

Aspekte der Ermittlung und Anwendung materiellen Rechts im schweizerischen See- und Rheinfrachtrecht

Christoph P. A. Martig

Christoph P. A. Martig

Aspekte der Ermittlung und Anwendung materiellen Rechts im schweizerischen See- und Rheinfrachtrecht

I. Zur Praxis des Schweizerischen Bundesgerichts

Vor noch nicht allzu langer Zeit erging ein Urteil der I. Zivilabteilung des Schweizerischen Bundesgerichts aus dem Bereich des schweizerischen Schifffahrtsrechts¹. Dieses Urteil, weil in der Branche selten und daher wohl als wegweisend zu betrachten, wurde verschiedenerorts veröffentlicht, jedoch kaum kommentiert. Die darin vom Bundesgericht gemäss schweizerischem Seeschiffahrtsgesetz vorgenommene Ermittlung des auf den Streitfall zwischen zwei Transportbeteiligten anwendbaren, materiellen Rechts gibt jedoch Anlass zu einigen grundsätzlichen Überlegungen zur Konzeption des schweizerischen Schifffahrtsrechts und dessen Handhabung.

Zum Sachverhalt, welcher der bundesgerichtlichen Entscheidung zugrunde lag: Ein Tankschiff einer schweizerischen Reederei transportierte für ein Unternehmen der Erdölbranche Schmieröl auf dem Rhein von den Niederlanden in die Schweiz. Beim Löschen der Ladung kam es durch Verwechslung der Tanks zu einer Vermischung von Schmierölen verschiedener Qualitäten, was eine bestimmte Menge eines nicht handelsüblichen und deshalb minderwertigen Schmierölgemischs zur Folge hatte.

In seiner Urteilsbegründung hielt das Bundesgericht einleitend in Übereinstimmung mit der Lehre und der bisherigen Rechtsprechung fest, dass in erster Linie das schweizerische Seeschiffahrtsgesetz (SSG)² als Spezialgesetzgebung Anwendung finde, während das schweizerische Frachtvertragsrecht (Art. 440 ff. des Schweizerischen Obligationenrechts [OR]) lediglich subsidiäre Geltung habe³. Wo weder das Seeschiffahrtsgesetz noch ein internationales Übereinkommen eine Vorschrift enthielten, habe der Richter gemäss Art. 7 SSG nach den allgemeinen

¹ BGE 115 II 494/498.

² Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz), vom 23. September 1953 (SR 747.30).

³ Vgl. auch BGE 94 II 204f.

Schiffahrtsgrundsätzen oder, wo auch solche fehlten, nach jener Regel zu entscheiden, die er als Gesetzgeber aufstellen würde. Dabei seien vor allem Lehre und Rechtsprechung der übrigen Rheinanliegerstaaten, im vorliegenden Fall der Bundesrepublik Deutschland, zu berücksichtigen. Die Auslegung schiffahrtsrechtlicher Begriffe habe sich in einem solchen Fall nicht an landesrechtlichen Vorschriften zu orientieren, sondern sie habe der anerkannten Schiffahrtspraxis des In- und Auslandes zu folgen. Soweit eine solche Praxis bestehe, seien landesrechtliche Bestimmungen ausserhalb der Spezialgesetzgebung, insbesondere das Schweizerische Obligationenrecht, nicht anwendbar⁴.

Ausgehend von diesem gesetzlich vorgegebenen Konzept der Rechtsanwendung bzw. Rechtsfindung hatte sich das Bundesgericht mit der Haftung der Reederei für das Verhalten ihrer Hilfspersonen im nautisch-kommerziellen Grenzbereich⁵ zu befassen. Die Auseinandersetzung war grundsätzlich unter schweizerischem Recht zu beurteilen. Als primär massgebliche Haftungsgrundlage für die Verantwortlichkeit der Reederei gegenüber dem Ablader hinsichtlich des Schadens am Transportgut stand daher das Seeschiffahrtsgesetz⁶ ausser Frage.

Im Zusammenhang mit der Feststellung der Voraussetzungen zur Erfüllung eines schweizerischen Seefrachtvertrages, d.h. der Definition des für die Verschuldenszuweisung massgeblichen Zeitpunkts der *Auslieferung* des Tankgutes, sowie bei der anschliessenden Schadenersatzbemessung nach dem Begriff der beim Löschvorgang eingetretenen *Wertverminderung* folgte das Bundesgericht der Regelung von § 429 und § 430 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB). Dies (teilweise) mit der Begründung, die spärliche schweizerische Literatur zum See- und Binnenschiffahrtsrecht habe sich nicht mit dem entsprechenden Begriff nach SSG auseinandergesetzt, weshalb auf die deutsche Gesetzgebung, Lehre und Rechtsprechung zurückzugreifen sei.

Im Ergebnis mag das Urteil durchaus angemessen sein. Die Art der Ausrichtung auf fremdes Rechtsgut, unter welcher hier in Ermangelung einer spezialrechtlichen, schweizerischen Regelung trotz grundsätzlicher Anwendbarkeit schweizerischen Rechts auf einen Seefrachtvertrag unmittelbar auf deutsche Lösungen zurückgegriffen wurde, vermag jedoch nicht zu überzeugen. Dies vor allem deshalb, weil das gewählte Vorgehen letztlich nicht etwa zur Heranziehung einer spezialrechtlichen, sondern einer gewöhnlichen, landrechtlichen Bestimmung des Auslandes führte, welche dort lediglich als auf Schiffahrtssachen anwendbar erklärt und aufgrund dieses Umstandes der Entscheidung zugrunde gelegt wurde. Diese Hilfestellung hätte durchaus auch schweizerisches (Land-)Frachtrecht bie-

⁴ BGE 115 II 496 E.1.

⁵ Beim Löschvorgang fallen Entscheidungen und Vorkehrungen an, welche nicht nur im kommerziellen Bereich «überwiegend im Interesse der Ladung» (vgl. die Formulierung in Art. 104 Abs. 1 SSG), sondern durchaus auch im Rahmen der technischen Bedienung des Schiffes (nautischer Bereich) vorgenommen und aufeinander abgestimmt werden müssen. Schiffs- und Landpersonal arbeiten eng zusammen und sind auf korrekte Angaben, Informationen und Kontrollen gegenseitig angewiesen.

⁶ Art. 127 Abs. 2 SSG in Verbindung mit Art. 102 Abs. 2 SSG, Art. 108 Abs. 1 SSG und Art. 103 Abs. 1 SSG.

ten können, ohne dass dabei die schiffahrtsrechtliche Praxis des In- und Auslandes hätte ausser acht gelassen werden müssen. Auch die Formulierung von Art. 7 Abs. 1 SSG legt, angesichts der klar vorgegebenen Prioritäten, eine derart unmittelbare Ausrichtung auf Seemannsbrauch oder fremdes Schiffahrtsrecht keineswegs nahe⁷.

II. Das Stufenkonzept des Seeschiffahrtsgesetzes

1. Das Seefrachtrecht als Spezialrecht ist durch die weltweite Einführung bzw. Übernahme der Haager Regeln von 1924⁸ und daran anschliessender Protokolle⁹ weitgehend vereinheitlicht worden. In der Schweiz wurden die für die Schweiz gültigen Regeln anlässlich der jüngsten Gesetzesrevision vom 20. März 1987 in das Seeschiffahrtsgesetz inkorporiert¹⁰, womit dieses Gesetz heute grundsätzlich wieder als einzige Rechtsquelle für schweizerisches See- und Rheinfachrecht zu betrachten ist¹¹. Die mit Binnenschiffen betriebene Schiffahrt auf dem Rhein unterliegt ebenfalls dem Seeschiffahrtsgesetz, und zwar nach Massgabe des siebennten Titels dieses Gesetzes¹².

Gewisse Bestimmungen¹³ des Seeschiffahrtsgesetzes enthalten Ergänzungen zu Art. 7 SSG, welcher selbst schon in Erweiterung des Grundsatzes von Art. 1 Abs. 2 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB) dem Richter für die Rechtsanwendung in Schiffahrtsangelegenheiten eine Richtschnur zur Entscheidungsfindung geben soll, wenn dieser nicht direkt eine spezialrechtliche Vorschrift zur Anwendung bringen kann. Diese Ergänzungen zum Grundsatz von Art. 7 SSG beziehen

⁷ Das Bundesgericht übergeht im Zitat in BGE 115 II 496 E.1/Abs. 2 die gesetzliche Verweisung auf die übrige Bundesgesetzgebung. Art. 7 SSG lautet: «Kann der Bundesgesetzgebung, insbesondere diesem Gesetz und den als anwendbar erklärten Bestimmungen internationaler Übereinkommen keine Vorschrift entnommen werden, so entscheidet der Richter nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Seerechts, und wo solche fehlen, nach der Regel, die er als Gesetzgeber aufstellen würde, wobei er Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der seefahrenden Staaten berücksichtigt.». Art. 7 SSG findet gemäss der ausdrücklichen Anordnung in Art. 127 Abs. 5 SSG auch auf die Rheinschiffahrt entsprechende Anwendung.

⁸ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 Août 1924; vgl. dazu K. Hartmann, Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln von 1924, Diss Bern 1945.

⁹ Für die Schweiz: (a) Visby Rules (Protocol to amend the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed on 25th August 1924), vom 23. Februar 1968; (b) SDR-Protokoll (Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules relating to bills of lading as modified by the Amending Protocol of 23rd February, 1968), vom 21. Dezember 1979.

¹⁰ BBl 1987 I 1007; Botschaft des Bundesrates vom 10. März 1986, BBl 1986 II 717, S. 751.

¹¹ Für den Bereich Seeschiffahrt: A. von Ziegler, Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht, Baden-Baden 1990, S. 62.

¹² Art. 125 Abs. 1 SSG; BGE 115 II 495.

¹³ Vgl. z.B. Art. 101 Abs. 2 SSG, wonach bei der Anwendung und Auslegung der Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes über den Seefrachtvertrag die Haager Regeln samt den nachfolgenden Protokollen zu berücksichtigen sind.

sich jeweils auf eine möglichst praxisnahe Handhabung einer bestehenden Bestimmung der Spezialgesetzgebung nach SSG, ohne aber den Anwendungsbereich dieser spezialrechtlichen Regelung selbst zu erweitern und damit etwa subsidiär anwendbare Normen der übrigen Bundesgesetzgebung auszuschliessen.

Aufgrund verschiedener Verweisungen im Seeschiffahrtsgesetz erhalten auch gewisse branchenübliche Grundsätze und Usancen normative Kraft, unabhängig davon, ob ihnen der Charakter von schiffahrtsrechtlichem Gewohnheitsrecht zukommt. Sie werden dadurch als subsidiäre Rechtsquelle zu mittelbarem Gesetzesrecht, welches der richterlichen Rechtsschöpfung vorgeht¹⁴. Trägt also der Richter einem Grundsatz oder einer Usanz des See- bzw. Rheinschiffahrtsrechts nicht Rechnung, obwohl das Seeschiffahrtsgesetz ausdrücklich darauf verweist¹⁵, so verletzt er Bundesrecht.

Soweit das Seeschiffahrtsgesetz keine besonderen Bestimmungen enthält, findet gemäss ausdrücklicher, gesetzlicher Verweisung auf See- und Rheinfachverträge das Schweizerische Obligationenrecht (OR) subsidiär Anwendung¹⁶. Hier macht auch das Schiffahrtsrecht keine Ausnahme, indem das Frachtrecht des Schweizerischen Obligationenrechts sich auf alle entgeltlichen Gütertransporte unter schweizerischem Recht bezieht und als allgemeine Regelung zu verstehen ist, sofern und soweit nicht spezialrechtliche Bestimmungen zur Anwendung gelangen.

Die Formulierung des Bundesgerichts, wonach bei Bestehen einer anerkannten schiffahrtsrechtlichen Praxis des In- und Auslandes landesrechtliche Bestimmungen ausserhalb der Spezialgesetzgebung – insbesondere das Obligationenrecht – schlicht nicht anwendbar seien, liest sich vor dem Hintergrund dieser Priorität der Bundesgesetzgebung zu kategorisch und deckt sich insofern auch nicht mit der im Entscheid zitierten Literaturstelle¹⁷. Sicher bringen die Normen des Schweizerischen Obligationenrechts nicht einen allgemeinen Grundgedanken des schweizerischen Transportrechts zum Ausdruck¹⁸, welcher ein bestehendes Konzept anwendbarer spezialrechtlicher Bestimmungen ausser Kraft zu setzen oder zu ver-

ändern vermag¹⁹. Das Obligationenrecht gehört jedoch ebenso wie das Seeschiffahrtsgesetz zu der auf frachtrechtliche Belange der Schiffahrt grundsätzlich anwendbaren Bundesgesetzgebung²⁰. Zusammen mit der in Art. 87 Abs. 1 SSG ausdrücklich statuierten, subsidiären Anwendbarkeit der Bestimmungen des Obligationenrechts kann daher nationales Landfrachtrecht nicht übergangen werden.

Erst, wenn weder das Seeschiffahrtsgesetz als *Lex specialis*²¹, noch allfällig als direkt anwendbar erklärte internationale Bestimmungen, noch die übrige Bundesgesetzgebung (insbesondere das Obligationenrecht) zur Lösung eines Problems weiterhelfen, soll der Richter sich zur Rechtsschöpfung in Schiffahrtsfragen vorzugsweise an der in- und ausländischen Schiffahrtspraxis und gegebenenfalls auch an ausländischem Schiffahrtsrecht orientieren. Das Gesetz erachtet daher eine hilfswise Heranziehung von nationalen, landrechtlichen Bestimmungen zum Zwecke der Interpretation von Begriffen und Vorgängen schiffahrtsrechtlicher Natur als vertretbar, sofern und soweit nicht anhand der Branchenbezogenheit des zu beurteilenden Sachverhalts eine Orientierung nach allgemein anerkannten, spezialrechtlichen Regeln des In- oder Auslandes sinnvoller erscheint.

Das Seeschiffahrtsgesetz verbietet also gerade nicht, insbesondere mit Bezug auf Einzelheiten der Handhabung von schiffahrtsrechtlichen Regeln, bei der Anwendung des Gesetzes auch im Inland nach tauglichen Leitsätzen, Interpretationen oder sonstigen Lösungshilfen zu suchen²². Auch ein Quervergleich zu der auf die Rheinfachschiffahrt direkt nicht anwendbaren Binnenschiffahrtsgesetzgebung²³ sollte in diesem begrenzten Rahmen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Im Bereich der nationalen Binnenschiffahrt finden sich Begriffsbestimmungen und Verhaltensvorschriften, welche einerseits geeignet sind, in gewisser Weise eine eigene schweizerische Schiffahrtspraxis entstehen zu lassen. Ande-

¹⁴ Vgl. H. Deschenaux, Schweizerisches Privatrecht (Basel 1967), Band II, S. 47.

¹⁵ Vgl. z.B. Art. 52 Abs. 2 SSG, Art. 53 Abs. 1 SSG.

¹⁶ Art. 87 Abs. 1 SSG.

¹⁷ Vgl. Ch. Martig, Reederhaftung im Rheinfachgeschäft, Diss. Zürich 1983, S. 45, mit Hinweisen.

¹⁸ Das Bundesgericht hat auch in BGE 115 II 496 E.1/Abs. 1 auf BGE 94 II 204 f. verwiesen. Dort wird unter Hinweis auf die frühere Regelung und die Bestimmungen von Art. 87 Abs. 1 SSG und Art. 101 Abs. 2 SSG in der alten Fassung ausdrücklich festgehalten, dass auf den Seefrachvertrag *alle* Bestimmungen des Obligationenrechts (also auch jene über den Frachvertrag) grundsätzlich anwendbar sind, soweit nicht die Bestimmungen des SSG «etwas anderes enthalten». Art. 447 und 448 OR seien auf Seefrachverträge nur deshalb nicht anwendbar, weil die Haftung des See- oder Binnenfrachtführers für Verlust, Untergang oder Verspätung nun in Art. 103–105 SSG geregelt sei. Deshalb müsse auch der Versuch versagen, diese Normen wenigstens sinngemäss herbeizuziehen, indem sie als Ausdruck eines «Grundgedankens des schweizerischen Transportrechts» hingestellt würden. Art. 449 OR über die Haftung für den Zwischenfrachtführer erklärte das Bundesgericht im selben Entscheid jedoch bereits wieder für auf den Binnenschiff-Frachvertrag anwendbar, «da das SSG keine davon abweichende Bestimmung enthält» (E. 13).

¹⁹ Vgl. BGE 94 II 204 f., wo die auf Schadenersatz klagende Partei gewisse Normen des schweizerischen Landfrachtrechts (Art. 447 und 448 OR) in diesem Sinne herangezogen sehen wollte, um angesichts der wesentlich weitergehenden Freizeichnungsmöglichkeiten für Frachthaltung im See- und Rheinfachrecht zu einem vorteilhafteren Resultat zu gelangen. Sieh auf die Ungewöhnlichkeitsregel zu berufen, wonach ein Ablader bei Erteilung eines Transportauftrages per Schiff davon ausgehen dürfe, dass keine Klausel bestehe, welche die normale, landrechtliche Frachtführerhaftung aufhebe oder massgeblich verändere, kann freilich bei Vorliegen einer klaren Absicht des Gesetzgebers, eine spezialrechtliche Regelung zuzulassen, und angesichts einer dementsprechend verbreiteten Praxis in der Branche, nicht angehen.

²⁰ Art. 7 Abs. 1 SSG, zit. in FN 7; Vgl. auch Th. Guhl, Das Schweizerische Obligationenrecht, 8. Aufl., S. 536 f.: «Der Seefrachvertrag untersteht dem Frachtrecht des OR, vorbehalten einige spezielle Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes...».

²¹ Vgl. auch H. Peter, Internationales Seeprivatrecht, SJZ 87/1991, S. 38.

²² Das Bundesgericht scheint in BGE 115 II 496 E.1 (2. Abschnitt) der Interpretation, wonach «allgemein anerkannte Grundsätze des Seerechts» (Art. 7 Abs. 1 SSG), auf den Bereich der Rheinschiffahrt bezogen, die anerkannte Schiffahrtspraxis des Inlandes mitumfasst, durchaus zuzustimmen.

²³ Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747-201) sowie die Verordnung des Bundesrates über die Schiffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978 (SR 747-201-1).

rerseits mag die Heranziehung solcher Leitsätze mit Bezug auf Rheinschiffahrtstatabbestände, insbesondere wenn sich solche zwischen schweizerischen Parteien und/oder im rein schweizerischen Bereich abspielen, unter Umständen näherliegen als eine Orientierung an systemfremden Regelungen.

Entscheidend ist dabei, nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit, ob es sich bei dem zu beurteilenden Problem um eines aus den schiffahrtsspezifischen Bereich handelt oder um eine generelle Frage, wie sie sich unabhängig von der Art des Verkehrsträgers in manchen Bereichen des Fracht- und Transportgeschäfts stellen kann. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich beispielsweise das Löschen von Frachtgut aus einem Rheinschiff am Quai eines Rheinhafens in ein anderes Transportgefäss des Landverkehrs oder in ein Lager wesentlich anders beurteilen sollte als das Entladen oder Umladen desselben Materials aus einem Eisenbahnwagen oder Lastzug. Gerade in einem wie dem vom Bundesgericht beurteilten Fall hätte sich eine Vermischung der Schmieröle durch Verwechseln der Tanks bzw. durch Fehlleitung genauso leicht beim Umlad ab Landfahrzeug ereignen können. Deshalb sollte in jedem Fall untersucht werden, wo und weshalb der Fehler aufgetreten ist, welcher letztlich einen im Rahmen eines Schiffstransportes entstandenen Schaden verursacht hat. Bei allem Verständnis für spezialrechtliche Vorschriften erwartet der an einem Transport Beteiligte bei Eintritt eines nicht unbedingt branchenqualifizierten Ereignisses, dass dieses eher als Umschlagfehler beim Umgang mit Frachtgut im Rahmen eines übergeordneten Bereichs Transportrecht und nicht in einem spezialgesetzlich geregelten Bereich als schiffahrtstypischer Löschunfall beurteilt wird. Dieser Erwartungshaltung sollte bereits in der ersten Stufe der Gesetzesanwendung Rechnung getragen werden.

2. Stellt sich nun ein Problem oder eine Rechtsfrage im Bereich Schifffahrt klarerweise als spezialrechtliche Frage dar, ist aber im SSG und der übrigen Bundesgesetzgebung keine direkt oder subsidiär anwendbare Bestimmung zu finden²⁴, so verweist das Gesetz den Richter in einer nächstfolgenden, zweiten Stufe der Rechtsanwendung auf die «anerkannten Grundsätze des Seerechts»²⁵.

Diese Verweisung bedeutet nach den in der Schweiz gültigen Grundsätzen, dass sich der Richter in Ermangelung einer direkt anwendbaren, klaren Gesetzesvor-

²⁴ Dabei ist auf Wortlaut oder Auslegung zu achten (vgl. Art. 1 Abs. 1 ZGB) und der vorab getroffenen Entscheidung zu folgen, ob es sich als Ganzes um ein ausschliesslich spezialrechtlich geregeltes Rechtsproblem handelt oder nicht. Bereits auf der ersten Stufe der direkten Gesetzesanwendung vermittelt das SSG Auslegungshinweise (vgl. z.B. Art. 101 Abs. 2 SSG, wonach bei der Anwendung und Auslegung der Bestimmungen des SSG über den Seefrachtvertrag die Haager Regeln samt den nachfolgenden Protokollen zu berücksichtigen sind). Diese beziehen sich jedoch lediglich auf eine möglichst praxisnahe Handhabung der bestehenden Spezialgesetzgebung. Ein Sachverhalt sollte nicht durch extensive Auslegung in künstlicher Erweiterung des Anwendungsbereichs spezialrechtlicher Normen einer besonderen Regelung zugeführt werden, sofern subsidiär anwendbares Bundesrecht zur Verfügung steht.

²⁵ Art. 7 SSG gilt als Erweiterung des Grundsatzes von Art. 1 Abs. 2 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (ZGB).

schrift zunächst an das branchenübliche Gewohnheitsrecht halten muss. Dieses ist das durch eingewurzelte Übung entstandene Recht, welches von den interessierten Kreisen in den seefahrenden Staaten, bzw. auf die Rheinschiffahrt bezogen, in den Rheinanliegerstaaten als allgemein verbindlich angesehen wird. Eine noch so verbreitete Übung wird nur dann Gewohnheitsrecht, wenn die Schifffahrtstreibenden selbst das Gefühl haben, sie seien durch eine allgemein zu befolgende Praxis gebunden²⁶. Erst aus einer solchen Überzeugung schöpft Gewohnheitsrecht seine normative Kraft²⁷.

Worin nun aber letztlich ein solch allgemeiner Grundsatz des Seerechts materiell besteht, dürfte im Einzelfall ebenso schwierig zu entscheiden sein wie die Frage, ob dieser Grundsatz tatsächlich allgemeine Anerkennung gefunden hat. Wohl kann kaum verlangt sein, dass ein schiffahrtsrechtliches Problem in den verschiedensten Staaten bereits mehrfach und in gleicher Weise behandelt wurde. Stets aber sollte vorausgesetzt werden, dass eine bestimmte Praxis einer interessierten Öffentlichkeit in geeigneter Art und hinreichend ausführlich zur Kenntnis gebracht wurde und sich daraufhin einigermaßen zu branchenweitem Know-how verdichtet hat, um als anerkannter Grundsatz des Seerechts überhaupt in Frage zu kommen²⁸.

Wo ein Gesetz wie das Seeschiffahrtsgesetz auf Gewohnheitsrecht verweist, hat der Richter dieses grundsätzlich von Amtes wegen anzuwenden, unabhängig davon, ob die Parteien sich darauf berufen und sein Bestehen nachweisen. Wie bei der Feststellung einer gewöhnlichen Übung oder eines Ortsgebrauchs wird er sich um die Beschaffung entsprechender Kenntnisse bemühen und sich mit der Prüfung der Existenz und dem materiellrechtlichen Gehalt eines anerkannten Grundsatzes des Seerechts auseinanderzusetzen haben. Davon abgesehen wird jedoch eine Partei, die sich selbst auf einen seerechtlichen Grundsatz beruft und daraus Rechte ableiten will, den Inhalt und die Allgemeingültigkeit dieses Grundsatzes nachzuweisen haben²⁹.

3. Falls auch das Gewohnheitsrecht im Bereich der Schifffahrt zur Lösung eines Problems keine Antwort gibt, hat der Richter nach Art. 7 SSG als dritte Stufe der Rechtsfindung eine geeignete, ergänzende Regel selbst zu schaffen, und zwar unter Berücksichtigung bzw. unter Ausrichtung auf Gesetze, Wissenschaft, Recht-

²⁶ Vgl. beispielsweise im Bereich der Rheinschiffahrt die publizierten Branchengutachten in: Handelsgebräuche in der Rheinschiffahrt, Gutachten des Vorstandes der Schifferbörse und der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, 11. Aufl., Duisburg 1987.

²⁷ Vgl. H. Deschenaux, a.a.O., S. 103.

²⁸ Denkbar erscheint, dass es sich dabei um Materialien nur eines einzelnen Falles oder aus nur einem einzigen seefahrenden Staat handelt, dass diese Materialien aber in bestimmter Weise in eine internationale Praxis Eingang gefunden haben, sei es (a), weil der Fall branchenweit Aufmerksamkeit erregt hat, sei es (b), weil ein Staat gegenüber anderen generell über eine ausgesprochen reiche und deshalb vielbeachtete, schiffahrtsrechtliche Rechtsprechung verfügt oder (c), weil ein bestimmtes Problem vermehrt im Rechtsbereich eines einzelnen Staates auftritt.

²⁹ Art. 8 ZGB; Vgl. H. Deschenaux, a.a.O., S. 48 und 103.

sprechung und Ortsgebrauch von «seefahrenden Staaten»³⁰. Diese so vom Gesetz vorgegebene Weisung zur Ableitung von Richterrecht ist in der vom Seeschiffahrtsgesetz gewählten Form recht aussergewöhnlich. Zusammen mit der ohnehin schon recht komplexen Zusammensetzung der nationalen Schiffahrtsgesetzgebung entsteht dadurch eine überaus sachspezifisch orientierte Konzeption des Schiffahrtsrechts, welche im Zuge ihrer Anwendung auf den Einzelfall keineswegs unproblematisch ist.

Gemäss der Formulierung des Gesetzes³¹ hat der Richter in Ermangelung von Gesetzesnorm und Gewohnheitsrecht «nach der Regel zu entscheiden, die er als Gesetzgeber aufstellen würde». Dies bedeutet, dass er nicht fallorientiert nach Gesetzgebung, Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung anderer Staaten forschen soll, sondern sich darum zu bemühen hat, einen Rechtssatz zu formulieren, d.h. eine abstrakte Entscheidungsnorm, welche auch auf andere bzw. weitere Fälle anwendbar ist. Er hat sich daher von objektiven Kriterien leiten zu lassen und einen zu beurteilenden Sachverhalt in seiner Typizität zu betrachten. Ebenso wie Art. 1 Abs. 2 ZGB³² verbietet deshalb auch die in enger Anlehnung daran formulierte, schiffahrtsrechtliche Bestimmung von Art. 7 Abs. 1 SSG ein kasuistisches Vorgehen.

Wie ein Gesetzgeber hat der Richter sodann auch alle Interessen der Schiffahrtskreise zu ermitteln und zu werten, welche im Zusammenhang mit dem zu lösenden Problem eine Rolle spielen, wobei er gleichzeitig das Typische des Tatbestandes im Auge zu behalten und von den eher besonderen Voraussetzungen, die nur auf die beteiligten Parteien zutreffen, zu abstrahieren hat³³. Dabei wird er die dem See- oder Rheinfahrtvertrag insgesamt zugrundeliegende, schweizerische Rechtsordnung, deren Grundkonzeption und auch deren Wertvorstellungen in den Vordergrund stellen müssen, sofern eine harmonische Einfügung des Resultats erreicht werden soll.

Die schweizerische Partei, die nach Massgabe und Verständnis des schweizerischen Rechts ihr Geschäft betreibt und überdies nach schweizerischem Recht kontrahiert, sollte nicht ohne zwingenden Grund damit rechnen müssen, zufolge einer Bestimmung wie derjenigen von Art. 7 Abs. 1 SSG überraschend mit der Anwendung von Gedankengut aus fremden Rechtssystemen konfrontiert zu werden, welches nicht anderweitig durch breite Anwendung eine gewisse Verdichtung zu einer anerkannten Praxis erfahren oder sonstwie auch im nationalen Rechtsdenken bereits Eingang gefunden hat. Jede Gesetzgebung steht zwangsläufig in enger Relation zu ihren Gesetzesadressaten und erzeugt bei diesen ein legitimes Verständnis und gewisse, berechnete Erwartungen. Der Richter hat sich deshalb

in der konzeptionell dritten Stufe der Rechtsschöpfung nach SSG auch, und insbesondere, mit der Frage nach der Rechtssicherheit zu befassen³⁴. Die Verweisungen und Anleitungen eines Gesetzes, vorliegend des Seeschiffahrtsgesetzes, im Hinblick auf die Rechtsschöpfung sind dazu bestimmt, die bundesrechtlichen Gesetzesvorschriften zu ergänzen³⁵. Im Rahmen der Rechtsschöpfung berücksichtigte, seerechtliche Praxis und Grundsätze dürfen daher diesem Bundesrecht nicht widersprechen, selbst wenn sie international überaus breite Anerkennung gefunden haben.

Der Richter sollte daher versuchen, im Bestreben nach möglicher Rechtsvereinheitlichung im Bereich Schiffahrt, durch intensive Rechtsvergleichung einen allgemein gültigen Rechtssatz zu entwickeln, welcher sich gleichzeitig harmonisch in die schweizerische Rechtsordnung einfügt, mit verbreiteten Grundsätzen des nationalen, allgemeinen Transportrechts nicht im Widerspruch steht, die Rechtssicherheit damit nicht beeinträchtigt und in Anwendung auf den zu beurteilenden Einzelfall zu einem befriedigenden Ergebnis führt. Um diese Aufgabe ist er nicht zu beneiden.

III. Aspekte der praktischen Anwendung

Der fünfte Titel des Seeschiffahrtsgesetzes befasst sich mit den «Verträgen über die Verwendung eines Seeschiffes» und ist mit wenigen Ausnahmen auch auf die Verhältnisse der Rheinschiffahrt direkt anwendbar³⁶. Der vierte Abschnitt des fünften Titels regelt in geraffter Form einige schiffahrtsspezifische Teilbereiche des Seefrachtvertrages. Das Gesetz äussert sich über die Pflichten und Anforderungen an die Sorgfalt eines Seefrachtführers, über dessen Haftung für Verlust, Untergang oder Beschädigung von Gütern sowie für Verspätung, über die Möglichkeiten einer generellen Haftungsbefreiung des Frachtführers und den Umfang und die Beschränkung seiner Haftung³⁷. Es folgen einige Bestimmungen über die Pflicht zur Ladungsbezeichnung, den Transport gefährlicher Güter, das Laden und Löschen, die Entgegennahme der Ladung durch den Empfänger und die Feststellung allfälliger Schäden sowie über die Bezahlung der Fracht³⁸. Sodann regelt das Gesetz noch Begriff, Form, Inhalt und Rechtswirkungen von Konnossementen³⁹. Schliesslich finden sich noch einige allgemeine Regeln über die Verhältnisse bei Unmöglichkeit der Durchführung eines Schifftransportes zufolge bestimmter Ereignisse und über die Verjährung vertraglicher Ansprüche⁴⁰.

³⁰ Mit Bezug auf die Rheinschiffahrt, von Rheinanliegerstaaten. Das Bundesgericht hat sich in BGE 115 II 494/498 nicht weiter geäussert, weshalb ausgerechnet und ausschliesslich Materialien aus dem deutschen Rechtsbereich zur Problemlösung herangezogen wurden.

³¹ Art. 7 SSG in Übereinstimmung mit Art. 1 Abs. 2 ZGB.

³² Vgl. die entsprechenden Ausführungen zu dieser Bestimmung bei H. Deschenaux, S. 107 f.; A. Meier-Hayoz, in: Berner Kommentar, Einleitung (Bern 1962), N. 317, 318, 340 ff.

³³ Vgl. H. Deschenaux, S. 108; Meier-Hayoz, N. 320.

³⁴ Vgl. dazu auch H. Deschenaux, S. 110.

³⁵ H. Deschenaux, a.a.O., S. 49.

³⁶ Art. 127 Abs. 2 SSG.

³⁷ Art. 101 bis Art. 105a SSG.

³⁸ Art. 106 bis Art. 111 SSG.

³⁹ Art. 112 bis Art. 117 SSG.

⁴⁰ Art. 88, Art. 89 SSG und Art. 87 Abs. 2 SSG.

Gemäss Art. 87 Abs. 1 SSG ist nun im Rahmen der ersten Stufe des dargelegten Rechtsanwendungskonzeptes immer dann, wenn das Seeschiffahrtsgesetz zu einem Problem keine besondere Bestimmung enthält, das Obligationenrecht, insbesondere die Bestimmungen über den Frachtvertrag, samt zugehöriger Lehre und Rechtsprechung anwendbar. Die Schwierigkeiten dieses an sich einfachen Konzeptes liegen nun aber in dessen praktischer Anwendung im nautisch-kommerziellen Grenzbereich. Dort stellt sich die Frage, wann und inwieweit eine Vor- oder eine Nebenfrage eines an sich spezialgesetzlich behandelten Rechtsproblems ebenfalls noch als spezialrechtlich geregelt betrachtet werden soll und wann nicht. Im ersten Fall legt Art. 101 Abs. 2 SSG, gelesen vor dem Hintergrund des in Art. 7 SSG verankerten Grundsatzes, eine gewollte, möglichst weitgehende Orientierung an allen Leitregeln des internationalen Seefrachtrechts nahe⁴¹. Im anderen Fall ist kraft ihrer in Art. 87 Abs. 1 SSG vorgesehenen, subsidiären Anwendbarkeit den landfrachtrechtlichen und sonstigen Bestimmungen des Obligationenrechts und der übrigen Bundesgesetzgebung der Vorzug zu geben.

Zurückkommend auf die im angeführten, bundesgerichtlichen Entscheid gestellten Rechtsfragen wäre daher als erstes zu entscheiden gewesen, ob der in Art. 108 Abs. 1 SSG⁴² enthaltene Begriff der *Auslieferung* im Rahmen der Anwendung und Auslegung dieser Bestimmung als rein schiffahrtsrechtlicher Begriff zu lesen ist und deshalb die landrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts von vornherein nicht anwendbar sind. Gemäss dem Marginale von Art. 108 SSG handelt dieser vom «Laden und Löschen der Güter». Löschen als zweifellos schiffahrtsrechtlicher Begriff ist nun aber nicht zwingend dasselbe wie *Ausliefern*, weil es lediglich den effektiven Entladevorgang umfasst⁴³. Der Begriff der Aus- oder Ablieferung jedoch ist ein allgemein frachtrechtlicher, welcher zur Bestimmung der letzten, vertraglich geschuldeten Verrichtung eines jeden Frachtführers dient. Dieser Umstand zeigte sich auch bei der Anlehnung des Bundesgerichts an die deutsche Rechtsprechung zu diesem Thema, indem über § 58 des Deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes (BSchG) zwar eine Anknüpfung zum Schiffahrtsrecht hergestellt werden konnte, diese letztlich aber durch entsprechende Verweisung

⁴¹ Art. 101 Abs. 2 SSG besagt, dass bei der Anwendung und Auslegung der Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes über den Seefrachtvertrag das Internationale Übereinkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (Haager Regeln) samt seinen Protokollen zu berücksichtigen ist. Gemäss bundesrätlicher Botschaft war es unter anderem der Zweck der jüngsten Gesetzesrevision, die frachtrechtlichen Bestimmungen des Seeschiffahrtsgesetzes so anzupassen, dass das Landesrecht dem auch für die Schweiz geltenden internationalen Seefrachtrecht entspricht und auch einigen praktischen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann.

⁴² Gemäss dieser Bestimmung hat der Seefrachtführer die Güter «unter den Hebewerkzeugen des Seeschiffes» im Löschhafen dem Empfänger auszuliefern, sofern nicht eine andere Art der An- und Ablieferung vereinbart oder ortsüblich ist. Die ordnungsgemässe Auslieferung ist daher zur Bestimmung des Zeitpunkts der Erfüllung eines Seefrachtvertrages und damit zur Abgrenzung des Verantwortlichkeitsbereichs eines See- oder Rheinfachtführers massgebend (BGE 115 II 496 E.2).

⁴³ *Löschen* wird definiert als Entladen eines Schiffes, beginnend mit dem Bereitstellen der ersten Hieve an Bord und endend mit dem Absetzen der letzten Hieve an Land (vgl. Lexikon der Seefahrt, 4. Aufl., Berlin 1984, S. 326).

dieses Gesetzes wieder zu Rechtsmaterialien über den gewöhnlichen, landrechtlichen Frachtvertrag nach HGB führte⁴⁴.

Das gewöhnliche Frachtrecht der Schweiz unterscheidet sich nun aber von demjenigen der meisten anderen, europäischen Rechtsordnungen dadurch, dass es den Frachtvertrag konzeptionell nicht als Werkvertrag, sondern als Auftrag qualifiziert. Diese Verschiedenheit ausländischer Qualifikationen des Frachtvertrages als Werkvertrag, insbesondere im deutschen und französischen Recht, spricht für eine gewisse Zurückhaltung in der Übernahme von Rechtsgedanken und Praxis aus jenen Rechtsgebieten, da Werkvertrags- und Auftragsstruktur sich doch wesentlich unterscheiden. Vor einer unmittelbaren Orientierung an ausländischem Frachtrecht sollte daher besser ein Quervergleich zu anderen Spezialereichen des schweizerischen Verkehrs- und Transportrechts erfolgen⁴⁵ mit dem Ziel, aus Rücksicht auf die grundsätzliche Anwendbarkeit des schweizerischen Rechts auf einen zu beurteilenden Frachtvertrag eine geeignete Lösung möglichst aus dem Bereich des übrigen schweizerischen Gütertransportrechts abzuleiten.

Ein solches Vorgehen muss nun keineswegs zu völlig anderen, oder mit ausländischen, schiffahrtsrechtlichen Entscheidungen im Widerspruch stehenden Ergebnissen führen, insbesondere dann nicht, wenn wie bei der Definition der *Auslieferung* allgemein frachtrechtliche und nicht eigentlich schiffahrtsbezogene Belange zur Diskussion stehen. Im Gegenteil dürfte sich dann eine Orientierung an fremdem Frachtrecht vor dem Hintergrund von Art. 87 Abs. 1 SSG geradezu verbieten. Auch im schweizerischen Frachtrecht ist der Frachtführer grundsätzlich auslieferungspflichtig und hat zur gehörigen Erfüllung dieser Auslieferungspflicht die in seinem Gewahrsam transportierten Güter gemäss Anweisung des Empfängers bzw. mit dessen Zustimmung nicht nur am vereinbarten Ort abzuliefern, sondern den Gewahrsam an diesen Gütern zu verschaffen⁴⁶. Für ein Heranziehen fremder Rechtsmaterialien zur Beantwortung einer derartigen Definitionsfrage aus dem Bereich des gewöhnlichen Frachtrechts bestand daher im vorliegenden Fall keine Veranlassung.

Hinsichtlich der zweiten vom Bundesgericht zu beurteilenden Rechtsfrage liegen die Verhältnisse nicht ganz gleich. Zu klären galt es den Begriff der *Wertverminderung* im Zusammenhang mit der Berechnung der Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Transportgutes. Das Gericht stellte fest, dass die spärliche schweizerische Literatur sich nicht mit dem Begriff der Wertverminderung nach SSG auseinandersetze, weshalb auf die deutsche Gesetzgebung, Lehre und Rechtsprechung zurückzugreifen sei. Eine nähere Begründung, wes-

⁴⁴ Das Gericht gelangte auf diesem Weg zur Lösung, dass unter Auslieferung jener Vorgang zu verstehen sei, «durch den der Frachtführer den Gewahrsam am beförderten Gut im ausdrücklichen oder stillschweigenden Einverständnis des Empfängers aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben» (BGE 115 II 496 E. 2/Abs. 2).

⁴⁵ Gautschi, Kommentar zum Schweizerischen Zivilrecht, Berner Kommentar 1962; Bd. VI Obligationenrecht, ad OR 440 N. 4c.

⁴⁶ Vgl. z.B. Ch. Aisslinger, Die Haftung des Strassenfrachtführers, Zürcher Beiträge zur Rechtswissenschaft (Zürich 1975) Band 484, S. 11; Gautschi, a.a.O., ad OR 441 N. 3, ad OR 443 N. 14a.

halb ausschliesslich Rechtsmaterialien aus Deutschland und nicht etwa auch jene Frankreichs oder der Niederlande wegleitend sein sollten, wurde allerdings nicht gegeben. Auch hier leitete das Bundesgericht die Lösung letztlich aus Kommentartexten zur landrechtlichen Bestimmung von § 430 HGB her, weil diese Norm gemäss § 26 BSchG auch auf Rheinschiffahrtsverhältnisse anwendbar sei⁴⁷.

Das Transportrecht im allgemeinen und das See- und Rheinfachrecht im besonderen zeichneten sich schon immer durch spezielle Haftpflicht- und Schadenersatzregeln aus. Von daher lag deshalb nahe, auch einen Begriff im Zusammenhang mit der Schadenersatzbemessung spezialrechtlich zu definieren, sofern es sich tatsächlich um einen seefrachtrechtlichen Schaden handelt. Letzteres ist allerdings nicht immer leicht zu entscheiden.

Die Haftpflichtbestimmungen des schweizerischen Seefrachtrechts sind grundsätzlich zwingender Natur⁴⁸. Dies bezieht sich allerdings nur auf Schäden, welche nicht «vor der Einladung der Güter an Bord und nach ihrer Löschung»⁴⁹, also im Rahmen des effektiven Beförderungsvorganges, verursacht wurden. Auch wenn dies auf Rheintransporte, für welche kein Rheinkonnossement ausgestellt wurde, keine Gültigkeit hat, kann m.E. als *ratio legis* abgeleitet werden, dass nur effektive Beförderungsschäden umfassend als spezialrechtliches Problem gesehen und entsprechend beurteilt werden sollten. Schadensregelungen mit Bezug auf Ereignisse im überwiegend kommerziellen Bereich ohne weiteren Bezug zu der Art des Verkehrsträgers sollten eher in Übereinstimmung mit den allgemein transport- bzw. landfrachtrechtlichen Regeln vorgenommen werden.

Das Bundesgericht hatte nun im angeführten Entscheid einen Schaden zu beurteilen, welcher durch eine von der Schiffsmannschaft an Bord verursachte Fehlleitung der Öle entstand. Der Schaden ereignete sich also definitionsgemäss während des Löschvorgangs, klarerweise vor der Auslieferung, und damit noch nicht im überwiegend kommerziellen Bereich ausserhalb der effektiven Beförderung. Es war von daher richtig, in diesem Fall eine Lösung im spezialrechtlichen Bereich zu suchen und dabei nach schiffahrtsspezifischen Auslegungen der Begriffe zu forschen. Anders hätte dies womöglich aussehen können, wenn sich die Fehlleitung an Land ereignet hätte, und zwar unabhängig davon, ob der Fehler im Rahmen verantwortlicher Zusammenarbeit zwar durch das Landpersonal, aber

aufgrund falscher Angaben der Schiffsmannschaft über das jeweils gepumpte Tankgut verursacht worden wäre. Ein solcher Schaden wäre als Folge eines Ereignisses im rein kommerziellen Bereich ausserhalb des Beförderungsvorganges zu sehen, weil er – nicht mehr auf einen Bedienungsfehler an Bord des speziellen Transportgefässes Schiff zurückzuführen – in genau gleicher Weise beim Umpumpen von einem Landtank in einen anderen hätte entstehen können.

In diesem beförderungsunabhängigen Bereich kann, auch bei einer weit über den Zeitpunkt unmittelbar nach der Löschung hinaus übernommenen Verantwortlichkeit für die Ladung, jede Veranlassung enden, einen allfällig eingetretenen Schaden überhaupt noch als See- bzw. Rheinfachschaden zu beurteilen, auch wenn er sich vor der Auslieferung im vorgenannten Sinne ereignet hat.

IV. Fazit

Durch die seinerzeitige Schaffung des SSG mit seiner ausgeprägten Ausrichtung auf internationale Usancen und Rechtsmaterialien der Branche sollte die schweizerische Seeschiffahrtsrechtspraxis keineswegs an Selbständigkeit einbüssen, sondern die wünschbare Erweiterung und Fortbildung erfahren, die im Einklang zu den Rechtsordnungen der übrigen Schiffahrtsnationen bzw. Rheinanliegerstaaten steht⁵⁰. Um Rechtsvereinheitlichung kann es dabei nicht gehen, sondern lediglich um eine beschränkte Rechtsangleichung an die Integrationsdynamik der durch die See- oder Rheinschiffahrt verbundenen Staatengemeinschaften. Das Postulat nach einer möglichst breiten Entscheidungsharmonie in Schiffahrtsangelegenheiten darf deshalb bei der Rechtsanwendung nach SSG nicht zum Dogma werden. Als erstes ist stets die Frage zu beantworten, ob ein Problem sich wirklich als echte Schiffahrtsangelegenheit darstellt. Ist dies der Fall und kommen bei einer sich stellenden Rechtsfrage zwei Lösungen in Betracht, sollte diejenige gewählt werden, welche dem für die Rechtsbeziehung zwischen den Beteiligten massgebenden, vertraglichen oder internationalprivatrechtlichen Statut am ehesten entspricht.

⁴⁷ Schon diese Vorgehensweise lag nur bedingt nahe. Da der spezialrechtliche Charakter der Rechtsfrage im Vordergrund stand, hätte die Bemessung der Höhe eines Seefrachtschadens auch anhand der Konzeption der traditionellen «sound market value»-Regel der Hague-Visby-Rules und den dazugehörigen Materialien erfolgen können, wie sie dem auch auf die Rheinschiffahrt anwendbaren Art. 105 SSG heute zugrunde liegen. Hinsichtlich der Eigenart der Methode der objektiven Sachwertermittlung zeigen Quervergleiche aber durchaus auch Parallelen zum Landfrachtrecht, auch zum deutschen HGB (dazu A. v. Ziegler, a.a.O., S. 97ff., insbes. 109–111). Dieser Umstand spricht deshalb für die Zweckmässigkeit des vom Bundesgericht im vorliegenden Fall gewählten Vorgehens bzw. für die Angemessenheit des gewonnenen Resultats, zeigt umgekehrt aber die Notwendigkeit einer stetigen Überprüfung einer anhand fremden Rechts gefundenen Lösung im Vergleich mit konzeptionellen Eigenarten des nationalen Rechts.

⁴⁸ Art. 117 I SSG; vgl. A. von Ziegler, a.a.O., S. 63.

⁴⁹ Art. 117 Abs. 2 SSG a.E.

⁵⁰ Vgl. mit Bezug auf die Rheinschiffahrt: W. Müller, Das neue schweizerische Rheinschiffahrtsrecht nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge, *Strom+See*, Jg. 51, S. 468.

Internationales Recht auf See und Binnengewässern

Festschrift für Walter Müller

Herausgegeben von
Alexander von Ziegler und Thomas Burckhardt

1993. 354 Seiten, broschiert, Fr. 78.–

Inhaltsübersicht

- Allan Philip* Greetings by the President of the Comité Maritime International
- Jürgen Zimmermann* Walter Müller – ein Leben für die Schifffahrt
- Frank L. Wiswall Jr.* Walter Müller in the Arena – Vignettes from his Career in Legal Diplomacy

Rheinschifffahrt und das Recht auf Binnengewässern

- Lucius Cafilisch* Sic utere tuo ut alienum non laedas: Règle prioritaire ou élément pour déterminer le droit d'utilisation équitable et raisonnable d'un cours d'eau international?
- Franz von Däniken* Die Binnenschifffahrt im Europäischen Wirtschaftsraum: Standortbestimmung aus völkerrechtlicher Sicht
- Albert Bour* Les relations entre la Communauté Economique Européenne et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
- Urs Haldimann* Die Mannheimer Akte im Strom der Zeit
- Karl Heinz Bauer* Zur Änderung von Art. 34 Nr. II (Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte in Zivilsachen) der Revidierten Rheinschifffahrtsakte
- Karl Heinz Kühl* Die Binnenschifffahrt in Deutschland vor und nach der Vereinigung
- Rolf Herber* Wohin treibt das deutsche Binnenschifffahrtsrecht?
- Peter Robert Reutlinger* Bundesgesetz über das Schiffsregister – Anforderungen der Rheinschifffahrtsdirektion Basel zur Erteilung einer Bescheinigung nach Art. 4 Abs. 2
- Christoph P.A. Martig* Aspekte der Ermittlung und Anwendung materiellen Rechts im

Seeschifffahrt

- Jürgen Zimmermann* Schweizer Flagge auf den Weltmeeren
- Niall McGovern* The Role of Inter-Governmental Organisations in the Development of Private International Maritime Law
- Francesco M. Berlingieri* The Role of the CMI for the International Unification of Maritime Law
- Jan Ramberg* Freedom of Contract in Maritime Law
- Pierre G. Bonassies* L'application des Règles de La Haye / Visby par le droit français
- Kurt Grönfors* The Scandinavian Law Reform concerning Carriage of Goods by Sea
- Alexander von Ziegler* Verjährung und Verwirkung im schweizerischen Seefrachtrecht
- Thomas Burckhardt* Wirkungen von Schiedsklauseln in Konnossementen und Charterverträgen nach schweizerischem Recht
- John C. Moore* Common Law vs. Civil Law vs. Sea Waybills and Electrodocs
- Roger Roland* Le transfert de la propriété dans les ventes maritimes
- William Tetley* The Cross-Defences (Set-off, Recoupment, Compensation and Counterclaim) and Freight in the Conflict of Laws
- José Domingo Ray* Carriers liability in the Passengers and Luggage Contract
- Henri Voet* Le droit des avaries communes, un droit propre à la navigation
- Jean Louis Bilat* Développement dans le secteur du sauvetage et de l'avarie commune
- Annibale Rossi* Die Revision der «Salvage Convention» aus der Sicht eines Transport-Versicherers
- Nicholas J. Healy / Joseph C. Sweeney* Navigation in Restricted Visibility under the 1972 Collision Regulations
- Geoffrey Brice* Cleaning the World's Oceans – a Swiss Contribution
- Claës J. Palme* Oil Pollution – The Tsesis Case
- Jean Warot* Quelques aspects juridiques du Droit international et du Droit français en matière de pollution des mers
- Jan C. Schultz* Choice of Maritime Law – a Dutch Venture
- Luis Cova Arria* The Latin American Maritime Uniform Code