

# 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
<b>Berufungskammer der Zentralkommission Straßburg 23.04.1992</b>	<b>250 Z - 2/92</b>	<b>Art. 4 CLNI</b>	<b>Haftungsbeschränkung</b>

Der aus heutiger Sicht veraltete Begriff einer bösslichen Handlungsweise will offenbar ein Verhalten des Schuldners umschreiben, hinsichtlich dessen eine ihm allgemein zugedilligte 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).

<b>Rb. Rotterdam 11.06.1993</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:1993:2894 S&amp;S 1994,103</b>	<b>Art. 17 CLNI</b>	<b>Anwendbarkeit CLNI</b>
-------------------------------------	---	---------------------	---------------------------

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).

<b>Rb. Rotterdam 7.10.1994</b>	<b>ECLI:NL:RBROT:1994:3008 S&amp;S 1997,84</b>	<b>Art. 17 CLNI</b>	<b>Anwendbarkeit CLNI</b>
------------------------------------	--	---------------------	---------------------------

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).

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



### GERICHT

### FUNDSTELLE

### ARTIKEL CLNI

### ESSENZ

**Berufungskammer  
der Zentralkommission  
Straßburg  
08.12.1994**

**317 Z - 15/94**

**Anwendbarkeit CLNI vor Ratifizierung**

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 Ur. 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  
(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**

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.

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



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

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.

Rb. Rotterdam 27.07.2007	ECLI:NL:RBROT:2007:1405 S&S 2009,68	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.

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
--	---	---	---

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 Schiffskörper 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

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
---------	------------	--------------	--------

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.

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

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.

<b>Hof Den Haag</b> <b>21.04.2009</b>	<b>ECLI:NL:GHSGR:2009:3293</b> <b>(Berufung von ECLI:NL:RBROT:2007:1405)</b> <b>S&amp;S 2009, 91</b>	<b>Art. 6 CLNI</b>	<b>Begriff Antriebsmaschinen</b>
--	--	--------------------	----------------------------------

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.

<b>OLG Karlsruhe</b> <b>29.09.2009</b>	<b>22 U 4/09 RhSch</b> <b>ZfB 2/2010, Seite 2067 ff</b>	<b>Art. 6 Abs. 2 CLNI</b>	<b>Haftungsprivilegierung nach § 5f Abs. 2 BinSchG</b>
---	--	---------------------------	--

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

### GERICHT

### FUNDSTELLE

### ARTIKEL CLNI

### ESSENZ

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  
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 schiffrechtsrechtlichen 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

### GERICHT

### FUNDSTELLE

### ARTIKEL CLNI

### ESSENZ

Haftungsbeschränkung nach § 4 ff. BinSchG, ist die Klage abzuweisen mit der Folge, dass der Geschädigte seinen Anspruch nur noch im Verteilungsverfahren weiter verfolgen 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.

**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**

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.

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Hof Den Haag 28.04.2011	<a href="#">ECLI:NL:GHSGH:2011, 3019</a> (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

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.

Hof Den Haag 30.8.2011	<a href="#">ECLI:NL:GHSGR:2011:1135</a> (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	<a href="#">ECLI:NL:RBRO:2013:7253</a> 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



### GERICHT

### FUNDSTELLE

### ARTIKEL CLNI

### ESSENZ

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.

**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**  
**Karlsruhe**  
**27.04.2015**

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

**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 Pflichtenverstößes, der über den der groben Fahrlässigkeit noch hinausgeht.

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
<b>Rb. Rotterdam 25.11.2015</b>	<b><u><a href="#">ECLI:NL:RBROT:2015:8534</a></u></b>	<b>Art. 2, 18 CLNI</b>	<b>Kreis der Beschränkungsberechtigten gegenüber dem Wasserverschmutzungsfonds</b>

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.

<b>Rb Rotterdam 20.7.2016</b>	<b><u><a href="#">ECLI:NL:RBROT:2016:6041</a></u> <b>S&amp;S 2016,120 (siehe auch S&amp;S 2016, 27)</b></b>	<b>Art. 2, 5, 18 CLNI</b>	<b>Wasserverschmutzung</b>
-----------------------------------	---	---------------------------	----------------------------

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 Waterverschmutzungsfonds (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.

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.

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.

### GERICHT

### FUNDSTELLE

### ARTIKEL CLNI

### ESSENZ

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.

**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**

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.

**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**

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.

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Rb Rotterdam 22.03.2017	<a href="#">ECLI:NL:RBROT:2017:4164</a> <a href="#">ECLI:NL:RBROT:2017:4166</a> 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

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.

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
----------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--

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.

Rb Rotterdam 20.03.2018	C/10/539616/HA RK 17-1106 S&S 2018/89	Art. 15 Abs. 1 und 2	keine Beschränkung der Haftung für Schaden entstanden in einem in einer Baugrube, die nicht mit einer Wasserstrasse verbunden ist.
----------------------------	--	----------------------	--

Ein Vertragsstaat hat aufgrund von Art. 15 Abs. 2 die Möglichkeit, das Übereinkommen auch auf nationale Wasserstraßen anwendbar zu erklären, was von den Niederlanden getan worden ist. Eine Baugrube/künstlicher Teich, die/der nicht Bestandteil der Wasserstraße ist und nicht damit verbunden ist, fällt nicht unter den Anwendungsbereich von Art. 15 Abs. 2.

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
<b>Hof Den Haag</b> <b>15.05.2018</b>	<b><a href="#">ECLI:NL:GHDHA:2018:1114</a></b> <b>(Berufung von S&amp;S 2017/3)</b>	<b>Art. 1 Abs. 2</b>	<b>Definition Schiff zur Unterscheidung See- und Binnenschiff</b>

Die Definition von Schiff in Art. 1 Abs. 2 enthält kein brauchbares Kriterium zur Unterscheidung von See- und Binnenschiffen. Auch fehlt eine übereinkommensautonome Auslegung des Begriffes Binnenschiff von mehreren Vertragsstaaten. Manche verwenden das Nutzerkriterium, andere das Destinationskriterium. Im vorliegenden Fall konnte das Schiff weder aufgrund eines der beiden Kriterien, noch aufgrund einer Kombination dieser Kriterien als Seeschiff bezeichnet werden und wird deshalb als Binnenschiff betrachtet.

<b>Rb Rotterdam</b> <b>13.06.2018</b>	<b><a href="#">C/10/544789/HA RK 18-141</a></b> <b><a href="#">S&amp;S 2018/108</a></b>	<b>Art. 1 Abs. 2b, 6 Abs. 1</b>	<b>Definition Schiff</b>
--	--	---------------------------------	--------------------------

Das CLNI Übereinkommen bietet kein unterscheidendes Kriterium für die Frage, ob ein Schiff ein Binnenschiff ist oder ob es in den Auffangtatbestand von Art. 1 Abs. 2 fällt. Im vorliegenden Fall führt die tatsächliche Bewertung (Arche von Noah) zur Qualifikation als Schiff im Sinne der ersten Kategorie unter Art. 1 Abs. 2 b und zur damit verbundenen Beschränkung der Haftung unter Art. 6 Abs. 1a (i).

<b>Rb Rotterdam</b> <b>13.07.2018</b>	<b><a href="#">ECLI:NL:RBROT:2018:11092</a></b> <b><a href="#">S&amp;S 2019/19</a></b>	<b>Art. 1 Abs. 2a, 9 Abs. 1a, 11 Abs. 3</b>	<b>Beschränkung der Haftung</b>
--	---	---	---------------------------------

Van der Vis (Eigentümer der „Sea Camel“) hat seine Haftung durch die Bildung eines Haftungsfonds für die „Sea Camel“ beschränkt. Schotgroep beantragt, dem von Van der Vis errichteten Haftungsbegrenzungsfonds beitreten zu dürfen. Schotgroep war zum Zeitpunkt des Vorfalls am 21. April 2015 Mieter des Pontons „Sea Camel“. Schotgroep wurde von verschiedenen Parteien für Schäden infolge einer Kollision haftbar gehalten. Schotgroep ist basierend auf dem autonom auszulegenden Art. 1 Abs. 2 lit. a und Art. 1 Abs. 1 berechtigt, sich auf die Beschränkung seiner Haftung zu berufen. Nach Art. 9 Abs. 1 lit. a und 11 Abs. 3 CLNI ist der von Van der Vis errichtete Haftungsfonds als auch von Schotgroep bereitgestellt anzusehen.

GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
<b>Rb Rotterdam</b> 06.11.2018	<a href="#">ECLI:NL:RBROT:2018:11101</a> S&S 2019/18	<b>Art. 1 Abs. 2a, 9 Abs. 1a, 11 Abs. 3</b>	<b>Beschränkung der Haftung</b>

Schotgroep kann ihre eventuelle Haftung nicht nur auf der Grundlage des Haftungsfonds der 'Sea Camel', sondern auch auf dem des Schubbootes 'Valk' begrenzen. Die Schotgroep kann als Charterer des Schubbootes angesehen werden, da Schotgroep das Schubboot 'Valk' mit dem Ponton 'Sea Camel' als Einheit tatsächlich zur Verfügung stand. Schotgroep ist basierend auf dem autonom auszulegenden Art. 1 Abs. 2 lit. a und Art. 1 Abs.1 berechtigt, sich auf die Beschränkung seiner Haftung zu berufen. Nach Art. 9 Abs. 1 lit. a und 11 Abs. 3 CLNI ist der von Valkenburg errichtete Haftungsfonds als auch von der Schotgroep bereitgestellt anzusehen.

<b>Rb Rotterdam</b> 06.11.2018	<a href="#">ECLI:NL:RBROT:2018:11090</a> S&S 2019/20	<b>Art. 1 Abs. 2a, 9 Abs. 1a, 11 Abs. 3</b>	<b>Beschränkung der Haftung</b>
-----------------------------------	---	---	---------------------------------

Schotgroep hatte den Antragsteller Touwslager beauftragt, die „Sea Camel“ nach Zierikzee zu schleppen, während Touwslager Valkenburg beauftragt hatte. Unterwegs mussten auch andere Tätigkeiten ausgeführt werden, die belegen, dass Touwslager das Schubboot betrieb. Touwslager wurde von mehreren Beteiligten für Schäden infolge einer Kollision haftbar gemacht. Touwslager ist basierend auf dem autonom auszulegenden Art. 1 Abs. 2 lit. a und Art. 1 Abs.1 berechtigt, sich auf die Beschränkung seiner Haftung zu berufen. Nach Art. 9 Abs. 1 lit. a und 11 Abs. 3 CLNI ist der von Valkenburg errichtete Haftungsfonds auch als von Touwslager bereitgestellt anzusehen.

<b>Rb Rotterdam</b>	<a href="#">ECLI:NL:RBROT:2020:5300</a> S&S 2021/15	<b>Art. 5 CLNI</b>	<b>Schadenregulierung</b>
---------------------	--	--------------------	---------------------------

BigShip, Eigentümerin des Binnenschiffes „Ark van Noach“, beruft sich auf die Haftungsbeschränkung und errichtet einen Haftungsfonds. Als Gegenforderung begehrt BigShip von der Kommunalverwaltung Ersatz des ihr entstandenen Schadens. Alternativ beruft sich BigShip auf die Aufrechnung (Art. 5 CLNI 1988). Aus Artikel 5 der CLNI 1988 folgt, dass BigShip Gegenforderung gegen die Kommunalverwaltung in den Anspruchsprüfungsverfahren erheben kann.

## RECHTSPRECHUNG ZU CLNI



GERICHT	FUNDSTELLE	ARTIKEL CLNI	ESSENZ
Hof Den Haag 12.01.2021	<a href="#">ECLI:NL:GHDA:2021:977</a> S&S 2021/40	Art. 1 Abs. 2	Definition Schiff zur Unterscheidung See- und Binnenschiff

Das CLNI-Übereinkommen selbst liefert kein brauchbares Unterscheidungskriterium für die Beantwortung der Frage, ob ein (schnelles) Motorboot wie das vorliegende als Binnenschiff oder als Seeschiff anzusehen ist. Das niederländische Recht bestimmt, ob das schnelle Motorboot als Binnenschiff oder als Seeschiff anzusehen ist nach Art. 8:3 Niederländisches Bürgerliches Gesetzbuch. Obwohl das CLNI-Übereinkommen von 1988 inzwischen durch das CLNI-Übereinkommen von 2012 ersetzt wurde, war das CLNI-Übereinkommen von 2012 zum Zeitpunkt der Kollision noch nicht in Kraft. Daher ist das CLNI-Übereinkommen von 1988 anwendbar. Der Eigentümer beruft sich auf die Begrenzung seiner Haftung durch die Errichtung eines Haftungsfonds gemäß dem CLNI-Übereinkommen von 1988. Das Berufungsgericht Den Haag hat die Entscheidung der Vorinstanz Rotterdam vom 26. Februar 2020 bestätigt, in der entschieden worden ist, dass das Motorboot kein Binnenschiff gemäß Paragraf 8:3 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches ist. Daher ist eine Beschränkung nach CLNI 1988 nicht möglich. Darauf wie der Eigner das Motorboot tatsächlich verwendet, kommt es nicht an. Die entscheidende Frage ist, ob das Motorboot seiner Konstruktion nach hauptsächlich zum Fahren auf hoher See gedacht ist.