitz des Antragstellers nicht in Deutschland ist zuständig für die Durchführung des schiffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahrens das sachlich und örtlich für die Havarie zuständige Schiffahrtsgericht.</p>			

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
VG Darmstadt 31.07.2008 Verwaltungsgerichtshof 25.11.2010 BVerwG. 23.11.2011	3 E 1329/07 (4) 8 A 3077/08 (Berufung von VG Darmstadt 31.07.2008) 6 C 6/11 (Revision von Hessischer Verwaltungsgerichtshof 25.11.2010) ZfB 2012, Nr. 2/3, Seite 2168 ff	Art. 2 Abs. 1a, 6 Abs. 1b CLNI	Keine Haftungsbeschränkung für Kosten eines Feuerwehreinsatzes bei Schiffsunfall; Hessischer Gewässerverunreinigung

Die geltend gemachten Kostenforderungen sind nicht von dem die Haftungsbeschränkung auslösenden Tatbestand erfasst. 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 (Berufung von ECLI:NL:RBROT:2007:1405) S&S 2009, 91	Art. 6 CLNI	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.

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Rb. Rotterdam Schubboot 30.09.2009	ECLI:NL:RBROT:2009:..... S&S 2011,31	Art. 6, 9 CLNI	Beschränkung starrer Schubverband zwischen Schubleichter und

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.

OLG Stuttgart 20.8.2010	Az.: 3 U 60/10 ZfB 2010, Nr. 10, Seite 2099 ff	§ 5 c I Ziffer 1 BinSchG = Art.1 Abs. lit. a CLNI	Begriff des Charterers, Leichtfertigkeit und Verfahrensrecht
--	---	--	---

Charterer im Sinne des § 5 c I Ziffer 1 BinSchG = Artikel 1 Abs. 2 lit. a ist, wer mit einem samt Besatzung gecharterten Schiff Transporte betreibt, selbst wenn der Schiffseigner die Verfügungsgewalt über das Schiff behält, sich aber verpflichtet hat, Transporte für den Zeitcharterer durchzuführen. Zeitcharterer eines Schiffes können - ähnlich wie bei der Miete - zwei Rechtspersonen zugleich sein.

Bewusst leichtfertig im Sinne des § 5 b Abs. 1 BinSchG/Artikel 4 CMNI handelt wer sich in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Vertragspartners hinweggesetzt und elementare Schutzvorkehrungen unterlassen hat. Hinzutreten muss das subjektive Erfordernis des Bewusstseins einer Wahrscheinlichkeit des Schadeneintrittes, die aber nicht zwingend 50 % Wahrscheinlichkeit überschreiten muss. Für eine unbeschränkt persönliche Haftung des Charterers reicht allein ein leichtfertiges Fehlverhalten der Schiffsführung nicht aus. Erforderlich ist ein eigenes qualifiziertes Verschulden des Charterers selbst.

Die Eröffnung des Verteilungsverfahrens nach der schiffahrtsrechtlichen Verteilungsordnung führt nicht zu einer Unterbrechung eines bereits rechtshängigen Rechtsstreites, sie lässt die Zulässigkeit der Klage unberührt. Der Geschädigte kann einen Anspruch auf unbeschränkt persönliche Haftung etwa des Charterers mit dem Argument der bewusst leichtfertigen Schadensverursachung durch den Charterer weiterverfolgen. Greift im Ergebnis die globale Haftungsbeschränkung nach § 4 ff. BinSchG, ist die Klage abzuweisen mit der Folge, dass der Geschädigte seinen Anspruch nur noch im Verteilungsverfahren weiter verfolgen kann.

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
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
<p>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.</p>			
Rb. Rotterdam 22.09.2010	ECLI:NL:RBROT:2011:..... S&S 2011,33 ZfB 2011, Nr. 1, Seite 2114 (2014) ff	Art. 1 CLNI	Teilcharterer ('slot' charterer) gehört zum Kreis der Beschränkungsberechtigten
<p>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.</p>			
Hof Den Haag 28.04.2011	ECLI:NL:GHS GH:2011, 3019 (Berufung von S&S 2011,33) S&S 2014,53 ZfB 2011, Nr. 8, Seite 2139 ff	Art. 1 CLNI	Teilcharterer ('slot' charterer) gehört zum Kreis der Beschränkungsberechtigten
<p>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.</p>			

RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Hof Den Haag 30.8.2011	ECLI:NL:GHSGR:2011:1135 (Berufung von S&S 2010,32) S&S 2012,61	Art. 1, 11 CLNI	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 Reisebefrachtung an die Beförderung an Bord eines Schiffes gekuppelt ist (und demzufolge Reise- oder Zeitbefrachtung 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, sodass die Charterer ihre Haftung auch mit dem für das Schubboot errichteten Fonds beschränken können.

Rb. Rotterdam 25.09.2013	ECLI:NL:RBRO:2013:7253 S&S 2014,32	Art. 2, 18 CLNI	Vorbehalt nach Art.18 CLNI für Wasserverschmutzung
---	---	------------------------	---

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 S&S 2014,77	Art. 2, 15, 18 CLNI	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.

GERICHT

FUNDSTELLE

ARTIKEL CLNI

ESSENZ

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.

Rheinschiffahrtsobergericht **22 U 1/14 RhSch**
Karlsruhe **ZfB 2015, Nr. 6, Seite 2359 ff.**
27.04.2015

Haftungsbeschränkung und Lotsenhaftung

Der Lotse haftet analog § 21 Abs. 3 des Gesetzes über das Seelotsenwesen 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 .

Rb. Rotterdam **ECLI:NL:RBROT:2015:8534** **Art. 2, 18 CLNI**
25.11.2015

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.

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Rb Rotterdam 20.7.2016	ECLI:NL:RBROT:2016:6041 S&S 2016,120 (siehe auch S&S 2016, 27)	Art. 2, 5, 18 CLNI	Wasserverschmutzung
<p>Die Frage, ob die Forderung für vom Staat und dem Hafenbetrieb gemachten Kosten zur Vermeidung/Beschränkung/Aufräumen von (a) Wasserverschmutzung (“primäre Wasserverschmutzung”) und (b) Wasserverschmutzung von Sachen, wie Ufer, Böschungen, Schiffen und anderen Objekten und (c) Verschmutzung von inzwischen gereinigtem Oberflächenwasser mittels des Waternverschmutzungsfonds (und keinem Sachfonds) eingeschränkt werden kann, muss anhand der Systematik der CLNI und die darin in Art. 18 gebotene Möglichkeit, um die Anwendung des Übereinkommens für Forderungen für Schäden, verursacht durch die Änderung der physischen, chemischen oder biologischen Qualität des Wassers auszuschliessen, in Zusammenhang mit der niederländischen Regelung des separaten Beschränkungsfonds für Wasserverschmutzung (Art.8:1065 BW) beantwortet werden.</p> <p>Die Worte der niederländischen Regelung (“Kosten der Wasserverschmutzung”) sind für die Auslegung von Art. 18 CLNI nicht maßgebend. Die oben erwähnte Forderung wegen primärer Wasserverschmutzung eignet sich für eine Beschränkung, die Forderungen für sekundäre Wasserverschmutzung jedoch nicht. Letztere können mittels des Sachfonds , der in casu allerdings nicht errichtet wurde, beschränkt werden.</p> <p>Weiter kommen für die Beschränkung Forderungen bezüglich angemessener vorbeugender Massnahmen zur Vermeidung von Wasserverschmutzung, sowie angemessener Kosten zur Feststellung von Schaden und zur Erlangung von Genugtuung sonstiger Kosten von Vergütung von Wasserverschmutzungsschäden (Art.6:96 lid 2 BW) in Betracht.</p> <p>Für die Antwort auf die Frage, ob Maßnahmen zur Vermeidung von Wasserverschmutzung oder zur Reinigung von Sachen, wie Kais, Beböschungen und Schiffen, getroffen wurden, ist maßgebend, was die handelnde Person mit den Maßnahmen beabsichtigte. Bei Zweifel kann dabei als Faustregel gelten, dass wenn Maßnahmen zum Schutz/Reinigen von Sachen getroffen wurden, die damit verbundenen Kosten, vorbehaltlich eines Gegenbeweises, in den Sachfonds gehören. Spiegelbildlich gilt dasselbe für Kosten für Maßnahmen im Zusammenhang mit Wasserverschmutzung, die, vorbehaltlich eines Gegenbeweises, zum Wasserverschmutzungsfonds gehören.</p>			
Rb Rotterdam 16.9.2016	ECLI:NL:RBROT:2016:9879 S&S 2017/2	Art. 6 CLNI	Kollision Schubverband mit Brücke separate Beschränkungsfonds Schubschiff und Schubleichter
<p>Kollision eines aus Schubschiff und Schubleichter bestehenden Schubverbandes mit Brücke. Der Umstand, dass der Schubverband ein festes Gefüge von Schiffen ist, bedeutet nicht, dass das Schubschiff und der damit fest verbundene Leichter als ein Schiff betrachtet werden müssen. Gesamtschuldnerische Haftung der beiden zusammenhängenden Teile gegenüber Dritten bedeutet nicht, dass sie beide gesamtschuldnerisch zur Errichtung eines Beschränkungsfonds verpflichtet sind. Jeder von ihnen kann seine (gesamtschuldnerische) Haftung durch die Errichtung eines Beschränkungsfonds wie vorgesehen in Art. 6 CLNI beschränken.</p>			

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Rb Rotterdam 16.09.2016	ECLI:NL:RBROT:2016:9878 S&S 2017/3 Bez. der Fakten: siehe S&S 2017/2	Art. 1, 6 CLNI	Kollision Schubverband mit Brücke separate Beschränkungsfonds Schubschiff und Schubleichter
<p>Von Anhaken des Eigentümers des Schubleichters bei dem vom Schubschiff errichteten Fonds kann keine Rede sein. Zur Beschränkung der Haftung muss der Eigentümer des Schubleichters auch einen Beschränkungsfond errichten. Zur Beantwortung der Frage, ob sich der Schubleichter nach den Maßstäben des Londoner Beschränkungsübereinkommens (LBV/ LLMC) beschränken kann, muss allererst die Definition der CLNI herangezogen werden. Nach Art. 1 CLNI erfüllt ein Schubleichter das Kriterium des Schiffes, ebenso wie nach dem seerechtlichen LBV. Nachdem beide Übereinkommen für den Unterschied zwischen See- und Binnenschiff keinen Halt bieten, muss das nationale Recht herangezogen werden. Gemäß Art. 8:3 Abs. 1 BW sind Binnenschiffe Schiffe, die als solche registriert sind, sowie nicht-registrierte Schiffe, die gemäß ihrer Konstruktion nicht ausschließlich oder hauptsächlich zum Treiben auf See bestimmt sind. Da der Schubleichter zwar zum Treiben auf See geeignet ist, dazu allerdings bei der Übergabe in 1952 nicht hauptsächlich bestimmt war, muss der Fonds anhand von Art. 6 Abs. 1 CLNI errichtet werden.</p>			
Rb Rotterdam 22.03.2017	ECLI:NL:RBROT:2017:4164 ECLI:NL:RBROT:2017:4166 S&S 2017/61	Art. 1, 11 CLNI	Kollision Schiff mit Stauwerk und Antrag auf Feststellung des Betrags worauf die Haftung vorderhand beschränkt ist; Errichtung eines Fonds vor dem Gericht des Staates, in dem ein Verfahren eingeleitet wird
<p>Schade an u.a. dem Stauwerk in Grave aufgrund einer Kollision mit einem Schiff. Beschlagnahme des Schiffes vom Staat zur Sicherung seiner Ansprüche an den in Deutschland ansässigen Eigentümer, der einen Antrag auf Feststellung des Betrags, worauf seine Haftung beschränkt ist und zur Errichtung eines Sachfonds stellt. Aufgrund von Art. 11 ist die Errichtung eines Fonds vor dem Gericht des Staates, in dem ein gerichtliches Verfahren wegen eines der Beschränkung unterliegenden Anspruchs eingeleitet wird, möglich, in casu Nederland. Der Eigentümer kann seine Haftung vorderhand auf Basis des Sachfonds auf 726.421,2 SDR beschränken.</p>			
OLG Nürnberg 30.03.2017	9 U 243/14 BSch TranspR 6-2017	Art. 4 CLNI, § 5b Abs.2 BinSchG	Ausschluss der Haftungsbeschränkung aufgrund eines qualifizierten Verschuldens i.S.d. § 5b Abs.2 BinSchG/Art. 4 CLNI
<p>Keine Beschränkung der Haftung gemäß § 5b Abs.2 BinSchG/Art. 4 CLNI, nachdem die Annahme eines qualifizierten Verschuldens des Beklagten beim Ausschleusen und Unterfahren einer Brücke, wobei der Kranausleger eine Beschädigung der Brücke verursachte, begründet wurde. Der Anstoß der Brücke verursachte den Bruch einer Gashochdruckleitung, wonach sich austretendes Gas entzündete und der daraus resultierende Brand zu einer Totalbeschädigung der Brücke und zu weiteren Folgeschäden führte.</p>			