

ZChinR

Zeitschrift für Chinesisches Recht

German Journal of Chinese Law · GJCL

Herausgegeben von der
Deutsch-Chinesischen
Juristenvereinigung e.V.

in Verbindung mit dem
Deutsch-Chinesischen Institut
für Rechtswissenschaft

und dem Max-Planck-Institut
für ausländisches und
internationales Privatrecht

Knut Benjamin Piffler, Neuer Kurs im
chinesischen Seehandelsrecht: Ergebnis von
über 40 Jahren Entwicklungen in
Schiffahrtspraxis und maritimer
Rechtsprechung

Seehandelsgesetz der Volksrepublik China

Heft 1/2026

33. Jahrgang, S. 1–123



Handbuch des
chinesischen Zivilrechts

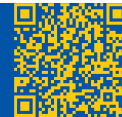
Herausgegeben von
KNUT BENJAMIN PIßLER

Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales
Privatrecht

Materialien zum ausländischen
und internationalen Privatrecht
57

Mohr Siebeck

Neu bei Mohr Siebeck



Handbuch des chinesischen Zivilrechts

Analyse und Materialien

Herausgegeben von Knut Benjamin Pißler

2021 ist das Zivilgesetzbuch der Volksrepublik China in Kraft getreten. Das Handbuch behandelt erstmals umfassend das chinesische Zivilrecht nach dieser Kodifikation in deutscher Sprache. Ausgewiesene Kenner des chinesischen Rechts aus Wissenschaft und Praxis beleuchten nicht nur die gesetzlichen Regelungen sondern auch einschlägige justizielle Interpretationen des Obersten Volksgerichts und die Rechtsprechung der Untergerichte.

Inhaltsübersicht:

1. *Knut Benjamin Pißler*: Einführung und Prinzipien

Allgemeiner Teil

2. *Knut Benjamin Pißler*: Rechtssubjekte
3. *Knut Benjamin Pißler*: Rechtsgeschäft
4. *Knut Benjamin Pißler*: Stellvertretung
5. *Knut Benjamin Pißler*: Rechtsbehelfe
6. *Yijie Ding*: Verjährung

Sachenrecht

7. *Simon Werthwein*: Allgemeiner Teil des Sachenrechts und Eigentum
8. *Nils Pelzer*: Dingliche Nutzungsrechte
9. *Björn Etgen/Maria Kieslich*: Dingliche Sicherungsrechte

Recht der Verträge und vertragsähnliche Rechtsverhältnisse

10. *Yuan Shen/Claus Cammerer*: Allgemeiner Teil des Schuldrechts
11. *Knut Benjamin Pißler*: Veränderte Umstände (Störung der Geschäftsgrundlage)

12. *Marco Otten*: Sicherung von Verträgen
13. *Mario Feuerstein*: Kaufrecht
14. *Mario Feuerstein*: Allgemeine Geschäftsbedingungen
15. *Björn Etgen/Maria Kieslich*: Bürgschaftsrecht
16. *Yining Li*: Mietvertrag
17. *Stefanie Tetz*: Technologie-Vertrag
18. *Dominic Köstner*: Partnerschaftsverträge
19. *Mario Feuerstein*: Quasiverträge

Delikts- und Haftungsrecht

20. *Yuanshi Bu*: Allgemeiner Teil des Deliktsrechts
21. *Yuanshi Bu/Knut Benjamin Pißler*: Besondere Haftungstatbestände des Deliktsrechts

Persönlichkeitsrechte

22. *Peter Leibkühler*: Persönlichkeitsrechte

Familien- und Erbrecht

23. *Knut Benjamin Pißler*: Familienrecht
24. *Knut Benjamin Pißler*: Erbrecht

2025. XLII, 1332 Seiten. (Materialien zum ausländischen und internationalen Privatrecht 57).
Leinen ISBN 978-3-16-162733-0 € 199,-; eBook ISBN 978-3-16-162734-7 open access



Mohr Siebeck

Postfach 2040
72010 Tübingen
Fax +49 (0) 7071 51104
E-Mail info@mohrsiebeck.com

ZChinR 1/2026

AUFSÄTZE

- Knut Benjamin Pißler*, Neuer Kurs im chinesischen Seehandelsrecht: Ergebnis von über 40 Jahren Entwicklungen in Schifffahrtspraxis und maritimer Rechtsprechung 3–27

DOKUMENTATIONEN

- Seehandelsgesetz der Volksrepublik China
(*Bassma Amrani/Petra Bobková/Niclas Morten Diederichs/Lena Klos/Knut Benjamin Pißler*) 28–116

REZENSIONEN

- Dewes, Simon: Das Verhältnis von Eltern und Kindern in der chinesischen Familienrechtsgesetzgebung – Vom Qing-Kodex zum Zivilgesetzbuch der Republik China. Tübingen: Mohr Siebeck, 2020, 484 S.
(*Minte Nagel*) 117–119

ADRESSEN

- Kanzleien mit einer Mitgliedschaft in der Deutsch-Chinesischen Juristenvereinigung e.V. 120–123

Studien zu Recht und Rechtskultur Chinas

Herausgegeben von Prof. Dr. Björn Ahl



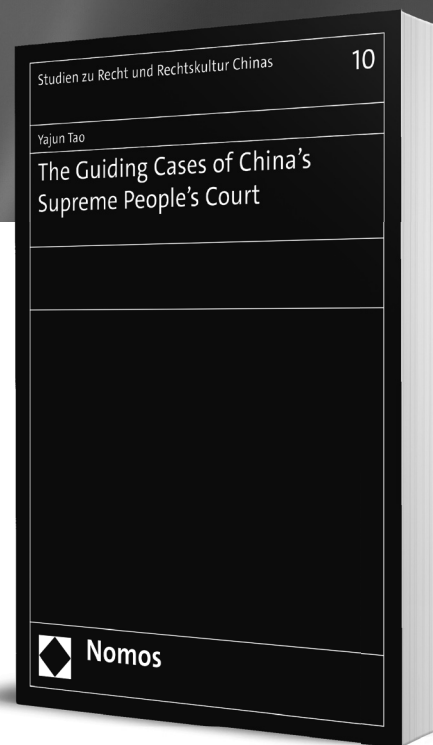
Eva Lena Richter

The Legal Framework for Skilled Labour Migration to China

2023, Band 11, 562 S., brosch., 169,- €
ISBN 978-3-7560-0254-2
E-Book 978-3-7489-3777-7

In der Öffentlichkeit häufig als Auswanderungsland wahrgenommen, unternahm China in den letzten Jahren verstärkt Bemühungen, qualifizierte Fachkräfte aus dem Ausland für den chinesischen Arbeitsmarkt zu gewinnen. Die Einführung eines Fachkräfteeinwanderungssystems mit abgestuften Rechten für Arbeitsmigrant:innen sollte diese Entwicklung fördern.

Die vorliegende Analyse zeigt, dass diese Reform des Einwanderungssystems die Gerichtspraxis nicht verändert hat. Abseits der politischen Diskurse um die Anwerbung von internationalen Talenten und der Propagierung Chinas als Wissenssupermacht, bleibt China aufgrund der existierenden Probleme im bestehenden Rechtssystem für Arbeitsmigrant:innen unattraktiv.



Yajun Tao

The Guiding Cases of China's Supreme People's Court

2023, Band 10, 458 S., brosch., 139,- €
ISBN 978-3-7560-0603-8
E-Book 978-3-7489-4139-2

Der Autor untersucht die so genannten Leitentscheidungen des Obersten Volksgerichts der Volksrepublik China. Die Leitentscheidungen werden vom Obersten Volksgericht aus den in Kraft getretenen Urteilen ausgewählt und veröffentlicht. Abgesehen von den juristischen Auslegungen sind diese Entscheidungen ein weiteres Instrument des Obersten Volksgerichts, mit dem es versucht, die Entscheidungen und Urteile der unteren Gerichte zu beeinflussen, aber die Ergebnisse sind nicht so eindeutig, wie sie sein könnten. Der Autor untersucht aus verschiedenen Perspektiven, weshalb die Leitentscheidungen nicht die vom Obersten Volksgericht erhoffte Wirkung entfaltet haben.

 Nomos
eLibrary nomos-elibrary.de

Bestellen Sie im Buchhandel oder
versandkostenfrei online unter [nomos-shop.de](https://www.nomos-shop.de)

Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

 **Nomos**

Neuer Kurs im chinesischen Seehandelsrecht: Ergebnis von über 40 Jahren Entwicklungen in Schifffahrtspraxis und maritimer Rechtsprechung

Knut Benjamin Pißler *

I. Einleitung	4
II. Einheitsrechtliche Vorbilder	5
III. Die wesentlichen inhaltlichen Änderungen	9
IV. Veränderte Gesetzgebungstechnik und juristische Terminologie	18
V. Fazit	24

Abstract

Die Neufassung des chinesischen Seehandelsgesetzes ersetzt das seit 1992 bestehende Gesetz und konsolidiert Seefracht-, Seeverversicherungs- und Schiffsfinanzierungsleasingrecht unter Berücksichtigung aktueller Praxisentwicklungen und internationalem Einheitsrecht. Sie erweitert den Anwendungsbereich auf inländische Beförderungen, stärkt Umwelt- und Haftungsregelungen, führt elektronische Transportaufzeichnungen ein und modernisiert Definitionen wie die des „tatsächlichen Verfrachters“. Gleichzeitig werden Haftungshöchstbeträge angehoben, Risikosteuerung und Opferschutz optimiert und die Kohärenz mit internationalem Einheitsrecht, insbesondere den Haag-Visby- und Hamburg-Regeln, gewährleistet. Das Gesetz fördert zudem internationale Zusammenarbeit, schützt chinesische Interessen im Seetransport und Schiffsbau und modernisiert die Gesetzgebungstechnik und die juristische Terminologie. Insgesamt stellt die Neufassung eine bedeutende Aktualisierung des chinesischen Seehandelsrechts dar, die Rechtssicherheit, maritime Risikosteuerung und die Entwicklung der chinesischen Schifffahrtsindustrie unterstützt und zugleich internationale Impulse setzen kann.

Anchoring Reform: How Maritime Practice Reshaped China's Maritime Code — The revised Maritime Law of the People's Republic of China replaces the 1992 statute and consolidates the law on the carriage of goods by sea, marine insurance, and ship finance leasing, thereby reflecting current practical developments and international uniform law. It extends the scope of regulation to domestic transport, strengthens environmental and liability provisions, introduces electronic transport records, and modernizes key definitions such as that of the "actual carrier." Liability limits are raised, risk management and victim protection are enhanced, and coherence with international uniform law, particularly the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules, is ensured. The law also promotes international cooperation, safeguards Chinese interests in shipping and shipbuilding, and modernizes legislative drafting and legal terminology. Overall, the revision represents a major update of Chinese maritime law will support legal certainty, maritime risk governance, and the development of China's shipping industry. Moreover, it can be expected that the new legislation will provide guidance for the further evolution of international law.

* Prof. Dr. iur. Knut Benjamin Pißler, M. A. (Sinologie), ist wissenschaftlicher Referent am Max-Planck-Institut

für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg und Professor für chinesisches Recht an der Universität Göttingen. Der Autor widmet diesen Auf-

I. Einleitung

Der Ständige Ausschuss des 14. Nationalen Volkskongresses (NVK) hat auf seiner 18. Sitzung am 28.10.2025 das „Seehandelsgesetz der Volksrepublik China“¹ (im Folgenden: SHG) neu gefasst. Es tritt am 01.05.2026 in Kraft.²

Das Vorgängergesetz war vor fast 33 Jahren, am 07.11.1992, verabschiedet worden, und galt seit seinem Inkrafttreten am 01.07.1993 unverändert. Grund dafür, dass das Seehandelsgesetz in der alten Fassung³ (im Folgenden: SHG 1992) über einen so langen Zeitraum unverändert geblieben war, ist offenbar, dass den Verfassern dieses Gesetzes damals eine Anpassung an das international weitgehend vereinheitlichte Seehandelsrecht gelungen ist: Ihnen hatten internationale Übereinkommen des Seehandelsrechts sowie nationale Seehandelsgesetze anderer Länder, vor allem Englands und der USA, aber auch Deutschlands, der skandinavischen Staaten, Italiens und Australiens als Vorlage gedient.⁴ Mit seinen 278 Paragrafen wurde das Seehandelsgesetz 1992 in China als das „Zivilgesetzbuch des Seetransports“⁵ gepriesen und galt damals als ein Gesetz, das den internationalen Standards am besten entsprach.⁶

Die Überarbeitung war erforderlich geworden, weil sich die Praxis des Seetransports in den Jahrzehnten seit Verabschiedung des Vorgängergesetzes gewandelt hat und sich auch die internationalen Übereinkommen des Seehandelsrechts weiterentwickelt haben.⁷ Im Juli 2017 war das Verfahren zur Änderung des Gesetzes eingeleitet worden, das in eine Entwurfsphase mündete,

satz seinem Vorgänger am Max-Planck-Institut, Prof. Dr. Frank Münzel (1937–2020), der das Seehandelsgesetz 1992 in wegweisender Art und Weise übersetzt hatte. Ein herzlicher Dank gebührt Herrn Prof. Dr. Wolfgang Wurmnest, Universität Hamburg, und Herrn Nils Klages Gaudry, Rechtsanwalt in der Kanzlei Ehlermann Rindfleisch Gadow in Hamburg, für wertvolle Hinweise zur seerechtlichen Terminologie.

1 Abgedruckt in diesem Heft, S. ### ff.

2 § 310 SHG.

3 Deutsche Übersetzung in: *Frank Münzel* (Hrsg.), *Chinas Recht*, 07.11.1992/1, chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.1.6023.

4 *Peter Fante*, Die Haftung des Verfrachters im Seehandelsgesetz der Volksrepublik China, in: *Transportrecht* 1995, Nr. 3, S. 99 ff.

5 Chinesisch: 海运民法典.

6 *Shan Hongjun* (单红军)/*Zhu Zuoxian* (朱作贤), Das neue „Seehandelsgesetz“ stellt eine grundlegende Neugestaltung des Seehandelsrechts unseres Landes dar (新《海商法》是对我国海商法制度的重塑), in: *Navigation of China* (中国航海) 2025, S. 1 ff. (2).

7 *Shan Hongjun*/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

in der das Verkehrs- und Transportministerium⁸ federführend war.⁹ Im November 2018 konnte ein erster Konsultationsentwurf bekannt gemacht werden,¹⁰ der anschließend auf Seminaren und in Expertenkreisen diskutiert wurde und in einen weiteren (nicht veröffentlichten) „überarbeiteten Entwurf zur Beratung“ mündete.¹¹ Von Januar 2020 bis August 2024 schloss sich hieran eine Phase an, in der das Justizministerium¹² den Entwurf prüfte.¹³ Schließlich folgten von August 2024 bis Oktober 2025 drei Beratungen im ständigen Ausschuss des NVK,¹⁴ in deren Verlauf im November 2024 und Juni 2025 zwei weitere Konsultationsentwürfe veröffentlicht wurden.¹⁵ Die Beratungen sind – wie inzwischen im Gesetzgebungsverfahren in China üblich – in entsprechenden Berichten dokumentiert.¹⁶

8 Chinesisch: 交通运输部.

9 *Shan Hongjun*/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

10 Mitteilung des Verkehrs- und Transportministeriums zur Offenlegung des „Seehandelsgesetzes der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf zur Einholung von Meinungen)“ zur Einholung von Meinungen (交通运输部关于《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》公开征求意见的通知) vom 05.11.2018, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.11818.

11 Siehe *China Maritime Arbitration Commission* (中国海事仲裁委员会), Die erste Konferenz zur Einholung von Meinungen von Experten zum „Seehandelsgesetz (überarbeiteter Entwurf zur Beratung)“ wurde in Beijing eröffnet (《海商法(修改送审稿)》第一次专家意见征求会在京召开) vom 10.12.2019, abrufbar unter <www.cmac.org.cn> (<https://perma.cc/E2ZC-4TQE>).

12 Chinesisch: 司法部.

13 *Shan Hongjun*/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

14 *Shan Hongjun*/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

15 Seehandelsgesetz (Neufassungsentwurf) zur Einholung von Meinungen (海商法(修订草案)征求意见) vom 08.11.2024, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.39898; Seehandelsgesetz (Neufassungsentwurf der zweiten Beratung) zur Einholung von Meinungen (海商法(修订草案二次审议稿)征求意见) vom 27.06.2025, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.43092.

16 Siehe (Justizminister) *He Rong* (贺荣), Erläuterungen zum „Seehandelsgesetz der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf)“ (关于《中华人民共和国海商法(修订草案)》的说明) vom 04.11.2024, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.44507; Bericht des Ausschusses für Verfassung und Recht des NVK über Revision des Seehandelsgesetzes der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf) (全国人民代表大会宪法和法律委员会关于《中华人民共和国海商法(修订草案)》修改情况的汇报) vom 24.06.2025, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.44408; Bericht des Ausschusses für Verfassung und Recht des NVK über die Ergebnisse der

II. Einheitsrechtliche Vorbilder

Wegen dieser Verwurzelung im internationalen Einheitsrecht erscheint es hilfreich, zunächst die einheitsrechtlichen Vorbilder des chinesischen Seehandelsgesetzes in seiner ursprünglichen Fassung für die einzelnen Kapitel bzw. Abschnitte zu benennen, wobei der Status Chinas in den jeweiligen Abkommen und gegebenenfalls auch die Nachfolgeabkommen angeführt werden. Soweit eine chinesische Fassung der Abkommen in der juristischen Datenbank der Beijing Universität (Beida Fabao¹⁷) vorhanden ist, wird diese ebenfalls genannt.

1. Schiffsgläubigervorrechte

Für die im 3. Abschnitt des 2. Kapitels („Schiffe“) geregelten Schiffsgläubigervorrechte (§§ 21 bis 29 SHG) diente 1992 als Vorbild das Internationale Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken von 1967.¹⁸ 1993 – ein Jahr nach Verabschiedung des chinesischen Seehandelsgesetzes – wurde die *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*¹⁹ (MLM 1993) verabschiedet, die am 05.09.2004 in Kraft getreten ist.²⁰

Die Volksrepublik China hat das Übereinkommen von 1993 am 18.08.1994 unterzeichnet,

Beratung des Seehandelsgesetzes der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf) (全国人民代表大会宪法和法律委员会关于《中华人民共和国海商法(修订草案)》审议结果的报告) vom 24.10.2025, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.44414; Bericht des Ausschusses für Verfassung und Recht des NVK über die Ansichten zur Revision des Seehandelsgesetzes der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf der dritten Beratung) (全国人民代表大会宪法和法律委员会关于《中华人民共和国海商法(修订草案三次审议稿)》修改意见的报告) vom 27.10.2025, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.DL.44409.

17 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝].

18 Siehe Frank Münzel (Fn. 3), dort: Anmerkung 6.

19 Abrufbar unter <https://treaties.un.org> (<https://perma.cc/6LFM-2BAW>). Die Verabschiedung erfolgte durch die *United Nations/International Maritime Organization Conference* in Genf.

20 Siehe die Angaben unter <https://treaties.un.org> (<https://perma.cc/YL9P-NQJY>). Dort findet sich auch eine Liste derjenigen Staaten, von denen das Übereinkommen unterzeichnet und ratifiziert wurde.

es jedoch bislang (ebenso wie Deutschland²¹) nicht ratifiziert.²²

Chinesisch ist – neben dem Arabischen, Englischen, Französischen, Russischen und Spanischen – eine der authentischen Vertragssprachen des Übereinkommens von 1993.²³

In der Datenbank der Beijing Universität stehen sowohl das Übereinkommen von 1967 als auch von 1993 in einer chinesischen Fassung zur Verfügung.²⁴

2. Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern

Die Regelungen über den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern im 4. Kapitel des Seehandelsgesetzes (§§ 43 bis 104 SHG) beruhen ursprünglich auf dem Internationalen Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25.08.1924 (bekannt als die Haager Regeln 1924)²⁵, das von den Visby-Regeln von 1968²⁶ ergänzt wird (zusammen häufig bezeichnet als Haag-Visby-Regeln 1968²⁷) und der *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* von 1978²⁸, die unter der Bezeichnung Hamburg-Regeln 1978 – nach dem

21 Siehe BeckOGK/*Münchau*, 01.10.2025, HGB § 596 Rn. 3: „[Es] wurde von der Bundesrepublik Deutschland – wie auch von anderen Schifffahrtsnationen – [...] nicht ratifiziert. Die Vorschriften des [deutschen] HGB folgen vielmehr weitestgehend denen des Übereinkommens von 1967.“

22 Siehe Fn. 20; siehe auch die Liste der von China unterzeichneten, aber noch nicht ratifizierten, genehmigten oder angenommenen multilateralen Verträge (中国签署但尚未批准、核准或接受的多边条约一览表), chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.8178.

23 Siehe Art. 22 MLM 1993.

24 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.8198 bzw. CLI.T.3542.

25 *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924* (Hague Rules 1924), abrufbar unter <https://dgtr.de/> (<https://perma.cc/CC8X-X774>).

26 *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*, abrufbar unter <https://treaties.un.org> (<https://perma.cc/N8QC-WKQ5>).

27 Eine englische Fassung der Haag-Visby-Regeln in der Fassung von 1968 findet sich etwa unter <https://www.fog.it> (<https://perma.cc/54BJ-AJYA>).

28 Abrufbar unter <https://treaties.un.org> (<https://perma.cc/F2G5-T74B>).

Ort, an dem sie verabschiedet wurden²⁹ – bekannt sind.³⁰

China ist – wiederum wie Deutschland³¹ – weder dem einen noch dem anderen Abkommen beigetreten. Man hat aber bei den Arbeiten am Seehandelsgesetz sowohl die Haag-Visby-Regeln 1968 als auch die Hamburg-Regeln 1978 insoweit berücksichtigt, dass beide Übereinkommen einander ergänzend aufgenommen wurden.³² Hintergrund für diese Orientierung an beiden Abkommen ist, dass aus chinesischer Sicht gegen die Haag-Visby-Regeln 1968 die zu starke Berücksichtigung der Interessen der Verfrachter bzw. der Reedereien sprach, ein Teil der am Entwurfsverfahren Beteiligten jedoch die Haftung des Verfrachters nach den Hamburg-Regeln 1978 für zu umfangreich hielt.³³

Aus jüngerer Zeit ist die *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* zu erwähnen, die auf einer diplomatischen Konferenz im September 2009 in Rotterdam zur Zeichnung aufgelegt wurde und entsprechend als Rotterdam-Regeln 2009³⁴ bekannt sind. Die Rotterdam-Regeln 2009 sind bislang nicht in Kraft getreten, obwohl

sie – so Stimmen aus der (deutschen) Literatur – eine beachtliche Weiterentwicklung der Hamburg-Regeln 1978 darstellen.³⁵ Bei der Neufassung des Seehandelsgesetzes in China haben die Rotterdam-Regeln 2009 offenbar eine Vorbildfunktion gehabt, wie sich an den Regelungen zu elektronischen Transportaufzeichnungen in den §§ 82 bis 95 SHG zeigt.³⁶

In der Datenbank der Beijing Universität finden sich chinesische Fassungen der Haager Regeln 1924³⁷, der Haag-Visby-Regeln 1968³⁸, der Hamburg-Regeln 1978³⁹ und der Rotterdam-Regeln 2009⁴⁰.

Für die Rotterdam-Regeln 2009 ist Chinesisch – neben dem Arabischen, Englischen, Französischen, Russischen und Spanischen – eine der authentischen Vertragssprachen.⁴¹

3. Zusammenstoß von Schiffen

Die im 8. Kapitel geregelte Haftung beim Zusammenstoß von Schiffen (§§ 174 bis 179 SHG) geht auf das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.09.1910 (Brüsseler Übereinkommen 1910)⁴² zurück.⁴³

Die Volksrepublik China hat das Brüsseler Übereinkommen 1910 am 02.06.1994 ratifiziert und es ist für die Volksrepublik seit dem 18.11.1994 in Kraft.⁴⁴

29 BeckOGK/Paschke, 15.08.2025, HGB § 481 Rn. 82: Die Hamburg-Regeln wurden auf einer diplomatischen Konferenz in Hamburg erarbeitet und am 31.03.1978 verabschiedet. Sie sind am 01.11.1992 völkerrechtlich in Kraft getreten.

30 Peter Fante (Fn. 4), S. 99.

31 BeckOGK/Paschke, 15.08.2025, HGB § 481 Rn. 78–80 (zu den Haag-Visby-Regeln 1968) und Rn. 81–84 (zu den Hamburg-Regeln 1978).

32 Peter Fante (Fn. 4), S. 99. Siehe dort auch zu den Hintergründen einer nicht vollständigen Übernahme der Regelungen des einen oder des anderen Übereinkommens.

33 Peter Fante (Fn. 4), S. 99. Siehe auch die Fußnote in dieser chinesischen Fassung der Haager Regeln 1924 (siehe unten Fn. 37), nach dem chinesischen Titel dieser Übereinkunft eine Fußnote, die offenbar von der Redaktion der Datenbank hinzugefügt wurde. In dieser Fußnote wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Haager Regeln 1924 wegen einer Dominanz der Schiffseigner (Reeder) bei der Gesetzgebung im internationalen Einheitsrecht einseitig die Interessen des Verfrachters im Blick gehabt hätten. Zugleich – so in der Fußnote – zeigten die Haag-Visby-Regeln 1968 und die Hamburg-Regeln 1978, dass es Pläne zur Revision der Haager Regeln 1924 gebe, wobei in letzteren verstärkt die Interessen der „dritten Welt“ (第三世界) und der Befrachter vertreten würden. Die Fußnote schließt mit der Bemerkung: „Da wir uns derzeit im Prozess des Übergangs von alten zu neuen [Regelungen] befinden und diese drei Regelwerke in der Praxis des Seetransports von den betreffenden Ländern und ihren Reedereien angewandt werden, müssen wir uns mit allen drei Regelwerken vertraut machen.“

34 Abrufbar unter <<https://treaties.un.org/>> (<<https://perma.cc/BHA5-57N5>>).

35 BeckOGK/Paschke, 15.08.2025, HGB § 481 Rn. 85, 86.

36 Vgl. die entsprechenden Regelungen zu *electronic transport records* in den Art. 8 bis 10 Rotterdam-Regeln 2009.

37 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5625.

38 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5729.

39 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5639.

40 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.7263.

41 Siehe die Schlussklausel unter Art. 96 Rotterdam-Regeln 2009.

42 Abrufbar unter <<https://dgtr.de/>> (<<https://perma.cc/23EG-L377>>).

43 Siehe Frank Münzel (Fn. 3), dort: Anmerkung 17.

44 BGBl. 94 II 3764. Auf die Sonderverwaltungsregion Hongkong findet das Übereinkommen Anwendung seit dem 01.07.1997 (BGBl. 2003 II 583), auf die Sonderverwaltungsregion Macau seit dem 20.12.1999 (BGBl. 2003 II 789).

Eine chinesische Fassung des Brüsseler Übereinkommens 1910 ist in der Datenbank der Beijing Universität abrufbar.⁴⁵

4. Hilfeleistung in Seenot

Das 9. Kapitel zur Hilfeleistung in Seenot (§§ 180 bis 201 SHG) ist ausgehend von der *International Convention on Salvage* vom 29.04.1989 (Bergungs-Übereinkommen 1989)⁴⁶ abgefasst worden.⁴⁷

Die Volksrepublik China ist dem Bergungs-Übereinkommen 1989 am 30.03.1994 beigetreten; es ist für die Volksrepublik seit dem 14.07.1996 in Kraft.⁴⁸

In der Datenbank der Beijing Universität steht eine chinesische Fassung des Bergungs-Übereinkommens 1989 zur Verfügung.⁴⁹

Chinesisch ist – neben dem Arabischen, Englischen, Französischen, Russischen und Spanischen – für das Bergungs-Übereinkommen 1989 eine der authentischen Vertragssprachen.⁵⁰

5. Große Haverei

Grundlage für das 10. Kapitel über die Große Haverei – ein seehandelsrechtliches Institut, nach dem außergewöhnliche Opfer oder Aufwendungen zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr von allen Beteiligten anteilig ersetzt werden – in den §§ 202 bis 212 SHG sind die sogenannten York-Antwerpener Regeln (YAR).⁵¹ Die YAR sind kein völkerrechtlicher Vertrag, sondern ein Satz internationaler Regeln zur Berechnung (*Dispache*) der Großen Haverei.⁵² Sie gelten daher nur dann, wenn sie vertraglich in den Frachtvertrag bzw. das Konnossement oder den Chartervertrag einbezogen werden. Es gibt Fassungen von 1890 (Liverpool), 1924 (Stockholm), 1950 (Amsterdam),

1974 (Hamburg), 1990 (Paris), 1994 (Sydney), 2004 (Vancouver) und 2016 (New York).⁵³ Die deutsche Literatur merkt an, dass vor 2016 die YAR 1994 am häufigsten gewählt worden seien.⁵⁴ Für die YAR 2016 wird eine größere Verbreitung erwartet, da sie auf den YAR 1994 aufbauen und vom *Baltic and International Maritime Council* empfohlen werden, deren Vertragsformulare marktprägend seien.⁵⁵

Chinesische Fassungen sind in der Datenbank der Beijing Universität von den (Hamburger) YAR 1974 und den in der Praxis weit verbreiteten YAR 1994 zu finden.⁵⁶ Auf den Internetseiten der *China Maritime Law Association* (中国海商法协会) steht eine chinesische Fassung der YAR 2016 zur Verfügung.⁵⁷

Die YAR sind in China lange kritisiert worden, weil sie – wie teilweise auch das Einheitsrecht des Seefrachtvertrags⁵⁸ – einseitig die Interessen der Reedereien bzw. der Verfrachter berücksichtigen würden.⁵⁹ Bereits 1975 hatte der dem chinesischen Handelsministerium unterstellte halbstaatliche *China Council for the Promotion of International Trade* (CCPIT) daher „Vorläufige Regeln über die Dispache bei Großer Haverei“ (共同海损理算暂行规则) bekannt gemacht.⁶⁰ Diese als *Peking Adjustment Rules* bekannten Vertragsklauseln erscheinen im Vergleich zu den YAR weniger auf die Belange der Verfrachter zugeschnitten; dies spiegelte sich aber schon in der ursprünglichen Fassung des chinesischen Seehandelsgesetzes nicht durchgängig wider.⁶¹ Seit dem 01.09.2022 gelten neue *Peking Adjustment Rules*⁶², welche die alten Regeln ersetzen und – so

45 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5630.

46 Abgedruckt in: BGBl. 2001 II 511.

47 Siehe *Frank Münzel* (Fn. 3), dort: Anmerkung 18.

48 Siehe Ziffer 177 der Liste der internationalen Konventionen, denen China beigetreten ist (中国参加国际公约情况一览表 [1875 – 2003]), abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.8177.

49 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.3462. Siehe dort in einer redaktionellen Anmerkung auch zu Vorbehalten, die die Volksrepublik China im Hinblick auf Art. 30 Abs. 1 (a), (b) und (d) Bergungs-Übereinkommen 1989 hinterlegt hat.

50 Siehe Art. 34 Bergungs-Übereinkommen 1989.

51 Siehe *Frank Münzel* (Fn. 3), dort: Anmerkung 20.

52 Siehe etwa BeckOGK/*Schüngel*, 1.8.2025, HGB § 588 Rn. 28.

53 Eine Synopse der YAR 1994, 2004 und 2016 findet sich bei *Richards Hogg Lindley*, York Antwerp Rules 2016 compared with the 1994 and 2004 Rules, abrufbar unter <https://www.charlestaylor.com> (<https://perma.cc/ND89-ULYH>).

54 BeckOGK/*Schüngel*, 01.08.2025, HGB § 588 Rn. 33. Die YAR 2004 seien von der Reederei-praxis nicht angenommen worden.

55 BeckOGK/*Schüngel*, 01.08.2025, HGB § 588 Rn. 33.

56 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.6754 (YAR 1974) bzw. CLI.T.6828 (YAR 1994).

57 Abrufbar unter <www.cmla.org.cn> (<https://perma.cc/2CPZ-KJEA>).

58 Siehe oben unter II.2.

59 Siehe *Frank Münzel* (Fn. 3), dort: Anmerkung 20.

60 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.6.384.

61 Siehe *Frank Münzel* (Fn. 3), dort: Anmerkung 20.

62 Die am 31.08.2022 bekannt gemachten CCPIT-Regeln über die Dispache bei Großer Haverei (中国国际贸易促进委员会共同海损理算规则) sind abrufbar unter <https://daa.ccpit.org> (<https://perma.cc/S3VE-EV8J>).

ein Sprecher der CCPIT – diese neu strukturieren und interpretieren sowie die neuesten internationalen Entwicklungen und einschlägigen Bestimmungen in diesem Bereich berücksichtigen.⁶³

6. Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen

Das 11. Kapitel über die Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen in den §§ 213 bis 224 SHG beruht auf dem Londoner Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLMC 1976)⁶⁴.⁶⁵ Es gilt heute in der Praxis fast immer (abhängig etwa von der Staatszugehörigkeit der Parteien, der Art des Anspruchs – Personenschäden, Schäden an Ladung, Bergung, Große Haverei – und der zeitlichen Umsetzung in nationales Recht) in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung⁶⁶, häufig mit den im Protokoll 2012 angehobenen Haftungshöchstbeträgen⁶⁷.⁶⁸

Die Volksrepublik China ist Vertragsstaat des LLMC 1976 und des Protokolls von 1996, hat das Übereinkommen jedoch nicht für das gesamte Staatsgebiet ratifiziert, sondern nur für die Sonderverwaltungszone Hongkong.⁶⁹ Für

Hongkong gelten auch die 2012 angehobenen Haftungshöchstgrenzen.⁷⁰

Chinesische Fassungen der LLMC 1976 und des Protokolls von 1996 sind in der Datenbank der Beijing Universität vorhanden.⁷¹

7. Haftung für Ölverschmutzungsschäden

Im neu eingefügten 12. Kapitel zur Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe (§§ 225 bis 239 SHG) hat sich der chinesische Gesetzgeber ebenfalls erkennbar an internationalen Übereinkommen orientiert.⁷² Zu nennen sind zunächst die *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* von 1969 (CLC 1969) in der Fassung von 1992 (CLC 1992)⁷³ und die *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* von 1971 in der Fassung von 1992 (Fonds-Konventionen)⁷⁴, die ein Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölverschmutzungen durch Tanker begründen, das auf dem Grundgedanken beruht, dass die bei Ölverschmutzungen erforderlichen hohen Entschädigungsbeträge von der Schifffahrt und der Mineralölindustrie gemeinsam bereitgestellt werden müssen.⁷⁵ Die zivilrechtliche Haftung durch Öl, das für den Betrieb oder Antrieb eines Schiffes verwendet wird (sogenannte Bunkerölverschmutzungsschäden) ist in der *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage* von 2001 (Bunker-Konvention)⁷⁶ geregelt.

Für alle drei genannten internationalen Übereinkommen ist Chinesisch eine der authentischen Vertragssprachen.⁷⁷

63 Siehe *Zhang Wei* (张维), Eine neue Fassung der CCPIT-Regeln über die Dispathe bei Großer Haverei treten in Kraft (新版中国贸促会共同海损理算规则实施), in: *Fazhi Ribao* vom 02.09.2022, abrufbar unter <<http://www.legaldaily.com.cn>> (<<https://perma.cc/QG5A-RD2W>>).

64 Abgedruckt in: BGBl. 1986 II 787.

65 Siehe *Frank Münzel* (Fn. 3), dort: Anmerkung 28.

66 Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Inkrafttreten am 13.05.2004), abgedruckt in: BGBl. 2000 II 791. Eine Fassung der LLMC 1976 mit den Änderungen des Protokolls 1996 ist abrufbar unter <<https://dgr.de/>> (<<https://perma.cc/L2VP-LUJ6>>). Für Deutschland erklärt § 611 Abs. 1 Satz 1 HGB die Bestimmungen des LLMC 1976 in der Fassung des Protokolls 1996 als direkt anwendbar.

67 Siehe z. B. für Deutschland die Verordnung zu den 2012 beschlossenen Änderungen des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen; abgedruckt in: BGBl. 2015 II 506.

68 Siehe zur praktischen Geltung der LLMC 1976, des Protokolls 1996 und der 2012er Erhöhungen der Haftungshöchstbeträge *Martínez Gutiérrez*, *New Global Limits of Liability for Maritime Claims*, in: *International Community Law Review*, Vol. 15 (2013), S. 341 ff.

69 Siehe Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions, abrufbar unter <www.imo.org> (<<https://perma.cc/6YES-CJKG>>), S. 359, 372.

70 *Hongkongs Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) Ordinance* (Cap. 434) enthält die Haftungsobergrenzen des LLMC und des 1996-Protokolls, abrufbar unter <<https://www.elegislation.gov.hk>> (<<https://perma.cc/ZH5K-QP2A>>); mit Wirkung ab dem 04.12.2017 wurde eine Änderung des Schedule 2 dieser *Ordinance* verkündet, die die erhöhten Haftungsgrenzen aus dem 2012-Amendment im lokalen Recht implementiert, siehe *Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) Ordinance (Amendment of Schedule 2) Order 2017*, abrufbar unter <www.legco.gov.hk> (<<https://perma.cc/49UR-8QSG>>).

71 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5638 (LLMC 1976) und CLI.T.8249 (Protokoll von 1996).

72 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 3.

73 Abrufbar unter <<https://cil.nus.edu.sg>> (<<https://perma.cc/GES9-P3QE>>).

74 Abgedruckt in: BGBl. 1994 II 1169.

75 *Peter Ehlers*, Übersicht über die die Meeresverschmutzung betreffenden Vorschriften, 2. Aufl. 2018, Rn. 88.

76 Abgedruckt in: BGBl. 2006 II 578.

77 Siehe Art. 18 CLC 1992, Art. 39 Fonds-Konvention 1992 und Art. 19 Bunker-Konvention 2001.

Die Volksrepublik China ist der CLC 1969 am 30.01.1980⁷⁸ und der CLC 1992 am 05.01.1999 beigetreten; sie ist für China am 05.01.2000 in Kraft getreten.⁷⁹

China ist nicht Vertragspartei der internationalen Fonds-Konventionen.⁸⁰ Die Volksrepublik hat einen eigenen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungen durch Schiffe⁸¹ geschaffen, welcher eine ähnliche Funktion wie der internationale Fonds übernimmt, aber ausschließlich für chinesische Hoheitsgewässer gilt.⁸²

Der Bunker-Konvention ist die Volksrepublik China am 09.12.2008 beigetreten; sie ist für China seit dem 09.03.2009 in Kraft.⁸³

In der Datenbank der Beijing Universität stehen chinesische Fassungen der CLC 1969 und der CLC 1992⁸⁴ sowie der Fonds-Konventionen

78 Sie ist für China am 30.04.1980 in Kraft getreten. Siehe die redaktionelle Anmerkung unter dem Titel der CLC 1969 auf der Seite des chinesischen Außenministeriums, abrufbar unter <www.mfa.gov.cn> (<https://perma.cc/PT4X-LXAV>).

79 Siehe das Protokoll 1992 zur Änderung des „Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden“ (修正《一九六九年国际油污损害民事责任公约》的 1992 年议定书) auf der Seite des chinesischen Außenministeriums, abrufbar unter <www.mfa.gov.cn> (<https://perma.cc/K7ER-ZE5X>).

80 Die Fassung von 1992 findet jedoch in der Sonderverwaltungszone Hongkong Anwendung; siehe *Status of the 1992 Fund Convention and the Supplementary Fund Protocol*, abrufbar unter <https://iopcfunds.org> (<https://perma.cc/XF9E-ZSG4>).

81 船舶油污损害赔偿基金, Chinese Ship-source Oil Pollution Compensation (CSOPC) Fund.

82 Rechtliche Grundlage für die Errichtung dieses chinesischen Fonds ist § 54 Verordnung zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (防治船舶污染海洋环境管理条例) vom 09.09.2009 in der Fassung vom 19.03.2018, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.2.312762. Die Erhebung, Verwaltung und Verwendung des CSOPC Fonds ist in der Verwaltungsmaßnahme zur Erhebung und Nutzung des Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungen durch Schiffe (船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法) vom 11.05.2011, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.4.174925, geregelt.

83 Siehe Bekanntmachung des Büros für internationale Zusammenarbeit des Ministeriums für Verkehr und Transport über das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (交通运输部国际合作司关于国际海事组织《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》生效的公告) vom 19.01.2009, abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.4.112521.

84 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.3427 (CLC 1969) und CLI.T.3598 (CLC 1992).

(jedoch nicht in der ursprünglichen Fassung von 1971)⁸⁵ sowie der Bunker-Konvention⁸⁶ zur Verfügung.

III. Die wesentlichen inhaltlichen Änderungen

Eine umfassende Aus- und Bewertung aller Änderungen, die mit der Neufassung des Gesetzes im Vergleich zu seiner Vorgängerregelung einhergehen, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen.⁸⁷ Daher orientiert er sich bei der Auswahl der zu besprechenden wesentlichen inhaltlichen Änderungen an einem Aufsatz, den zwei führende chinesische Seehandelsrechtler, *Shan Hongjun* (单红军)⁸⁸ und *Zhu Zuoxian* (朱作贤)⁸⁹ von der Rechtsfakultät der Maritimen Universität in Dalian, Ende 2025 in der Zeitschrift *Navigation of China* veröffentlicht haben.⁹⁰

Eingegangen werden soll auf die Erweiterung des Gesetzeszwecks (hierzu unten unter 1.), die Anwendung des Gesetzes im innerchinesischen Seetransport (hierzu unten unter 2.), die Einführung elektronischer Transportaufzeichnungen (hierzu unten unter 3.), die Subsumtion von Hafenbetreibern unter den Begriff des tatsächlichen Verfrachters (hierzu unten unter 4.), die Anhebung der seerechtlichen Haftungsgrenzen (hierzu unten unter 5.), die Integration des

85 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5792 (Protokoll 1976), CLI.T.5793 (Protokoll 1984), CLI.T.3597 (Protokoll 1992) und CLI.T.6441 (Protokoll 2003).

86 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.6447.

87 Ausgeklammert bleiben müssen beispielsweise die Neuregelungen in dem Teil des Internationalen Privatrechts, der sich speziell mit privatrechtlichen grenzüberschreitenden Beziehungen im Seeverkehr beschäftigt und im 15. Kapitel „Anzuwendendes Recht bei Beziehungen mit Auslandsberührung“ (§§ 295 bis 305) normiert ist.

88 Shan Hongjun ist Vizepräsident und Professor für Seerecht an der Maritimen Universität Dalian mit Schwerpunkt maritime Haftung, Schifffahrts- und Umweltrecht; er verfügt über zahlreiche akademische Veröffentlichungen und war in mehr als 300 maritimen Fällen tätig sowie in führenden Positionen bei Schifffahrts- und Rechtsvereinigungen. Siehe den Shan Hongjun betreffenden Eintrag auf <https://baike.baidu.com> (<https://perma.cc/49WH-WKSW>).

89 Zhu Zuoxian ist assoziierter Professor für Seerecht an der Maritimen Universität Dalian mit umfangreicher Forschung zu Seevericherung, Charter- und Beförderungsverträgen und er war aktiv an internationalen Verhandlungen zu Transportrecht bei der UNCITRAL beteiligt. Siehe den Zhu Zuoxian betreffenden Eintrag auf <https://baike.baidu.com> (<https://perma.cc/4F6M-KXMT>).

90 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 1 ff.

Finanzierungsleasings von Schiffen in das Seehandelsgesetz (hierzu unten unter 6.), die Überarbeitung der Regelungen zur Seeversicherung (hierzu unten unter 7.) sowie die neu eingeführte Ermächtigung, staatliche Maßnahmen gegen diskriminierende Praktiken zu ergreifen (hierzu unten unter 8.).

1. Erweiterung des Gesetzeszwecks um Umweltschutz und hochqualitative Entwicklung

Am Anfang des Seehandelsgesetzes ist, wie bei chinesischen Gesetzen allgemein üblich, der gesetzgeberische Zweck normiert, der in der neuen Fassung des Seehandelsgesetzes um den Umweltschutz und eine hochqualitative Entwicklung erweitert wurde, § 1 SHG.

Die chinesische Rechtswissenschaft sieht in diesem erweiterten Gesetzeszweck eine „neue historische Mission“^{91,92} Während nach der alten Fassung lediglich die Entwicklung des Seetransports, der Wirtschaft und des Handels gefördert werden sollte, betont die neue Fassung die „hochqualitative Entwicklung“⁹³ als gesetzliches Ziel. Dies entspricht der Parteipolitik der KP China, die qualitatives Wachstum, Innovation, strukturelle Optimierung und Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt stellt.⁹⁴ Gleichzeitig wird mit der Aufnahme des „Schutz[es] der ökologischen Umwelt der Meere“⁹⁵ in § 1 SHG die ökologische Dimension integriert, wodurch das Gesetz den parteipolitischen Leitgedanken der „Ökologischen Zivilisation“⁹⁶ aufnimmt.⁹⁷

Im Seehandelsgesetz finden sich mehrere Beispiele dafür, wie dieser neue gesetzgeberische Zweck des Umweltschutzes umgesetzt werden soll. Augenfällig ist das neu eingefügte 12. Kapitel zur Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe in den §§ 225 bis 239 SHG.⁹⁸ Die Literatur nennt außerdem die neu normierten

Pflichten des Kapitäns, notwendige Maßnahmen zu ergreifen, um eine Verschmutzung der ökologischen Umwelt durch das Schiff zu verhindern (§ 37 Abs. 3 SHG) sowie im Falle der Aufgabe des Schiffes Anlagen wie etwa Öltankventile zu schließen, um eine Umweltverschmutzung zu verhindern oder zu verringern (§ 40 Abs. 2 Satz 2 a. E. SHG).⁹⁹ Weiterhin zählt sie hierzu die Regelungen in den §§ 186 und 187 SHG über die Pflichten des Seenothelfers und des Empfängers der Seenothilfe, mit der nötigen Sorgfalt eine Schädigung der ökologischen Umwelt zu verhindern bzw. zu verringern; diese Pflichten können nicht vertraglich abbedungen werden (§ 180 Abs. 3 SHG).¹⁰⁰

Schließlich findet sich der Gedanke des Umweltschutzes nun auch in den Regelungen zur Großen Haverei (§§ 202 ff. SHG).¹⁰¹ Diese Regelungen dienen allgemein dazu, dass ein im Rahmen eines gemeinsamen Seeunternehmens bewusst und vernünftig zur Abwendung einer gemeinsamen Gefahr erbrachtes Sonderopfer (wie etwa Überbordwerfen von Ladung) oder aufgewendete außergewöhnliche Kosten (wie etwa Hafenanlaufkosten im Notfall) nicht den unmittelbar Betroffenen allein treffen, sondern nach dem Prinzip solidarischer Gefahrtragung anteilig von allen am geretteten Vermögen Beteiligten zu tragen sind. Mit der Neufassung wurde in § 202 SHG ein Absatz 3 neu eingefügt, der Umweltverschmutzungsschäden der solidarischen Gefahrtragung im Rahmen der Großen Haverei entzieht. Damit verbleiben Umweltgefahren im Verantwortungsbereich des Verursachers bzw. des haftungsrechtlich Verpflichteten nach dem für Umweltschäden einschlägigen Haftungsregime.¹⁰² Hierdurch wird eine haftungsrechtliche Externalisierung ökologischer Risiken auf Unbeteiligte (also insbesondere Befrachter und Empfänger der transportierten Güter) verhindert.

91 Chinesisch: 新的历史使命.

92 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2. Shan und Zhu sehen in diesem erweiterten Gesetzeszweck die richtige Antwort auf „die Fragen Chinas, der Welt, des Volkes und der Zeit“ (中国之间、世界之间、人民之间与时代之间), wobei es sich um eine formelhafte Ausdrucksweise aus zeitgenössischer politischer Rhetorik in China handelt.

93 Chinesisch: 高质量发展.

94 Siehe Abschnitt 5, Abs. 2 Bericht von Xi Jinping auf dem 19. Nationaler Parteitag der Kommunistischen Partei Chinas (习近平在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告) vom 18.10.2017, abrufbar unter <www.china.org.cn> (<<https://perma.cc/CWW2-WDCL>>).

95 Chinesisch: 海洋生态环境保护.

96 Chinesisch: 生态文明.

97 Siehe Abschnitt 5 des Berichts (Fn. 94).

98 Siehe hierzu oben unter II.7.

99 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

100 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3. Shan und Zhu nennen außerdem die §§ 189, 191 und 194 SHG, in denen allerdings bereits in der alten Fassung Belange der Umwelt (unter dem damals verwendeten Terminus „Umweltverschmutzungsschäden“ [环境污染损害]) berücksichtigt wurden.

101 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

102 Also insbesondere nach den Regelungen im 12. Kapitel zur Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe mit einer verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung und Versicherungspflicht des Schiffeigentümers (Reeders) sowie einem vom Staat aufgesetzten Fondsmechanismus.

2. Anwendung des Gesetzes im innerchinesischen Seetransport

Die zweite wesentliche Änderung betrifft die Anwendung des Gesetzes im innerchinesischen Seetransport.

Das Seehandelsgesetz bestimmte in seiner alten Fassung in § 2 Abs. 2 SHG 1992, dass die Regelungen über den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern „zwischen Häfen der Volksrepublik China“¹⁰³ nicht angewandt werden. Diese Norm ist in der Neufassung weggefallen und der neu eingefügte § 43 Halbsatz 2 SHG erklärt nun explizit, dass ein solcher Vertrag sowohl internationale Seefrachtverträge als auch inländische Seefrachtverträge zur Beförderung von Gütern zwischen Häfen innerhalb der Volksrepublik China umfasst. Internationale Seefrachtverträge meint in diesem Zusammenhang offenbar, dass zumindest ein Hafen nicht innerhalb der Volksrepublik China liegt.

Hintergrund dafür, dass inländische Seefrachtverträge von der alten Fassung des Gesetzes ausgenommen waren, ist laut der Literatur, dass die Beförderung von Gütern entlang der Küsten Chinas „überwiegend im Rahmen des Planwirtschaftssystems verwaltet wurde“¹⁰⁴, welches sich von der praktischen Handhabung des internationalen Seegüterverkehrs erheblich unterscheidet und daher nicht hätte normiert werden können.¹⁰⁵ Inzwischen sei die Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste „in ein Stadium marktorientierter Arbeitsweise“¹⁰⁶ eingetreten, sodass diese in den Anwendungsbereich des neu gefassten Gesetzes aufgenommen wurde, um die inländischen und internationalen Märkte besser zu integrieren.¹⁰⁷

Umstritten war im Gesetzgebungsverfahren zur Neufassung allerdings, ob diese Integration vollständig oder mit gewissen Ausnahmen erfolgen sollte.¹⁰⁸ Man entschied sich letztlich

für den letzteren Ansatz: Eine Ausnahme davon, dass bei Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste die allgemeinen Regelungen über den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern (nach den §§ 43 bis 104 SHG) gelten, besteht zunächst im Hinblick auf die See- und Ladungstüchtigkeit von Schiffen. Als Grundsatz bestimmt hierzu § 48 Abs. 1 SHG, dass der Verfrachter (Reeder) verpflichtet ist, vor der Abfahrt und zum Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig, ordnungsgemäß bemannt, ausgerüstet und versorgt ist sowie dass die Laderäume und Container geeignet und sicher für die Güter sind. Der in der Neufassung eingefügte § 48 Abs. 2 SHG dehnt diese Pflicht für inländische Seefracht zeitlich aus: Sie besteht als fortlaufende Pflicht während der gesamten Reise. Damit weicht China für inländische Seefracht von dem „klassischen Haftungsmodell“ nach den Haag-Visby-Regeln 1968¹⁰⁹ ab und nähert sich an die Pflichten an, die nach den Hamburg-Regeln 1978¹¹⁰ und den Rotterdam-Regeln 2009¹¹¹ gelten.

Eine zweite Ausnahme gilt bei der Haftung für eine verspätete Übergabe (d. h. die Lieferung) der Güter: Hier legt § 51 Abs. 1 Halbsatz 1 SHG als Grundsatz fest, dass eine verspätete Lieferung dann vorliegt, wenn Güter nicht innerhalb der vereinbarten Frist am vereinbarten Löschungshafen übergeben werden. Bei der Seefrachtbeförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste ist der Tatbestand einer verspäteten Lieferung gemäß § 51 Abs. 1 Halbsatz 2 SHG auch dann erfüllt, wenn Güter nicht innerhalb einer „angemessenen Frist“ abgeliefert werden. Dies bedeutet, dass der Verfrachter bei inländischer Seefracht für verspätete Lieferung auch dann haftet, wenn die Parteien keine Lieferfrist bestimmt haben, sodass er ein höheres

harmonisiert werden sollten. Das Justizministerium habe im Konsultationsentwurf hingegen eine vollständige Harmonisierung mit den Regelungen über die internationalen Vorschriften für den Seegüterverkehr befürwortet. Bei den Beratungen durch den Nationalen Volkskongress sei schließlich vorgeschlagen worden, die Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste „soweit möglich“ (尽量) an die internationalen Vorschriften anzupassen und nur einzelne gesonderte Regelungen hierfür zu schaffen.

103 Chinesisch: „中华人民共和国港口之间“.

104 Chinesisch: „普遍实行计划性管理“.

105 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

106 Chinesisch: „市场化运作阶段“.

107 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

108 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3. Das Verkehrs- und Transportministerium hatte laut Shan und Zhu in seinem Entwurf vorgesehen, dass innerhalb des Kapitels über den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern ein Abschnitt „Verträge über die inländische Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen“ (国内水路货物运输合同) eingeführt wird, der neben einem Abschnitt über „internationale Seefrachtverträge zur Beförderung von Gütern“ stehen sollte. Damit habe man ein „zweigleisiges“ System schaffen wollen, bei dem bestimmte Regelungen bis zu einem gewissen Grad

109 Siehe Art. 3 Haag-Visby-Regeln 1968.

110 Nach den Hamburg-Regeln 1978 gilt eine einheitliche Haftung (mit Exkulpationsmöglichkeit) für den gesamten Zeitraum, in dem sich Güter in der Obhut des Verfrachters befinden. Die Frage nach der Seetüchtigkeit des Schiffes geht im allgemeinen Sorgfaltsmaßstab auf. Siehe Art. 4 und Art. 5 Hamburg-Regeln 1978.

111 Die Seetüchtigkeit des Schiffes ist gemäß Art. 14 Rotterdam-Regeln 2009 eine Pflicht, die „before, at the beginning of, and during the voyage“ gilt.

Haftungsrisiko trägt. Ordnet man diese Regelung im internationalen Einheitsrecht ein, so ist festzustellen, dass China mit der Neufassung im Hinblick auf die Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste dem Ansatz der Hamburg-Regeln 1978¹¹² folgt, während dem internationalen Seefrachtvertrag im chinesischen Seehandelsgesetz die Rotterdam-Regeln 2009¹¹³ zugrunde liegen.¹¹⁴

Die dritte Ausnahme macht das chinesische Seehandelsgesetz im Hinblick auf den Haftungsausschluss für nautisches Verschulden. Wie bereits in der alten Fassung aus 1992¹¹⁵ sieht § 52 Abs. 1 Nr. 1 SHG vor, dass der Verfrachter für Pflichtverletzungen¹¹⁶ nicht auf Schadensersatz haftet, wenn der Untergang, die Beschädigung oder die Verspätung der Lieferung der beförderten Güter aus dem Grund eintritt, dass der Kapitän, die Besatzung, der Lotse oder andere vom Verfrachter Angestellte die Pflichtverletzung bei der Führung oder Verwaltung des Schiffes verschuldet haben. Dieser als nautisches Verschulden bezeichnete Haftungsausschluss gilt gemäß dem neu eingefügten § 52 Abs. 2 SHG nicht für die Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland. Für das internationale Einheitsrecht ist festzustellen, dass China hier für den internationalen Seefrachtvertrag an den Haag-Visby-Regeln 1968 festhält,¹¹⁷ im Hinblick auf Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste jedoch wiederum dem Ansatz der Hamburg-Regeln 1978¹¹⁸ und den Rotterdam-Regeln 2009¹¹⁹ folgt, nach denen dem Verfrachter diese Haftungsbefreiung nicht zugutekommt.

112 Siehe Art. 2 Abs. 2 Hamburg-Regeln 1978.

113 Siehe Art. 21 Rotterdam-Regeln 2009.

114 Bei den Entwurfsarbeiten zum SHG 1992 hatten die Verfasser des Gesetzes noch gegen eine Aufnahme der betreffenden Vorschrift in den Hamburg-Regeln argumentiert, dass die Formulierung, nach denen eine verspätete Übergabe anzunehmen ist, wenn die Ware nicht zu dem Zeitpunkt übergeben wurde, „which it would be reasonable to require“, zu unbestimmt sei. Siehe *Peter Fante* (Fn. 4), S. 102.

115 *Peter Fante* (Fn. 4), S. 102 f.

116 Eine Pflichtverletzung liegt beispielsweise vor, wenn der Verfrachter nicht (gemäß § 48 SHG) für die Seetüchtigkeit des Schiffes sorgt, vom vereinbarten oder gebräuchlichen oder geografischen Reiseweg abweicht (siehe § 50 SHG, sogenannte *Deviation*), die zu befördernden Gütern nicht (gemäß § 49 SHG) „gut“ und „gewissenhaft“ behandelt oder Gütern verspätet liefert (siehe § 51 SHG).

117 Siehe Art. 4 Abs. 2 (a) Haag-Visby-Regeln 1968.

118 *Peter Fante* (Fn. 4), S. 102.

119 Siehe die Gründe für eine Haftungsbefreiung in Art. 17 Abs. 2 Rotterdam-Regeln 2009, wo sich nautisches Verschulden nicht findet.

Eine letzte Ausnahme sieht das Seehandelsgesetz Chinas für auf dem Schiff entstandenes Feuer vor: Der Verfrachter ist gemäß § 52 Abs. 1 Nr. 2 SHG von seiner Haftung befreit, wenn der Untergang, die Beschädigung oder die Verspätung der Lieferung der beförderten Güter aufgrund eines auf dem Schiff entstandenen Feuers eingetreten ist, soweit das Feuer nicht durch Verschulden des Verfrachters selbst herbeigeführt wurde. Nach § 52 Abs. 2 SHG gilt diese Haftungsbefreiung abermals nicht für die Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland. Hier verbleibt China für den internationalen Seefrachtvertrag wiederum bei den Haag-Visby-Regeln 1968,¹²⁰ während der Regelungsansatz, nach dem Feuer an Bord kein enumeriertes Privileg bei der Beförderung von Gütern entlang der chinesischen Küste ist, den Hamburg-Regeln 1978 am nächsten kommt.¹²¹

3. Einführung elektronischer Transportaufzeichnungen

Dritter Punkt wesentlicher inhaltlicher Änderung ist, dass die Möglichkeit eingeführt wurde, elektronische Transportaufzeichnungen zu verwenden (5. Abschnitt des 4. Kapitels zum Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern, §§ 82 bis 86 SHG). Die Regelungen orientieren sich laut der chinesischen Literatur am UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records aus dem Jahr 2017¹²² und an den Rotterdam-Regeln 2009.¹²³

Zunächst wird in § 82 Abs. 1 SHG definiert, was unter elektronischen Transportaufzeichnungen¹²⁴ zu verstehen ist. Außerdem legt § 82 Abs. 2 SHG fest, dass elektronische Transportaufzeichnungen die gleiche Rechtswirksamkeit wie traditionelle Transportdokumente (also etwa Konnossemente) haben.¹²⁵ Voraussetzung für die Nutzung elektronischer Transportaufzeichnungen ist gemäß § 83 SHG, dass sich die Parteien (Verfrachter und Befrachter) hierüber geeinigt haben. Zu den Anforderungen, die § 84

120 Siehe Art. 4 Abs. 2 (b) Haag-Visby-Regeln 1968.

121 Nach den Rotterdam-Regeln 2009 ist Feuer zwar ein privilegierender Entlastungsgrund (Art. 17 Abs. 3 [f]), der jedoch nicht anwendbar ist, wenn der Anspruchsteller beweist, dass das Feuer auf ein Verschulden des Verfrachters zurückzuführen ist (Art. 17 Abs. 4).

122 Englisch abrufbar unter <<https://uncitral.un.org>> (<<https://perma.cc/U6SV-NVLE>>), chinesisch abrufbar unter <<https://uncitral.un.org>> (<<https://perma.cc/UU6D-AVP6>>).

123 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 3.

124 Chinesisch: 电子运输记录.

125 Zu einer Definition des Begriffs „Transportdokumente“ (运输单证) siehe § 44 Nr. 6 SHG.

SHG an elektronische Transportaufzeichnungen stellt, gehört, dass die in ihnen aufgezeichneten Informationen die Inhalte eines Konnossements (nach § 74 SHG) umfassen. Handelt es sich um übertragbare elektronische Transportaufzeichnungen, müssen sie den in § 85 SHG bestimmten zusätzlichen Anforderungen genügen. Die Umwandlung elektronischer Transportaufzeichnungen in traditionelle Transportdokumente ist schließlich in § 86 SHG geregelt.

4. Hafenbetreiber als tatsächliche Verfrachter

Eine vierte wesentliche inhaltliche Änderung ist die Neudefinition des Begriffs des „tatsächlichen Verfrachters“¹²⁶ in § 44 Nr. 2 SHG. Die Vorschrift lautet:

„Tatsächlicher Verfrachter‘ ist, wer im Auftrag oder im Unterauftrag des Verfrachters die in § 49 dieses Gesetzes bestimmten Pflichten des Verfrachters ganz oder teilweise tatsächlich erfüllt.“

Sie nimmt Bezug auf die in § 49 SHG geregelten Hauptleistungspflichten des Verfrachters, nämlich die von ihm beförderten Güter gut und gewissenhaft zu empfangen, zu verladen, umzuladen, zu stauen, zu befördern, aufzubewahren, zu versorgen, zu entladen und zu übergeben.

Laut der chinesischen Literatur wurde mit dieser Neudefinition der Inhalt und Umfang des Begriffs „tatsächlicher Verfrachter“ erweitert, wodurch Hafenbetreibern¹²⁷, die im Auftrag des Verfrachters Dienstleistungen im Bereich der Ver- und Entladung sowie der Aufbewahrung von Gütern erbringen, den Rechtsstatus eines tatsächlichen Beförderers verliehen worden sei.¹²⁸ Man stütze sich dabei auf den institutionellen Rahmen der „maritime performing party“¹²⁹ nach den Rotterdam-Regeln 2009.¹³⁰ Damit solle erreicht werden, dass Hafenbetreiber in Bezug auf die Haftung für Untergang oder Beschädigung der Güter, die im Hafenbetrieb verursacht werden, sich auf dieselben Haftungsausschlussgründe und Haftungsbeschränkungen berufen können

wie Verfrachter.¹³¹ Außerdem solle so der Hafenbetreiber im Hinblick auf Güter, die sich im Hafenbetrieb befinden, ein Zurückbehaltungsrecht genießen.¹³² Schließlich werde dadurch klargestellt, dass sich die Pflichten des Hafenbetreibers zur Ablieferung von Gütern nicht nach eigenständigen Hafen- oder Lagerverträgen richten, sondern nach der wertpapierrechtlichen Legitimationswirkung des vom Verfrachter ausgestellten Konnossements.¹³³

Dogmatisch sei die Gleichstellung des Verfrachters und seiner Erfüllungsgehilfen wie etwa Hafenbetreiber folgerichtig, weil sie eine einheitliche Haftungsordnung innerhalb derselben Risikosphäre schafft und verhindert, dass Geschädigte durch taktische Beklagtenwahl die gesetzlich vorgesehenen Haftungsbegrenzungen unterlaufen.¹³⁴ Als rechtspolitisches Argument führt die Literatur an, dass durch die Gewährung von Haftungsbegrenzungen an Hafenbetreiber deren wirtschaftliche Risiken kalkulierbar gestaltet würden und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes China gesichert werde.¹³⁵

5. Anhebung der Haftungsgrenzen

Fünftens ist in der Neufassung eine Anhebung der Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen festzustellen, die im 11. Kapitel (§§ 213 bis 224 SHG) festgelegt ist. Die Haftungsbegrenzung in der ursprünglichen Fassung basierte auf der LLMC 1976.¹³⁶ Nun richten sich die Haftungshöchstgrenzen für Sach- und Vermögensschäden im Wesentlichen nach dem Niveau der Haag-Visby-Regeln 1968¹³⁷, ohne die höheren Limits der Hamburg-Regeln 1978¹³⁸ oder der Rotterdam-Regeln 2009¹³⁹ zu übernehmen.¹⁴⁰ Konkret sieht § 219 Abs. 1 Nr. 2 SHG für Schiffe

126 Chinesisch: 实际承运人.

127 Chinesisch: 港口经营人.

128 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

129 Chinesisch: 海运履约方.

130 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4. Siehe Art. 1 Nr. 7 Rotterdam-Regeln 2009, wo der Begriff „maritime performing party“ definiert wird.

131 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

132 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

133 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

134 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

135 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

136 Siehe oben unter II.6. und Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

137 Siehe Art. 4 Abs. 5 (a) Haag-Visby-Regeln 1968.

138 Siehe Art. 6 Abs. 1 (a) Hamburg-Regeln 1978.

139 Siehe Art. 59 Abs. 1 Rotterdam-Regeln 2009.

140 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4. Bei einem kleineren Schiff (mit einer Bruttotonnage von 500 t und einer typischen Containerladung [TEU] von 400 bis 500 Containern) liegt die Haftungsgrenze nach den Haag-Visby-Regeln 1968 bei 266.668 bzw. 333.335 units of account (400 × 666,67 bzw. 500 × 666,67). Damit liegt China leicht unter Visby für größere TEU-Mengen, aber es handelt sich immer noch um die gleiche Größenordnung.

bis zu einer Bruttotonnage von 500 t eine Haftungsgrenze von 250.000 Rechnungseinheiten¹⁴¹ vor, während für größere Schiffe eine gestaffelte Erhöhung nach Bruttotonnage vorgesehen ist.¹⁴²

Im Hinblick auf die Haftungsgrenze für Personenschäden von Passagieren hatte sich der Gesetzgeber bei der alten Fassung an der Athener *Convention on the International Carriage of Passengers and their Luggage by Sea* 1974 (Athener Konvention) in der Fassung des Protokolls zur Änderung insbesondere der Haftungsgrenzen und Berechnungsmethoden aus 1976¹⁴³ orientiert.¹⁴⁴ Sie lag gemäß § 211 Abs. 1 SHG a. F. bei 46.666 Rechnungseinheiten pro Passagier. Außerdem galt sie nicht bei der Beförderung von Passagieren zwischen chinesischen Häfen, § 211 Abs. 2 SHG. Hierfür hatte das Verkehrs- und Transportministerium eine Haftungsgrenze von RMB 40.000 Yuan festgelegt.¹⁴⁵ Die Neufassung hebt die Haftungsgrenze für Tod oder Verletzung von Passagieren auf 175.000 Rechnungseinheiten pro Person an, § 220 SHG. Diese Anhebung basiert auf dem Protokoll zur Änderung der Athener Konvention aus 1990¹⁴⁶.¹⁴⁷ Gleichzeitig wurde der bisherige Rechtsdualismus für internationale und Küstenfahrten aufgehoben, sodass nun einheitliche Haftungsstandards für alle Passagierbeförderungen gelten. Die Haftungsgrenze für Passagierbeförderung hat der Gesetzgeber laut der chinesischen Literatur angehoben, weil die bisherige Grenze sowohl deutlich niedriger lag als die in vielen anderen Staaten verwendeten Limits als auch wirtschaftlich nicht mehr angemessen für Chinas aktuelle Entwicklungsstufe war.¹⁴⁸

Haftungsgrenzen sind in § 233 SHG nun für Umweltschäden durch Ölverschmutzung vorgesehen, die durch den Transport von Öl auf

Schiffen zwischen chinesischen Häfen entstehen. Sie entsprechen der CLC 1992, die für internationale Ölverschmutzungsfälle gelten. Die Haftung des Schiffseigentümers richtet sich gemäß § 233 SHG pro Schadensfall wiederum nach der Schiffsgröße: Für Schiffe bis zu einer Bruttotonnage von 5.000 t beträgt die Haftungsgrenze 4.510.000 Rechnungseinheiten, für größere Schiffe wird für den über 5.000 t hinausgehenden Teil ein Zuschlag von 631 Rechnungseinheiten pro Tonne berechnet, wobei die Haftung maximal 89.770.000 Rechnungseinheiten betragen darf. Im Hinblick auf Transporte von Öl zwischen chinesischen Häfen bewertet die chinesische Literatur die neuen Grenzen als vorsichtigen, ausgewogenen Schritt: Angesichts gestiegener wirtschaftlicher Anforderungen, Inflation und der erheblichen Risiken durch Ölverschmutzung sei die Haftungsgrenze – orientiert am LLMC-Protokoll 1996 – moderat auf das 1,5- bis 2,4-Fache des bisherigen Niveaus erhöht worden, statt die um das 2- bis 9-Fache höheren Werte des LLMC-Protokolls 2012 zu übernehmen.¹⁴⁹

6. Integration des Finanzierungsleasings von Schiffen

Als sechste wesentliche inhaltliche Änderung lässt sich erkennen, dass der chinesische Gesetzgeber bemüht war, das Geschäft des Finanzierungsleasings von Schiffen in das Seehandelsgesetz zu integrieren. Dies hängt laut der chinesischen Literatur damit zusammen, dass dieses Geschäftsfeld bei der Verabschiedung des ursprünglichen Gesetzes 1992 noch nicht Fuß gefasst hatte, was sich inzwischen jedoch geändert habe: Sie beruft sich auf Zahlen des britischen Dienstleisters *Clarkson*, wonach chinesische Finanzierungsleasinggesellschaften Ende 2024 über eine Flotte von insgesamt 2.983 Schiffen mit einer Bruttotonnage von 170 Millionen Tonnen und einem Vermögenswert von etwa 161,1 Milliarden US-Dollar verfügten, was 8 % des weltweiten Flottenwertes entspreche.¹⁵⁰

Die chinesische Literatur schildert, dass der Schiffsfinanzierungsleasingvertrag¹⁵¹ zunächst

141 Rechnungseinheiten sind die vom Internationalen Währungsfonds bestimmten Sonderziehungsrechte, § 306 SHG.

142 Die Haftungsbegrenzung für Schiffe bis zu einer Bruttotonnage von 500 t hat sich im Vergleich zur alten Fassung des Gesetzes erhöht (zuvor: 167.000 Rechnungseinheiten) und die Staffelung für größere Schiffe wurde verändert, siehe § 210 Abs. 1 Nr. 2 SHG a. F.

143 In der Fassung von 1974 abrufbar unter <<https://treaties.un.org>> (<<https://perma.cc/8GRF-ZVJV>>). Das Protokoll aus 1976 ist abrufbar unter <<https://merchantmarinelaw.com>> (<<https://perma.cc/6876-75N7>>).

144 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 4.

145 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 4.

146 Abrufbar unter <<https://academic.oup.com>> (<<https://perma.cc/G4VQ-6D5U>>).

147 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 4.

148 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 4.

149 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 4. Leider geben Shan und Zhu nicht an, aus welchen Rechtsnormen sich bislang die Haftungsbegrenzung für Öltransporte zwischen chinesischen Häfen ergab. Das SHG 1992 sah keine entsprechende Regelung vor.

150 *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5 unter Berufung auf die Meldung auf dem Nachrichtendienst WeChat (微信) von Xing Yue (幸月), Clarksons Forschungsbericht veröffentlicht: Chinas Markt für Schiffscharter im Jahr 2024 (克拉克森研究报告发布: 2024年中国航运租赁市场), abrufbar unter <<https://mp.weixin.qq.com>> (<<https://perma.cc/YLG3-2LJS>>).

151 Chinesisch: 船舶融资租赁合同.

als Unterfall eines herkömmlichen Schiffsüberlassungsvertrags behandelt wurde.¹⁵² Der (nicht veröffentlichte) „überarbeitete Entwurf zur Beratung“¹⁵³ ordnete ihn systematisch dem Kapitel über den Schiffschartervertrag¹⁵⁴ zu, das in der alten Fassung des Gesetzes nur den Zeitchartervertrag¹⁵⁵ und den Bare-boat-Chartervertrag¹⁵⁶ regelte.¹⁵⁷ Dabei sollte das Finanzierungsleasing im Wesentlichen wie eine Variante der Bare-boat-Charter konzipiert sein und lediglich punktuell durch zwei Sondervorschriften modifiziert werden.¹⁵⁸ Diese gesetzgeberische Einordnung beruhte nach Ansicht der Literatur auf einem formalen Verständnis des Schiffsfinanzierungsleasingvertrags als Gebrauchsüberlassungsverhältnis.¹⁵⁹ Nach einer vertieften dogmatischen Auseinandersetzung habe sich jedoch beim Gesetzgeber die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Schiffsfinanzierungsleasingvertrag strukturell nicht als bloßer Miet- oder Chartervertrag verstanden werden kann.¹⁶⁰ Vielmehr weise er eine eigenständige Finanzierungsfunktion auf und erfüllte zugleich die Funktion eines atypischen Sicherungsvertrags.¹⁶¹ Charakteristisch sei insbesondere, dass das Eigentum am Schiff dem Sicherungszweck diene und damit kreditrechtliche Elemente im Vordergrund stehen.¹⁶²

Diese Neubewertung schlug sich auch systematisch im Gesetz nieder: Der Schiffsfinanzierungsleasingvertrag wurde aus dem Kapitel über Charterverträge herausgelöst und im Kontext der Regelungen zum Schiffseigentum in § 8 Abs. 2 SHG verortet. Die gesetzliche Systematik bringt damit zum Ausdruck, dass nicht die Gebrauchsüberlassung, sondern die eigentums- und sicherungsrechtliche Struktur prägend ist. Inhaltlich entspricht die Regelung in § 8 Abs. 2 SHG den Vorgaben des Zivilgesetzbuches für

den allgemeinen Finanzierungsleasingvertrag in den §§ 735 bis 760 ZGB.¹⁶³

7. Überarbeitung der Regelungen zur Seeversicherung

Einen weiteren Schwerpunkt bildete im Gesetzgebungsverfahren die Überarbeitung der Regelungen zur Seeversicherung im 13. Kapitel des Seehandelsgesetzes (§§ 240 bis 282 SHG). Diese Schwerpunktsetzung begründet die chinesische Literatur damit, dass die Schifffahrt, die erheblichen und vielfältigen Risiken ausgesetzt sei, in besonderem Maße auf Versicherungsschutz angewiesen sei; ohne eine funktionierende Seeversicherung wäre ein wirtschaftlich tragfähiger Schiffsbetrieb kaum möglich.¹⁶⁴

Neu eingefügt wurde in § 245 SHG eine Regelung zur Versicherung von im Bau befindlichen Schiffen. Demnach finden auf Versicherungsverträge über im Bau befindliche Schiffe die Vorschriften des 13. Kapitels über die Seeversicherung Anwendung, § 245 Abs. 1 SHG. Ein Schiffsbauversicherungsvertrag liegt gemäß § 245 Abs. 2 SHG vor, wenn der Versicherer gegen Zahlung einer Prämie die Haftung für Verluste und Schäden übernimmt, die während des Baus, der Erprobung (Probefahrt) und der Übergabe des Schiffes infolge eines Seeversicherungsfalls entstehen. Der Versicherungsgegenstand, also das versicherte Interesse bzw. das konkret abgesicherte Rechtsgut, auf das sich der Versicherungsschutz bezieht, umfasst nach § 245 Abs. 3 SHG nicht nur den Schiffsrumpf im Bau, sondern auch die nach dem Bauvertrag bestimmten Materialien, Maschinen und Ausrüstungsgegenstände.

In der chinesischen Literatur wird hervorgehoben, dass diese ausdrückliche Einordnung vor allem der Klärung von Abgrenzungs- und Anwendungsfragen diene.¹⁶⁵ Zuvor habe eine Unsicherheit bestanden, ob je nach Art des versicherten Risikos und Bauphase entweder das allgemeine Versicherungsrecht¹⁶⁶ oder das Seehandelsrecht anwendbar sei.¹⁶⁷ Um widersprüchliche Rechtsfolgen zu vermeiden und im

152 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

153 Siehe hierzu oben unter I.

154 Chinesisch: 船舶租用合同.

155 Chinesisch: 定期租船合同.

156 Chinesisch: 光船租赁合同.

157 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

158 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5. Dieser Ansatz ist auch im (veröffentlichten) ersten Konsultationsentwurf des Verkehrs- und Transportministeriums vom November 2018 (siehe oben unter I.) zu erkennen. Siehe dort im 7. Kapitel „Schiffschartervertrag“ § 7.22 und § 7.25.

159 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

160 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

161 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

162 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

163 Zu § 8 Abs. 2 Satz 1 SHG siehe § 745 ZGB, zu § 8 Abs. 2 Satz 2 SHG siehe § 735 ZGB und zu § 8 Abs. 2 Satz 3 SHG siehe § 753 ZGB.

164 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

165 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

166 Siehe Versicherungsgesetz der Volksrepublik China (中华人民共和国保险法) vom 30.06.1995 in der Fassung vom 24.04.2015, chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.1.252626.

167 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

Einklang mit internationaler Praxis¹⁶⁸ Rechtssicherheit zu schaffen, ordne das neue Seehandelsgesetz die Schiffsbauversicherung ausdrücklich dem Regime der Seeversicherung zu.¹⁶⁹

Außerdem führt § 249 SHG eine spezielle Hinweis- und Aufklärungspflicht des Versicherers bei der Verwendung von standardisierten Vertragsklauseln (格式条款) bzw. allgemeinen Versicherungsbedingungen in Seeversicherungsverträgen ein. Danach hat der Versicherer den Versicherungsnehmer auf Klauseln aufmerksam zu machen, die die Haftung des Versicherers ausschließen oder beschränken und für den Versicherungsnehmer von erheblicher Bedeutung sind, § 249 Abs. 1 Satz 1 SHG. Fordert der Versicherungsnehmer eine Erklärung, muss der Versicherer diese Klauseln gemäß § 249 Abs. 1 Satz 2 SHG klar erläutern. Unterlässt er dies und erkennt oder versteht der Versicherungsnehmer die Klausel deshalb nicht, kann er nach § 249 Abs. 2 SHG geltend machen, dass diese Klausel nicht Vertragsbestandteil wird, es sei denn, er hätte den Inhalt ohnehin kennen müssen.

Die chinesische Literatur betont, dass es sich dabei um eine passive Aufklärungspflicht¹⁷⁰ handle, die nur besteht, wenn der Versicherungsnehmer ausdrücklich eine Erklärung verlangt. Damit unterscheide sich die Regelung grundlegend von der im allgemeinen Versicherungsrecht vorgesehenen aktiven Aufklärungspflicht¹⁷¹, bei der der Versicherer sämtliche wesentlichen Klauseln proaktiv erläutern muss.¹⁷² Begründet wird diese Regelung damit, dass Seeversicherungen typische Gewerbe- oder Industrieversicherungen sind und eine vollständige proaktive Erläuterung aller Haftungsausschlüsse und -beschränkungen den handelsüblichen Gepflogenheiten widersprechen und die Effizienz des Geschäftsverkehrs beeinträchtigen würden.¹⁷³

Außerdem bringt die Neufassung des Seehandelsgesetzes im Vergleich zur alten Regelung eine wesentliche Änderung in der Behandlung von Vertragsverletzungen durch den Versicherungsnehmer mit sich. Nach der alten Regelung (§ 235 Satz 1 SHG a. F.) musste der Versicherungsnehmer den Versicherer bei Verstößen gegen vertraglich vereinbarte „Garantieklauseln“¹⁷⁴ sofort schriftlich informieren. Der Versicherer konnte daraufhin den Vertrag auflösen oder die Versicherungsbedingungen ändern bzw. die Prämie erhöhen (§ 235 Satz 2 SHG a. F.). Die Vorschrift enthielt keine differenzierte Prüfung des Schadensereignisses und stellte die Vertragsverletzung weitgehend automatisch als Rechtfertigung für den Entfall oder die Anpassung des Versicherungsschutzes dar.¹⁷⁵ Die neue Regelung in § 261 SHG differenziert nun nach dem kausalen Zusammenhang zwischen Vertragsverletzung und Schadensereignis. Der Versicherer hat zwar gemäß § 261 Abs. 1 SHG weiterhin das Recht, den Vertrag zu kündigen oder die Bedingungen anzupassen, er trägt jedoch nach § 261 Abs. 2 SHG die Verantwortung für Schäden, die vor der Vertragsverletzung entstanden sind. Für Schäden, die zwischen der Vertragsverletzung und dem Zugang der Mitteilung der Vertragsauflösung entstehen, entfällt die Versicherungsverpflichtung grundsätzlich, außer der Versicherungsnehmer kann nachweisen, dass die Vertragsverletzung die Schadensentstehung nicht beeinflusst hat oder dass die Abhilfe bereits erfolgt war, § 261 Abs. 3 SHG.

Die chinesische Literatur hebt hervor, dass diese Neuregelung der internationalen Praxis und dem Grundsatz der fairen Risikoverteilung entspreche, indem Vertragsverletzungen nur dann zum Wegfall des Versicherungsschutzes führen, wenn sie kausal für das Schadensereignis waren.¹⁷⁶

Schließlich führt das neu gefasste Seehandelsgesetz im Vergleich zur alten Regelung zu

168 Gemeint ist offenbar der englische *Marine Insurance Act 1906* (abrufbar unter <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>>) in seiner fortentwickelten, durch den *Insurance Act 2015* (abrufbar unter <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/contents/enacted>>) überlagerten Fassung.

169 Siehe *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5.

170 Chinesisch: 被动说明义务.

171 Chinesisch: 主动说明义务.

172 Nach § 17 Versicherungsgesetz (Fn. 166) muss der Versicherer bei Verwendung von allgemeinen Versicherungsbedingungen dem Versicherungsnehmer den Vertragsinhalt erklären und insbesondere Klauseln, die die Haftung des Versicherers ausschließen, proaktiv kenntlich machen und klar erläutern, sei es schriftlich oder mündlich. Unterlässt er dies, entfaltet die betreffende Klausel keine rechtliche Wirkung.

173 Siehe *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5.

174 Chinesisch: 保证条款. Garantieklauseln (auch „warranties“ im internationalen Seeversicherungsrecht etwa in Section 33 ff. des englischen *Marine Insurance Act 1906* [Fn. 168]) sind vertraglich vereinbarte Zusicherungen des Versicherungsnehmers über bestimmte Tatsachen oder Verhaltensweisen, z. B. über den Zustand des Schiffes, die Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen oder bestimmte Risikovermeidungsmaßnahmen. Im deutschen Versicherungsrecht ist der Begriff „Garantieklausel“ nicht üblich. Hier spricht man stattdessen von „Versicherungsbedingungen“, „vertraglichen Obliegenheiten“ oder „wesentlichen Vertragspflichten/Obliegenheiten“ des Versicherungsnehmers (siehe §§ 28 bis 30 deutsches Versicherungsvertragsgesetz).

175 Siehe *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5.

176 Siehe *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5.

einer präziseren Systematisierung und Modernisierung des sogenannten laufenden Versicherungsvertrags¹⁷⁷, also eines Vertrags, bei dem der Versicherer für eine längere Laufzeit oder für eine Reihe von aufeinanderfolgenden Risiken kontinuierlich Versicherungsschutz gewährt, ohne dass für jeden Einzelfall ein neuer Vertrag abgeschlossen werden muss.¹⁷⁸ Nach der alten Rechtslage konnte der Versicherungsnehmer für über einen bestimmten Zeitraum gestaffelt zu transportierende Ladung einen laufenden Versicherungsvertrag abschließen, der vom Versicherer durch Ausstellung einer Police (d. h. einer Versicherungsurkunde) für die laufende Versicherung bestätigt wurde, § 231 SHG 1992. Auf Verlangen des Versicherungsnehmers stellte der Versicherer gemäß § 232 Abs. 1 SHG 1992 für jede Teillieferung gesonderte Versicherungspolice aus, die bei inhaltlicher Abweichung Vorrang vor der ursprünglichen Police für die laufende Versicherung hatten, § 232 Abs. 2 SHG 1992. Zudem musste der Versicherungsnehmer den Versicherer gemäß § 233 Abs. 2 SHG 1992 unverzüglich informieren, sobald die transportierten Güter verschifft oder eingetroffen waren, einschließlich Angaben zu Schiff, Route, Warenwert und Versicherungssumme.

Die neue Regelung definiert den laufenden Versicherungsvertrag ausdrücklich als laufenden Versicherungsvertrag, durch den der Versicherer für alle zukünftigen, gestaffelt transportierten Teillieferungen innerhalb eines vereinbarten Zeitraums kontinuierlich Versicherungsschutz gewährt, wobei der Vertrag nun schriftlich abgeschlossen werden muss, § 257 SHG. Wie bisher kann der Versicherer auf Verlangen für jede Teillieferung separate Versicherungspapiere ausstellen, deren Inhalt bei Abweichungen Vorrang hat, § 258 SHG. Auch die Mitteilungspflichten vor jedem Transport bleiben gemäß § 259 Abs. 1 SHG bestehen. Ein unbeabsichtigtes Unterlassen, verspätetes oder fehlerhaftes Melden beeinträchtigt jedoch nicht den Anspruch des Versicherungsnehmers auf Versicherungsleistungen (§ 259 Abs. 3 SHG), während vorsätzliches Verschweigen oder falsche Angaben die Leistungspflicht des Versicherers ausschließen; dieser darf jedoch die Prämie behalten (§ 259 Abs. 2 SHG).

Die Neuregelung markiert nach Ansicht der Literatur einen Übergang von einem formellen, informationsabhängigen System zu einem pflichten- und leistungsorientierten Modell, da der Versicherungsschutz für jede Teillieferung automatisch einsetzt und unbeabsichtigte oder

verspätete Mitteilungen des Versicherungsnehmers den Anspruch auf Versicherungsleistung nicht beeinträchtigen, wodurch der Charakter der laufenden Versicherung als kontinuierliche, aufeinanderfolgende Risikoübernahme hervorgehoben werde.¹⁷⁹

8. Maßnahmen gegen diskriminierende Praktiken

Abschließend ist zu erwähnen, dass § 308 des neuen chinesischen Seehandelsgesetzes neben der programmatischen Unterstützung der internationalen Zusammenarbeit im Seeverkehr (Abs. 1) eine ausdrücklich normierte Gegenmaßnahmeklausel enthält (Abs. 2). Danach kann die Volksrepublik China gegenüber Staaten oder Regionen, die im Bereich des Seetransports oder des Schiffsbaus diskriminierende Verbote, Beschränkungen oder vergleichbare Maßnahmen ergreifen, entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen.

Nach der chinesischen Literatur wurde diese Bestimmung erst in einem späten Stadium des Gesetzgebungsverfahrens, Ende Oktober 2025, eingefügt.¹⁸⁰ Zwar wurde eingewandt, das Seehandelsgesetz sei als Sonderprivatrecht systematisch nicht der geeignete Ort für eine derart öffentlich-rechtlich geprägte Norm und einschlägige Regelungen über Gegenmaßnahmen fänden sich bereits in untergesetzlichen Vorschriften.¹⁸¹ Diese Auffassung setzte sich jedoch nicht durch. Vielmehr wird betont, dass das Seehandelsgesetz trotz seines privatrechtlichen Schwerpunkts bereits zahlreiche öffentlich-rechtliche Elemente enthalte¹⁸², sodass die Aufnahme einer Gegen-

179 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

180 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5. Offenbar wurde § 308 SHG erst in den (nicht veröffentlichten) Neufassungsentwurf der dritten Beratung eingefügt. Siehe Bericht des Ausschusses für Verfassung und Recht des NVK über die Ansichten zur Revision des Seehandelsgesetzes der Volksrepublik China (Neufassungsentwurf der dritten Beratung) vom 27.10.2025 (Fn. 16).

181 Siehe § 48 Verordnung der Volksrepublik China für den internationalen Seetransport (中华人民共和国国际海运条例) vom 11.12.2001 in der Fassung vom 28.09.2025, chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.2.5310133.

182 Als Beispiele nennen Shan und Zhu die Regelungen zur Führung der chinesischen Flagge und zu den Voraussetzungen der Nationalität eines Schiffes in § 4 SHG, die Vorschrift zur Beschränkung der Küstenschiffahrt (sogenannte *Cabotage*) auf bestimmte (regelmäßig inländische) Unternehmen in § 5 SHG, die Normen über die Eintragung von Schiffen in staatliche Register und die formellen Voraussetzungen der Registrierung in den §§ 8 bis 10 SHG sowie die Vorschriften über Qualifikation, Verwaltung und Verantwortlichkeiten der

177 Chinesisch: 预约保险合同.

178 Siehe §§ 53 ff. deutsches Versicherungsvertragsgesetz.

maßnahmeklausel seine Rechtsnatur nicht verändere.¹⁸³ Allerdings liegt es auf der Hand, dass der chinesische Gesetzgeber von den höheren Hafengebühren für in der Volksrepublik China gebaute Schiffe beeinflusst worden sein dürfte, welche die Vereinigten Staaten just Anfang Oktober 2025 eingeführt hatten.¹⁸⁴

Systematisch ist § 308 SHG zudem im Zusammenhang mit § 33 Gesetz über die Außenbeziehungen¹⁸⁵ zu sehen. Während § 33 Gesetz über die Außenbeziehungen eine allgemeine, politikfelderübergreifende Ermächtigung zum Ergreifen von Gegenmaßnahmen und beschränkende Maßnahmen bei völkerrechtswidrigen oder die nationalen Interessen beeinträchtigenden Handlungen enthält, konkretisiert § 308 SHG diese Befugnis für den maritimen Sektor. Die Norm stellt damit eine sektorspezifische Ausprägung der allgemeinen staatlichen Gegenmaßnahmenkompetenz dar und fungiert als *lex specialis* im Bereich des See- und Schiffsbaurechts.

IV. Veränderte Gesetzgebungstechnik und juristische Terminologie

In der Neufassung kommt deutlich zum Ausdruck, dass sich die Gesetzgebungstechnik und die juristische Terminologie in der Zeit seit der Verabschiedung des SHG 1992 verändert haben.¹⁸⁶ Dies zeigt sich zunächst daran, dass der Gesetzgeber die Vorgaben des chinesischen „Handbuch[es] der Rechtsförmlichkeit“ umgesetzt hat (hierzu unten unter 1.) und das Gesetz an die Terminologie des heutigen Zivilrechts angepasst hat (hierzu unten unter 2.). Außerdem

Schiffsbesatzung, einschließlich der Pflicht des Kapitäns zur Seenotrettung in den §§ 33 bis 42 SHG.

183 Siehe *Shan Hongjun/Zhu Zuoxian* (Fn. 6), S. 5.

184 Siehe zu diesen Hafengebühren *Lisa Baertlein*, US port fees, and \$3 billion in costs, loom for owners of Chinese-built ships, Reuters vom 7.10.2025, abrufbar unter <www.reuters.com> (<<https://perma.cc/PCJ8-4PUE>>).

185 Gesetz der Volksrepublik China über die Außenbeziehungen (中华人民共和国对外关系法) vom 28.06.2023, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2023, S. 173 ff.

186 Diese Änderungen, insbesondere in der juristischen Terminologie, kommen im neuen Gesetz nicht zum Ausdruck, da es als Gesetzesneufassung (法律修订) im Gegensatz zu einer Gesetzesrevision (法律修正) nicht ohne Weiteres erkennen lässt, welche Änderungen der Gesetzgeber am geltenden Recht vorgenommen hat. Hier war insofern eine Synopse hilfreich, in der die alte Fassung mit der neuen Fassung Paragraf für Paragraf gegenübergestellt wurde und in der die Änderungen händisch farblich markiert wurden. Die betreffende Synopse wurde gemeinsam mit den Studierenden des Jahrgangs 2025 des LL.M.-Studiengangs „Chinesisches Recht und Rechtsvergleichung“ an der Universität Göttingen erstellt. Sie kann bei Bedarf beim Autor angefordert werden.

ist an verschiedenen Stellen des Gesetzes festzustellen, dass der Gesetzgeber eine schlüssigere Systematisierung vorgenommen hat (hierzu unten unter 3.) und in der verwendeten juristischen Logik besser überzeugt (hierzu unten unter 4.). Auszumachen sind zudem Beispiele dafür, dass er in der Neufassung zu differenzierteren Lösungen kommt (hierzu unten unter 5.). Im Übrigen sind im Vergleich zur alten Fassung Beispiele dafür zu finden, dass die Sprache in der Neufassung weniger umgangssprachlich formuliert ist, um die Rechtsanwendung der betreffenden Normen präziser, einheitlicher und juristisch leichter kontrollierbar zu machen (hierzu unten unter 6.). Schließlich soll noch auf einige Fehler eingegangen werden, die sich in der chinesischen Fassung des Seehandelsgesetzes 1992 auf der Webpage des Nationalen Volkskongresses befinden, da dies deutlich macht, wie wichtig – bei allen Vorzügen der Online-Datenbanken – Papierquellen bei der Beschäftigung mit dem chinesischen Recht sind (hierzu unten unter 7.).

1. Anpassung an das Handbuch der Rechtsförmlichkeit

Der Gesetzgeber hat in der Neufassung die Vorgaben des chinesischen „Handbuch[es] der Rechtsförmlichkeit“ umgesetzt, welches der Rechtsordnungsarbeitsausschuss des Ständigen Ausschusses des NVK sukzessive in zwei Teilen 2009¹⁸⁷ und 2011¹⁸⁸ veröffentlicht hatte.¹⁸⁹ Der Erlass eines solchen Handbuches, mit dem „betreffenden Abteilungen“ Empfehlungen für die rechtsförmliche Gestaltung von Gesetzen gegeben werden, hatte erst im revidierten Gesetzgebungsgesetz¹⁹⁰ 2023 eine Rechtsgrundlage gefunden.

In dem Handbuch wird etwa im Hinblick auf Gebotsnormen¹⁹¹ gefordert, dass in Gesetzen

187 Norm der Gesetzgebungstechnik (versuchsweise durchgeführt) (Teil 1) (立法技术规范 (试行) (一)) aus dem Jahr 2009 (ein Bekanntmachungsdatum wird nicht angeführt), chinesisch-deutsch in: ZChinR 2019, S. 153 ff.

188 Norm der Gesetzgebungstechnik (versuchsweise durchgeführt) (Teil 2) (立法技术规范 (试行) (二)) vom 05.02.2011, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2019, S. 173 ff.

189 Siehe ausführlich hierzu *Knut Benjamin Piffler*, Das chinesische Handbuch der Rechtsförmlichkeit: Empfehlungen für den Gesetzgeber & Perle für die sinojuristische Forschung, in: ZChinR 2019, S. 133 ff.

190 § 65 Abs. 4 Gesetzgebungsgesetz der Volksrepublik China (中华人民共和国立法法) vom 15.03.2000 in der Fassung vom 13.03.2023, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2023, S. 87 ff. § 65 Abs. 4 lautet: „Die Arbeitsorgane des Ständigen Ausschusses des Nationalen Volkskongresses stellen Normen der Gesetzgebungstechnik auf.“

191 Chinesisch: 义务性规范.

durchgängig das Hilfsverb „*yīng dāng*“ (应当) verwendet wird. In älteren Gesetzen war neben diesem auch das Hilfsverb „*bì xū*“ (必须) verwendet worden, was unter chinesischen Juristen wie ausländischen Sinojuristen und Rechtssinologen seit jeher eine Diskussion darüber auslöste, ob der chinesische Begriff „*yīng dāng*“ mit „müssen“ oder „sollen“ zu übersetzen ist.¹⁹² Hierzu stellt das Handbuch klar, dass „*bì xū*“ durch „*yīng dāng*“ zu ersetzen sei, um die Frage nach einer abweichenden Bedeutung von „*bì xū*“ (zumal wenn beide Begriffe in demselben Gesetz oder sogar in derselben Vorschrift verwendet werden) zu vermeiden.¹⁹³

Nachdem die Ausführung dieser Vorgabe bereits 2023 im neu gefassten Gesellschaftsgesetz beobachtet worden war¹⁹⁴, ist sie nun auch im Seehandelsgesetz festzustellen: In vier Paragraphen wurde „*bì xū*“ im SHG 1992 durch „*yīng dāng*“ in der Neufassung ersetzt.¹⁹⁵ In einem weiteren Paragraphen, in dem bislang „*bì xū*“ für die Pflicht verwendet wurde, dass bestimmte Aufgaben (des Kapitäns, der Steuerleute) durch Personen „zu übernehmen sind“, die einen Eignungsnachweis für diese Aufgabe besitzen, besteht die durch „*yīng dāng*“ ausgedrückte Pflicht nun darin, dass alle Besatzungsmitglieder chinesischer Staatsangehörigkeit Nachweise der Eignung und Gesundheitsdokumente „erlangt haben müssen“.¹⁹⁶

Wie beim Zivilgesetzbuch¹⁹⁷ hat sich der Gesetzgeber auch bei der Neufassung des Seehandelsgesetzes wiederum große Mühe gegeben, die Terminologie im Hinblick auf das Zitieren von Rechtsgrundlagen und Verweisungen an die Vorgaben des Handbuches anzupassen. Für Verweisungen werden nach dem Handbuch die Begriffe „nach“ (按照, àn zhào) und „gemäß“ (依据, yī jù) verwendet: „Gemäß“ wird dabei für Verweisungen auf Gesetze verwendet, während

„nach“ eine Verweisung auf untergesetzliche Normen sowie Parteivereinbarungen und Satzungen (etwa von juristischen Personen) ist. Die noch in § 78 SHG 1992 und § 232 SHG 1992 vorgesehene Gesetzesverweisung „gemäß“ (依据, yī jù) wurde durch die Verweisung „nach“ (按照, àn zhào) in § 79 SHG und § 258 SHG ausgetauscht, da dort nicht auf ein Gesetz, sondern auf das Konnossement bzw. einen Versicherungsvertrag als Parteivereinbarung verwiesen wird.

Für das Zitieren von Rechtsgrundlagen werden nach dem Handbuch die Begriffe „aufgrund“ (根据, gēn jù) und „auf Grundlage von“ (依照, yī zhào) verwendet. Im Seehandelsgesetz wurde in sechs Paragraphen „auf Grundlage von“ (依照, yī zhào) durch „gemäß“ (依据, yī jù) ausgetauscht, da dort keine Rechtsgrundlage für Befugnisse zitiert, sondern auf ein Gesetz verwiesen wird.¹⁹⁸

2. Anpassung an die Terminologie des heutigen Zivilrechts

Wenig überraschend finden sich im neu gefassten Seehandelsgesetz zahlreiche Beispiele dafür, dass sich die juristische Terminologie in China seit 1992 gewandelt hat.

So finden sich in der alten Fassung an zahlreichen Stellen Formulierungen, die der Gesetzgeber heute nicht mehr verwendet. Ein Beispiel dafür sind Sätze, in denen eine Haftung oder eine Beweislast normiert wird. Hier heißt es im Gesetz aus dem Jahr 1992 „*fù péi cháng zé rèn*, „verantwortet [负, fù] die Haftung auf Ersatz“ bzw. „*fù jǔ zhèng zé rèn*, „verantwortet [负, fù] die Haftung für das Erbringen des Beweises“. Im neu gefassten Seehandelsgesetz wurde der aus einem Zeichen bestehende Begriff „verantwortet“ (负, fù) durch den sich aus zwei Zeichen zusammensetzenden Begriff „tragen“ (承担, chéng dān) ersetzt, sodass es dort nun „trägt die Haftung auf Ersatz“ (承担赔偿责任, chéng dān péi cháng zé rèn)¹⁹⁹ bzw. „trägt die Haftung für das Erbringen des Beweises“ (承担举证责任, chéng dān jǔ zhèng zé rèn)²⁰⁰ oder vereinfacht: „haftet auf Ersatz“ bzw. „trägt die Beweislast“ heißt.

192 Aus chinesischer Sicht zu diesem Problem siehe etwa ZHOU Yun (周贇), Gesetzgeberischer Vorschlag zum Begriff „*yīng dāng*“ (关于“应当”一词的立法建议), Zheng Fa Lun Cong (政法论丛) 2006, Nr. 1, S. 14 ff.; aus ausländischer Sicht siehe etwa Deborah Cao, Chinese Law: A Language Perspective, 2004, S. 59 ff.

193 Knut Benjamin Piffler (Fn. 189), S. 139.

194 Siehe Knut Benjamin Piffler, Die Neufassung des chinesischen Gesellschaftsgesetzes 2023, in: ZChinR 2024, S. 313 ff. (338).

195 Vgl. § 33 SHG 1992 und § 35 SHG, § 35 Abs. 2 SHG 1992 und § 37 Abs. 2 SHG, § 38 Abs. 2 SHG 1992 und § 40 Abs. 2 SHG sowie § 166 Abs. 1 SHG 1992 und § 175 Abs. 1 SHG.

196 Vgl. § 32 SHG 1992 und § 34 Abs. 1 SHG.

197 „Zivilgesetzbuch der Volksrepublik China“ [中华人民共和国民法典] vom 28.05.2020, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2020, S. 207 ff.

198 „依据“ statt „依照“ in den § 77 SHG 1992 und § 78 SHG, § 85 SHG 1992 und § 92 SHG, § 116 Abs. 2 SHG 1992 und § 114 Abs. 2 SHG, § 119 Abs. 3 SHG 1992 und § 117 Abs. 3 SHG, § 182 Abs. 1 und Abs. 4 SHG 1992 und § 191 Abs. 1 und Abs. 4 SHG.

199 Insgesamt erfolgte ein solcher Austausch („承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“) 32-mal in dem Gesetz.

200 Dieser Austausch („承担举证责任“ statt „负举证责任“) erfolgte drei Mal, nämlich in § 51 Abs. 2 SHG 1992 und § 52 Abs. 2 SHG, § 114 Abs. 2 SHG 1992 und § 112 Abs. 2 SHG sowie in § 196 SHG 1992 und § 205 SHG.

Im Hinblick auf das subjektive Element des „Verschuldens“ ist ebenfalls eine terminologische Änderung festzustellen: Der heute im Zivilgesetzbuch für das Verschulden verwendete chinesische Begriff „*guò cuò*“ (过错)²⁰¹ findet sich in der alten Fassung überhaupt nicht. Dort wird, wenn ein Verschulden etwa Voraussetzung für eine Haftung (beispielsweise für die verspätete Lieferung von Gütern) ist, der Begriff „*guò shī*“ (过失) verwendet (§ 50 Abs. 2 SHG 1992), dem im heutigen Zivilrecht die Bedeutung von „Fahrlässigkeit“ zukommt. Im neu gefassten Gesetz wurde in den meisten Paragraphen „*guò shī*“ (过失) durch „*guò cuò*“ (过错) ersetzt.²⁰² Allerdings findet sich die Voraussetzung der Fahrlässigkeit weiterhin an drei Stellen in der Neufassung.²⁰³

Etabliert hat sich inzwischen auch ein Begriff für den Rechtsbehelf der „Beseitigung der Gefahr“, der als allgemeine Folge einer zivilrechtlichen Haftung etwa in § 179 Abs. 1 Nr. 3 ZGB normiert ist. In der alten Fassung des Seehandelsgesetzes war dies mit der Formulierung „bewirken, dass [etwas] keinen Schaden zufügen kann“ (使之不能为害, *shǐ zhī bù néng wéi hài*) umschrieben worden, wobei es sich um ein Chinesisch mit stark klassischem Stil handelt,²⁰⁴ durch den in diesem Fall eine konkrete Handlungsorientierung zum Ausdruck kommt.²⁰⁵ In der Neufassung wird an den betreffenden Stellen hingegen die abstrakte und eher strukturell orientierte Formulierung „die Gefährlichkeit beseitigen“ (消除危险性, *xiāo chú wēi xiǎn xìng*) verwendet.²⁰⁶

Interessant ist schließlich, dass sich in der alten Fassung des Seehandelsgesetzes (in § 202 Abs. 1 SHG 1992) ein chinesischer Begriff für „Interessierte“ findet, für den sich inzwischen ein anderer chinesischer Begriff etabliert hat: Dort steht „*lì yì guān xì rén*“, was wörtlich mit „[dazu] in einer [eigenen] Nutzen berührenden Beziehung stehende Person“

zu übersetzen wäre. In der Neufassung steht hingegen „*lì hài guān xì rén*“, ein Begriff, der wörtlich mit „[dazu] in einer [eigenen] Nutzen und Schaden berührenden Beziehung stehende Person“ zu übersetzen wäre. Der Begriff „*lì yì guān xì rén*“, in den also ein (möglicher) „Schaden“ (害, *hài*) nicht einbezogen ist, sondern nur auf den Vorteil (利 [*lì*] bzw. *lì yì*) abgestellt wird, wurde nur in der alten Fassung des Gesetzes verwendet. Er findet sich nicht in anderen Gesetzen, die vor oder nach dem SHG 1992 verabschiedet worden sind. Es handelt sich auch nicht um einen Fehler in einer der online veröffentlichten Fassungen des Gesetzes: Der Terminus findet sich so im Amtsblatt des Staatsrates, in dem das Gesetz bekannt gemacht worden ist.²⁰⁷

3. Systematisierung

An verschiedenen Stellen des Gesetzes ist außerdem festzustellen, dass der Gesetzgeber eine schlüssigere Systematisierung vorgenommen hat.

Auffällig ist zunächst, dass der Reisechartervertrag²⁰⁸ in der Neufassung als Chartervertrag²⁰⁹ im 6. Kapitel eingeordnet wird und dort (nach den „Allgemeinen Bestimmungen“) im 2. Abschnitt geregelt ist (§§ 129 ff. SHG). Zuvor war er mit „besonderen Bestimmungen“ in einem 7. Abschnitt im 4. Kapitel als „Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern“ eingeordnet worden (§§ 92 SHG 1992). Hintergrund ist, dass der Reisechartervertrag vertragstypologisch zum Chartervertrag gehört, aber eine regelungstechnische Nähe zum Seefrachtvertrag hat. Denn mit dem Reisechartervertrag stellt der Vercharterer – insofern vertragstypisch für einen Chartervertrag – das ganze Schiff oder einen wesentlichen Teil des Laderaums zur Verfügung (§ 129 Abs. 1 SHG), während der Charterer die Ladung organisiert (§ 136 Abs. 1 SHG). Schwerpunktmäßig handelt es sich daher beim Reisechartervertrag um eine Schiffsraumüberlassung. Jedoch besteht beim Reisechartervertrag eine wirtschaftliche Nähe zum Seefrachtvertrag, da der Vercharterer die konkrete Reise selbst durchführt, einen Beförderungserfolg schuldet (§ 129 Abs. 1 SHG) und das Reiseleistungsrisiko trägt. Dass der Vercharterer – wie der Verfrachter beim Seefrachtvertrag – das Reiseleistungsrisiko trägt, ergibt sich durch § 129 Abs. 2 SHG, der insofern auf die Regelungen im 4. Kapitel als „Seefrachtvertrag zur

201 Siehe etwa § 157 Satz 2 ZGB.

202 Insgesamt erfolgte ein solcher Austausch („*guò cuò*“ statt „*guò shī*“) 13-mal.

203 In § 113 SHG (bei der Haftungsbefreiung des Verfrachters bei Fahrlässigkeit eines Passagiers), in § 191 Abs. 5 (bei Helfern in Seenot, deren Fahrlässigkeit dazu führt, dass Umweltschäden nicht verringert werden können) und in § 196 SHG (bei Helfern in Seenot, deren Fahrlässigkeit dazu führt, dass Hilfe notwendig oder schwieriger wird).

204 Hierfür spricht beispielsweise die Verwendung des Objektpronomens „之“ (*zhī*) sowie die kompakte Verbstruktur „为害“ (*wéi hài*).

205 Siehe § 68 Abs. 1 und Abs. 2 SHG 1992 sowie § 113 Abs. 2 SHG 1992.

206 Siehe § 70 Abs. 1 und Abs. 2 SHG sowie § 111 Abs. 2 SHG.

207 Amtsblatt des Staatsrates (中华人民共和国国务院公报) 1992, S. 1141 ff.

208 Chinesisch: 航次租船合同.

209 Chinesisch: 租船合同.

Beförderung von Gütern“ verweist, wonach der Verfrachter das Bereitstellungsrisiko und das Seetüchtigkeitsrisiko des Schiffes (§ 48 SHG) und das Durchführungsrisiko der Reise (§ 50 SHG) übernimmt.

Ein weiteres Beispiel für eine Systematisierung ist, dass die Definition des Konnossements, die in der alten Fassung des Gesetzes im 4. Abschnitt „Transportdokumente“ des 4. Kapitels „Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern“ als einzelner Paragraf (§ 71 SHG 1992) zu finden war, in der Neufassung zu den übrigen Definitionen („Verfrachter“, „Befrachter“, Empfänger etc.) gezogen wurde, die im 1. Abschnitt „Allgemeine Bestimmungen“ des Kapitels über den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern angeführt werden (§ 44 SHG). § 44 Nr. 7 SHG entspricht dabei wörtlich der Definition des Konnossements in § 71 SHG 1992.

Dementsprechend beginnt der 4. Abschnitt „Transportdokumente“ nun nicht mehr mit der Definition des Konnossements, sondern mit der Regelung über die Ausstellung des Konnossements (§ 73 SHG), die zuvor erst nach der Definition folgte (§ 72 SHG 1992).

Teilweise sind auch einzelne Paragrafen innerhalb von Abschnitten verschoben worden. Beispiel hierfür ist § 108 SHG zu verbotenen Vertragsklauseln im Personenbeförderungsvertrag auf See, der im 5. Kapitel (§§ 105 ff. SHG) geregelt ist. Welche Klauseln in einem solchen Vertrag verboten und damit unwirksam sind, war bislang in § 126 SHG 1992 bestimmt, der in der Neufassung (unverändert) an den Anfang des Kapitels gestellt wurde. Eine Regelung zur Haftung des tatsächlichen Verfrachters und seiner Erfüllungsgehilfen, die in der alten Fassung noch am Kapitelanfang stand (§ 109 SHG a. F.) wurde hingegen zu den übrigen Haftungsregelungen in die §§ 112 ff. SHG verschoben und findet sich nun (unverändert) in § 120 SHG.

Schließlich findet sich eine Systematisierung auch in den Regelungen zum internationalen Privatrecht im 15. Kapitel (§§ 295 ff. SHG) und den „ergänzenden Regeln“ im 16. Kapitel des Gesetzes (§§ 306 ff. SHG). In der alten Fassung wurde das Kapitel zum internationalen Privatrecht mit einer Vorschrift eingeleitet, in der ein Vorrang internationaler Abkommen vor dem Seehandelsgesetz und die Geltung internationaler Gewohnheiten geregelt werden (§ 268 a. F.). Diese Vorschrift findet sich nun als § 307 SHG in den „ergänzenden Regeln“.

4. Überzeugendere juristische Logik

In der Neufassung ist außerdem festzustellen, dass sie einer überzeugenderen juristischen Logik folgt. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass Pflichten festgelegt werden und sich nicht lediglich implizit aus dem Zusammenhang einer Norm ergeben. So formulierte § 81 SHG 1992 als Rechtsfolge für die Nichterfüllung einer nicht explizit normierten Pflicht (Mitteilungspflicht des Empfängers an den Verfrachter über den Verlust von Gütern), dass die Übergabe als Beweis des ersten Anscheins für eine ordnungsgemäße Lieferung der Güter gilt. Der neue § 88 SHG legt diese Mitteilungspflicht nun im ersten Halbsatz des Abs. 1 fest und regelt die entsprechende Rechtsfolge in seinem zweiten Halbsatz.

Ein weiteres Beispiel ist die Verwendung des Hilfsverbs „können“ (可以, kě yǐ) in Normen der alten Fassung, in denen der Gesetzgeber offenbar im Sinn hatte, Rechte einzuräumen bzw. Befugnisse zu erteilen, wobei dieser Sinn durch die Verwendung des Hilfsverbs „können“ nur implizit zum Ausdruck kam. So formulierte § 11 SHG 1992 das Recht, sich aus einer Hypothek an einem Schiff zu befriedigen, durch die Formulierung, dass der „Hypothekar dann, wenn der Besteller der Hypothek die Schuld nicht erfüllt, [das Schiff] nach dem [einschlägigen] Recht versteigern kann (可以, kě yǐ), um aus dem Verkaufspreis bevorzugte Befriedigung zu erlangen.“ Nunmehr heißt es in § 11 SHG, dass der Hypothekar in diesem Fall „nach dem Recht das Recht genießt (享有 [...] 权利, xiǎng yǒu [...] quán lì), sich vorzugsweise aus diesem Schiff zu befriedigen“.²¹⁰

Entsprechend wurde im Hinblick auf das Weisungsrecht des Kapitäns bei der Aufgabe des Schiffes in der alten Fassung die Formulierung gewählt: „kann (可以, kě yǐ) der Kapitän die Aufgabe des Schiffes beschließen“ (§ 38 Abs. 1 Satz 2 SHG 1992). In § 40 Abs. 1 Satz 2 SHG findet sich nun die Formulierung, dass der Kapitän „das Recht hat (有权, yǒu quán), die Aufgabe des Schiffes zu beschließen“.²¹¹

Allerdings wird dieses Vorgehen, durch eindeutiger Formulierungen Rechte einzuräumen bzw. Befugnisse zu erteilen, vom Gesetzgeber

210 Entsprechend auch die Formulierungen zum Zurückbehaltungsrecht am Schiff in § 25 Abs. 2 SHG 1992 auf der einen und § 30 Abs. 1 SHG auf der anderen Seite.

211 Entsprechend etwa auch die Formulierung der Befugnis des Verfrachters, Gefahrgut zu löschen oder zu vernichten, in § 113 Abs. 2 SHG 1992 auf der einen und § 111 Abs. 2 SHG auf der anderen Seite.

nicht im gesamten Gesetz umgesetzt. Beispielsweise verwendet er in § 9 Abs. 2 SHG im Zusammenhang mit dem neu eingeführten Recht auf Einsichtnahme des Schiffsregisters die Formulierung, dass „an Schiffen Berechtigte, Interessierte [und] betreffende staatliche Behörden nach dem Recht den Stand der Eintragung des Schiffseigentums einsehen können (可以, kě yǐ)“.²¹²

Schließlich kann als Beispiel für eine überzeugendere juristische Logik auf eine Vorschrift eingegangen werden, die sich zwischen materiellem und prozessuellem Recht bewegt: In der alten Fassung war bestimmt, dass Bergelohn zwischen mehreren Helfern, die in einer Notlagesituation Hilfe leisten, zwischen den Helfern ausgehandelt wird, und dass, wenn keine Einigung zwischen den Helfern zustande kommt, ein „Urteil des Gerichts, das die Streitigkeit annimmt (受理争议的法院, shòu lǐ zhēng yì de fǎ yuàn), [...] beantragt werden kann“ (§ 184 SHG a. F.). Der Rechtsanwender stellt sich bei dieser Formulierung die Frage, wie sich vor dem Einreichen einer Klage bestimmen lässt, welches Gericht die Streitigkeit annimmt. Gemeint haben könnte der Gesetzgeber, dass die Klage bei dem „zuständigen Gericht“ einzureichen ist, was freilich eine juristische Selbstverständlichkeit ist, die außerdem das prozessuale Recht betrifft, das im materiellen Seehandelsgesetz fehlplatziert erscheint. Dies hat der Gesetzgeber in der Neufassung offenbar erkannt, da er in der Nachfolgenorm (§ 193 SHG) für den Fall des Nichtzustandekommens einer Einigung zwischen den Helfern formuliert, dass „bei Gericht geklagt [...] werden kann (可以向法院起诉, kě yǐ xiàng fǎ yuàn qǐ sù)“.²¹³

5. Differenziertere Lösungen

Teilweise kommt die Neufassung im Vergleich zur alten Fassung des Seehandelsgesetzes zu differenzierteren Lösungen. Dies hat sich bereits bei den Regelungen gezeigt, die einerseits auf internationale Seefrachtverträge und andererseits auf inländische Seefrachtverträge anwendbar sind,²¹⁴ sowie bei den Regelungen über die Garantieklauseln im Seeversicherungsrecht²¹⁵.

212 Entsprechend etwa auch im Hinblick auf das Recht des Bestellers einer Hypothek, ein mit einer Hypothek belastetes Schiff zu übertragen, in § 17 Satz 1 SHG und für das Recht des Hypothekars, sich aus Leistungen vorzugsweise zu befriedigen, die der Besteller für den Verlust oder Entzug eines Schiffes erlangt hat, in § 20 SHG.

213 Die Formulierung aus der alten Fassung findet sich allerdings auch in der Neufassung noch im § 185 SHG, in dem es um die Aufhebung oder Änderung des Vertrags über die Hilfeleistung in Notlagesituationen geht.

214 Siehe hierzu oben unter III.2.

215 Siehe hierzu oben unter III.7.

Dies kommt aber beispielsweise auch bei einem Vergleich von § 86 SHG 1992 zu § 93 SHG zum Ausdruck, in dem es um die Disposition nicht abgeholter Güter geht. Nach der alten Fassung trug der Empfänger der Güter die Kosten (für das Löschen und das Lagern der Güter) und Gefahren, wenn diese im Löschungshafen nicht oder verspätet abgeholt werden oder wenn der Empfänger die Abholung der Güter ablehnt, § 86 SHG 1992. Gemäß der Neufassung trägt nun grundsätzlich der Befrachter diese Kosten und die Gefahren, soweit ihn der Kapitän des Schiffes über diese Disposition der Güter informiert hat, § 93 Abs. 1 SHG. Die Kosten und Gefahren werden aber nach § 93 Abs. 2 SHG vom Empfänger getragen, wenn er bereits „Rechte aus dem Seefrachtvertrag ausgeübt hat“. Ausübung von Rechten aus dem Seefrachtvertrag ist hier offenbar so zu verstehen, dass der Empfänger beispielsweise bereits das Konnossement vorgelegt oder die Herausgabe der Güter verlangt hat.

Vorbild für diese differenziertere Regelung könnten die Art. 43 ff., insbesondere Art. 48 Abs. 2 der Rotterdam Rules 2008 sein.

6. Allgemeine sprachliche Anpassung

Im Übrigen ist im Vergleich zur alten Fassung festzustellen, dass die Sprache in der Neufassung weniger umgangssprachliche Formulierungen enthält.

So wurde in der alten Fassung beispielsweise für die „Beförderung“ von Passagieren noch der umgangssprachliche und anschauliche chinesische Begriff „运送“ (yùn sòng, Beförderung, befördern) verwendet, während nun durchgehend an den betreffenden Stellen der technisch-abstrakte Begriff „运输“ (yùn shū) mit derselben Bedeutung verwendet wird.²¹⁶

Weitere Beispiele für den Austausch umgangssprachlich-anschaulicher Begriffe durch formal-technische Ausdrücke finden sich in der folgenden Vergleichstabelle (Tabelle 1).

Zum Beispiel in der Tabelle „unterzeichnen“ (签字, qiān zì) ist allerdings anzufügen, dass dieser Begriff auch in der Neufassung einmal verwendet wird und zwar im Zusammenhang mit Maßnahmen, die der Kapitän im Rahmen seiner Kapitänsgewalt ergreift: Der Bericht über das Ergreifen solcher Maßnahmen muss gemäß § 38 Abs. 2 SHG vom Kapitän und mindestens zwei Personen auf dem Schiff unterzeichnet (签字,

216 Vgl. § 107 SHG 1992 und § 105 SHG, § 108 Nr. 2 und 3 SHG 1992 und § 106 Nr. 2 und 3 SHG; § 111 SHG 1992 und § 109 SHG; § 114 Abs. 1 SHG 1992 und § 112 Abs. 1 SHG; § 121 SHG 1992 und § 119 SHG sowie § 258 Nr. 2 SHG 1992 und § 285 Nr. 1 SHG.

Tabelle 4.1. Beispiele für eine Modernisierung der Sprache im Gesetz

Alt	Neu	Übersetzung, Stil, Anmerkung
运送 (yùnsòng)	运输 (yùnshū)	Übers.: „befördern / transportieren“ Stil: 运送 = anschaulich, konkret; 运输 = technisch, juristisch-systematisch Anm.: terminologische Modernisierung
业已 (yèyǐ) § 52 SHG 1992	已经 (yǐjīng) § 53 SHG	Übers.: „bereits / schon ausgeführt“ Stil: 业已 = altsprachlich, gehoben, klassisch-juristisch; 已经 = modern, standardsprachlich, neutral Anm.: Sprachmodernisierung
这种 (zhè zhǒng) § 70 Abs. 2 SHG 1992	此种 (cǐ zhǒng) § 72 Abs. 2 SHG	Übers.: „diese Art / der/die/das betreffende“ Stil: 这种 = alltagsprachlich, bildhaft; 此种 = formell, juristisch präzise Anm.: Bezug auf zuvor genannte Schädigung wird formal klarer.
这笔 (zhè bǐ) § 198 Nr. 3 SHG 1992	该项 (gāi xiàng) § 207 Nr. 3 SHG	Übers.: „dieser Betrag / der betreffende Posten“ Stil: 这笔 = anschaulich, konkret, alltagsnah; 该项 = neutral, formell, juristisch präzise Anm.: stilistisch klarer für Abrechnung und Berechnung
签字 (qiān zì) § 73 Abs. 1 Nr. 11 SHG 1992	签名 (qiān míng) § 74 Abs. 1 Nr. 11 SHG	Übers.: „Unterschrift / mit Namen unterzeichnen“ Stil: 签字 = älterer Begriff, kann auch Kürzel umfassen; 签名 = standardsprachlich, juristisch präzise, vollständiger Name Anm.: Ausdruck formaler und eindeutiger
如果 (rú guǒ) § 190 Abs. 1 SHG 1992	...的 (de) ²¹⁷ § 199 Abs. 1 SHG	Übers.: „wenn“, Tatbestand einer Norm Stil: 如果 = logisch-erklärend; ...的 = normtechnische Tatbestandskonstruktion Anm.: Normstruktur-Modernisierung

qiān zì) werden. Hier scheint es schlüssig, dass es für einen solchen Bericht ausreicht, wenn die genannten Personen nur mit einem Kürzel zeichnen.

Eine weitere sprachliche Anpassung findet sich in § 146 SHG 1992 und § 155 SHG: In der alten Fassung wird für die Übergabe des Schiffes vom Vercharterer an den Charterer im ersten Satz des Absatzes 1 zunächst die vollständige juristische Formulierung „交付船舶“ (jiāo fù chuán bó) verwendet, im zweiten Satz jedoch die verkürzte fachsprachliche Wendung „交船“ (jiāo chuán), indem vom Verb „übergeben“ (交付, jiāo fù) und dem Substantiv „Schiff“ (船舶, chuán bó) nur die jeweils ersten Schriftzeichen verwendet werden (交船, jiāo chuán). In der Neufassung steht auch im zweiten Satz die vollständige Formulierung bzw. „bei der Übergabe des Schiffes“ (交付船舶时, jiāo fù chuán bó shí), sodass eine terminologische Parallelität innerhalb der Norm hergestellt wird.²¹⁸

Zu einer Präzisierung führt außerdem die sprachliche Anpassung in § 181 Abs. 2 SHG 1992 und § 190 Abs. 2 SHG, wo es um die Bemessung des Rettungswertes von Schiff und Vermögen

im Rahmen der Höhe des Hilfsentgelts bei Hilfeleistungen in Seenot geht, das sich nach dem Wert der geretteten Sachen richtet: In der alten Fassung war „gerettet“ (获救, huò jiù) nur ein Attribut derjenigen Sachen („geretteten persönlichen Dinge der Besatzung und des geretteten mitgeführten Gepäcks der Passagiere“), die nicht in den Rettungswert einzurechnen waren. In der Neufassung, in der die Regelung inhaltlich unverändert bleibt, wird dieses Attribut zum Teil des juristischen Kernbegriffs „geretteter Wert“ (获救价值, huò jiù jià zhí), der als technischer Rechtsbegriff durchgängig im Gesetz Verwendung findet und sich an die internationale Terminologie (*salved value*) anlehnt.²¹⁹

Schließlich ist festzustellen, dass der Gesetzgeber auch im Hinblick auf die Verwendung des Partikels „de“ (地), der aus einem Adjektiv ein Adverb macht, das Verb (etwa ein Handeln) näher beschreibt. Im Vergleich zur alten Fassung wurde dieser Partikel in mehreren Vorschriften weggelassen (siehe Tabelle 2 mit Beispielen). In diesen Beispielen bewirkt die Verwendung des Partikels „de“ (地) in der alten Fassung, dass subjektiv eine Handlungsweise beschrieben wird, während die Formulierung ohne den Partikel den Zustand, das Ziel oder das Ergebnis der Handlung beschreibt, nicht die Art der Handlung.

217 Attributives Partikelzeichen, hier zur Bildung eines Tatbestands („...的, ...“).

218 Die verkürzte Wendung findet sich allerdings weiter in § 151 Abs. 1 und Abs. 2 SHG, wo sie aber ebenfalls parallel in beiden Absätzen verwendet wird.

219 Siehe Art. 13 Abs. 1 (a) International Convention on Salvage (Fn. 46).

Tabelle 4.2. Beispiele für Formulierungen mit und ohne den Partikel „de“ (地)

Beispiel	Alte Fassung (mit 地) Wirkung von 地	Neue Fassung (ohne 地) Wirkung/Fokus
Vernünftige Forderung der geretteten Partei, § 177 Nr. 4 SHG 1992 bzw. § 186 Nr. 4 SHG	当被救助方合理 ^地 要求其他救助方参与救助作业时 adverbial – beschreibt Art und Weise der Forderung („vernünftigerweise fordern“), subjektive Bewertung	接受被救助方要求其他救助方参与救助作业的合理要求 Fokus auf Inhalt / Vernünftigkeit der Forderung, objektiv prüfbar
Entzug von Sondervergütung bei Umweltverschmutzung, § 182 Abs. 5 SHG 1992 bzw. § 191 Abs. 5 SHG	可以全部或者部分 ^地 剥夺救助方获得特别补偿的权利 adverbial – beschreibt subjektiv den Umfang der Entziehung, Ermessen	可以全部或者部分剥夺救助方获得特别补偿的权利 Fokus auf konkretes Ergebnis / Umfang der Entziehung, objektiv prüfbar

Diese sprachliche Nuance lässt sich freilich in den Übersetzungen der betreffenden Normen nur unzureichend im Deutschen wiedergeben. Der Gesetzgeber wollte mit diesen Änderungen offenbar den Fokus von der subjektiven Bewertung der Handlungsweise auf ein besser überprüfbares, objektives Ziel oder Ergebnis der Handlung verlagern, um die Rechtsanwendung präziser, einheitlicher und leichter kontrollierbar zu machen.

7. Fehler in der Internetversion des SHG 1992

Anzumerken ist schließlich, dass sich in der Internetversion des Seehandelsgesetzes in der Fassung von 1992, die auf der Webpage des Nationalen Volkskongresses veröffentlicht worden ist,²²⁰ einige Fehler befinden.

Teilweise handelt es sich offenbar um Flüchtigkeitsfehler (beim Eingeben der Schriftzeichen in ein Schreibprogramm), teilweise erscheinen diese Fehler jedoch auch dem Gesetzgeber selbst zu unterlaufen. Denn ein Schreibfehler, der sich in der Internetversion des Nationalen Volkskongresses findet, wird auch im Handbuch der Rechtsförmlichkeit angesprochen: Es macht den staatlichen Rechtssetzer darauf aufmerksam, dass mit „抵销“ und „抵消“ zwei Begriffe existieren, die im Chinesischen zwar fast gleich geschrieben und in denselben Tönen gleich ausgesprochen (dǐ xiāo) werden, von denen jedoch nur ein Begriff ein juristischer Terminus technicus ist: Nur „抵销“ (dǐ xiāo) bezeichnet die Aufrechnung, nach der wechselseitig Verbindlichkeiten gemäß § 568 Zivilgesetzbuch aufgerechnet werden können. In der Internetversion des § 215 SHG a. F. ist auf der Webpage des Nationalen Volkskongresses jedoch der Begriff „抵消“ (dǐ xiāo) zu finden.

Dort sind außerdem folgende Flüchtigkeitsfehler festzustellen: In der Kapitelüberschrift zum 14. Kapitel „Anzuwendendes Recht bei Beziehungen mit Auslandsberührung“ wird für „anzuwendend“ der chinesische Begriff „运用“ (yùn yòng) benutzt, der sich ebenfalls als „anwenden“ übersetzen lässt, aber eben nicht der Terminus ist, der in der offiziellen Version des Gesetzes (im Amtsblatt des Staatsrates²²¹) verwendet worden ist und der in der Fachsprache des internationalen Privatrechts in China üblicherweise verwendet wird, nämlich „适用“ (shì yòng).

Ein zweiter Flüchtigkeitsfehler findet sich in § 199 Abs. 2 Nr. 3 SHG 1992, wobei man sich das Zeichen in dem betreffenden Satz sehr genau ansehen muss, um den Fehler zu entdecken: Dort stehen für den Begriff, den Frank Münzel in seiner Übersetzung mit „zuzüglich“ wiedergibt, die chinesischen Schriftzeichen „如上“ (rú shàng), wobei der erste Bestandteil des ersten Zeichens („女“) falsch ist. Stattdessen muss dort „加上“ (jiā shàng), also mit dem Bestandteil „力“, stehen. Die Verwendung des Ausdrucks „如上“ (rú shàng), der in der chinesischen Schriftsprache die Bedeutung „wie oben“ hat, ergibt an der betreffenden Stelle keinen Sinn, und da sich die Aussprache von „加上“ (jiā shàng) deutlich unterscheidet, erscheint dieser Fehler im Vergleich zu den zuvor angeführten Fehlern schwerwiegender.

V. Fazit

Die Neufassung des Seehandelsgesetzes ersetzt das bisher 33 Jahre unveränderte Vorgängergesetz aus dem Jahr 1992, das als „Zivilgesetzbuch des Seetransports“ Chinas galt.²²² Die alte Fassung war stark am internationalen Einheitsrecht orientiert, wobei China die Regelungen teilweise national anpasste, etwa durch eigene *Peking*

220 Siehe <<http://www.npc.gov.cn>> (<<https://perma.cc/ZT2V-UPEW>>).

221 Siehe Fn. 207.

222 Siehe oben unter I.

Adjustment Rules oder einen nationalen Entschädigungsfonds für Ölverschmutzungen.²²³

Die Überarbeitung des Gesetzes wurde erforderlich, um auf die Entwicklungen in der Praxis des Seetransports und die fortschreitende internationale Rechtsangleichung zu reagieren. Das Gesetzgebungsverfahren zog sich über mehrere Jahre, umfasste zahlreiche Entwürfe, Konsultationen und Beratungen im Verkehrs- und Justizministerium sowie im Ständigen Ausschuss des NVK.²²⁴

Die Neufassung des chinesischen Seehandelsgesetzes betont zunächst die hochqualitative Entwicklung und den Schutz der Meeresumwelt als gesetzliche Ziele. Umweltpflichten werden in mehreren Vorschriften verankert, etwa bei der Haftung für Ölverschmutzung, den Pflichten des Kapitäns sowie bei Seenothilfe. Auch die Große-Haverei-Regelungen schließen Umweltgefahren von der solidarischen Risikoaufteilung aus, wodurch ökologische Schäden dem Verursacher (nämlich den Schiffahrtsunternehmen) zugewiesen werden.²²⁵

Das neue Gesetz erweitert zudem den Anwendungsbereich der Regelungen über den Seefrachtvertrag ausdrücklich auf inländische Beförderungen zwischen Häfen Chinas, die nach der alten Fassung noch ausgenommen waren. Dabei gelten für die inländische Seefracht besondere Ausnahmen und Verschärfungen.²²⁶ China folgt bei inländischer Seefracht weitgehend dem Ansatz der Hamburg-Regeln 1978, während internationale Seefrachtverträge grundsätzlich weiterhin an den Haag-Visby-Regeln 1968 orientiert bleiben. Die chinesische Literatur spricht in diesem Zusammenhang von einem „realistischen“ Ansatz: Um sicherzustellen, dass chinesische Verfrachter (also Schiffahrtsunternehmen) unter vergleichbaren rechtlichen Rahmenbedingungen mit ausländischen Wettbewerbern konkurrieren können, werde China nicht das erste Land sein, das die gängige internationale Praxis der Haag-Visby-Regeln aufgibt zugunsten der Hamburg-Regeln 1978 und der Rotterdam-Regeln 2008, welche die Richtung der zukünftigen Entwicklung des Seerechts repräsentieren.²²⁷ Die Anwendung des modernen internationalen Einheitsrechts auf inländische Seefrachtverträge begründet die Literatur damit,

dass im Küstengüterverkehr stets eine strenge Haftung für Verfrachter vorgesehen war.²²⁸ Ein milderes Haftungsregime bei inländischer Seefracht würde nicht nur das Gleichgewicht der Interessen zwischen Schiffseigner und Ladungsseite erheblich stören, sondern auch der etablierten Entwicklung des Transportrechts zuwiderlaufen.²²⁹ Diese Entwicklung schreibe aber vor, dass die Verfrachter mit zunehmender Fähigkeit, maritime Risiken zu bewältigen, strenger haften müssen, nicht milder.²³⁰

Ermöglicht wird außerdem durch die Regelungen in den §§ 82 bis 86 SHG erstmals die Verwendung elektronischer Transportaufzeichnungen, die sich an den *UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records* (2017) sowie den Rotterdam-Regeln 2009 orientieren.²³¹ Die chinesische COSCO Shipping Group²³² ist bereits am System des IQAX Electronic Bill of Lading (eBL)²³³ beteiligt, das im Juni 2022 eingeführt wurde und von der internationalen Vereinigung der Protection & Indemnity-Versicherungsclubs für die Schifffahrt anerkannt ist.²³⁴ Dies markiert laut Literatur den Übergang von der „Ära der Papierdokumente“²³⁵ zu einer neuen Phase der „Koexistenz von Papier- und Digitaldokumenten“²³⁶. Die Einführung elektronischer Transportaufzeichnungen im revidierten chinesischen Seehandelsgesetz ist nach Ansicht der chinesischen Literatur in zweifacher Hinsicht bedeutsam: Erstens schaffe sie eine klare gesetzliche Grundlage für elektronische Konnossemente und andere digitale Beförderungsdokumente, die als Vertragsnachweis und Traditionspapier fungieren.²³⁷ Damit würden bisherige Rechts-

223 Siehe oben unter II.

224 Siehe oben unter I.

225 Siehe oben unter III. 1.

226 Siehe oben unter III. 2.

227 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

228 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

229 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3. Shan und Zhu merken an, dass die Neufassung des Seehandelsgesetzes letztendlich eine Kompromisslösung gefunden habe, indem das Haftungsprinzip für den inländischen Küstengüterverkehr von der „verschuldensunabhängigen/strengen Haftung“ (严格责任制) zur „vollständigen Verschuldenshaftung“ (完全过错责任制) geändert worden sei und ihn damit vom internationalen Seegüterverkehr unterscheidet.

230 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3.

231 Siehe oben unter III. 3.

232 Chinesisch: 中远海运集团.

233 Chinesisch: 和易孚电子提单系统. Siehe zu diesem System <<https://www.iqax.com.cn>>.

234 Siehe *IQAX Limited*, IQAX launches IGP&I approved eBL, COSCO SHIPPING Lines and OOCL already onboard, Meldung vom 23.06.2023, abrufbar unter <www.pnewsire.com> (<<https://perma.cc/5AQY-PGVA>>).

235 Chinesisch: 纸质单证时代.

236 Chinesisch: 纸质与数字并存.

237 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3 f.

unsicherheiten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Beweisfunktion beseitigt und die digitale Transformation der Schifffahrt rechtlich abgesichert.²³⁸ Zweitens erhöhe sie Effizienz und Sicherheit im Seehandel: Die sofortige elektronische Übertragbarkeit vermeidet Verzögerungen im Warenumschlag („Fracht wartet auf Dokumente“²³⁹), senkt Transaktionskosten und beschleunigt Kapitalflüsse.²⁴⁰ Zugleich stärken technologische Sicherungsmechanismen, etwa Blockchain-basierte Systeme, den Schutz vor Fälschung und Manipulation und erhöhen die Resilienz der Lieferkette.²⁴¹

Die Neudefinition des „tatsächlichen Verfrachters“ in § 44 Nr. 2 SHG erweitert den Anwendungsbereich des Begriffs auf Dritte, die im Auftrag des Verfrachters dessen Hauptleistungspflichten nach § 49 SHG ganz oder teilweise erfüllen. Nach chinesischer Auffassung erfasst dies nunmehr auch Hafengebiete, soweit sie Ver-, Entlade- oder Aufbewahrungsleistungen erbringen. In Anlehnung an das Konzept der „*maritime performing party*“ der Rotterdam-Regeln werden sie damit haftungsrechtlich dem Verfrachter angenähert: Sie können sich auf dessen Haftungsausschlüsse und -begrenzungen berufen, ein Zurückbehaltungsrecht geltend machen und unterliegen hinsichtlich der Ablieferung der wertpapierrechtlichen Legitimationswirkung des Konnossements.²⁴² Rechtspolitisch trägt die Neudefinition aus Sicht der chinesischen Literatur der Tatsache Rechnung, dass Chinas Küstenhäfen weltweit führend sind und eine Schlüsselrolle für die Sicherheit und Stabilität der nationalen Logistik- und Lieferkette einnehmen.²⁴³ Die angemessene Berücksichtigung der legitimen Interessen der Hafengebiete im System des Seehandelsrechts diene daher der Wahrung der Rechtsposition Chinas als bedeutende Hafennation und der Förderung einer qualitativ hochwertigen Hafenentwicklung.²⁴⁴

Die Haftungshöchstbeträge werden in der Neufassung insgesamt spürbar erhöht, ohne internationale Spitzenwerte zu übernehmen. Für Sach- und Vermögensschäden orientieren sich die Limits nun am Niveau der Haag-Visby-Regeln statt an der LLMC 1976. Die Haftung für Tod oder Verletzung von Passagieren wird

deutlich angehoben und zugleich einheitlich für internationale und innerstaatliche Beförderungen ausgestaltet. Für Ölverschmutzungsschäden bei innerchinesischen Transporten werden erstmals an der CLC 1992 orientierte Höchstbeträge eingeführt.²⁴⁵ Nach der chinesischen Literatur entspricht diese Anpassung dem internationalen Trend stetig steigender Haftungslimits angesichts wachsender Risikobewältigungsfähigkeit.²⁴⁶ Zugleich verwirkliche sie das Leitbild einer „menschenzentrierten“ Entwicklung, indem der Schutz der Geschädigten – insbesondere bei Personenschäden – gestärkt wird, ohne die Grenzen unmittelbar auf das international höchste Niveau anzuheben.²⁴⁷ Die Neuregelung wird daher als pragmatischer, ausgewogener Ausgleich zwischen effektivem Opferschutz, wirtschaftlicher Tragfähigkeit der Schifffahrtsunternehmen und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der chinesischen Schifffahrt bewertet.²⁴⁸

Das neu gefasste Gesetz integriert das Schiffsfinanzierungsleasing ausdrücklich in das Seehandelsrecht und reagiert damit auf dessen erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Dogmatisch löst sich der Gesetzgeber von der früheren Einordnung als bloße Variante der Bare-boat-Charter und erkennt den Vertrag als eigenständiges Finanzierungs- und Sicherungsinstrument an, bei dem das Schiffseigentum kreditrechtlichen Zwecken dient. Folgerichtig wird er systematisch im Kontext des Schiffseigentums (§ 8 Abs. 2 SHG) verortet und an die allgemeinen leasingrechtlichen Vorgaben des Zivilgesetzbuches angelehnt.²⁴⁹ Nach chinesischer Literatur gewährleistet diese Regelung eine kohärente Anwendung mit dem Zivilrecht und stärkt die Rechte des Leasinggebers, da dessen formelles Eigentum nach der einschlägigen justiziellen Interpretation des Obersten Volksgerichts²⁵⁰ eine vollwertige sicherungsrechtliche Wirkung entfalte.²⁵¹

Das Seeversicherungsrecht wird modernisiert, indem die Neufassung Schiffsbauversicherungen ausdrücklich dem Seeversicherungsregime zuordnet und damit Rechtsunsicherheiten

238 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 3 f.

239 Chinesisch: 货等单.

240 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

241 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

242 Siehe oben unter III. 4.

243 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

244 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

245 Siehe oben unter III.5.

246 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

247 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

248 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 4.

249 Siehe oben unter III.6.

250 Gemeint sind offenbar die Erläuterungen des Obersten Volksgerichts zur Anwendung des Systems der Sicherheiten im „Zivilgesetzbuch der Volksrepublik China“ (最高人民法院关于适用《中华人民共和国民法典》有关担保制度的解释) vom 31.12.2020, chinesisch-deutsch abgedruckt in: ZChinR 2024, S. 164 ff.

251 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

beseitigt. Versicherer haben allgemeine Versicherungsbedingungen nur auf Verlangen zu erläutern, und Vertragsverletzungen führen nur bei kausalem Zusammenhang zum Verlust des Versicherungsschutzes. Laufende Versicherungsverträge gewähren automatisch Deckung für Teillieferungen, Mitteilungsversäumnisse wirken nur bei Vorsatz.²⁵² Die chinesische Literatur kommt zu der Bewertung, dass die umfassende Neuregelung des Seeverversicherungsrechts eine robuste rechtliche Grundlage schafft, um maritime Risiken wirksam zu verteilen und den Betrieb der Schifffahrt abzusichern.²⁵³

Das neue Seehandelsgesetz verankert die Förderung internationaler Zusammenarbeit und eine sektorspezifische Gegenmaßnahmenklausel für Seetransport und Schiffsbau. Es konkretisiert die allgemeine staatliche Befugnis zu Gegenmaßnahmen aus dem Gesetz über die Außenbeziehungen und schafft aus Sicht der chinesischen Literatur eine hochrangige gesetzliche Grundlage für Gegenmaßnahmen im maritimen Bereich, stärkt die Kohärenz des chinesischen Gegenmaßnahmensystems und dient dem Schutz nationaler Interessen in der See- und Schiffsbauwirtschaft vor diskriminierenden ausländischen Maßnahmen.²⁵⁴ Ein aktuelles Beispiel hierfür sind die von den Vereinigten Staaten ab Oktober 2025 erhobenen höheren Hafengebühren für in der Volksrepublik China gebaute Schiffe.²⁵⁵ Nach dem neuen Seehandelsgesetz kann China auf der Grundlage solcher diskriminierenden Maßnahmen entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen, etwa ähnliche Gebühren oder andere wirtschaftliche Maßnahmen.

Schließlich zeigt die Neufassung des Seehandelsgesetzes eine deutliche Modernisierung und Systematisierung: Gesetzestexte orientieren sich nun am „Handbuch der Rechtsförmlichkeit“, was einheitliche Terminologie, präzisere Formulierungen von Pflichten, Befugnissen und Haftung sowie klare Verweisungen auf Gesetze und untergesetzliche Normen gewährleistet. Klassische Begriffe wurden durch moderne, zivilrechtskonforme Termini ersetzt, sprachliche Ungenauigkeiten beseitigt und Rechtsfolgen explizit normiert. Zudem wurden Vertragstypen und Definitionen systematisch neu geordnet, differenzierte Lösungen etwa bei Disposition nicht abgeholter Güter eingeführt und der Text insgesamt formal-technisch und objektiv überprüfbar

gestaltet, während frühere umgangssprachliche oder subjektiv interpretierbare Formulierungen durch klare, juristisch präzise Begriffe ersetzt wurden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Neufassung chinesisches Seehandelsrecht und Seeverversicherungsrecht konsolidiert, nationale und internationale Praxis harmonisiert und zugleich Rechtssicherheit, Haftungsverteilung und maritime Risikosteuerung stärkt. Sie wird als Ergebnis der kollektiven Weisheit und als das Resultat von über 40 Jahren großartiger dynamischer und historisch bedeutsamer Entwicklungen in der Schifffahrtspraxis und der maritimen Rechtsprechung aufgefasst, die zugleich die institutionalisierte Verkörperung des eigenständig entwickelten wissenschaftlichen Ansatzes der chinesischen Seehandelsrechtswissenschaft darstelle.²⁵⁶ Die Literatur geht davon aus, dass die Konzepte, Systeme und Regeln, die in die Neufassung des Gesetzes aufgenommen worden sind, wichtige institutionelle Grundlagen für die hochwertige Entwicklung der chinesischen Schifffahrtsindustrie zur Verfügung stellen werden.²⁵⁷ Es sei zu erwarten, dass das Gesetz einen bedeutenden Einfluss auf die internationale Gesetzgebung ausüben und ein wichtiges Vorbild für die internationale Seehandelsgesetzgebung sein werde.²⁵⁸

252 Siehe oben unter III.7.

253 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5.

254 Siehe Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 5 f.

255 Siehe Lisa Baertlein (Fn. 184).

256 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

257 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

258 Shan Hongjun/Zhu Zuoxian (Fn. 6), S. 2.

Seehandelsgesetz der Volksrepublik China

中华人民共和国海商法¹

(1992年11月7日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议通过 2025年10月28日第十四届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议修订)

目录

第一章 总则

第二章 船舶

第一节 船舶所有权

第二节 船舶抵押权

第三节 船舶优先权

第四节 船舶留置权

第三章 船员

第一节 一般规定

第二节 船长

第四章 海上货物运输合同

第一节 一般规定

第二节 承运人的责任

第三节 托运人的责任

第四节 运输单证

第五节 电子运输记录

第六节 货物交付

第七节 合同的变更和解除

第八节 多式联运合同的特别规定

Seehandelsgesetz der Volksrepublik China

(Verabschiedet auf der 28. Sitzung des Ständigen Ausschusses des 7. Nationalen Volkskongresses am 7.11.1992²; neugefasst auf der 18. Sitzung des Ständigen Ausschusses des 14. Nationalen Volkskongresses am 28.10.2025)

Inhalt

1. Kapitel: Allgemeine Regeln [§§ 1 bis 6]

2. Kapitel: Schiffe [§§ 7 bis 32]

1. Abschnitt: Schiffseigentum

2. Abschnitt: Schiffshypothek

3. Abschnitt: Schiffsgläubigervorrecht

4. Abschnitt: Zurückbehaltungsrecht an Schiffen

3. Kapitel: Schiffsbesatzung [§§ 33 bis 42]

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Der Kapitän

4. Kapitel: Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern [§§ 43 bis 104]

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Verantwortung des Verfrachters

3. Abschnitt: Verantwortung des Befrachters

4. Abschnitt: Transportdokumente

5. Abschnitt: Elektronische Transportaufzeichnungen

6. Abschnitt: Übergabe der Güter

7. Abschnitt: Änderung und Auflösung des Vertrags

8. Abschnitt: Besondere Bestimmungen zum multimodalen Frachtvertrag

1 Quelle des chinesischen Textes: <<http://www.npc.gov.cn>> (<<https://perma.cc/D3FC-F37G>>), chinesisch-englisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.1.5322205(EN). Der chinesische Text des Gesetzes ist abgedruckt in: Amtsblatt des Ständigen Ausschusses des Nationalen Volkskongresses (中华人民共和国全国人民代表大会常务委员会公报) 2025, S. 717 ff.

2 Deutsche Übersetzung in: Frank Münzel (Hrsg.), Chinas Recht, 7.11.92/1, chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.1.6023.

第五章 海上旅客运输合同	5. Kapitel: Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See [§§ 105 bis 126]
第六章 租船合同	6. Kapitel: Chartervertrag [§§ 127 bis 163]
第一节 一般规定	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
第二节 航次租船合同	2. Abschnitt: Reisechartervertrag
第三节 定期租船合同	3. Abschnitt: Zeitchartervertrag
第四节 光船租赁合同	4. Abschnitt: Bare-boat-Chartervertrag
第七章 海上拖航合同	7. Kapitel: Seeschleppvertrag [§§ 164 bis 173]
第八章 船舶碰撞	8. Kapitel: Zusammenstoß von Schiffen [§§ 174 bis 179]
第九章 海难救助	9. Kapitel: Hilfeleistung in Seenot [§§ 180 bis 201]
第十章 共同海损	10. Kapitel: Große Haverei [§§ 202 bis 212]
第十一章 海事赔偿责任限制	11. Kapitel: Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen [§§ 213 bis 224]
第十二章 船舶油污损害责任	12. Kapitel: Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe [§§ 225 bis 239]
第一节 一般规定	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
第二节 船舶油类污染损害责任	2. Abschnitt: Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe
第三节 船舶燃油污染损害责任	3. Abschnitt: Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung
第十三章 海上保险合同	13. Kapitel: Seeversicherung [§§ 240 bis 282]
第一节 一般规定	1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
第二节 合同的订立、解除和转让	2. Abschnitt: Abschluss, Auflösung und Übertragung des Vertrags
第三节 被保险人的义务	3. Abschnitt: Pflichten des Versicherten
第四节 保险人的责任	4. Abschnitt: Haftung des Versicherers
第五节 保险标的的损失和委付	5. Abschnitt: Schaden am Gegenstand der Versicherung; Abandon
第六节 保险赔偿的支付	6. Abschnitt: Zahlung des Ersatzes aus der Versicherung
第十四章 时效	14. Kapitel: Verjährung [§§ 283 bis 294]
第十五章 涉外关系的法律适用	15. Kapitel: Anzuwendendes Recht bei Beziehungen mit Auslandsberührung [§§ 295 bis 305]
第十六章 附则	16. Kapitel: Ergänzende Regeln [§§ 306 bis 310]

第一章 总则

第一条 为了调整海上运输关系、船舶关系，保护当事人各方的合法权益，加强海洋生态环境保护，促进海上运输和经济贸易高质量发展，制定本法。

1. Kapitel: Allgemeine Regeln

§ 1 [Gesetzgeberischer Zweck; vgl. § 1 a. F.³] Um die Seetransportbeziehungen und die [Rechts-]Beziehungen der Schiffe zu regeln, die legalen Rechte [und] Interessen aller Parteien zu schützen, den Schutz der ökologischen Umwelt der Meere zu verstärken⁴ [und] die hochqualitative⁵ Entwicklung des Seetransports und von Wirtschaft und Handel zu fördern, wird dieses Gesetz bestimmt.

3 In eckigen Klammern wird eine Paragrafenüberschrift angegeben, die teilweise aus dem chinesischen Gesetzestext der alten Fassung (a. F.) (siehe Fn. 2) entnommen ist. Neben einer Paragrafenüberschrift wird auch darauf hingewiesen, ob in der alten Fassung des Gesetzes eine Vorgängernorm existierte. Dabei meint „=“, dass die Norm wortgleich übernommen wurde, und „vgl.“, dass die Norm mit Änderungen übernommen wurde, die in Fußnoten zu der Norm jeweils erläutert werden.

4 Dieser Satzteil über den Schutz der Ökologie und Umwelt der Meere wurde in der Neufassung hinzugefügt.

5 Das Adjektiv „hochqualitativ“ wurde in der Neufassung hinzugefügt.

第二条 本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输。

第三条 本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外。船舶包括船舶属具。

第四条 船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍，有权悬挂中华人民共和国国旗航行。

船舶未依法悬挂中华人民共和国国旗或者违法悬挂其他国家、地区或者组织的旗帜航行的，由有关机关责令改正，并依法追究法律责任。

第五条 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航，由依法取得中华人民共和国国籍的船舶经营。但是，法律、行政法规另有规定的除外。

非经国务院交通运输主管部门依法批准，外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航。

§ 2 [Definition „Seetransport“; = § 2 a. F.] Unter Seetransport sind in diesem Gesetz die Beförderung von Gütern⁶ und die Beförderung von Passagieren zur See zu verstehen; eingeschlossen ist die direkte Beförderung zwischen See und Fluss und zwischen Fluss und See.

§ 3 [Definition „Schiffe“; Satz 1 = § 3 Abs. 1 a. F., Satz 2 entspricht § 3 Abs. 2 a. F.] Unter Schiffen im Sinne dieses Gesetzes sind Seeschiffe und andere bewegliche Anlagen auf dem Meer zu verstehen, ausgenommen für militärische Zwecke oder für öffentliche Regierungsaufgaben genutzte Schiffe und Wasserfahrzeuge⁷ mit einer Bruttotonnage von höchstens 20 Tonnen. [Der Begriff] Schiffe schließt das Zubehör⁸ des Schiffes ein.

§ 4 [Flaggenrecht; vgl. § 5 a. F.] Ein Schiff, das nach dem Recht⁹ registriert ist [und] die Staatszugehörigkeit der Volksrepublik China erlangt hat, ist berechtigt, unter der Flagge der Volksrepublik China zu fahren.

Wenn ein Schiff nicht nach dem Recht¹⁰ unter der Flagge der Volksrepublik China fährt oder widerrechtlich unter der Flagge eines anderen Landes, einer anderen Region oder einer anderen Organisation fährt¹¹, ordnet die betreffende Behörde eine Korrektur an und verfolgt nach dem Recht die gesetzliche Verantwortung¹².

§ 5 [Ausschließliches Recht zwischen Häfen Chinas; vgl. § 4 a. F.] Seetransport und Seeschlepperei zwischen Häfen der Volksrepublik China wird von Schiffen betrieben, die die Staatszugehörigkeit der Volksrepublik China nach dem Recht¹³ erlangt haben¹⁴. Dies gilt nicht, wenn Gesetze [oder] Verwaltungsrechtsnormen¹⁵ etwas anderes bestimmen.

Ohne nach dem Recht¹⁶ [erfolgte] Genehmigung der für den Verkehr und Transport zuständigen Abteilung des Staatsrates¹⁷ darf kein Schiff mit ausländischer Staatszugehörigkeit Seetransport und Seeschlepperei zwischen Häfen der Volksrepublik China betreiben.

6 Der chinesische Begriff „货物“ wird in anderen Gesetzen (z. B. im „Zivilgesetzbuch der Volksrepublik China“ [中华人民共和国民法典] vom 28.5.2020, chinesisch-deutsch in: ZChinR 2020, S. 207 ff.) auch als „Ware“ bzw. „Waren“ übersetzt. Im deutschen Transportrecht ist der Gegenstand der Beförderung jedoch das „Gut“ oder das „Frachtstück“, sodass in der Übersetzung des vorliegenden Gesetzes der Terminus „Gut“ bzw. „Güter“ verwendet wird.

7 Chinesisch: „船艇“. Gemeint sind offenbar Boote, also kleinere Wasserfahrzeuge (unter 20 Tonnen Bruttotonnage) wie z. B. Motorboote und Segelboote, die selten gewerblich genutzt werden.

8 Der chinesische Begriff des Zubehörs (属具) in diesem Gesetz weicht von dem chinesischen Begriff des Zubehörs im ZGB (Fn. 6) ab. Dort wird der Begriff „从物“ verwendet (siehe etwa § 320 ZGB).

9 Nach dem Recht (chinesisch: „依法“) ist ein allgemeiner Verweis auf rechtliche Bestimmungen, der sich an vielen Stellen in diesem Gesetz findet. Wie sich aus dem folgenden Absatz ergibt, wird im chinesischen Recht offenbar zwischen „nach dem Recht“ bzw. „nicht nach dem Recht“ (未依法) und „rechtmäßig“ (合法) bzw. „widerrechtlich“ (违法) unterschieden.

10 Bislang: „widerrechtlich“.

11 Diese beiden Alternativen wurden in der Neufassung hinzugefügt.

12 Bislang war vorgesehen, dass diese Handlung von der betreffenden Behörde unterbunden und eine Geldbuße verhängt wird.

13 In der Neufassung „nach dem Recht“ hinzugefügt.

14 Bislang: „[...] die Fahne [...] führen“.

15 Verwaltungsrechtsnormen = Verordnungen des Staatsrates, siehe § 72 ff. Gesetzgebungsgesetz der Volksrepublik China (中华人民共和国立法法) vom 15.3.2000 in der Fassung vom 13.3.2023, deutsch-chinesisch in: ZChinR 2023, S. 87 ff.

16 Siehe Fn. 13.

17 Bislang: (nur) „die für den Verkehr zuständige Abteilung“.

第六条 国务院交通运输主管部门、有关地方人民政府及其交通运输主管部门依法对海上运输活动实施监督管理。

第二章 船舶

第一节 船舶所有权

第七条 船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。

第八条 船舶所有权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶融资租赁合同出租人对融资租赁船舶享有的所有权，未经登记，不得对抗善意第三人。承租人应当按照船舶融资租赁合同支付租金。承租人经催告后在合理期限内仍不支付租金的，出租人可以请求支付全部租金；也可以解除船舶融资租赁合同并收回融资租赁船舶。

船舶所有权的转让，应当签订书面合同。

§ 6 [Aufsichtsrechtliche Zuständigkeit; vgl. § 6 a. F.¹⁸]
Die für den Verkehr und Transport zuständige Abteilung des Staatsrates, die betreffenden lokalen Volksregierungen und deren für den Verkehr und Transport zuständigen Abteilungen üben die Aufsicht über die Aktivitäten des Seetransports nach dem Recht aus.

2. Kapitel: Schiffe

1. Abschnitt: Schiffseigentum

§ 7 [Befugnisse des Schiffseigentümers; = § 7 a. F.]
Schiffseigentum ist das Recht des Schiffseigentümers, nach dem Recht das Schiff zu besitzen, zu gebrauchen, seine Nutzungen zu ziehen und darüber zu verfügen.

§ 8 [Eintragung des Eigentums an Schiffen; Abs. 1 vgl. § 9 Abs. 1 a. F.¹⁹, Abs. 2 neu eingefügt, Abs. 3 = § 9 Abs. 3 a. F.]
Begründung²⁰, Änderung²¹, Übertragung und Erlöschen des Schiffseigentums müssen bei der Schiffsregisterbehörde eingetragen werden²²; solange sie nicht eingetragen sind, können sie gutgläubigen Dritten²³ nicht entgegengehalten werden.

Bei einem Schiffsfinanzierungsleasingvertrag²⁴ kann der Leasinggeber das Eigentum, das er an dem verleasten Schiff genießt, sofern dieses nicht eingetragen ist, gutgläubigen Dritten nicht entgegengehalten. Der Leasingnehmer muss die Leasingraten nach dem Schiffsfinanzierungsleasingvertrag zahlen. Zahlt der Leasingnehmer die Leasingraten nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Aufforderung, kann der Leasinggeber die Zahlung der gesamten Leasingrate fordern; er kann den Schiffsfinanzierungsleasingvertrag auch auflösen und das verleaste Schiff zurücknehmen.

Über die Übertragung des Schiffseigentums muss ein schriftlicher Vertrag geschlossen werden.

18 § 6 a. F. lautete: „Die Verwaltung des Seetransports ist bei der den Verkehr lenkenden Abteilung des Staatsrates zusammengefasst; konkrete [Verwaltungs-]Verfahren werden von dieser Abteilung bestimmt, dem Staatsrat zur Genehmigung gemeldet und dann angewandt.“

19 Der bisherige § 8 a. F. ist weggefallen. Er lautete: „Wenn ein staatseigenes Schiff vom Staat einem volkseigenen Unternehmen, das die Eigenschaft einer juristischen Person besitzt, zu Betrieb und Verwaltung überlassen worden ist, werden die Bestimmungen dieses Gesetzes über den Schiffseigentümer auf diese juristische Person angewandt.“

20 Bislang wurde für die Form des originären Erwerbs der Begriff „Erwerb“ (取得) verwendet, während sich hier nun der im ZGB (Fn. 6) übliche Begriff „Begründung“ (設立) findet, der allerdings im Zusammenhang mit Sicherheit auch als „bestellen“ bzw. „Bestellung“ zu übersetzen ist (siehe Fn. 31).

21 Die „Änderung“ des Schiffseigentums wurde zu der Form des derivativen Erwerbs der Übertragung und dem Erlöschen neu hinzugefügt.

22 Nach der „Verordnung der Volksrepublik China zur Eintragung von Schiffen“ (中华人民共和国船舶登记条例) vom 2.6.1994 in der Fassung vom 29.7.2014, chinesischer Text abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.2.231636.

23 Die Einschränkung, dass die Eintragung nur „gutgläubigen“ (善意) Dritten entgegengehalten werden darf, wurde neu hinzugefügt.

24 Siehe zum Finanzierungsleasingvertrag allgemein die §§ 735 ff. ZGB (Fn. 6).

第九条 船舶由两个以上的法人、非法人组织或者自然人共有的，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶权利人、利害关系人、有关国家机关可以依法查询船舶所有权的登记状况。

第十条 建造中的船舶的所有权，当事人对其归属有约定的，按照约定；没有约定或者约定不明确的，归造船人所有。

第二节 船舶抵押权

第十一条 船舶抵押权，是指抵押权人对于抵押人提供的作为债务担保的船舶，在债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权情形时，依法享有的就该船舶优先受偿的权利。

第十二条 船舶所有人或者船舶所有人授权的人可以设立船舶抵押权。

船舶抵押权的设立，应当签订书面合同。

第十三条 船舶抵押权的设立、变更、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记，不得对抗善意第三人。

船舶抵押权登记，由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理。

§ 9 [Eintragung des Miteigentums an Schiffen, Recht auf Einsichtnahme des Registers; Abs. 1 vgl. § 10 Abs. 1 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Wenn zwei oder mehr juristische Personen, Organisationen ohne Rechtspersönlichkeit oder natürliche Personen²⁵ Miteigentümer eines Schiffes sind, müssen [diese] bei der Schiffsregisterbehörde eingetragen werden; solange sie nicht eingetragen sind, kann [dies] gutgläubigen Dritten²⁶ nicht entgegengehalten werden.

An Schiffen Berechtigte, Interessierte²⁷ [und] betreffende staatliche Behörden können nach dem Recht den Stand der Eintragung des Schiffseigentums einsehen.

§ 10 [Eigentum an im Bau befindlichen Schiffen; neu eingefügt] Haben die Parteien eine Vereinbarung über das Eigentum an einem im Bau befindlichen Schiff getroffen, so richtet sich seine Zugehörigkeit nach der Vereinbarung; besteht keine Vereinbarung oder ist die Vereinbarung unklar, so steht es demjenigen zu, der das Schiff herstellt.

2. Abschnitt: Schiffshypothek

§ 11 [Definition „Schiffshypothek“; vgl. § 11 a. F.] Eine Schiffshypothek ist ein Recht, bei dem der Besteller als Sicherheit für eine Verbindlichkeit das Schiff zur Verfügung stellt, [sodass] der Hypothekar nach dem Recht das Recht genießt, sich vorzugsweise aus diesem Schiff zu befriedigen²⁸, wenn der Schuldner die fällige Verbindlichkeit nicht erfüllt oder die von den Parteien als Sicherungsfall²⁹ vereinbarten Umstände eintreten³⁰.

§ 12 [Bestellung der Hypothek; vgl. § 12 a. F.] Der Schiffseigentümer oder ein von ihm Ermächtigter kann eine Schiffshypothek bestellen³¹.

Zur Bestellung einer Schiffshypothek muss ein schriftlicher Vertrag geschlossen werden.

§ 13 [Eintragung der Hypothek; Abs. 1 und Abs. 2 vgl. § 13 Abs. 1 a. F., Abs. 2 vgl. § 13 Abs. 2 a. F., Abs. 3 = § 13 Abs. 3 a. F.] Die Bestellung³², Änderung, Übertragung und Löschung³³ einer Schiffshypothek muss bei der Schiffsregisterbehörde eingetragen werden; ohne Eintragung kann sie einem gutgläubigen Dritten³⁴ nicht entgegengehalten werden.

Die Eintragung einer Schiffshypothek erfolgt gemeinsam durch den Hypothekar und den Besteller bei der Schiffsregisterbehörde.

25 Bislang: „Wenn zwei oder mehr juristische Personen oder Einzelpersonen [...]“.

26 Siehe Fn. 23.

27 Wörtlich: „[dazu] in einer [eigenen] Nutzen und Schaden berührenden Beziehung stehende Person“.

28 Bislang: „[...] nach dem Recht versteigern kann, um aus dem Verkaufspreis bevorzugte Befriedigung zu erlangen“.

29 Wörtlich: „Realisierung der Hypothek“.

30 Diese Alternative wurde neu eingefügt.

31 Bislang wurde für das Bestellen der Hypothek der chinesische Terminus „设定“ verwendet. Nunmehr findet sich hier und in den betreffenden Normen dieses Gesetzes der im ZGB (Fn. 6) übliche Terminus „设立“.

32 Siehe Fn. 31.

33 „Änderung, Übertragung und Löschung“ neu hinzugefügt.

34 Siehe Fn. 23.

船舶抵押权登记, 包括下列主要项目:

(一) 船舶抵押权人和抵押人的姓名或者名称、住所;

(二) 抵押船舶的名称、国籍、船舶所有权证书的颁发机关和证书号码;

(三) 所担保的债权数额、受偿期限;

(四) 抵押权登记的时间。

船舶抵押权的登记状况, 允许公众查询。

第十四条 建造中的船舶可以设立船舶抵押权。

建造中的船舶办理抵押权登记, 应当依照有关规定向船舶登记机关提交有关文件。

第十五条 除合同另有约定外, 抵押人应当对抵押船舶进行保险; 未保险的, 抵押权人有权对该船舶进行保险, 保险费由抵押人负担。

第十六条 除船舶共有人另有约定外, 以共有船舶设立抵押权的, 按照下列情形处理:

(一) 船舶按份共有的, 应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意;

(二) 船舶共同共有的, 应当取得全体共有人的同意。

船舶共有人设立的抵押权, 不因船舶共有权的分割而受影响。

Die Eintragung einer Schiffshypothek umfasst die folgenden wesentlichen Punkte:

1. Name bzw. Bezeichnung und [Wohn-]Sitz³⁵ des Hypothekars und des Bestellers;

2. Bezeichnung und Staatszugehörigkeit des belasteten Schiffes³⁶; die Behörde, welche den Nachweis des Eigentums an dem Schiff ausgegeben hat, und die Nummer des Nachweises;

3. Betrag und Zahlungsfrist³⁷ der gesicherten Verbindlichkeit;

4. Zeitpunkt der Hypothekenregistrierung³⁸.

Jedermann darf den Stand der Eintragung der Schiffshypothek einsehen.

§ 14 [Hypothek an Schiffsbauwerken; vgl. § 14 a. F.] An Schiffen im Bau kann eine Schiffshypothek bestellt werden.

Wenn an Schiffen im Bau eine Schiffshypothek eingetragen wird, müssen der Schiffsregisterbehörde auf Grundlage der betreffenden Bestimmungen die betreffenden Schriftstücke eingereicht werden³⁹.

§ 15 [Versicherung des belasteten Schiffes; vgl. § 15 a. F.] Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, muss der Besteller das belastete Schiff⁴⁰ versichern; solange es nicht versichert ist, ist der Hypothekar berechtigt, das belastete Schiff zu versichern, und die Prämie⁴¹ wird vom Besteller getragen.

§ 16 [Hypothek auf ein Schiff im Miteigentum; vgl. § 16 a. F.] Soweit von den Miteigentümern eines Schiffes nicht anders vereinbart, ist bei der Bestellung einer Hypothek auf ein Schiff im Miteigentum nach den folgenden Umständen zu verfahren:

1. Bei Miteigentum nach Bruchteilen muss das Einverständnis der Miteigentümer, die zwei Drittel der Anteile oder mehr innehaben, erlangt werden;

2. bei Gesamthandeigentum muss das Einverständnis aller Miteigentümer erlangt werden.

Eine von den Miteigentümern des Schiffes bestellte Hypothek wird von der Aufteilung des Miteigentums⁴³ an dem Schiff nicht beeinflusst.

35 Bislang: „Adresse“ (地址).

36 Wörtlich: „des mit einer Hypothek [belasteten] Schiffes“.

37 Wörtlich: „Befriedigungsfrist“. Weggefallen ist als Eintragungsgegenstand der „Zinssatz“.

38 Nr. 4 wurde neu hinzugefügt.

39 Bislang: „[...] muss der Schiffsregisterbehörde auch der Vertrag über den Bau des Schiffes eingereicht werden“.

40 Siehe Fn. 36.

41 Wörtlich: „Versicherungskosten“.

42 Geregelt war bislang die Bestellung einer Hypothek an einem Schiff in Miteigentum, ohne dass (wie nunmehr in Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2) danach differenziert wurde, ob Bruchteil- oder Gesamthandeigentum der Miteigentümer bestand.

43 Gemeint ist offenbar, dass das Schiff in Gesamthandeigentum steht, denn Bruchteileigentum ist bereits aufgeteilt.

第十七条 船舶抵押权设立后,抵押人可以转让抵押船舶。当事人另有约定的,按照其约定。抵押船舶转让的,船舶抵押权不受影响。

第十八条 船舶抵押担保的债权转让的,抵押权一并转让,但是法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

第十九条 同一船舶设立两个以上船舶抵押权的,其清偿顺序按照以下情形确定:

- (一) 船舶抵押权已经登记的,按照登记的时间先后顺序受偿;
- (二) 船舶抵押权已经登记的先于未登记的受偿;
- (三) 船舶抵押权未登记的,按照担保的债权比例受偿。

第二十条 抵押船舶毁损、灭失或者被征收的,抵押权人可以就获得的保险金、赔偿金、补偿金等优先受偿。

第三节 船舶优先权

第二十一条 船舶优先权,是指海事请求人依照本法规定,向船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或者船舶经营人提出海事请求,对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。

第二十二条 下列各项海事请求具有船舶优先权:

§ 17 [Übertragung eines mit einer Hypothek belasteten Schiffes; vgl. § 17 a. F.⁴⁴] Nachdem die Schiffshypothek bestellt worden ist, kann der Besteller das belastete Schiff⁴⁵ übertragen. Sofern die Parteien etwas anderes vereinbart haben, gilt ihre Vereinbarung. Die Übertragung eines belasteten Schiffes beeinflusst nicht die Schiffshypothek.

§ 18 [Übertragung der gesicherten Forderung; vgl. § 18 a. F.] Wird die mit der Schiffshypothek gesicherte Forderung übertragen, so geht die Hypothek mit über, es sei denn, dass gesetzlich etwas anderes bestimmt ist oder die Parteien etwas anderes vereinbart haben⁴⁶.

§ 19 [Rangordnung mehrerer Hypotheken an einem Schiff; vgl. § 19 Nr. 1, vgl. § 19 Abs. 1 und 2 a. F., § 19 Nr. 2 und 3 neu eingefügt] Werden an demselben Schiff zwei oder mehr Hypotheken bestellt, wird die Reihenfolge ihrer Begleichung nach den folgenden Umständen bestimmt:

1. Sind die Schiffshypotheken eingetragen, erfolgt die Befriedigung nach der Reihenfolge der Eintragung;
2. eine eingetragene Schiffshypothek wird vor einer nicht eingetragenen Schiffshypothek befriedigt;
3. sind die Schiffshypotheken nicht eingetragen, erfolgt die Befriedigung nach dem Verhältnis der gesicherten Forderungen.

§ 20 [Surrogation; vgl. § 20 a. F.] Verschlechtert sich das mit einer Hypothek belastete Schiff, geht es verloren⁴⁷ oder wird es entzogen⁴⁸, so kann sich der Hypothekar aus den [in Folge des Umstands] erlangten [Leistungen] wie etwa Versicherungsleistungen, Ersatz- [oder] Erstattungsleistungen⁴⁹ vorzugsweise befriedigen.

3. Abschnitt: Schiffsgläubigervorrecht⁵⁰

§ 21 [Definition „Schiffsgläubigervorrecht“; vgl. § 21 a. F.] Ein Schiffsgläubigervorrecht ist das Recht desjenigen, der eine Seeforderung auf Grundlage dieses Gesetzes⁵¹ geltend macht, auf bevorzugte Befriedigung aus dem Schiff, welches aus dieser Seeforderung gegen den Eigentümer, Bare-boat-Charterer, Schiffsverwalter⁵² oder Betreiber entstanden ist.

§ 22 [Gesicherte Forderungen; vgl. § 22 a. F.] Für die folgenden Seeforderungen besteht ein Schiffsgläubigervorrecht:

44 § 17 a. F. sah nur vor, dass ein mit einer Hypothek belastetes Schiff ohne Einverständnis des Hypothekars nicht übertragen werden kann.

45 Siehe Fn. 36.

46 Die beiden Ausnahmetatbestände wurden neu hinzugefügt.

47 Wörtlich: „geht es unter“ (灭失). An dieser Stelle wird der Terminus verwendet, der ansonsten für den Untergang von Gütern verwendet wird. Um deutlich zu machen, dass es hier nicht (nur) um das Sinken des Schiffes geht (hierfür wird im vorliegenden Gesetz der Terminus „沉没“ verwendet), wird „灭失“ hier mit „geht es verloren“ übersetzt.

48 Bislang war nur der Untergang des Schiffes Gegenstand dieser Vorschrift.

49 Bislang bezog sich die Surrogation nur auf Versicherungsleistungen (nicht jedoch auf Ersatz- oder Erstattungsleistungen).

50 Siehe zu internationalen Vorbildern für diesen Abschnitt den Beitrag in diesem Heft, S. ###.

51 Bislang erfolgte der Verweis nur auf § 22 dieses Gesetzes.

52 Das Wort „Schiffsverwalter“ (船舶管理人) wurde neu eingefügt. Gemeint ist damit offenbar der sogenannte *ship manager* oder *Bereederer*.

(一) 船长、船员和其他船上在岗人员因在船上工作产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用、社会保险费用的给付请求；

(二) 在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求；

(三) 船舶吨税、引航费和其他港口规费的缴付请求；

(四) 海难救助的救助款项的给付请求；

(五) 在船舶营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求，但是不包括本船所载的货物、集装箱和旅客行李的灭失或者损坏的赔偿请求。

根据中华人民共和国缔结或者参加的国际条约或者法律、行政法规的强制性规定，已经取得民事责任保险或者具有相应的财务保证的，在该保险或者财务保证的范围内，前款第二项、第五项规定的海事请求不具有船舶优先权。

第二十三条 本法第二十二条第一款所列各项海事请求，按照顺序受偿。但是，第四项海事请求，后于第一项至第三项发生的，应当先于第一项至第三项受偿。

本法第二十二条第一款第一项、第二项、第三项、第五项中有两个以上海事请求的，不分先后，同时受偿，不足受偿的，按照比例受偿；第四项中有两个以上海事请求的，后发生的先受偿。

1. für die Forderungen des Kapitäns, der Besatzung und der anderen auf dem Schiff arbeitenden Personen⁵³ auf die Leistung von Lohn, anderem Arbeitsentgelt, Rückkehrkosten der Besatzung [und] Sozialversicherungsprämien⁵⁴, die wegen ihrer Arbeit auf dem Schiff entstanden sind;

2. für die Forderungen auf Ersatz wegen der beim Betrieb des Schiffes eingetretenen Verletzung und Tötung von Menschen;

3. für die Forderungen auf Zahlung von Schiffstonnagesteuer, Lotsengebühren und anderen vorgeschriebenen Hafengebühren⁵⁵;

4. für die Forderungen auf Hilfslohn für die Hilfeleistung in Seenot;

5. für die Forderungen auf Ersatz von Vermögen, die wegen rechtsverletzenden Handlungen beim Betrieb des Schiffes entstanden sind, aber unter Ausschluss von Ersatzforderungen wegen Untergang oder Beschädigung von Gütern, Containern und Passagiergepäckstücken, die auf diesem Schiff befördert werden⁵⁶.

[Bei Schiffen], die aufgrund internationaler Abkommen, die die Volksrepublik China abgeschlossen hat oder an denen sie teilnimmt, oder zwingender Bestimmungen in Gesetzen [oder] Verwaltungsrechtsnormen bereits gegen eine zivilrechtliche Haftung versichert sind oder entsprechende finanzielle Sicherheiten⁵⁷ haben⁵⁸, besteht im Umfang dieser Versicherung bzw. finanziellen Sicherheiten kein Schiffsgläubigervorrecht für Seeforderungen in Nr. 2 und Nr. 5 des vorigen Absatzes⁵⁹.

§ 23 [Rangordnung; vgl. § 23 a. F.⁶⁰] Die in § 22 Abs. 1 dieses Gesetzes aufgeführten Seeforderungen werden ihrer Reihenfolge [in dieser Vorschrift] nach befriedigt. Jedoch müssen Seeforderungen in § 22 Abs. 1 Nr. 4, die nach Forderungen in den Nrn. 1 bis 3 entstanden sind, vor diesen Forderungen befriedigt werden.

Wenn in § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 oder Nr. 5 dieses Gesetzes zwei oder mehr Seeforderungen bestehen, werden sie ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung gleichzeitig befriedigt; können sie nicht voll befriedigt werden, so werden sie zu gleichen Anteilen befriedigt; wenn in Nr. 4 zwei oder mehr Seeforderungen bestehen, so werden später entstandene Forderungen vorweg befriedigt.

53 Wörtlich: „wachenden Personen“ (in岗人员).

54 Siehe Fn. 41.

55 Weggefallen sind in dieser Aufzählung die „Hafenleistungsgebühren“ (港务费).

56 Die Ausnahmen wurden neu hinzugefügt.

57 Chinesisch: „财务保证“, wörtlich: „finanzielle Bürgschaft“. Im chinesischen Zivilrecht ist „保证“ die Bürgschaft (siehe §§ 681 ff. ZGB [Fn. 6]). In diesem Paragraphen wird der Begriff offenbar nicht als zivilrechtlicher Terminus technicus verwendet.

58 § 22 Abs. 2 a. F. galt nur für Schiffe, die mindestens 2000 Tonnen Öl als Bulkladung befördern.

59 Die Ausnahme in § 22 Abs. 2 a. F. galt nur für die in § 22 Abs. 1 Nr. 5 genannten Forderungen.

60 In Abs. 1 wurde bei der Verweisung „依照“ durch „按照“ ersetzt. In Abs. 2 wurden Satzzeichen geändert.

第二十四条 因行使船舶优先权产生的诉讼费用, 保存、拍卖或者变卖船舶和分配船舶价款产生的费用, 以及为海事请求人的共同利益而支付的其他费用, 应当从船舶拍卖或者变卖所得价款中先行拨付。

第二十五条 船舶优先权不因船舶所有权的转让而消灭。但是, 船舶转让时, 船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满六十日不行使的除外。

第二十六条 本法第二十二条规定的具有船舶优先权的海事请求发生转让或者代位的, 该项船舶优先权随之转移。

第二十七条 船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。

第二十八条 除本法第二十五条规定的情形外, 船舶优先权因下列原因之一而消灭:

(一) 自产生之日起满一年不行使

(二) 船舶被法院依法拍卖或者变卖;

(三) 船舶灭失。

前款第一项规定的一年期限不得中止或者中断。

本法第二十二条第一款第一项规定的海事请求具有的船舶优先权的一年期限, 自海事请求人从其任职的船舶上离船之日起算。

第二十九条 本节规定不影响本法第十一章关于海事赔偿责任限制规定的实施。

§ 24 [Vorrangig zu begleichende Kosten; vgl. § 24 a. F.] Durch die Ausübung eines Schiffsgläubigervorrechts entstandene Prozesskosten, Kosten für die Aufbewahrung, die Versteigerung oder für den freihändigen Verkauf⁶¹ des Schiffes und die Verteilung des Erlöses des Schiffes sowie im gemeinsamen Interesse derjenigen, die Seeforderungen geltend machen, gezahlte sonstige Aufwendungen müssen aus dem Erlös der Versteigerung bzw. des freihändigen Verkaufs des Schiffes vorweg gezahlt werden.

§ 25 [Übertragung eines mit Schiffsgläubigervorrechten belasteten Schiffes; = § 26 a. F.⁶²] Schiffsgläubigervorrechte erlöschen bei der Übertragung des Eigentums am Schiff nicht. Dies gilt jedoch nicht, wenn das Schiffsgläubigervorrecht nicht nach Ablauf von 60 Tagen nach der Bekanntmachung [der Übertragung] ausgeübt wird, die ein Gericht auf Antrag des Übertragungsempfängers bei der Übertragung des Schiffes gewährt hat.

§ 26 [Übertragung oder Subrogation der mit einem Gläubigervorrecht versehenen Forderung; vgl. § 27 a. F.] Tritt bei den in § 22 dieses Gesetzes bestimmten Seeforderungen, für die ein Schiffsgläubigervorrecht besteht, eine Übertragung oder eine Subrogation⁶³ ein, so geht dieses Schiffsgläubigervorrecht mit über.

§ 27 [Ausübung der Gläubigervorrechte; = § 28 a. F.] Schiffsgläubigervorrechte müssen ausgeübt werden, indem das Gericht das Schiff, an dem sie entstanden sind, pfändet.

§ 28 [Erlöschen von Schiffsgläubigervorrechten; Abs. 1 vgl. § 29 a. F., Abs. 2 neu hinzugefügt] Außer im Fall des § 25 dieses Gesetzes erlöschen Schiffsgläubigervorrechte aus den folgenden Gründen:

1. Es wird innerhalb eines Jahres von [seiner] Entstehung an nicht ausgeübt;

2. das Schiff wird nach dem Recht von einem Gericht versteigert oder verkauft⁶⁴;

3. Verlust des Schiffes.

Die einjährige Frist in Nr. 1 des vorigen Absatzes kann nicht gehemmt oder unterbrochen werden.

Die einjährige Frist bei Seeforderungen in § 22 Abs. 1 Nr. 1 dieses Gesetzes, für die ein Schiffsgläubigervorrecht besteht, wird von dem Tag an berechnet, an dem derjenige, der eine Seeforderung geltend macht, das Schiff, auf dem er sein Amt getätigt hat, verlässt.

§ 29 [Unberührtheit der Haftungsbegrenzungen; = § 30 a. F.] Die Bestimmungen dieses Abschnitts sind ohne Einfluss auf die Anwendung der Bestimmungen des 11. Kapitels über die Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen.

61 Die Kosten für den (und der Erlös aus dem) „freihändigen Verkauf“ wurden neu hinzugefügt.

62 Zu § 25 a. F. (der das Zurückbehaltungsrecht am Schiff betraf) vgl. die §§ 30 ff.

63 Subrogation (代位) nach den §§ 535 ff. ZGB (Fn. 6). Diese Alternative wurde neu hinzugefügt.

64 Bislang: „das Schiff wird von einem Gericht zwangsverkauft“.

第四节 船舶留置权

第三十条 船舶留置权，是指造船人、修船人在合同另一方未按照约定支付船舶建造或者修理费用时，留置已经合法占有的船舶，并就该船舶优先受偿的权利。

船舶留置权在造船人、修船人不再占有建造或者修理的船舶时消灭。

船舶留置权先于船舶抵押权受偿，后于船舶优先权受偿。

第三十一条 除另有约定外，造船人、修船人留置船舶满六十日后，债务人仍不履行债务的，可以与债务人协议以留置船舶折价，也可以就拍卖、变卖留置船舶所得的价款优先受偿。

第三十二条 在留置期间，船舶被法院扣押并拍卖、变卖的，不影响船舶留置权人优先受偿的权利。

第三章 船员

第一节 一般规定

第三十三条 船员，是指包括船长在内的船上一切任职人员。

第三十四条 中国籍船员应当依照有关船员管理的法律、行政法规的规定取得相应的船员适任证书和健康证明。

4. Abschnitt: Zurückbehaltungsrecht an Schiffen

§ 30 [Definition „Zurückbehaltungsrecht am Schiff“; Abs. 1 und Abs. 2 vgl. § 25 Abs. 2 a. F., Abs. 3 neu eingefügt] Ein Zurückbehaltungsrecht am Schiff ist das Recht desjenigen, der das Schiff herstellt [oder] repariert, ein legal in seinem Besitz befindliches Schiff zurückzubehalten und sich vorzugsweise aus diesem Schiff zu befriedigen, wenn die andere Vertragspartei die Kosten für den Bau oder die Reparatur des Schiffes nicht nach der Vereinbarung zahlt.

Ein Zurückbehaltungsrecht am Schiff erlischt, sobald derjenige, der das Schiff herstellt [oder] repariert, nicht mehr im Besitz des herzustellenden oder zu reparierenden Schiffes ist.

Ein Zurückbehaltungsrecht am Schiff wird vor einer Schiffshypothek [und] nach einem Schiffsgläubigervorrecht befriedigt.

§ 31 [Befriedigung aus dem Zurückbehaltungsrecht; neu eingefügt] Sofern nichts anderes vereinbart ist, kann der Schiffsbauer [oder] Schiffsreparateur, nachdem er das Schiff sechzig Tage lang zurückbehalten hat und der Schuldner die Schuld immer noch nicht erfüllt hat, entweder mit dem Schuldner vereinbaren, dass der Wert des zurückbehaltenen Schiffes angerechnet wird, oder er kann sich aus dem Erlös der Versteigerung [oder] des freihändigen Verkaufs des zurückbehaltenen Schiffes vorzugsweise befriedigen.

§ 32 [Unberührtheit durch gerichtliche Pfändung; neu eingefügt] Wird das Schiff während des Bestehens⁶⁵ des Zurückbehaltungs[rechts] vom Gericht gepfändet und versteigert [oder] freihändig verkauft, beeinflusst dies nicht das Recht des am Schiff Zurückbehaltungsberechtigten auf vorzugsweise Befriedigung.

3. Kapitel: Schiffsbesatzung

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

§ 33 [Definition „Schiffsbesatzung“; = § 31 a. F.] Schiffsbesatzung sind alle Personen, die auf dem Schiff ein Amt wahrnehmen⁶⁶, einschließlich des Kapitäns.

§ 34 [Dokumente der Besatzungsmitglieder; Abs. 1 vgl. § 32 a. F.⁶⁷, Abs. 2 neu hinzugefügt] Die Besatzungsmitglieder chinesischer Staatsangehörigkeit müssen die entsprechenden Nachweise der Eignung und Gesundheitsdokumente für die Schiffsbesatzung auf Grundlage der für die Verwaltung der Schiffsbesatzung einschlägigen Bestimmungen in Gesetzen und Verwaltungsrechtsnormen erlangt haben.

65 Wörtlich: „Während der Dauer [...]“.

66 Chinesisch: „*任职人员*“. Welche Personen in diesem Sinne auf dem Schiff „ein Amt wahrnehmen“, bleibt offen. Zu Besatzungsmitgliedern, Passagieren und „*andere[n]*“ Personen auf dem Schiff“ siehe § 37 Abs. 2 und Fn. 74.

67 Bislang mussten nur Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten, Funker und Nachrichtenoffiziere einen Nachweis der Eignung für diese Aufgabe besitzen. § 32 a. F. lautete: „Die Aufgaben des Kapitäns, des Steuerleutes, des Ersten Maschinisten und der Maschinisten, des Funkers und des Nachrichtenoffiziers sind von Personen zu übernehmen, die einen Nachweis der Eignung für diese Aufgabe besitzen.“

外国籍船员在中国籍船舶上工作的，按照有关船员管理的法律、行政法规的规定执行。

第三十五条 从事国际航行船舶的中国籍船员，应当依法持有中华人民共和国海事管理机构颁发的海员证和有关证书。

第三十六条 船员用人单位应当依照有关法律、行政法规和中华人民共和国缔结或者参加的有关船员劳动与社会保障国际条约的规定，与船员订立劳动合同。

船员的任用和船员劳动与社会保障方面的权利义务，本法没有规定的，适用有关法律、行政法规的规定。

第二节 船长

第三十七条 船长负责管理和指挥船舶。

船长在其职权范围内发布的命令，船员、旅客和其他在船人员应当执行。

船长应当采取必要的措施，保护船舶和在船人员、文件、邮件、货物以及其他财产，防治船舶污染生态环境。

Für Besatzungsmitglieder ausländischer Staatsangehörigkeit, die auf Schiffen chinesischer Nationalität arbeiten, gelten die für die Verwaltung der Schiffsbesatzung einschlägigen Bestimmungen in Gesetzen und Verwaltungsrechtsnormen.

§ 35 [Ausweispflicht im internationalen Schiffsverkehr; vgl. § 33 a. F.] Besatzungsmitglieder chinesischer Staatsangehörigkeit auf Schiffen im internationalen Schiffsverkehr müssen⁶⁸ nach dem Recht⁶⁹ Matrosenausweise und die betreffenden Nachweise besitzen, die von einem Seeschiffahrts-Verwaltungsorgan⁷⁰ der Volksrepublik China ausgegeben worden sind.

§ 36 [Arbeitsverträge und arbeitsrechtliche Regelungen; Abs. 1 neu eingefügt, Abs. 2 vgl. § 34 a. F.] Die Arbeitgebereinheit der Besatzungsmitglieder muss auf Grundlage von Bestimmungen über die Arbeit und soziale Absicherung von Besatzungsmitgliedern in betreffenden Gesetzen, Verwaltungsrechtsnormen und internationalen Abkommen, die die Volksrepublik China abgeschlossen hat oder an denen sie teilnimmt, mit den Besatzungsmitgliedern Arbeitsverträge abschließen.

Für die Anstellung und die Rechte und Pflichten der Besatzungsmitglieder im Hinblick auf Arbeit und soziale Absicherung von Besatzungsmitgliedern, die in diesem Gesetz nicht geregelt sind, gelten die einschlägigen Gesetze und Verwaltungsrechtsnormen.

2. Abschnitt: Der Kapitän

§ 37 [Amtspflichten des Kapitäns; vgl. § 35 a. F.] Der Kapitän ist für die Verwaltung und Leitung⁷¹ des Schiffes verantwortlich.

Die Besatzungsmitglieder, die Passagiere und andere Personen auf dem Schiff müssen⁷² die Befehle ausführen, die der Kapitän im Rahmen seiner Amtsbefugnisse fällt.

Der Kapitän muss die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um das Schiff und die Personen, Schriftstücke, Poststücke, Güter und anderes Vermögen auf dem Schiff zu schützen und eine Verschmutzung der ökologischen Umwelt durch das Schiff zu verhindern.⁷³

68 „应当“ statt „必须“.

69 Die Worte „nach dem Recht“ wurden neu eingefügt.

70 Bislang: „Hafenaufsichtsorgan“ (港务监督机构). Bei diesem „Seeschiffahrts-Verwaltungsorgan“ handelt es sich um das Amt der Volksrepublik China für Seeangelegenheiten (中华人民共和国海事局, englisch: China Maritime Safety Administration, MSA), das dem Ministerium der Volksrepublik China für Verkehr und Transport (中华人民共和国交通运输部, englisch: Ministry of Transport of the People's Republic of China) unterstellt ist.

71 Chinesisch: 指挥. Bislang: „Führung“ (驾驶). Dieser Begriff wird auch für das Führen von Fahrzeugen verwendet; siehe etwa § 1212 ZGB (Fn. 6). Der Begriff der „Führung“ (驾驶) wird in dem Gesetz weiterhin verwendet (in § 52 Abs. 1 Nr. 1 und § 171 Abs. 2 Nr. 1). Außerdem taucht der Begriff in der Bezeichnung der „Steuerleute“ (驾驶员) auf (siehe § 42). Bei den „Steuerleuten“ handelt es sich offenbar nicht um Personen eines bestimmten Dienstgrads oder Rangs, sondern um eine Funktionsbezeichnung: Gemeint ist jede Person, die dazu berechtigt ist, das Schiff zu führen. Im Hinblick auf den Begriff der „Leitung“ (指挥) lässt sich hieraus schließen, dass nur der Kapitän das Schiff „leitet“, während es durchaus auch von anderen Personen „geführt“ werden kann.

72 Siehe Fn. 68.

73 Die Pflicht, eine Ökologie- und Umweltverschmutzung durch das Schiff zu verhindern, wurde neu eingefügt.

第三十八条 为保障在船人员和船舶的安全，船长有权对在船上涉嫌进行违法犯罪活动的人员采取禁闭或者其他必要措施，并防止其隐匿、毁灭、伪造证据。

船长采取前款措施，应当制作案情报告书，由船长和两名以上在船人员签字，连同涉嫌违法犯罪活动的人员送交有关机关处理。

第三十九条 船长应当将船上发生的出生或者死亡事件记入航海日志，并在两名证人的参加下制作证明书。死亡证明书应当附有死者遗物清单。死者有遗嘱的，船长应当予以 x。死亡证明书和遗嘱由船长负责保管，并送交家属或者有关方面。

第四十条 船舶发生海上事故，危及在船人员和财产安全时，船长应当组织船员和其他在船人员尽力施救。在船舶沉没、毁灭不可避免的情况下，船长有权作出弃船决定。

§ 38 [Kapitäns Gewalt; vgl. § 36 a. F.] Um die Sicherheit der Personen auf dem Schiff und des Schiffes zu gewährleisten, ist der Kapitän befugt, Personen⁷⁴, die im Verdacht stehen, auf dem Schiff Recht verletzende, kriminelle Handlungen begangen zu haben⁷⁵, festzusetzen oder andere erforderliche Maßnahmen zu ergreifen und zu verhindern, dass sie Beweismittel verbergen, zerstören oder fälschen.

Wenn der Kapitän Maßnahmen nach dem vorigen Absatz ergreift, muss er einen schriftlichen Bericht über die Umstände des Falls erstellen, der vom Kapitän und mindestens zwei Personen auf dem Schiff unterzeichnet wird und [der] mit den Personen, die im Verdacht stehen, auf dem Schiff Recht verletzende, kriminelle Handlungen begangen zu haben⁷⁶, der betroffenen Behörde zur Erledigung übergeben wird.

§ 39 [Geburten und Todesfälle; = § 37 a. F.] Der Kapitän muss auf dem Schiff eintretende Geburten und Todesfälle im Tagebuch der Seereise vermerken und unter Beteiligung von zwei Zeugen einen schriftlichen Nachweis darüber ausstellen. Dem Todesnachweis muss ein Verzeichnis der hinterlassenen Sachen des Toten beigefügt werden. Wenn der Tote ein Testament hat, muss der Kapitän es nachweisen. Der Kapitän ist für die Aufbewahrung von Todesnachweis und Testament und ihre Übersendung an die Angehörigen oder [sonst] Betroffene verantwortlich.

§ 40 [Weisungsrecht bei Unfällen und bei der Aufgabe des Schiffes; vgl. § 38 a. F.]⁷⁷ Kommt es zu einem Seeunfall des Schiffes, der die Sicherheit von Personen oder Vermögen auf dem Schiff gefährdet, so muss der Kapitän organisieren, dass sich die Besatzung und andere Personen auf dem Schiff nach Kräften um Rettung bemühen. Wenn sich der Untergang oder die Zerstörung des Schiffes nicht vermeiden lässt, hat der Kapitän das Recht, die Aufgabe des Schiffes zu beschließen.

74 Bislang stand hier der chinesische Begriff für „Personen“ (人), der durch „人员“ ausgetauscht wurde. „人员“ kann auch als „Personal“ oder „Belegschaft“ übersetzt werden. In diesem Gesetz hat der Begriff „人员“ jedoch offenbar eine weitere Bedeutung, wie sich beispielsweise aus dem Weisungsrecht des Kapitäns gemäß § 37 Abs. 2 ergibt, in dem „Passagiere“ neben „Besatzungsmitgliedern“ als andere „Personen“ (人员) auf dem Schiff angeführt werden, sich „Passagiere“ jedoch nicht ohne Weiteres unter die deutschen Begriffe „Personal“ oder „Belegschaft“ subsumieren lassen. Denkbar ist, dass der chinesische Begriff „人员“ jede Person meint, die in den Schiffsbetrieb eingebunden ist, während „人“ auch Personen meint, deren Aufenthalt an Board nicht in den Schiffsbetrieb eingebunden ist, weil sie z. B. als „blinde Passagiere“ illegal auf dem Schiff sind. Allerdings erscheint dann nicht schlüssig, warum sich die Kapitäns Gewalt in § 38 der Neufassung gerade nicht mehr auf diese Personen erstrecken soll.

75 Bislang: „Personen, die Recht verletzende, kriminelle Handlungen begehen“.

76 Siehe Fn. 75.

77 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 ist weggefallen. Nach diesem Halbsatz musste der Kapitän, außer in „dringenden Notfällen“ (紧急情况), dem Eigentümer des Schiffes die Aufgabe des Schiffes melden, um dessen Einverständnis zu erhalten.

弃船时，船长应当采取一切措施，首先组织旅客安全离船，然后安排船员离船，船长应当最后离船。在离船前，船长应当指挥船员尽力抢救航海日志、轮机日志、油类记录簿、无线电记录簿、本航次使用过的海图和文件，以及贵重物品、邮件和现金，指挥船员关闭油舱阀门等设备以防止或者减少污染发生。

第四十一条 船长管理船舶和指挥船舶的责任，不因引航员引领船舶而解除。

第四十二条 船长在航行中死亡或者因故不能执行职务时，应当由驾驶员中职务最高的人代理船长职务；在下一个港口开航前，船舶所有人、船舶经营者或者船舶管理人应当指派新船长接任。

第四章 海上货物运输合同

第一节 一般规定

第四十三条 海上货物运输合同，是指承运人收取运费，负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同，包括国际海上货物运输合同和中华人民共和国港口之间的国内海上货物运输合同。

第四十四条 本章下列用语的含义：

Bei der Aufgabe des Schiffes muss⁷⁸ der Kapitän alle Maßnahmen ergreifen; er organisiert zuerst, dass die Passagiere das Schiff sicher verlassen, danach ordnet er die Besatzung zum Verlassen des Schiffes an; der Kapitän [selbst] muss das Schiff zuletzt verlassen. Vor dem Verlassen des Schiffes muss der Kapitän die Besatzung anweisen, nach Kräften das Tagebuch der Seereise, das Maschinentagebuch, die Ölaufzeichnung, die Funkbetriebsaufzeichnung, die bei dieser Reise benutzten Seekarten und Schriftstücke sowie Kostbarkeiten, Poststücke und Bargeld zu retten, [und er muss] die Besatzung anweisen, Anlagen wie etwa Öltankventile zu schließen, um eine Verschmutzung [der Umwelt] zu verhindern oder zu verringern⁷⁹.

§ 41 [Verantwortung des Kapitäns trotz Lotsung; vgl. § 39 a. F.] Die Verantwortung des Kapitäns für die Verwaltung und Leitung⁸⁰ des Schiffes wird nicht dadurch aufgehoben, dass ein Lotse das Schiff lotst.

§ 42 [Vertretung des Kapitäns; vgl. § 40 a. F.] Wenn während der Fahrt der Kapitän stirbt oder [aus irgendeinem] Grund seine Amtspflichten nicht ausüben kann, muss derjenige unter den Steuerleuten⁸¹ mit dem höchsten Amt vertretungsweise die Amtspflichten des Kapitäns ausüben; vor der Abfahrt aus dem nächsten Hafen muss der Eigentümer des Schiffes, der Betreiber des Schiffes oder der Verwalter des Schiffes⁸² einen neuen Kapitän das Amt übernehmen lassen.

4. Kapitel: Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern⁸³

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

§ 43 [Definition „Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern“; vgl. § 41 a. F.] Als Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern wird ein Vertrag bezeichnet, nach dem der Verfrachter⁸⁴ die Fracht erhält und dafür verantwortlich ist, die vom Befrachter⁸⁵ zum Transport gegebenen Güter auf dem Seeweg von einem Hafen zu einem anderen zu befördern; dies umfasst sowohl internationale Seefrachtverträge zur Beförderung von Gütern als auch inländische Seefrachtverträge zur Beförderung von Gütern zwischen Häfen innerhalb der Volksrepublik China⁸⁶.

§ 44 [Definitionen; Nr. 1 bis Nr. 5 vgl. § 42 Nr. 1 bis Nr. 5 a. F., Nr. 6 neu eingefügt, Nr. 7 = § 71 Satz 1 a. F.] Definitionen der in diesem Kapitel verwandter Ausdrücke:

78 Siehe Fn. 68.

79 Dieser letzte Satzteil zum Schließen von Öltankventilen wurde neu hinzugefügt.

80 Siehe Fn. 71.

81 Chinesisch: „驾驶员“. Siehe Fn. 71.

82 Die Worte „Betreiber des Schiffes oder der Verwalter des Schiffes“ wurden neu eingefügt.

83 Siehe zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel den Beitrag in diesem Heft, S. ###.

84 Im vorliegenden Gesetz wird der chinesische Begriff „承运人“ als „Verfrachter“ übersetzt, da es sich nach der Terminologie im deutschen Handelsgesetzbuch dabei um die Partei handelt, die sich zur Beförderung von Gut per Schiff verpflichtet, also den Seetransportunternehmer (siehe etwa § 481 Abs. 1 HGB). Im ZGB (Fn. 6) wird der chinesische Begriff hingegen mit dem allgemein üblicheren Begriff „Beförderer“ übersetzt (siehe etwa im Kaufrecht § 606 ZGB). Ebenso wird im vorliegenden Gesetz der chinesische Begriff „托运人“ als „Befrachter“ übersetzt, während er im ZGB mit dem allgemein üblicheren Begriff „Absender“ wiedergegeben wird.

85 Siehe Fn. 81.

86 Dieser letzte Satzteil darüber, welche Verträge umfasst sind, wurde neu hinzugefügt.

(一) 承运人, 是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。

(二) 实际承运人, 是指接受承运人委托或者转委托, 实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人。

(三) 托运人, 是指:

1. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人。

2. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。

(四) 收货人, 是指有权提取货物的人。

(五) 货物, 包括活动物和由托运人提供的用于集装货物的集装箱、货盘、车辆或者类似的装运器具。

(六) 运输单证, 是指提单、海运单以及其他证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的单证。

(七) 提单, 是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船, 以及承运人保证据以交付货物的单证。

1. „Verfrachter“⁸⁷ ist, wer selbst mit dem Befrachter einen Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern schließt oder einen anderen beauftragt, dies in seinem [d. h. des Beförderers] Namen zu tun.

2. „Tatsächlicher Verfrachter“ ist, wer im Auftrag oder im Unterauftrag⁸⁸ des Verfrachters die in § 49 dieses Gesetzes bestimmten Pflichten des Verfrachters ganz oder teilweise tatsächlich erfüllt⁸⁹.

3. „Befrachter“⁹⁰ ist:

a. wer selbst mit dem Verfrachter einen Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern schließt oder einen anderen beauftragt, dies in seinem [d. h. des Befrachters] Namen oder für ihn [den Befrachter] zu tun;

b. wer selbst Güter einem Verfrachter gibt, der mit dem Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern zu tun hat, oder einen anderen beauftragt, dies in seinem [d. h. des Befrachters] Namen oder für ihn [den Befrachter] zu tun.

4. „Empfänger“ ist, wer berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen.

5. Zu den Gütern gehören auch [lebende] Tiere sowie vom Befrachter zur Verfügung gestellte zur Sammelverladung der Güter verwandte Container, Paletten, Fahrzeuge und andere derartige Verladegeräte.

6. Transportdokumente sind Konnossemente, Seefrachtbriefe⁹¹ sowie andere Dokumente, die den [Abschluss eines] Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern und ferner nachweisen, dass der Verfrachter die Güter empfangen oder auf das Schiff verladen hat.

7. Das Konnossement ist ein Dokument, das den [Abschluss eines] Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern und ferner nachweist, dass der Verfrachter die Güter empfangen oder auf das Schiff verladen hat und dass der Verfrachter gewährleistet⁹², demgemäß die Güter zu übergeben.

87 Siehe Fn. 81.

88 Wörtlich: „[weiter] übertragener Auftrag“.

89 Diese Ziffer wurde umformuliert, entspricht inhaltlich jedoch § 42 Nr. 2 a. F. Der Verweis auf die Norm, in der die Pflichten des Verfrachters normiert sind (§ 49) ist neu eingefügt worden.

90 Siehe Fn. 81.

91 Gemeint sind offenbar „Sea Waybills“, d. h. nicht-übertragbare Frachtbriefe.

92 Chinesisch: „保证“. Dieser Begriff, der heute im ZGB sowohl im Gewährleistungsrecht (siehe beispielsweise im Kaufrecht § 612 ZGB) als auch im Recht der Sicherheiten (im Bürgschaftsvertrag, siehe §§ 681 ff. ZGB) verwendet wird, wurde mit der a. F. des vorliegenden Gesetzes 1992 neu in das chinesische Recht eingeführt. Frank Münzel schreibt hierzu in seiner Anmerkung 13 zu seiner Übersetzung der a. F. (Fn. 2): „Diese ‚Gewährleistung‘ ist eine dem chinesischen Recht sonst fremde Institution; sie ist aus Art. 3 § 5 der Haager Regeln („Le chargeur sera considéré avoir garanti...“) und der entsprechenden Formel in Art. 17 der Hamburg-Regeln übernommen und begründet eine Obliegenheit. Von Gewährleistung spricht im gleichen Zusammenhang auch schon § 99 I des Seehandelsgesetzes der Republik China (also jetzt im taiwanesischen Recht) von 1929, rev. 1962.“

第四十五条 违反本章规定的海上货物运输合同和作为合同证明的提单或者其他运输单证中的条款，以及将货物的保险利益转让给承运人的条款或者类似条款无效。此类条款的无效，不影响该合同和提单或者其他运输单证中其他条款的效力。

第四十六条 本法第四十五条的规定不影响承运人在本章规定的承运人责任和义务之外，增加其责任和义务。

第二节 承运人的责任

第四十七条 承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当承担赔偿责任。

前款规定，不影响承运人就非集装箱装运的货物在装船前和卸船后所承担的责任达成任何协议。

第四十八条 承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、船舶其他载货处所以及承运人提供的载货集装箱适于并能安全收受、载运和保管货物。

§ 45 [Unwirksamkeit verbotener Vertrags- und Frachtklauseln; vgl. § 44 a. F.⁹³] Klauseln im Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern, in als Nachweis eines Vertrags dienenden Konnossementen und in anderen Frachtdokumenten, die gegen Bestimmungen dieses Kapitels verstoßen, sowie Klauseln, die dem Verfrachter das versicherte Interesse der Güter⁹⁴ übertragen, und ähnliche Klauseln sind unwirksam. Die Unwirksamkeit solcher Klauseln beeinträchtigt nicht die Wirksamkeit anderer Klauseln des Vertrags, des Konnossements und anderer Frachtdokumente.

§ 46 [Unberührtheit weiterer Pflichten des Verfrachters; vgl. § 45 a. F.⁹⁵] § 45 beeinflusst nicht die zusätzliche Verantwortung und die zusätzlichen Pflichten des Verfrachters außerhalb der in diesem Kapitel geregelten Verantwortung und Pflichten des Verfrachters.

2. Abschnitt: Verantwortung des Verfrachters

§ 47 [Haftungszeitraum; vgl. § 46 a. F.] Die Zeit, in der der Verfrachter für in Containern verschifftete Güter verantwortlich ist, ist die gesamte Zeit, in der die Güter in der Hand des Verfrachters sind, von dem Zeitpunkt, zu dem die Güter im Verladehafen⁹⁶ in Empfang genommen werden, bis zur Übergabe der Güter im Löschungshafen. Die Zeit, in der der Verfrachter für nicht in Containern verschifftete Güter verantwortlich ist, ist die gesamte Zeit, in der die Güter in der Hand des Verfrachters sind, von dem Zeitpunkt, zu dem die Güter auf das Schiff verladen werden, bis zum Löschen der Güter. Kommt es während der Zeit, in der der Verfrachter für die Güter verantwortlich ist, zum Untergang oder zur Beschädigung von Gütern, so haftet der Verfrachter auf Ersatz⁹⁷, soweit dieser Abschnitt nichts anderes bestimmt.

Die Vorschriften des vorigen Absatzes beeinflussen nicht Vereinbarungen des Verfrachters über seine Haftung für nicht in Containern verschifftete Güter für die Zeit vor dem Verladen auf das Schiff oder nach dem Löschen.

§ 48 [See- und Ladungstüchtigkeit; Abs. 1 vgl. § 47 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Der Verfrachter muss vor und bei Beginn der Reise gewissenhaft dafür sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Zustand ist, es gut bemannen, ausrüsten und mit Vorräten versehen und dafür sorgen, dass die vom Verfrachter bereitgestellten Laderäume [und] andere Orte des Schiffes, an denen Güter befördert werden, sowie die vom Verfrachter zur Beförderung von Gütern bereitgestellten Container⁹⁸ dafür geeignet sind, Güter sicher aufzunehmen, zu laden, zu befördern und zu erhalten.

93 Satz 1 ist inhaltsgleich mit § 44 Satz 1 und 3 a. F. Satz 2 ist wortgleich mit § 44 Satz 2 a. F. Die Umstellung hat die rechtliche Folge, dass sich die salvatorische Wirkung des Satzes 2 nun auf alle in Satz 1 genannten Klauseln bezieht, während diese Wirkung bislang offenbar nicht für die in § 44 Satz 3 a. F. angeführten Klauseln galt (Klauseln, die dem Verfrachter das versicherte Interesse der Güter übertragen, und ähnliche Klauseln).

94 Mit dem „versicherten Interesse der Güter“ ist wohl der Anspruch auf die Versicherungsleistung gemeint.

95 Anpassung der Verweisung.

96 Chinesisch: „装货港“. Siehe hierzu unten Fn. 173.

97 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

98 Dieser Satzteil zu den „vom Verfrachter zur Beförderung von Gütern bereitgestellten Container“ wurde neu eingefügt.

国内海上货物运输的承运人，还应当在航程中尽到前款义务。

第四十九条 承运人应当妥善、谨慎地接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付所运货物。

第五十条 承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线，将货物运往卸货港。

船舶在海上或者与海相通的可航水域为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。

第五十一条 货物未能在明确约定的期限内，在约定的卸货港交付的，构成迟延交付；国内海上货物运输中，货物未能在合理期限内交付的，也构成迟延交付。

除依照本章规定承运人不承担赔偿责任的情形外，由于承运人的过错，致使货物因迟延交付而灭失、损坏或者遭受其他经济损失的，承运人应当承担赔偿责任。

承运人未能在本条第一款规定的期限届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。

第五十二条 在责任期间货物发生的灭失、损坏，或者迟延交付是由于下列原因之一造成的，承运人不承担赔偿责任：

Die bei der Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland tätigen Verfrachter müssen den Pflichten des vorigen Absatzes auch während der Reise genügen.

§ 49 [Hauptleistungspflichten; vgl. § 48 a. F.] Der Verfrachter muss die von ihm beförderten Güter gut und gewissenhaft empfangen⁹⁹, verladen, umladen, stauen, befördern, aufbewahren, versorgen, entladen und übergeben¹⁰⁰.

§ 50 [Reiseweg und zulässige Abweichungen; vgl. § 49 a. F.]¹⁰¹ Der Verfrachter muss die Güter auf dem vereinbarten oder gebräuchlichen oder geografischen Reiseweg zum Löschungshafen befördern.

Ein Umweg, den das Schiff wegen der Rettung oder beabsichtigten Rettung von Menschenleben oder Vermögen auf dem Meer oder auf mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern¹⁰² nimmt, und ein sonstiger vernünftiger Umweg sind keine den vorigen Absatz verletzende Handlungen.

§ 51 [Haftung für verspätete Übergabe; vgl. § 50 a. F.] Wenn Güter nicht innerhalb der klar vereinbarten Frist¹⁰³ am vereinbarten Löschungshafen übergeben werden, bildet [dies den Tatbestand] einer verspäteten Übergabe; bei der Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland ist auch dann [der Tatbestand] einer verspäteten Übergabe gebildet, wenn Güter nicht innerhalb einer angemessenen Frist übergeben werden¹⁰⁴.

Der Verfrachter haftet auf Ersatz¹⁰⁵, wenn die durch Verschulden¹⁰⁶ des Verfrachters verspätete Übergabe zum Untergang, zur Beschädigung der Güter oder zu weiteren wirtschaftlichen Schäden¹⁰⁷ führt, außer wenn er auf Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels nicht auf Ersatz haftet.

Kann der Verfrachter nicht innerhalb von 60 Tagen nach Ablauf der Frist¹⁰⁸ nach Absatz 1 die Güter übergeben, so kann, wer berechtigt ist, für den Untergang der Güter Ersatz zu fordern, die Güter als untergegangen ansehen.

§ 52 [Haftungsbefreiungsgründe; Abs. 1 und 3 vgl. § 51 Abs. 1 und 2 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Der Verfrachter haftet nicht auf Ersatz¹⁰⁹, wenn während der Zeit, in der er für die Güter verantwortlich ist, deren Untergang, Beschädigung oder Verspätung der Übergabe¹¹⁰ aus einem der folgenden Gründe eintritt:

99 Das Wort „empfangen“ wurde neu eingefügt.

100 Das Wort „übergeben“ wurde neu eingefügt.

101 In Abs. 1 wurde ein Komma neu eingefügt.

102 Die Wort „oder auf mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern“ wurde neu eingefügt.

103 „期限“ statt „时间“.

104 Dieser zweite Halbsatz zur Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland wurde neu eingefügt.

105 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

106 „过错“ statt „过失“.

107 Dieser Satzteil mit der Regelung zu „weiteren wirtschaftlichen Schäden“ wurde neu in Abs. 2 eingefügt, war aber inhaltlich bereits in § 50 Abs. 3 a. F. normiert.

108 „期限“ statt „时间“.

109 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

110 Die Worte „Verspätung der Übergabe“ wurden neu eingefügt.

(一) 船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶船舶或者管理船舶中的过错;

(二) 船上火灾, 但是由于承运人本人的过错所造成的除外;

(三) 天灾, 海上或者与海相通的可航水域的危险或者意外事故;

(四) 战争或者武装冲突、海盗或者恐怖活动;

(五) 政府或者主管部门的行为、检疫限制, 或者非因承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人原因引起的司法扣押;

(六) 罢工、停工或者劳动受到限制;

(七) 在海上或者与海相通的可航水域救助、企图救助人命或者财产;

(八) 托运人、货物所有人、收货人或者他们的受雇人、代理人的行为;

(九) 货物的自然特性或者固有缺陷;

(十) 货物包装不当或者标志欠缺、不清;

(十一) 经谨慎处理仍不能发现的船舶潜在缺陷;

(十二) 非由于承运人、实际承运人或者其受雇人、代理人的过错造成的其他原因。

前款第一项、第二项不适用于国内海上货物运输。

承运人依照本条第一款规定免除赔偿责任的, 除第二项规定的原因外, 应当承担举证责任。

1. aus Verschulden¹¹¹ des Kapitäns, der Besatzung, von Lotsen oder anderen vom Verfrachter Angestellten bei der Führung¹¹² oder Verwaltung des Schiffes;

2. durch auf dem Schiff¹¹³ entstandenes Feuer, wenn es nicht durch Verschulden des Verfrachters selbst herbeigeführt wurde;

3. durch Naturkatastrophen, durch Gefahren der See oder des mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässers¹¹⁴ oder durch unerwartete Unfälle;

4. durch Krieg oder bewaffnete Zusammenstöße, Piraterie oder terroristische Aktivitäten¹¹⁵;

5. durch Handlungen [oder] Quarantänebeschränkungen seitens der Regierung oder zuständiger Abteilungen oder durch justizielle Beschlagnahmen, die nicht durch Gründe, die beim Beförderer, tatsächlichen Beförderer, ihrer Angestellten oder ihrer Vertreter liegen, hervorgerufen worden sind¹¹⁶;

6. durch Streik, Arbeitseinstellung oder Arbeitsbeschränkungen;

7. durch die Rettung oder beabsichtigte Rettung von Menschenleben oder Vermögen auf See oder auf mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern¹¹⁷;

8. durch Handlungen des Befrachters, des Eigentümers der Güter, des Empfängers oder ihrer Angestellten [oder] ihrer Vertreter¹¹⁸;

9. durch natürliche Eigenheiten oder vorhandene Fehler der Güter;

10. durch unangemessene¹¹⁹ Verpackung oder fehlerhafte oder unklare Kennzeichnung der Güter;

11. durch verborgene Fehler des Schiffes, die auch mit gewissenhaftem Vorgehen nicht entdeckt werden können¹²⁰;

12. aus anderen Gründen, die nicht durch Verschulden¹²¹ des Verfrachters, tatsächlichen Verfrachters oder ihrer Angestellten oder ihrer Vertreter herbeigeführt worden sind.

Nr. 1 und Nr. 2 des vorigen Absatzes werden nicht auf die Seefrachtbeförderung von Gütern im Inland angewandt.

Der Verfrachter trägt für seine Befreiung von der Haftung auf Ersatz nach Absatz 1 dieses Artikels außer im Fall der Nr. 2 die Beweislast¹²².

111 „过错“ statt „过失“.

112 Siehe Fn. 71.

113 Die Worte „auf dem Schiff“ wurden neu eingefügt.

114 Bislang: „andere Schifffahrtswege“.

115 Die Worte „Piraterie oder terroristische Aktivitäten“ wurde neu hinzugefügt.

116 Diese Einschränkung, dass nicht jede „justizielle Beschlagnahme“ zur Haftungsbefreiung führt, wurde neu eingefügt.

117 Die Worte „oder auf mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern“ wurden neu eingefügt.

118 Die Worte „ihrer Angestellten [oder] ihrer Vertreter“ wurden neu eingefügt.

119 Bislang: „schlechte“ (不良).

120 „不能发现“ statt „未发现“.

121 „过错“ statt „过失“.

122 „承担举证责任“ statt „负举证责任“.

第五十三条 因运输活动物固有的特殊风险造成活动物灭失、损害或者迟延交付的, 承运人不承担赔偿责任。但是, 承运人应当证明其已经履行托运人关于运输活动物的特别要求, 并证明根据实际情况, 灭失、损害或者迟延交付是由于运输活动物固有的特殊风险造成的。

第五十四条 承运人在舱面上载运货物, 应当与托运人达成协议, 或者符合航运惯例, 或者符合有关法律、行政法规的规定。

承运人依照前款规定将货物装载在舱面上, 对由于此种载运的特殊风险造成的货物灭失、损坏或者迟延交付, 不承担赔偿责任。

承运人与托运人达成协议在舱面上载运货物的, 应当在提单中载明; 未载明的, 不得对抗善意第三人。

第五十五条 货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的, 承运人仅在其不能免除赔偿责任的范围内承担赔偿责任; 但是, 承运人对其他原因造成的灭失、损坏或者迟延交付应当承担举证责任。

§ 53 [Haftungsbefreiung bei Tiertransporten; vgl. § 52 a. F.] Führen die besonderen Gefahren, die bei der Beförderung lebender Tiere inhärent bestehen, zum Untergang, zur Beschädigung der Tiere oder dazu, dass sich die Übergabe verzögert¹²³, so haftet der Verfrachter nicht auf Ersatz. Der Verfrachter muss jedoch beweisen, dass er bereits¹²⁴ die besonderen Anforderungen des Befrachters für die Beförderung der lebenden Tiere erfüllt hat, und beweisen, dass aufgrund der tatsächlichen Umstände der Untergang, die Beschädigung bzw. die Verzögerung der Übergabe¹²⁵ durch die mit der Beförderung von lebenden Tieren¹²⁶ verbundenen inhärent bestehenden besonderen Gefahren herbeigeführt worden ist.

§ 54 [Deckladung; vgl. § 53 a. F.] Über die Verladung [und] Beförderung¹²⁷ von Gütern an Deck muss der Verfrachter mit¹²⁸ dem Befrachter eine Vereinbarung erzielen, oder sie muss den Gewohnheiten des Seetransports oder den einschlägigen Gesetzen und Verwaltungsnormen entsprechen.

Verlädt der Verfrachter Güter auf Grundlage des vorigen Absatzes an Deck, so haftet er bei Untergang, Schäden oder verzögerter Übergabe¹²⁹ der Güter infolge der besonderen Gefahren bei dieser Art der Verladung [und] Beförderung¹³⁰ nicht auf Ersatz¹³¹.

Hat der Verfrachter mit dem Befrachter eine Vereinbarung über die Verladung [und] Beförderung von Gütern an Deck erzielt, muss [dies] im Konnossement vermerkt sein; ist [dies] nicht vermerkt, kann [dies] einem gutgläubigen Dritten nicht entgegengehalten werden.¹³²

§ 55 [Umfang der Haftung des Verfrachters; vgl. § 54 a. F.]¹³³ Für den Untergang, die Beschädigung und die verzögerte Übergabe von Gütern, die aus Gründen, für die der Verfrachter oder die von ihm Angestellten oder seine Vertreter nicht von der Haftung auf Ersatz befreit sind, und gleichzeitig aus anderen Gründen entstanden sind, haftet der Verfrachter nur in dem Umfang auf Ersatz, in dem er nicht von der Haftung befreit ist; der Verfrachter ist jedoch für den Untergang, die Beschädigung und die verzögerte Übergabe von Gütern, die aus anderen Gründen entstanden sind, beweispflichtig.

123 Die Worte „Verzögerung der Übergabe“ wurden neu eingefügt.

124 „已经“ statt „业已“.

125 Siehe Fn. 123.

126 Die (erneute) Bezugnahme auf die „Beförderung von lebenden Tieren“ wurde neu eingefügt. Bislang wurde allein auf „derartige“ (此种) inhärent bestehenden besonderen Gefahren verwiesen.

127 Bislang: (nur) „Verladung“ (装载).

128 „与“ statt „同“.

129 Die Worte „verzögerte Übergabe“ wurden neu eingefügt.

130 Siehe Fn. 127.

131 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

132 Abs. 3 lautete bislang: „Verlädt der Verfrachter Güter entgegen dem vorigen Absatz an Deck, und treten dadurch Verluste oder Schäden der Güter ein, so haftet er auf Ersatz.“

133 An zwei Stellen „承担“ statt „负“.

第五十六条 货物灭失的赔偿额,按照货物的实际价值计算;货物损坏的赔偿额,按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。

货物的实际价值,按照在交货地交付时的市场价格计算;不能确定在交货地交付时的市场价格的,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。

前款规定的货物实际价值,赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。

第五十七条 承运人对货物灭失或者损坏的赔偿限额,按照货物件数或者其他货运单位数计算,每件或者每个其他货运单位为 666.67 计算单位,或者按照货物毛重计算,每千克为 2 计算单位,以其中赔偿限额较高的为准。但是,托运人在货物装运前已经申报其性质和价值并在提单中载明,或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。

货物用集装箱、货盘、车辆或者类似装运器具集装的,提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或者其他货运单位数,视为前款规定的货物件数或者其他货运单位数;未载明的,每一装运器具视为一件货物或者其他货运单位。

装运器具不属于承运人所有或者非由承运人提供的,装运器具本身应当视为一件货物或者其他货运单位。

§ 56 [Bestimmung des Betrags des Ersatzes; Abs. 1 und 3 = § 55 Abs. 1 und 3 a. F., Abs. 2 vgl. § 55 Abs. 2 a. F.] Der Ersatz für den Untergang von Gütern wird nach dem tatsächlichen Wert der Güter berechnet; der Ersatz für die Beschädigung von Gütern wird nach der Differenz des tatsächlichen Wertes der Güter vor und nach der Beschädigung oder den Kosten der Wiederherstellung der Güter berechnet.

Der tatsächliche Wert der Güter wird nach dem Marktpreis zur Zeit und am Ort der Übergabe der Güter berechnet¹³⁴; kann der Marktpreis zur Zeit und am Ort der Übergabe der Güter nicht bestimmt werden, wird [der Ersatzbetrag] nach dem Wert der Güter beim Verladen zuzüglich der Versicherungsprämien und der Fracht berechnet.

Der tatsächliche Wert der Güter nach dem vorigen Absatz muss beim Ersatz um die wegen des Untergangs oder der Beschädigung der Güter weniger oder nicht gezahlten Kosten und Gebühren verringert werden.

§ 57 [Obergrenze des Ersatzes; vgl. § 56 a. F.] Die Obergrenze des Ersatzes, den der Verfrachter für den Untergang oder die Beschädigung von Gütern leistet, wird nach der Stückzahl der Güter oder sonstigen Frachteinheiten berechnet; jedes Stück bzw. jede Einheit entspricht 666,67 Rechnungseinheiten¹³⁵, bei Berechnung nach dem Bruttogewicht entspricht jedes Kilogramm 2 Rechnungseinheiten; berechnet wird die Obergrenze des Ersatzes auf diejenige dieser¹³⁶ Berechnungsarten, die den höheren Betrag ergibt. Dies gilt jedoch nicht, wenn der Befrachter vor der Aufgabe der Güter zur Beförderung deren Art und Wert angegeben und diese im Konnossement vermerkt hat oder wenn Verfrachter und Befrachter eine höhere Obergrenze des Ersatzes als nach diesem Paragraphen vereinbart haben.

Wenn Güter in Containern, Paletten, Fahrzeugen¹³⁷ oder anderen derartigen Verladegeräten gesammelt verladen werden [und] im Konnossement die Stückzahl oder eine andere Frachteinheit der Güter in diesen Verladegeräten vermerkt ist, wird sie als die Stückzahl oder sonstige Frachteinheit nach dem vorigen Absatz angesehen; ist sie nicht vermerkt, so gilt jedes Verladegerät als ein Stückgut¹³⁸ oder eine sonstige Frachteinheit¹³⁹.

Gehört das Verladegerät nicht dem Verfrachter oder ist es nicht von ihm zur Verfügung gestellt worden, so muss das Verladegerät selbst als ein Stückgut oder eine sonstige Frachteinheit angesehen werden.

134 Diese (primäre) Berechnungsmethode für den Wert der Güter wurde neu eingefügt.

135 Siehe zu diesen Rechnungseinheiten § 306.

136 Bislang: „auf diejenige der beiden“ (以二者中) Berechnungsarten.

137 Das Wort „Fahrzeuge“ wurde neu hinzugefügt.

138 Bislang: „ein Stück“ (一件).

139 Bislang: „eine Einheit“ (一个单位).

第五十八条 承运人对于货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额,为所迟延交付的货物的运费数额。货物的灭失、损坏和迟延交付同时发生的,承运人的赔偿责任限额适用本法第五十七条第一款规定的限额。

第五十九条 就海上货物运输合同所涉及的货物灭失、损坏或者迟延交付通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求,无论海事请求人是否为合同的一方,也无论是根据合同或者侵权行为提出请求,均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

对承运人的受雇人或者代理人提起前款赔偿请求的,承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的,适用前款规定。

第六十条 经证明,货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,承运人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

经证明,货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,承运人的受雇人或者代理人不得援用本法第五十七条或者第五十八条限制赔偿责任的规定。

§ 58 [Obergrenze für Verzugschäden; vgl. § 57 a. F.¹⁴⁰] Obergrenze des Ersatzes, den der Verfrachter für wirtschaftlichen Schaden wegen der verzögerten Übergabe von Gütern leistet, ist der Betrag der Fracht der verzögert übergebenen Güter. Tritt der Untergang [oder] die Beschädigung von Gütern gleichzeitig mit der verzögerten Übergabe von Gütern ein, so gelten für die Obergrenze der Haftung des Verfrachters die in § 57 Abs. 1 dieses Gesetzes bestimmten Beträge.

§ 59 [Geltungsbereich der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen; vgl. § 58 a. F.] Die Vorschriften dieses Kapitels über die Gründe für Einwendungen des Verfrachters und die Beschränkung der Haftung auf Ersatz werden auf alle Ersatzforderungen¹⁴¹ angewandt, die wegen des Untergangs, der Beschädigung oder der verspäteten Übergabe von Gütern im Zusammenhang mit einem Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern gegen den Verfrachter in Gestalt etwa von [Gerichts-]Verfahren oder Schiedsverfahren¹⁴² erhoben werden, unabhängig davon, ob derjenige, der eine Seeforderung geltend macht, Vertragspartei ist oder nicht [und] ob die Forderung aufgrund eines Vertrags oder wegen rechtsverletzender Handlung erhoben wird.

Wird eine Ersatzforderung¹⁴³ nach dem vorigen Absatz gegen einen Angestellten oder Vertreter des Verfrachters erhoben, so finden die Bestimmungen des vorigen Absatzes Anwendung, sofern der Angestellte oder Vertreter des Verfrachters nachweist, dass seine Handlung im Bereich der Anstellung bzw. des Auftrags lag.

§ 60 [Ausnahmen von der Haftungsbegrenzung; vgl. § 59 a. F.¹⁴⁴] Wird bewiesen, dass der Untergang, die Beschädigung oder die verzögerte Übergabe der Güter durch vorsätzlich oder im Bewusstsein, dass ein Schaden entstehen konnte, rücksichtslos unternommenes Tun oder Unterlassen des Verfrachters herbeigeführt wurde, so kann sich der Verfrachter nicht auf die die Haftung für Ersatz begrenzenden Vorschriften der §§ 57 und 58 berufen.

Wird bewiesen, dass der Untergang, die Beschädigung oder die verzögerte Übergabe der Güter durch vorsätzlich oder im Bewusstsein, dass ein Schaden entstehen konnte, rücksichtslos unternommenes Tun oder Unterlassen vom Verfrachter Angestellter oder seiner Vertreter herbeigeführt wurde, so können sich diese Personen nicht auf die die Haftung für Ersatz begrenzenden Vorschriften der §§ 57 und 58 berufen.

140 Änderung der Verweisung.

141 Bislang: „auf alle Klagen“ (任何诉讼).

142 Die Worte „in Gestalt etwa von [Gerichts-]Verfahren oder Schiedsverfahren“ wurden neu eingefügt.

143 Bislang: „Klage“ (诉讼).

144 Änderung der Verweisungen.

第六十一条 承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当依照本章规定对全部运输负责。对实际承运人承担的运输，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。

虽有前款规定，在海上货物运输合同中明确约定合同所包括的特定的部分运输由承运人以外的指定的实际承运人履行的，合同可以同时约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损坏或者迟延交付，承运人不承担赔偿责任。但是，此种约定应当在提单中载明；未载明的，不得对抗善意第三人。

第六十二条 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。对实际承运人的受雇人、代理人提起赔偿请求的，适用本法第五十九条第二款和第六十条第二款的规定。

第六十三条 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

第六十四条 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内承担连带责任。

§ 61 [Haftung bei Einschaltung eines tatsächlichen Verfrachters; vgl. § 60 a. F.] Wenn der Verfrachter mit der Ausführung der Güterbeförderung ganz oder teilweise einen tatsächlichen Verfrachter beauftragt, ist der Verfrachter weiterhin auf Grundlage der Vorschriften dieses Kapitels für die gesamte Güterbeförderung verantwortlich. Bei von einem tatsächlichen Verfrachter übernommener Güterbeförderung ist der Verfrachter für die Handlungen des tatsächlichen Verfrachters und die Handlungen der vom tatsächlichen Verfrachter Angestellten und seiner Vertreter im Bereich der Anstellung bzw. des Auftrags verantwortlich.

Trotz der Bestimmungen des vorigen Absatzes kann, wenn der Seefrachtvertrag¹⁴⁵ klar vorsieht, dass ein bestimmter vom Vertrag umfasster Teil der Beförderung von einem bestimmten tatsächlichen Verfrachter ausgeführt wird, der nicht der Verfrachter ist, der Vertrag gleichzeitig bestimmen, dass der Verfrachter nicht auf Ersatz für den Untergang, die Beschädigung oder die verspätete Übergabe der Güter haftet¹⁴⁶, die während der Zeit eintreten, während der dieser tatsächliche Verfrachter die Güter in der Hand hat. Jedoch muss diese Vereinbarung im Konnossement vermerkt sein; ist sie nicht vermerkt, kann sie einem gutgläubigen Dritten nicht entgegengehalten werden.¹⁴⁷

§ 62 [Haftung des tatsächlichen Verfrachters; vgl. § 61 a. F.] Die Vorschriften dieses Kapitels über die Haftung des Verfrachters gelten entsprechend für den tatsächlichen Verfrachter. Werden Ersatzforderungen¹⁴⁸ gegen vom tatsächlichen Verfrachter Angestellte oder seine Vertreter erhoben, so werden § 59 Abs. 2 und § 60 Abs. 2¹⁴⁹ angewandt.

§ 63 [Anwendbarkeit von Vereinbarungen des Verfrachters mit dem Befrachter auf den tatsächlichen Verfrachter; = § 62 a. F.] Wenn der Verfrachter in irgendeiner besonderen Vereinbarung in diesem Kapitel nicht vorgesehene Pflichten übernimmt oder auf in diesem Kapitel gewährte Rechte verzichtet, so entfaltet [diese Vereinbarung] mit der schriftlichen klaren Zustimmung des tatsächlichen Verfrachters auch für diesen Wirkung; ob der tatsächliche Verfrachter zustimmt, beeinflusst nicht die Wirkung der besonderen Vereinbarung für den Verfrachter.

§ 64 [Gesamtschuldnerische Haftung von Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter; vgl. § 63 a. F.] Wenn sowohl Verfrachter als auch tatsächlicher Verfrachter auf Ersatz haften¹⁵⁰, dann haften sie im Rahmen dieser Haftung als Gesamtschuldner.

145 „海上货物运输合同“ statt „海上运输合同“.

146 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

147 Dieser zweite Satz wurde im 2. Absatz neu eingefügt.

148 Bislang: „Klagen“ (诉讼).

149 Anpassung der Verweisungen.

150 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第六十五条 就货物的灭失、损坏或者迟延交付分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第五十七条或者第五十八条规定的限额。

第六十六条 本法第六十一条至第六十五条的规定，不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

第三节 托运人的责任

第六十七条 托运人应当按照海上货物运输合同的约定将货物交付承运人运输，并保证交付运输的货物适于约定的运输。

第六十八条 托运人托运货物，应当妥善包装，并向承运人保证货物装船时所提供货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积的正确性；由于包装不当或者上述资料不正确，对承运人造成损失的，托运人应当承担赔偿责任。

承运人依照前款规定享有的受偿权利，不影响其根据海上货物运输合同对托运人以外的人所承担的责任。

第六十九条 托运人应当及时向港口、海关和其他主管机关办理货物运输所需要的各项手续，并将已办理各项手续的单证送交承运人；因办理各项手续不及时、不完备或者不正确，使承运人的利益受到损害的，托运人应当承担赔偿责任。

§ 65 [Anwendung der Obergrenzen bei mehreren Beklagten; vgl. § 64 a. F.] Wenn Ersatz für den Untergang, die Beschädigung oder die verzögerte Übergabe¹⁵¹ der Güter gesondert vom Verfrachter, tatsächlichem Verfrachter sowie von ihren Angestellten [und] ihren Vertretern gefordert wird, darf der gesamte Ersatzbetrag die in § 57 oder § 58¹⁵² dieses Gesetzes bestimmte Begrenzung nicht überschreiten.

§ 66 [Innenverhältnis zwischen Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter; vgl. § 65 a. F.]¹⁵³ Die §§ 61 bis 65 beeinflussen nicht den wechselseitigen Ausgleich zwischen Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter.

3. Abschnitt: Verantwortung des Befrachters

§ 67 [Pflichten bei der Übergabe von Gütern; neu eingefügt] Der Befrachter muss die Güter dem Verfrachter zur Beförderung nach den Vereinbarungen des Seefrachtvertrags übergeben und gewährleisten, dass die zur Beförderung übergebenen Güter für die vereinbarte Beförderung geeignet sind.

§ 68 [Pflicht zu richtigen Angaben über das Gut; vgl. § 66 a. F.] Wenn der Befrachter Güter zur Beförderung gibt, muss er sie zweckmäßig verpacken und dem Verfrachter gewährleisten, dass beim Verladen der Güter auf das Schiff die [Angaben über] die Bezeichnung, die Kennzeichnung, die Zahl der Packungen oder Stücke, das Gewicht oder das Volumen [der Güter] zutreffen; werden dem Verfrachter Schäden durch unangemessene¹⁵⁴ Verpackung oder dadurch verursacht, dass die vorgenannten Unterlagen [=Angaben] nicht zutreffen, so haftet der Befrachter auf Ersatz¹⁵⁵.

Das Recht des Verfrachters auf Ersatz auf Grundlage des vorigen Absatzes ist ohne Einfluss auf seine Haftung aufgrund des Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern¹⁵⁶ gegenüber Dritten außer dem Befrachter.

§ 69 [Mitwirkungspflichten des Befrachters gegenüber Behörden; vgl. § 67 a. F.] Der Befrachter muss bei den Hafens-, Zoll- und anderen zuständigen Behörden¹⁵⁷ rechtzeitig die verschiedenen für die Güterbeförderung erforderlichen Verfahren durchführen und die Nachweise über die Durchführung dieser Verfahren dem Verfrachter übermitteln; wenn die Interessen des Verfrachters dadurch geschädigt werden, dass die einzelnen Verfahren nicht rechtzeitig, nicht vollständig oder unzutreffend durchgeführt werden¹⁵⁸, haftet der Befrachter auf Ersatz¹⁵⁹.

151 Die Worte „Verzögerung der Übergabe“ wurden neu eingefügt.

152 Anpassung der Verweisungen.

153 Anpassung der Verweisungen.

154 Bislang: „schlecht“ (不良).

155 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

156 Bislang: „Güterbeförderungsvertrag“.

157 Bislang wurden in dieser Aufzählung außerdem die „Quarantäne- [und] Prüfungs[-behörden]“ (检疫、检验) genannt.

158 Bislang: „dass die Nachweise der einzelnen Verfahren nicht rechtzeitig, nicht vollständig oder unzutreffend übermittelt werden“.

159 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第七十条 托运人托运危险货物,应当按照有关海上危险货物运输的规定妥善包装,作出危险品标志和标签,并将货物正式名称和性质以及应当采取的预防危害措施、应急处置措施书面通知承运人;托运人未通知或者通知有误的,承运人可以在任何时间、任何地点根据情况需要将货物卸下、销毁或者消除危险性,而不承担赔偿责任。托运人对承运人因运输此类货物所受到的损害,应当承担赔偿责任。

承运人知道危险货物的性质并已获得同意装运的,仍然可以在该项货物对于船舶、人员或者其他货物构成实际危险时,将货物卸下、销毁或者消除危险性,并且不承担赔偿责任。但是,本款规定不影响共同海损的分摊。

第七十一条 托运人应当按照约定向承运人支付运费。

托运人与承运人可以约定运费由收货人支付;但是,此项约定应当在运输单证中载明。

第七十二条 托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏,不承担赔偿责任;但是,此种损失或者损坏是由于托运人或者托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

托运人的受雇人、代理人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏,不承担赔偿责任;但是,此种损失或者损坏是由于托运人的受雇人、代理人的过错造成的除外。

§ 70 [Beförderung gefährlicher Güter; vgl. § 68 a.F.] Wenn der Befrachter gefährliche Güter zur Beförderung gibt, muss er sie nach den Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter zur See gut verpacken, sie mit Kennzeichnung und Etiketten als gefährliche Güter kennzeichnen und schriftlich dem Verfrachter die richtige Bezeichnung und Natur der Güter sowie die Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um Gefahren vorzubeugen, und Notfallmaßnahmen mitteilen; wenn der Befrachter die Mitteilung unterlassen hat oder die Mitteilung fehlerhaft ist, kann der Verfrachter jederzeit und überall, wie es die Umstände erfordern, die Güter ausladen, zerstören oder die Gefahren beseitigen¹⁶⁰, ohne auf Ersatz zu haften¹⁶¹. Der Befrachter haftet auf Ersatz der Schäden¹⁶², die der Verfrachter erleidet, weil er derartige Güter befördert.

Wenn der Verfrachter die Natur der gefährlichen Güter kennt und ihrer Verladung [und] Beförderung [auf das Schiff] zugestimmt hat, kann er dennoch dann, wenn diese Güter eine tatsächliche Gefahr für das Schiff, für Personen oder für andere Güter darstellen, die Güter ausladen, zerstören oder die Gefahr beseitigen¹⁶³, ohne auf Ersatz zu haften¹⁶⁴. Die Bestimmungen dieses Absatzes beeinflussen jedoch nicht die Beiträge zur großen Haverei.

§ 71 [Pflicht zur Zahlung der Fracht; = § 69 a.F.] Der Befrachter muss dem Verfrachter nach der Vereinbarung die Fracht zahlen.

Befrachter und Verfrachter können vereinbaren, dass die Fracht vom Empfänger der Güter gezahlt wird; eine solche Vereinbarung muss jedoch in den Transportdokumenten vermerkt werden.

§ 72 [Beweislast für ein Verschulden des Befrachters; = §70 a.F.] Der Befrachter haftet nicht auf Ersatz von Schaden¹⁶⁵, den der Verfrachter oder der tatsächliche Verfrachter oder von Beschädigungen, die das Schiff erleidet, außer wenn solcher Schaden oder solche Beschädigungen durch Verschulden¹⁶⁶ des Befrachters oder seiner Angestellten oder seines Vertreters herbeigeführt worden sind.

Angestellte und Vertreter des Befrachters haften¹⁶⁷ nicht auf Ersatz von Schaden, den der Verfrachter oder der tatsächliche Verfrachter oder von Beschädigungen, die das Schiff erleidet, außer wenn solcher Schaden oder solche¹⁶⁸ Beschädigungen durch Verschulden¹⁶⁹ der vom Befrachter Angestellten oder seines Vertreters herbeigeführt worden sind.

160 Bislang: „ungefährlich machen“ (使之不能为害).

161 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

162 Siehe Fn. 161.

163 Siehe Fn. 160.

164 Siehe Fn. 161.

165 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

166 „过错“ anstatt von „过失“.

167 „承担“ anstatt von „负“.

168 „此种“ anstatt von „这种“.

169 „过错“ anstatt von „过失“.

第四节 运输单证

第七十三条 货物由承运人接收或者装船后，应托运人的要求，承运人应当签发提单。提单可以由承运人授权的人签发；由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发。

第七十四条 提单内容包括下列各项：

(一) 货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积，以及运输危险货物时对危险性质的说明；

(二) 承运人的名称和主营业地；

(三) 船舶名称；

(四) 托运人的名称；

(五) 收货人的名称或者关于收货人的指示说明；

(六) 装货港；

(七) 卸货港；

(八) 多式联运提单增列接收货物地点和交付货物地点；

(九) 提单的签发日期、地点和份数；

(十) 运费的支付；

(十一) 承运人或者其代表的签名。

提单缺少前款规定的一项或者几项的，不影响提单的性质；但是，提单应当符合本法第四十四条第七项的规定。

4. Abschnitt: Transportdokumente

§ 73 [Ausstellung eines Konnossements; = § 72 a. F.¹⁷⁰] Nachdem die Güter vom Verfrachter in Empfang genommen oder auf das Schiff verladen worden sind, muss der Verfrachter auf Verlangen des Befrachters das Konnossement ausstellen. Das Konnossement kann von einer vom Verfrachter dazu ermächtigten Person ausgestellt werden; wenn es vom Kapitän des die Güter befördernden Schiffes ausgestellt wird, gilt es als in Vertretung des Verfrachters ausgestellt.

§ 74 [Inhalt des Konnossements; vgl. § 73 a. F.] Das Konnossement enthält:

1. Bezeichnung und Kennzeichnung der Güter, die Zahl der Packungen oder Stücke, Gewicht oder Volumen und bei der Beförderung gefährlicher Güter Angaben über ihre gefährliche Natur;

2. Bezeichnung¹⁷¹ und Ort der Hauptniederlassung¹⁷² des Verfrachters;

3. Bezeichnung des Schiffes;

4. Bezeichnung des Befrachters;

5. Bezeichnung des Empfängers der Güter oder Anweisungen [und] Angaben zum Empfänger;

6. Ladehafen¹⁷³;

7. Löschungshafen;

8. bei multimodalem Transport¹⁷⁴ gibt das Konnossement zusätzlich die Orte an, an denen die Güter [vom vorangehenden Transporteur] in Empfang genommen und [an den nächsten Transporteur] übergeben werden;

9. Datum und Ort der Ausstellung des Konnossements und Zahl der Ausfertigungen;

10. Zahlung der Fracht;

11. Unterschrift¹⁷⁵ des Verfrachters oder seines Stellvertreters.

Wenn im Konnossement einer oder mehrere der im vorigen Absatz bestimmten Punkte fehlen, beeinflusst das die Natur des Konnossements nicht; das Konnossement muss jedoch § 44 Nr. 7 dieses Gesetzes¹⁷⁶ entsprechen.

170 Die zwei Absätze des § 72 a. F. wurden zu einem Absatz in § 73 zusammengeführt. Aus zwei Sätzen in § 72 Abs. 2 a. F. wurden zwei Halbsätze in § 73 Satz 2.

171 Chinesisch: „名称“. Der chinesische Begriff für „Name“ (姓名) wird nur in § 13 Abs. 1 Nr. 1 (im Zusammenhang mit dem Hypothekar und dem Besteller einer Hypothek) verwendet. Da eine juristische Person keinen Namen, sondern eine Bezeichnung hat (siehe § 58 Abs. 2 ZGB [Fn. 6]), wird hier offenbar davon ausgegangen, dass als Verfrachter (zumindest primär) eine juristische Person fungiert. Gleiches gilt im Folgenden (Nr. 4 und Nr. 5) auch für den Befrachter und den Empfänger der Güter.

172 „主营业地“ statt „主营业所“.

173 Weggefallen ist in dieser Ziffer das Erfordernis, dass auch das Datum, an dem Güter am „Ladehafen“ (装货港) in Empfang genommen werden, im Konnossement anzugeben sind. Dem Begriff des „Ladehafens“ entspricht im Hinblick auf die im Konnossement erforderlichen Angaben nach dem deutschen HGB der Abladungshafen (siehe § 515 Abs. 1 Nr. 5 HGB). Ansonsten findet sich aber auch im HGB der Begriff des Ladehafens (siehe z. B. beim Reisefrachtvertrag in § 528 HGB), der den chinesischen Begriff „装货港“ treffender wiedergibt und daher in der deutschen Übersetzung dieses Gesetzes verwendet werden soll.

174 Siehe hierzu unten die §§ 100 ff.

175 „签名“ statt „签字“.

176 Anpassung der Verweisung.

第七十五条 货物装船前，承运人已经应托运人的要求签发收货待运提单或者其他单证的，货物装船完毕，托运人可以将收货待运提单或者其他单证退还承运人，换取已装船提单；承运人也可以在收货待运提单上加注承运船舶的船名和装船日期，加注后的收货待运提单视为已装船提单。

第七十六条 承运人或者代其签发提单的人知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符，在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货物不符，或者没有适当的方法核对提单记载的，可以在提单上批注，说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。

第七十七条 承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的，视为货物的表面状况良好。

§ 75 [Übernahmekonnossement; = § 74 a. F.] Wenn der Verfrachter auf Verlangen des Befrachters, bevor die Güter auf das Schiff verladen werden, ein [Übernahme-]Konnossement¹⁷⁷ darüber ausgestellt hat, dass die Güter in Empfang genommen wurden und auf Beförderung warten, oder andere Dokumente¹⁷⁸ ausgestellt hat, kann, nachdem die Güter auf das Schiff verladen worden sind, der Befrachter das [Übernahme-]Konnossement oder die anderen Dokumente dem Verfrachter zurückgeben, [um¹⁷⁹] dafür ein Konnossement für auf das Schiff verladene [Güter] einzutauschen; der Verfrachter kann auch auf dem [Übernahme-]Konnossement vermerken, auf welches Schiff an welchem Datum die Güter verladen worden sind; das [Übernahme-]Konnossement gilt mit diesem Vermerk als Konnossement für auf das Schiff verladene Güter.

§ 76 [Eintragung eines Vorbehalts im Konnossement, = § 75 a. F.¹⁸⁰] Wenn der Verfrachter oder derjenige, der in seiner Vertretung das Konnossement ausstellt, weiß oder vernünftige Gründe für die Vermutung¹⁸¹ hat, dass die im Konnossement vermerkte Bezeichnung und Kennzeichnung der Güter, Zahl der Packungen oder Stücke, Gewichte oder Volumen mit den tatsächlich in Empfang genommenen Gütern nicht übereinstimmen, kann er, wenn er bei der Ausstellung eines Konnossements für bereits auf das Schiff verladene Güter vermutet¹⁸², dass es mit den verladenen Gütern nicht übereinstimmt, oder wenn er keinen angemessenen Weg hat, um die Angaben auf dem Konnossement zu überprüfen, in einem Vermerk auf dem Konnossement die nicht übereinstimmenden Punkte und die Gründe seiner Vermutung angeben oder angeben, dass eine Überprüfung nicht möglich war.

§ 77 [Konnossements ohne Eintragung eines Vorbehalts; = § 76 a. F.] Wenn der Verfrachter oder derjenige, der in seiner Vertretung das Konnossement ausstellt, im Konnossement keine Angaben über die äußere Beschaffenheit der Güter vermerkt, gilt die äußere Beschaffenheit der Güter als gut.

177 Siehe zum Übernahmekonnossement im deutschen Recht § 514 Abs. 2 Satz 2 HGB.

178 Siehe zu diesen „anderen Dokumenten“ § 81.

179 In § 74 a. F. wurde dieses „um“, mit dem eine Zweck- bzw. Mittelangabe eingeleitet wird, noch mit dem chinesischen Partikel „以“ wiedergegeben.

180 Eine Zeichensetzungänderung (Wegfall eines Kommas).

181 Wörtlich: „für Zweifel“.

182 Wörtlich: „bezweifelt“.

第七十八条 除依据本法第七十六条的规定作出批注外，承运人或者代其签发提单的人签发的提单，是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据；承运人向包括收货人在内的善意第三人提出的货物状况与提单记载不同的证据，不予承认。

第七十九条 承运人与收货人、提单持有人之间的权利义务关系，按照提单确定。未签发提单的，承运人与收货人之间的权利义务关系适用本章有关规定。

收货人、提单持有人不承担在装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用，但是提单中明确载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。

第八十条 记名提单不得转让。

指示提单经过记名背书或者空白背书转让。

不记名提单无需背书即可转让。

第八十一条 承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物的，此项单证即为订立海上货物运输合同和承运人接收该单证中所列货物的初步证据。

§ 78 [Beweiskraft des Konnossements; vgl. § 77 a. F.] Ein vom Verfrachter oder seinem Vertreter ohne einen Vorbehalt gemäß¹⁸³ § 76 ausgestelltes Konnossement ist Beweis des ersten Anscheins¹⁸⁴ dafür, dass der Verfrachter Güter in der auf dem Konnossement angegebenen Beschaffenheit erhalten hat bzw. solche Güter auf das Schiff verladen worden sind; Beweise, die der Verfrachter gegenüber einem gutgläubigen Dritten, einschließlich des Empfängers der Güter, dafür vorbringt, dass der Zustand der Güter mit den Angaben auf dem Konnossement nicht übereinstimmt, werden nicht anerkannt¹⁸⁵.

§ 79 [Rechte und Pflichten zwischen Verfrachter und Empfänger bzw. Konnossementsinhaber, Kosten im Ladehafen; vgl. § 78 a. F.] Die Beziehung von Rechten [und] Pflichten zwischen¹⁸⁶ Verfrachter einerseits, Empfänger der Güter und Inhaber des Konnossements andererseits bestimmen sich nach¹⁸⁷ dem Konnossement. Wurde kein Konnossement ausgestellt, werden auf die Beziehung von Rechten [und] Pflichten zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter die betreffenden Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

Empfänger der Güter und Inhaber des Konnossements tragen nicht die im Ladehafen entstehenden Liegegelder, Leerfrachten¹⁸⁸ und andere mit dem Verladen der Güter verbundene Kosten, soweit das Konnossement nicht klar angibt, dass diese Kosten vom Empfänger der Güter oder Inhaber des Konnossements getragen werden.

§ 80 [Übertragung des Konnossements; vgl. § 79 a. F.¹⁸⁹] Namenskonnossemente¹⁹⁰ dürfen nicht übertragen werden.

Orderkonnossemente¹⁹¹ werden durch ein den Namen [des Indossatars] nennendes oder durch ein Blankoindossament übertragen.

Konnossemente ohne Namensangabe¹⁹² können ohne Indossament übertragen werden.

§ 81 [Beweiskraft anderer Dokumente; = § 80 a. F.] Wenn andere Dokumente als ein vom Verfrachter ausgestelltes Konnossement verwandt werden, um zu beweisen, dass auf Beförderung wartende Güter in Empfang genommen wurden, sind diese Dokumente Beweis des ersten Anscheins dafür, dass ein Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern geschlossen wurde und der Verfrachter die im Dokument aufgeführten Güter erhalten hat.

183 „依据“ statt „依照“.

184 Wörtlich: „Anfangsbeweis“. Zu dieser Senkung des Beweismaßes siehe *Simon Werthwein*, Beweisrecht, in: Knut Benjamin Pißler (Hrsg.), Handbuch des chinesischen Zivilprozessrechts, Tübingen 2018, S. 129 ff. (144).

185 Dieser zweite Halbsatz lautete bislang: „Beweise, die der Verfrachter gegenüber einem gutgläubigen dritten Übertragungsempfänger des Konnossements, einschließlich des Empfängers der Güter, dafür vorbringt, dass [die Güter] mit den Angaben auf dem Konnossement nicht übereinstimmen, werden nicht anerkannt.“

186 „与“ statt „同“.

187 „按照“ statt „依据“.

188 Wörtlich: „Laderaumverlustgebühr“, englischer Fachbegriff „deadfreight“. Im deutschen HGB war der Leerfrachtsanspruch bis zur Seehandelsrechtsreform 2013 in § 578 HGB geregelt.

189 Abs. 1 = § 79 Nr. 1 a. F.; Abs. 2 = § 79 Nr. 2 a. F.; Abs. 3 = § 79 Nr. 3 a. F.

190 Entsprechen im deutschen Recht dem Rektakonnossement; vgl. § 519 Nr. 3 HGB.

191 Vgl. § 519 Nr. 2 HGB.

192 Entsprechen im deutschen Recht dem Inhaberkonnossement; vgl. § 519 Nr. 1 HGB.

承运人签发的此类单证不得转让。

Derartige vom Verfrachter ausgestellte Dokumente können nicht übertragen werden.

第五节 电子运输记录

第八十二条 电子运输记录，是指承运人根据海上货物运输合同，以电子通信方式发出，证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的信息，包括可转让电子运输记录和不可转让电子运输记录。

符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力。电子运输记录不得仅因采取电子形式而否定其法律效力。

本法有关运输单证的规定适用于电子运输记录。

第八十三条 承运人和托运人协商一致，可以签发、使用电子运输记录。

第八十四条 电子运输记录应当符合下列要求：

(一) 记录信息包含本法第七十四条相关内容，并可供调取查询；

(二) 记录信息内容完整、准确；

(三) 签发人能够被识别；

(四) 持有人能够证明其身份。

第八十五条 可转让电子运输记录除符合本法第八十四条规定外，还应当包括可转让性信息和转让程序。

5. Abschnitt: Elektronische Transportaufzeichnungen¹⁹³

§ 82 [Definition „Elektronische Transportaufzeichnungen“; neu eingefügt] Elektronische Transportaufzeichnungen sind Informationen, die der Verfrachter aufgrund eines Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern auf elektronischem Wege übermittelt [und] die den Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern nachweisen und, dass die Güter vom Verfrachter bereits in Empfang genommen oder auf das Schiff verladen worden sind; sie umfassen sowohl übertragbare als auch nicht übertragbare elektronische Transportaufzeichnungen.

Elektronische Transportaufzeichnungen, die den in Gesetzen und Verwaltungsrechtsnormen bestimmten Voraussetzungen entsprechen, haben die gleiche [Rechts-]Wirksamkeit wie Transportdokumente. Die Rechtswirksamkeit von elektronischen Transportaufzeichnungen darf nicht allein wegen ihrer elektronischen Form verneint werden.

Die einschlägigen Bestimmungen dieses Gesetzes für Transportdokumente werden auf elektronische Transportaufzeichnungen angewandt.

§ 83 [Parteeinigung für die Nutzung elektronischer Transportaufzeichnungen; neu eingefügt] Einigen sich der Verfrachter und der Befrachter in Verhandlungen, können elektronische Transportaufzeichnungen ausgestellt [und] genutzt werden.

§ 84 [Anforderungen elektronischer Transportaufzeichnungen; neu eingefügt] Elektronische Transportaufzeichnungen müssen den folgenden Anforderungen entsprechen:

1. Die aufgezeichneten Informationen [müssen] die relevanten Inhalte des § 74 dieses Gesetzes umfassen und zur Einsichtnahme und Überprüfung verfügbar sein;

2. der Inhalt der aufgezeichneten Informationen [muss] vollständig und genau sein;

3. der Aussteller [muss] identifiziert werden können;

4. der Inhaber [muss] seine Identität beweisen können.

§ 85 [Zusätzliche Anforderungen an übertragbare elektronische Transportaufzeichnungen; neu eingefügt] Übertragbare elektronische Transportaufzeichnungen müssen zusätzlich zu den Bestimmungen des § 84 dieses Gesetzes auch Informationen zur Übertragbarkeit und zum Übertragungsverfahren enthalten.

193 Der chinesische Begriff „电子运输记录“ wurde offenbar aus Art. 1 Nr. 18 der „Rotterdam Rules“ (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) vom 23.9.2009 übernommen, wo sich der englische Begriff „electronic transport record“ findet; die „Rotterdam Rules“ sind abrufbar unter <<https://uncitral.un.org/>> (<<https://perma.cc/37NU-63LC>>).

可转让电子运输记录应当采取可靠的方法或者通过可靠的交易系统, 确保记录的单一性和完整性, 保障持有人对记录的排他性控制。

可转让电子运输记录的转让和排他性控制、记录形式的转换方式、可靠方法或者交易系统的认定标准等, 由国家网信部门会同国务院交通运输主管部门另行制定。

第八十六条 经承运人和托运人、运输单证持有人协商一致, 电子运输记录与运输单证之间可以互相转换。

电子运输记录与运输单证互相转换, 应当注明转换的说明信息, 保证记载内容转换前后一致。单证形式的转换不改变当事人的权利义务。

电子运输记录与运输单证完成转换后, 原运输单证或者电子运输记录随即失效。

第六节 货物交付

第八十七条 承运人交付货物, 按照下列规定执行:

(一) 签发记名提单的, 凭提单向记名收货人交付;

(二) 签发指示提单的, 凭提单向被背书的提单受让人交付;

(三) 签发不记名提单或者签发指示提单经空白背书的, 凭提单向提单持有人交付;

Bei übertragbaren elektronischen Transportaufzeichnungen müssen zuverlässige Methoden verwandt werden oder [ihre Übertragung] muss über zuverlässige Transaktionssysteme stattfinden, um die Einzigartigkeit und Vollständigkeit der Aufzeichnungen zu garantieren [und] die ausschließliche Kontrolle¹⁹⁴ des Inhabers über die Aufzeichnungen zu gewährleisten.

Die Übertragung und ausschließliche Kontrolle übertragbarer elektronischer Transportaufzeichnungen, die Art und Weise der Umwandlung von Aufzeichnungsformen [sowie] die Standards für die Anerkennung von zuverlässigen Methoden oder Transaktionssystemen werden von den staatlichen Abteilungen für Netzwerke und Informationen in Zusammenarbeit mit der für den Verkehr und Transport zuständigen Abteilung des Staatsrates anderweitig festgelegt.

§ 86 [Umwandlung elektronischer Transportaufzeichnungen und Transportdokumente; neu eingefügt] Einigen sich Verfrachter und der Befrachter [oder] der Inhaber des Transportdokuments¹⁹⁵ in Verhandlungen, können elektronische Transportaufzeichnungen und Transportdokumente untereinander umgewandelt werden.

Bei der Umwandlung elektronischer Transportaufzeichnungen und Transportdokumente untereinander müssen erläuternde Informationen zur Umwandlung angegeben werden, um zu gewährleisten, dass der aufgezeichnete Inhalt vor und nach der Umwandlung übereinstimmt. Die Umwandlung der Dokumentenform ändert die Rechte und Pflichten der Parteien nicht.

Nach Vollendung der Umwandlung elektronischer Transportaufzeichnungen und Transportdokumente untereinander verlieren die ursprünglichen Transportdokumente bzw. elektronischen Transportaufzeichnungen unmittelbar¹⁹⁶ ihre Wirksamkeit.

6. Abschnitt: Übergabe der Güter

§ 87 [Übergabe der Güter an legitimierte Empfangsberechtigte; neu eingefügt] Für die Übergabe der Güter durch den Verfrachter gelten folgende Regeln:

1. Wurde ein Namenskonnossement ausgestellt, findet die Übergabe an den im Konnossement genannten Empfänger statt;

2. wurde ein Orderkonnossement ausgegeben, findet die Übergabe an den im Konnossement indossierten Übertragungsempfänger des Konnossements statt;

3. wurde ein Konnossement ohne Namensangabe oder ein Orderkonnossement ausgegeben, das blanko indossiert worden ist, findet die Übergabe an den Inhaber des Konnossements statt;

194 Gemeint sein dürfte damit, dass dem Inhaber der elektronischen Transportaufzeichnungen ein Ausschließlichkeitsrecht zukommt.

195 Aus der Stellung des Verbindungswortes „und“ (和) sowie der Zeichensetzung im chinesischen Text dürfte zu schließen sein, dass sich der Verfrachter und entweder der Befrachter oder der Inhaber des Transportdokuments einvernehmlich einigen. Es dürfte sich also nicht um eine Einigung zwischen Beförderer und dem Inhaber des Transportdokuments untereinander handeln, sondern jeweils um eine bilaterale Einigung mit dem Verfrachter.

196 Chinesisch: „随即“.

(四) 签发可转让电子运输记录的, 向电子运输记录的持有人交付;

(五) 其他情形, 凭收货人的身份证明向收货人交付。

第八十八条 承运人向收货人交付货物时, 收货人应当将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人; 未通知的, 此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。

货物灭失或者损坏的情况非显而易见的, 收货人应当在非集装箱货物交付的次日起连续七日内或者集装箱货物交付的次日起连续十五日内, 向承运人提交书面通知; 未提交的, 适用前款规定。

货物交付时, 收货人已经与承运人对货物进行联合检查或者检验的, 无需就所查明的灭失或者损坏的情况提交书面通知。

第八十九条 承运人自向收货人交付货物的次日起连续六十日内, 未收到收货人就货物因迟延交付造成经济损失而提交的书面通知的, 不承担赔偿责任。

第九十条 收货人在目的港提取货物前或者承运人在目的港交付货物前, 可以要求检验机构对货物状况进行检验; 要求检验的一方应当支付检验费用, 但是有权向造成货物损失的责任方追偿。

4. wurde eine übertragbare elektronische Transportaufzeichnung ausgegeben, findet die Übergabe an den Inhaber der elektronischen Transportaufzeichnung statt;

5. in anderen Fällen findet die Übergabe an denjenigen Empfänger statt, dessen Identität als Empfänger bewiesen worden ist.

§ 88 [Überprüfungs- und Anzeigepflicht des Empfängers; vgl. § 81 a. F.] Übergibt der Verfrachter dem Empfänger der Güter die Güter, muss der Empfänger dem Verfrachter schriftlich mitteilen, wenn Güter untergegangen oder beschädigt worden sind¹⁹⁷; teilt er [dies] nicht mit, gilt diese Übergabe als Beweis des ersten Anscheins¹⁹⁸ dafür, dass der Verfrachter gemäß den Angaben in den Transportdokumenten übergeben hat und dass die Güter in gutem Zustand sind.

Ist der Untergang oder die Beschädigung von Gütern nicht einfach zu erkennen, muss der Empfänger [den Untergang oder die Beschädigung] bei nicht containerisierten Gütern¹⁹⁹ innerhalb von sieben Tagen ab dem Tag nach der Übergabe bzw. bei Gütern in Containern innerhalb von 15 Tagen ab dem Tag nach der Übergabe dem Verfrachter schriftlich mitteilen²⁰⁰; teilt er [dies] nicht mit, wird der vorige Absatz angewandt.

Wenn bis zur Übergabe der Güter der Empfänger gemeinsam mit dem Verfrachter die Güter untersucht oder überprüft hat, ist eine schriftliche Mitteilung des Untergangs oder der Beschädigung, der bzw. die dabei festgestellt wird, nicht notwendig.

§ 89 [Frist für Schadensanzeige bei Lieferverzug; vgl. § 82 a. F.] Wenn der Verfrachter innerhalb von 60 aufeinanderfolgenden Tagen ab dem Tag nach dem Tag, an dem er die Güter dem Empfänger übergeben hat, keine schriftliche Mitteilung über durch die verzögerte Übergabe der Güter verursachten wirtschaftlichen Schaden erhalten hat, haftet er nicht auf Ersatz²⁰¹.

§ 90 [Inspektion durch Prüfstelle, Kostentragung; = § 83 a. F.] Bevor der Empfänger der Güter im Zielhafen die Güter abholt oder der Verfrachter im Zielhafen die Güter übergibt, kann verlangt werden, dass Prüfstellen den Zustand der Güter überprüfen; die Seite, welche die Überprüfung verlangt, muss deren Kosten bezahlen, ist aber berechtigt, dafür einen Ausgleich von dem zu verlangen, der für die Herbeiführung von Schäden an den Gütern haftet.

197 Die Pflicht, dies dem Verfrachter mitzuteilen, wurde nun explizit normiert. Bislang wurde diese Pflicht vorausgesetzt, da § 81 Abs. 1 a. F. wie folgt formuliert war: „Wenn der Verfrachter dem Empfänger der Güter die Güter übergibt und der Empfänger dem Verfrachter nicht schriftlich mitteilt, daß Güter verlorengegangen oder beschädigt worden sind, gilt diese Übergabe als Beweis [...]“.

198 Siehe Fn. 184.

199 Die Worte „nicht containerisierten Gütern“ wurden neu eingefügt.

200 Die Pflicht, dies dem Verfrachter mitzuteilen, wurde nun explizit normiert. Bislang wurde diese Pflicht vorausgesetzt, da § 81 Abs. 2 a. F. wie folgt formuliert war: „Wenn der Untergang oder die Beschädigung von Gütern nicht einfach zu erkennen ist und der Empfänger [den Untergang oder die Beschädigung] nicht innerhalb von sieben Tagen ab dem Tag nach der Übergabe, bei Gütern in Containern innerhalb von 15 Tagen ab dem Tag nach der Übergabe schriftlich mitteilt, [...]“.

201 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第九十一条 承运人和收货人对本法第八十八条和第九十条规定的检验,应当相互提供合理的便利条件。

第九十二条 货物由实际承运人交付的,收货人依据本法第八十八条的规定向实际承运人提交的书面通知,与向承运人提交书面通知具有同等效力;向承运人提交的书面通知,与向实际承运人提交书面通知具有同等效力。

第九十三条 在卸货港无人提取货物的,船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所,由此产生的费用和 risk 由托运人承担,但是应当及时通知托运人。

收货人已经行使海上货物运输合同权利但是迟延、拒绝提取货物的,船长可以按照前款规定处理货物,由此产生的费用和 risk 由收货人承担。

第九十四条 应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清,又没有提供适当担保的,承运人可以留置相应的货物。

运输单证载明运费预付或者类似性质声明的,承运人不得以运费未支付为由留置货物,但是收货人为托运人的除外。

§ 91 [Mitwirkungspflichten bei Überprüfung der Güter; vgl. § 84 a. F.²⁰²] Verfrachter und Empfänger der Güter müssen sich für die Überprüfungen nach §§ 88 und 90 dieses Gesetzes gegenseitig vernünftige Voraussetzungen schaffen.

§ 92 [Gleichwertigkeit der Anzeige an Verfrachter und tatsächlichen Verfrachter; vgl. § 85 a. F.] Wenn die Güter von einem tatsächlichen Verfrachter übergeben werden, wirkt die schriftliche Mitteilung, die der Empfänger der Güter gemäß § 88 dieses Gesetzes dem tatsächlichen Verfrachter übermittelt, wie eine schriftliche Mitteilung an den Verfrachter; eine schriftliche Mitteilung an den Verfrachter wirkt wie eine schriftliche Mitteilung an den tatsächlichen Verfrachter.

§ 93 [Disposition nicht abgeholter Güter; vgl. § 86 a. F.] Güter, die im Löschungshafen niemand abholt²⁰⁴, kann der Kapitän in ein Lagerhaus oder einen anderen passenden Platz löschen; die daraus entstehenden Kosten und Gefahren werden vom Befrachter²⁰⁵ der Güter getragen, aber [der Kapitän] muss [dies] dem Befrachter unverzüglich mitteilen.

Hat der Empfänger bereits Rechte aus dem Seefrachtvertrag zur Beförderung von Gütern ausgeübt, jedoch Güter verspätet abgeholt oder abgelehnt abzuholen, kann der Kapitän die Güter nach der Bestimmung des vorigen Absatzes behandeln; die daraus entstehenden Kosten und Gefahren werden vom Empfänger getragen.

§ 94 [Zurückbehaltungsrecht des Verfrachters wegen ausstehender Zahlungen; Abs. 1 vgl. § 87 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Solange dem Verfrachter zu zahlende Fracht, Beiträge zur großen Haverei, Liegegelder und die notwendigen Kosten, die der Verfrachter für die Güter vorschießen musste, sowie andere Kosten, die dem Verfrachter gezahlt werden müssen, nicht bezahlt worden sind und auch keine entsprechende Sicherheit geleistet worden ist, kann der Verfrachter entsprechende Güter²⁰⁶ zurückbehalten.

Findet sich im Transportdokument die Angabe, dass die Fracht vorausgezahlt wird, oder eine Erklärung ähnlicher Natur, darf der Verfrachter Güter nicht aus dem Grund zurückbehalten, dass die Fracht nicht gezahlt worden ist, es sei denn, dass der Empfänger der Befrachter ist.

202 Anpassung der Verweisungen.

203 „依据“ statt „依照“.

204 Die in § 86 a. F. noch in diesem Absatz vorgesehenen Alternativen „[...]“ oder die der Empfänger der Güter verspätet abholt oder ablehnt abzuholen, [...]“ ist weggefallen. Diese Alternativen sind nun aber Regelungsgegenstand in Abs. 2.

205 Bislang: „Empfänger“.

206 Bislang: Güter „in vernünftigem Ausmaß“ (在合理的限度内).

第九十五条 承运人依据本法第九十四条规定留置的货物，自船舶抵达卸货港的次日起满六十日无人提取的，承运人可以申请法院拍卖；货物易腐烂变质或者货物的保管费用加上应当向承运人支付的费用可能超过货物价值的，承运人可以申请提前拍卖。

拍卖所得价款，用于清偿保管、拍卖货物的费用和运费以及应当向承运人支付的其他有关费用；不足的金額，承运人有权向托运人追偿；剩余的金額，退还托运人；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人领取的，归国家所有。

第七节 合同的变更和解除

第九十六条 在承运人责任期间内，托运人可以书面通知承运人中止运输、返还货物、变更卸货港或者将货物交给其他收货人，但是应当赔偿承运人因此遭受的损失。

有下列情形之一的，承运人可以拒绝托运人的要求，但是应当立即通知托运人：

(一) 承运人因客观条件无法满足托运人的要求，或者满足此种要求将影响承运人正常运营；

(二) 承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或者使承运人遭受经济损失，要求托运人提供相应担保，托运人未提供担保；

(三) 托运人未按照承运人的要求出示已签发的运输单证。

§ 95 [Versteigerung zurückbehaltener Güter; vgl. § 88 a. F.] Der Verfrachter kann bei Gericht die Versteigerung von Gütern beantragen²⁰⁷, die er gemäß²⁰⁸ § 84 dieses Gesetzes zurückbehält und die innerhalb von 60 Tagen vom Tag nach der Ankunft des Schiffes im Löschungshafen an niemand abholt; wenn die Güter leicht verderblich sind oder die Kosten ihrer Aufbewahrung zuzüglich der an den Verfrachter zu zahlenden Kosten²⁰⁹ den Wert der Güter übersteigen könnten, kann der Verfrachter²¹⁰ vorzeitige Versteigerung beantragen.

Der bei der Versteigerung erzielte Erlös wird zur Begleichung der Kosten der Aufbewahrung und Versteigerung der Güter und der Fracht und anderer dem Verfrachter zu zahlender einschlägiger Kosten verwandt; der Verfrachter ist berechtigt, vom Befrachter Ausgleich eines [noch] fehlenden Betrags zu verlangen; ein Mehrbetrag wird dem Befrachter erstattet; kann er auf keine Weise erstattet werden und holt ihn innerhalb eines Jahres vom Tag der Versteigerung ab niemand ab, so fällt er ins Staatseigentum²¹¹.

7. Abschnitt: Änderung und Auflösung des Vertrags²¹²

§ 96 [Nachträgliche Weisungen; neu eingefügt] Innerhalb des Zeitraums, in dem der Verfrachter haftet, kann der Befrachter dem Verfrachter schriftlich mitteilen, die Beförderung auszusetzen, die Güter herauszugeben, den Löschungshafen zu ändern oder die Güter an einen anderen Empfänger zu geben, muss aber dem Verfrachter den dadurch erlittenen Schaden ersetzen.

Wenn einer der folgenden Umstände vorliegt, kann der Verfrachter das Verlangen des Befrachters ablehnen, muss [dies] dem Befrachter jedoch sofort mitteilen:

1. der Verfrachter kann aus objektiven Gründen²¹³ das Verlangen des Befrachters nicht befriedigen oder die Befriedigung dieses Verlangens würde den ordnungsgemäßen Betrieb des Verfrachters beeinflussen;

2. der Verfrachter rechnet damit, dass die Befriedigung des Verlangens des Befrachters zusätzliche Kosten hervorrufen oder zu wirtschaftlichen Schäden für den Verfrachter führen wird, und verlangt vom Befrachter, dass er eine entsprechende Sicherheit zur Verfügung stellt, was der Befrachter nicht tut;

3. der Befrachter weist auf Verlangen des Verfrachters nicht das ausgestellte Transportdokument vor.

207 Bislang: „[...] kann bei Gericht eine Verfügung zur Versteigerung von Gütern beantragen, [...]“.

208 „依据“ statt „根据“.

209 Die Worte „zuzüglich der an den Verfrachter zu zahlenden Kosten“ wurden neu eingefügt.

210 Das Wort „Verfrachter“ wurde neu eingefügt.

211 Bislang: „wird er an die Staatskasse abgeführt“.

212 Bislang: „Auflösung des Vertrags“ (合同的解除). Die Änderung des Vertrags war nicht Bestandteil der Überschrift dieses Abschnitts.

213 Wörtlich: „wegen objektiven Voraussetzungen“.

第九十七条 船舶在装货港开航前，托运人可以要求解除合同。但是，除合同另有约定外，托运人应当向承运人支付约定运费的一半；货物已经装船的，并应当负担装货、卸货和其他与此有关的费用。

第九十八条 船舶在装货港开航前，因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，运费已经支付的，承运人应当将运费退还给托运人；货物已经装船的，托运人应当承担装卸费用；已经签发运输单证的，托运人应当将运输单证退还承运人。

第九十九条 因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使船舶不能在合同约定的目的港卸货的，除合同另有约定外，船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸载，视为已经履行合同。

船长决定将货物卸载的，应当及时通知托运人或者收货人，并考虑托运人或者收货人的利益。

第八节 多式联运合同的特别规定

第一百条 本法所称多式联运合同，是指多式联运经营人以包括海上运输方式在内的两种以上的不同运输方式，负责将货物从接收地运至目的地交付收货人，并收取全程运费的合同。

§ 97 [Auflösung des Vertrags vor Auslaufen des Schiffes; = § 89 a. F.] Bevor das Schiff vom Ladehafen abfährt, kann der Befrachter den Vertrag auflösen. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, muss der Befrachter dem Verfrachter [dann] aber die Hälfte der vereinbarten Fracht zahlen; wenn die Güter bereits auf das Schiff verladen wurden, muss er auch die Kosten für das Verladen und das Löschen der Güter und andere damit verbundene Kosten bezahlen.

§ 98 [Anfängliche Unmöglichkeit; vgl. § 90 a. F.] Wenn, bevor das Schiff vom Ladehafen abfährt, der Vertrag wegen höherer Gewalt oder aus anderen Gründen, für die weder der Befrachter noch der Verfrachter haftet, nicht erfüllt werden kann, können beide Seiten gleichermaßen den Vertrag auflösen und haften sich dabei gegenseitig nicht auf Ersatz²¹⁴. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, muss der Verfrachter bereits gezahlte Fracht dem Befrachter zurückzahlen; wenn die Güter bereits auf das Schiff verladen sind, muss der Befrachter die Kosten für das Verladen und das Löschen der Güter übernehmen; wenn ein Transportdokument²¹⁵ ausgestellt worden ist, muss der Befrachter es dem Verfrachter zurückgeben.

§ 99 [Nachträgliche Unmöglichkeit; = § 91 a. F.] Wenn wegen höherer Gewalt oder aus anderen Gründen, für die weder der Befrachter noch der Verfrachter verantwortlich ist, das Schiff nicht im vertraglich bestimmten Zielhafen die Güter löschen kann, ist, wenn der Vertrag nichts anderes bestimmt, der Kapitän berechtigt, die Güter in einem sicheren Hafen oder anderen Punkt nahe dem Zielhafen zu löschen, und das gilt als Vertragserfüllung.

Wenn der Kapitän entscheidet, dass die Güter gelöscht werden, muss er den Befrachter oder den Empfänger der Güter rechtzeitig unterrichten und die Interessen des Befrachters oder des Empfängers der Güter berücksichtigen.

8. Abschnitt: Besondere Bestimmungen zum multimodalen Frachtvertrag²¹⁶

§ 100 [Definition „multimodaler Frachtvertrag“ und „Betreiber des multimodalen Transports“; vgl. § 102 a. F.] Der multimodale Frachtvertrag nach diesem Gesetz ist ein Vertrag, nach dem der Betreiber eines multimodalen Transports mit mehreren Beförderungsarten einschließlich des Seetransports²¹⁷, dafür verantwortlich ist, Güter vom Ort ihres Empfangs zum Zielort zu befördern und dem Empfänger zu übergeben, und Fracht für die gesamte Strecke erhält.

214 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

215 Bislang: „ein Konnossement“.

216 In der deutschen Übersetzung der a. F. dieses Gesetzes (Fn. 2) noch als „Durchfrachtvertrag“ übersetzt. Für eine Übersetzung als „multimodaler Frachtvertrag“ spricht, dass diese sehr nah am chinesischen Wortlaut (多式联运合同) ist, in dem die verschiedenartigen Beförderungsmittel betont werden. Sie wird auch in der Übersetzung des ZGB (Fn. 6) (siehe dort die §§ 838 ff.) verwendet. Zu diesem Vertragstyp siehe ausführlich *Christoph Schröder*, Der multimodale Frachtvertrag nach chinesischem Recht, Berlin 2008.

217 Bislang: „[...] mehreren Beförderungsarten, von denen eine der Seetransport ist, [...]“.

前款所称多式联运经营人，是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。

第一百零一条 多式联运经营人对多式联运货物的责任期间，自接收货物时起至交付货物时止。

第一百零二条 多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同，并对全程运输负责。

多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人，可以就多式联运合同的各区段运输，另以合同约定相互之间的责任。但是，此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任。

第一百零三条 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段的，多式联运经营人的赔偿责任、责任限额和时效，依照调整该区段运输方式的有关法律确定。

第一百零四条 货物的灭失、损坏或者迟延交付发生的运输区段不能确定的，多式联运经营人应当依照本章关于承运人赔偿责任、责任限额和本法关于时效的规定承担赔偿责任。

Betreiber des multimodalen Transports nach dem vorigen Absatz ist jemand, der selbst mit dem Befrachter einen multimodalen Frachtvertrag schließt oder andere beauftragt, dies in seinem Namen zu tun.

§ 101 [Haftungszeitraum des multimodalen Frachtführers; = § 103 a. F.] Der Betreiber des multimodalen Transports haftet für die multimodal transportierten Güter vom Zeitpunkt, zu dem die Güter in Empfang genommen werden, bis zur Übergabe der Güter.

§ 102 [Gesamtverantwortung des multimodalen Frachtführers; = § 104 a. F.] Der Betreiber des multimodalen Transports ist für die Erfüllung oder die Organisation der Erfüllung des multimodalen Frachtvertrags und dabei für die gesamte Strecke der Beförderung verantwortlich.

Der Betreiber des multimodalen Transports und die am multimodalen Transport teilnehmenden Beförderer der einzelnen Abschnitte [des Transports] können in Verträgen für die einzelnen Abschnitte des multimodalen Transports ihre wechselseitige Verantwortung gesondert bestimmen. Jedoch dürfen diese Verträge nicht die Verantwortung beeinflussen, die der Betreiber des multimodalen Transports für die gesamte Strecke übernimmt.

§ 103 [Haftung bei bekanntem Schadensort; vgl. § 105 a. F.] Tritt der Untergang, die Beschädigung oder die verspätete Übergabe²¹⁸ von Gütern in einem bestimmten Abschnitt des multimodalen Transports ein, so bestimmt sich die Haftung des Betreibers des multimodalen Transports, die Haftungsgrenze und die Verjährung²¹⁹ auf der Grundlage der Gesetze, die die Beförderungsart dieses Abschnitts regeln²²⁰.

§ 104 [Haftung bei unbekanntem Schadensort; vgl. § 106 a. F.] Lässt sich der Abschnitt der Beförderung, in dem der Untergang, die Beschädigung oder die verspätete Übergabe²²¹ des Gutes eingetreten ist, nicht bestimmen, so haftet der Betreiber des multimodalen Transports auf der Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels über die Haftung [und] der Haftungsgrenzen des Verfrachters und der Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verjährung²²².

218 Die Worte „verspätete Übergabe“ wurden neu eingefügt.

219 Das Wort „Verjährung“ wurde neu eingefügt.

220 Dieser letzte Satzteil lautete bislang: „werden die gesetzlichen Bestimmungen angewandt, die die Beförderungsart dieses Abschnitts regeln“.

221 Die Worte „verspätete Übergabe“ Worte neu eingefügt.

222 Der Verweis auf die Verjährungsregelungen wurde neu eingefügt.

第五章 海上旅客运输合同

第一百零五条 海上旅客运输合同，是指承运人以客轮、邮轮等适合的船舶经海路运输旅客及其行李，由旅客支付票款的合同。

第一百零六条 本章下列用语的含义：

(一) 承运人，是指本人或者委托他人以本人名义与旅客订立海上旅客运输合同的人。

(二) 实际承运人，是指接受承运人委托或者转委托，从事旅客及其行李全部运输或者部分运输的人。

(三) 旅客，是指根据海上旅客运输合同运输的人；经承运人同意，根据海上货物运输合同，随船护送货物的人，视为旅客。

(四) 行李，是指根据海上旅客运输合同由承运人载运的任何物品或者车辆，但是活动物除外。

(五) 自带行李，是指旅客自行携带、保管或者放置在客舱中的行李。

第一百零七条 旅客客票是海上旅客运输合同成立的凭证。

第一百零八条 海上旅客运输合同中含有下列内容之一的条款无效：

(一) 免除承运人对旅客应当承担的法定责任；

(二) 降低本章规定的承运人责任限额；

(三) 对本章规定的举证责任作出相反的约定；

(四) 限制旅客提出赔偿请求的权利。

5. Kapitel: Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See²²³

§ 105 [Definition; vgl. § 107 a. F.] Der Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See ist ein Vertrag, nach dem der Verfrachter mit einem geeigneten Schiff²²⁴ wie etwa einem Passagier- oder Postschiff²²⁵ Passagiere und ihr Gepäck über See²²⁶ befördert²²⁷ und der Passagier den Ticketpreis bezahlt.

§ 106 [Definitionen; vgl. § 108 a. F.] Definitionen für dieses Kapitel:

1. „Verfrachter“ ist jemand, der mit Passagieren einen Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See schließt oder andere beauftragt, dies in seinem Namen zu tun.

2. „Tatsächlicher Verfrachter“ ist jemand, der im Auftrag oder im Unterauftrag²²⁸ des Verfrachters die gesamte Beförderung oder einen Teil der Beförderung von Passagieren und ihrem Gepäck durchführt.²²⁹

3. „Passagier“ ist jemand, der aufgrund eines Vertrags über die Beförderung von Passagieren zur See befördert²³⁰ wird; wer mit dem Einverständnis des Verfrachters aufgrund eines Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern auf dem Schiff Güter begleitet, gilt als Passagier.

4. „Gepäck“ sind alle Güter oder²³¹ Fahrzeuge, welche aufgrund des Vertrags über die Beförderung von Passagieren zur See vom Verfrachter verladen [und] befördert werden, ausgenommen jedoch lebende Tiere.

5. „Mitgeführtes Gepäck“ ist Gepäck, das der Passagier bei sich führt, aufbewahrt oder in die Kabine stellt.

§ 107 [Fahrkarte als Nachweis des Vertrags; = § 110 a. F.] Die Fahrkarte des Passagiers ist Beleg für den Abschluss des Vertrags über die Beförderung von Passagieren zur See.

§ 108 [Verbotene Vertragsklauseln; = § 126 a. F.] Klauseln folgenden Inhalts in einem Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See sind unwirksam:

1. Befreiung des Verfrachters von seiner gesetzlich bestimmten Haftung gegenüber Passagieren;

2. Senkung der in diesem Kapitel bestimmten Grenzbeträge für die Haftung des Verfrachters;

3. Vereinbarungen, die die in diesem Kapitel bestimmten Beweispflichten umkehren;

4. Begrenzungen der Rechte der Passagiere, Ersatzforderungen zu erheben.

223 In der Übersetzung dieses Gesetzes a. F. (Fn. 2) noch als „Überfahrtsvertrag“ übersetzt.

224 Bislang: „für die Beförderung von Passagieren geeigneten Schiff“.

225 Diese Beispiele für „geeignete Schiffe“ wurden neu eingefügt.

226 Bislang: „über See von einem Hafen zum anderen Hafen“.

227 „Transport“ statt „Transport“.

228 Wörtlich: „[weiter] übertragener Auftrag“.

229 Diese Ziffer wurde umformuliert, entspricht inhaltlich jedoch § 108 Nr. 2 a. F.

230 „Transport“ statt „Transport“.

231 Bislang: „und“.

前款规定的合同条款的无效，不影响合同其他条款的效力。

第一百零九条 海上旅客运输的运输期间，自旅客登船时起至旅客离船时止。客票票价含接送费用的，运输期间包括承运人经水路将旅客从岸上接到船上和从船上送到岸上的时间，但是不包括旅客在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李的运输期间适用前款规定。旅客自带行李由承运人或者其受雇人、代理人接收尚未交还给旅客的，运输期间包括旅客在港站内、码头上或者在港口其他设施内的时间。

旅客自带行李以外的其他行李，运输期间自旅客将行李交付承运人或者承运人的受雇人、代理人时起至承运人或者承运人的受雇人、代理人交还旅客时止。

第一百一十条 旅客无票乘船、越级乘船、超程乘船或者持不符合减价条件的优惠客票乘船的，应当按照规定补足票款，承运人可以按照规定加收票款；拒不支付票款的，船长有权在适当地点令其离船，承运人有权要求其支付。

Die Unwirksamkeit von Vertragsklauseln nach dem vorigen Absatz beeinträchtigt die Wirksamkeit der übrigen Klauseln des Vertrags nicht.

§ 109 [Haftungszeitraum; vgl. § 111 a. F.²³²] Die Beförderungszeit²³³ nach dem Vertrag über die Beförderung von Passagieren zur See beginnt mit der Einschiffung des Passagiers und endet, wenn der Passagier das Schiff verlässt. Wenn der Preis der Fahrkarte die Kosten für die Ein- und Ausschiffung enthält, umfasst die Beförderungszeit²³⁴ auch die Zeit, in der der Verfrachter die Passagiere über Wasser vom Ufer zum Schiff bringt und sie vom Schiff ans Ufer bringt, aber nicht die Zeiten, zu denen sich der Passagier in der Hafestation, auf dem Kai oder in anderen Hafeneinrichtungen befindet.

Auf die Beförderungszeit²³⁵ von Gepäck, das Passagiere mitführen, wird der vorige Absatz angewandt²³⁶. Wenn das von einem Passagier mitgeführte Gepäck vom Verfrachter oder den von ihm Angestellten oder seinen Vertretern in Empfang genommen und noch nicht an den Reisenden zurückgegeben worden ist, so umfasst die Beförderungszeit auch die Zeiten, zu denen sich der Passagier in der Hafestation, auf dem Kai oder in anderen Hafeneinrichtungen befindet.

Die Beförderungszeit²³⁷ anderen Gepäcks²³⁸ beginnt mit der Übergabe des Gepäcks vom Passagier an den Verfrachter oder die von ihm Angestellten oder seine Vertreter und endet mit der Rückgabe durch den Verfrachter oder die von ihm Angestellten oder seine Vertreter an den Passagier.

§ 110 [Beförderung ohne gültige Fahrkarte; vgl. § 112 a. F.] Wenn ein Passagier ohne Fahrkarte oder in einer höheren Klasse, für eine längere Reise [als nach der Fahrkarte] oder mit einem Vorzugsticket mit dem Schiff fährt, ohne den Bedingungen für die Ermäßigung zu entsprechen²³⁹, muss er nach den Bestimmungen den Ticketpreis nachzahlen; der Verfrachter kann nach den Bestimmungen einen höheren Ticketpreis verlangen; wird die Zahlung des Ticketpreises²⁴⁰ verweigert, ist der Kapitän berechtigt, [den Passagier] an einem geeigneten Ort anzuweisen, das Schiff zu verlassen, [und] der Verfrachter ist berechtigt, von ihm Zahlung zu verlangen²⁴¹.

232 Abs. 1 vgl. § 111 Abs. 1 a. F.; Abs. 2 Satz 1 = § 111 Abs. 2 Satz 1; Abs. 2 Satz 2 neu eingefügt; Abs. 3 vgl. § 111 Abs. 2 Satz 2.

233 „Transportzeit“ statt „Transportzeit“.

234 Siehe Fn. 233.

235 Siehe Fn. 233.

236 Bislang: „Die Beförderungszeit [...] richtet sich nach dem vorigen Absatz.“

237 Siehe Fn. 233.

238 Wörtlich: „anderen Gepäcks als das vom Passagier mitgeführte [Gepäck]“.

239 Diese Tatbestandsalternative („mit einem Vorzugsticket mit dem Schiff fährt, ohne den Bedingungen für die Ermäßigung zu entsprechen“) wurde neu eingefügt. Siehe zu entsprechenden Tatbeständen der Beförderung ohne gültige Fahrkarte beim allgemeinen Personenbeförderungsvertrag auch § 815 Abs. 1 Satz 2 ZGB (Fn. 6).

240 Bislang: „wird die Zahlung (交付) verweigert“.

241 Bislang: „von ihm Erstattung (追償) zu verlangen“.

第一百一十一条 旅客不得随身携带或者在行李中夹带违禁品或者易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性以及其他有可能危及船上人身和财产安全的危险品。

承运人有权将旅客随身携带或者在行李中夹带的违禁品、危险品卸下、销毁或者消除危险性，或者送交有关部门，而不承担赔偿责任。

旅客违反本条第一款规定，造成损害的，应当承担赔偿责任。

第一百一十二条 在本法第一百零九条规定的旅客及其行李的运输期间，因承运人或者承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的过错引起事故，造成旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏的，承运人应当承担赔偿责任。

请求人对承运人或者承运人的受雇人、代理人的过错，应当承担举证责任；但是，本条第三款、第四款规定的情形除外。

旅客的人身伤亡或者自带行李、旅客车辆所载行李的灭失、损坏，是因船舶的沉没、碰撞、搁浅、爆炸、火灾或者船舶的缺陷引起的，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

§ 111 [Gefahrgutverbot, Befugnisse des Verfrachters, Haftung des Passagiers; vgl. § 113 a. F.] Der Passagier darf keine verbotenen, leicht entzündlichen, explosiven, giftigen, korrodierenden, radioaktiven Sachen oder andere²⁴² gefährliche Sachen, die die Sicherheit von Personen und Vermögen auf dem Schiff möglicherweise gefährden, mit sich führen oder im Gepäck unterbringen.

Der Verfrachter ist berechtigt²⁴³, verbotene oder gefährliche Sachen, die der Passagier mit sich führt oder im Gepäck untergebracht hat, zu löschen, zu vernichten oder die Gefährlichkeit zu beseitigen²⁴⁴ oder sie bei den zuständigen Abteilungen abzuliefern, ohne auf Ersatz zu haften²⁴⁵.

Wenn der Passagier Schädigungen durch Verletzung des Abs. 1 herbeiführt, haftet er auf Ersatz.²⁴⁶

§ 112 [Schadensersatzhaftung des Verfrachters; vgl. § 114 a. F.] Wenn während der Beförderungszeit²⁴⁷ für Passagiere und ihr Gepäck nach § 109 durch Verschulden²⁴⁸ des Verfrachters oder der von ihm Angestellten oder seiner Vertreter im Bereich der Anstellung bzw. des Auftrags ein Unfall herbeigeführt wird, durch den der Passagier verletzt wird oder umkommt oder Gepäck untergeht oder beschädigt wird, haftet der Verfrachter auf Ersatz²⁴⁹.

Der [Ersatz] Fordernde ist für die Vorlage von Beweisen²⁵⁰ für das Verschulden²⁵¹ des Verfrachters bzw. der von ihm Angestellten oder seiner Vertreter verantwortlich, außer in den Fällen der Absätze 3 [und] 4 dieses Paragraphen.

Wenn der Untergang, eine Kollision, das Stranden, die Explosion oder ein Brand des Schiffes oder ein Fehler des Schiffes dazu führt, dass der Passagier verletzt wird oder umkommt oder selbst mitgeführtes oder im Fahrzeug des Passagiers mitgeführtes Gepäck²⁵² untergeht oder beschädigt wird, muss bei dem Verfrachter oder den von ihm Angestellten oder seinen Vertretern Verschulden²⁵³ angenommen werden, soweit sie nicht Gegenbeweise²⁵⁴ vorlegen.

242 Das Wort „andere“ (其他) stand bislang am Ende des Satzes vor „gefährliche Sachen“. Inhaltlich ergibt sich durch die veränderte Stellung kein Unterschied.

243 Bislang: „Der Verfrachter kann zu jeder Zeit und an jedem Ort [...]“.

244 Bislang: „ungefährlich machen“ (使之不能为害).

245 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

246 Siehe Fn. 245.

247 „运输期间“ statt „运送期间“.

248 „过错“ statt „过失“.

249 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

250 „承担举证责任“ statt „负举证责任“.

251 Siehe Fn. 248.

252 Die Worte „im Fahrzeug des Passagiers mitgeführtes Gepäck“ wurden neu eingefügt.

253 Siehe Fn. 248.

254 „相反证据“ statt „反证“.

旅客自带行李、旅客车辆所载行李以外的其他行李的灭失或者损坏，无论因何种事故引起，承运人或者承运人的受雇人、代理人除非提出相反证据，应当视为其有过错。

第一百一十三条 经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的过失或者旅客和承运人的共同过失造成的，可以免除或者相应减轻承运人的赔偿责任。

经承运人证明，旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因旅客本人的故意造成的，或者旅客的人身伤亡是旅客本人健康原因造成的，承运人不承担赔偿责任。

第一百一十四条 承运人对旅客的货币、金银、珠宝、有价证券或者其他贵重物品所发生的灭失、损坏，不承担赔偿责任。

旅客与承运人约定将前款规定的物品交由承运人保管的，承运人应当依据本法第一百一十五条的规定承担赔偿责任；双方书面约定的赔偿数额高于本法第一百一十五条规定的赔偿责任限额的，承运人应当按照约定的数额承担赔偿责任。

第一百一十五条 承运人在每次海上旅客运输中的赔偿责任限额，按照下列规定执行：

Wenn anderes als mitgeführtes Gepäck oder im Fahrzeug des Passagiers mitgeführtes Gepäck²⁵⁵ untergeht oder beschädigt wird, muss unabhängig davon²⁵⁶, welcher Unfall dazu geführt hat, bei dem Verfrachter oder den von ihm Angestellten oder seinen Vertretern Verschulden²⁵⁷ angenommen werden, soweit sie nicht Gegenbeweise²⁵⁸ vorlegen.

§ 113 [Haftungsbefreiung des Verfrachters; vgl. § 115 a. F.] Wenn der Verfrachter beweist, dass Fahrlässigkeit des Passagiers oder gemeinsame Fahrlässigkeit des Passagiers und des Verfrachters dazu²⁵⁹ geführt hat, dass der Passagier verletzt wurde oder umkam oder Gepäck verlorenging oder beschädigt wurde, kann die Haftung des Verfrachters auf Ersatz entfallen oder entsprechend gemindert werden.

Wenn der Verfrachter beweist, dass der Passagier seine Verletzung oder seinen Tod oder den Untergang oder die Beschädigung von Gepäck vorsätzlich herbeigeführt hat oder dass die Verletzung oder der Tod des Passagiers durch gesundheitliche Gründe²⁶⁰ bei ihm herbeigeführt wurden, haftet er nicht auf Ersatz²⁶¹.

§ 114 [Haftung für Wertgegenstände; vgl. § 116 a. F.] Der Verfrachter haftet²⁶² nicht für Untergang oder Beschädigung von Geld, Gold und Silber, Perlen und Edelsteinen, Wertpapieren und anderen Wertgegenständen der Passagiere.

Wenn Passagier und Verfrachter vereinbaren, dass Gegenstände nach dem vorigen Absatz zur Aufbewahrung dem Verfrachter gegeben werden, haftet²⁶³ der Verfrachter gemäß²⁶⁴ § 115 dieses Gesetzes²⁶⁵ auf Ersatz; wenn der von beiden Seiten schriftlich vereinbarte Haftungsbetrag²⁶⁶ über der in § 115 dieses Gesetzes bestimmten Grenze für die Ersatzhaftung²⁶⁷ liegt, haftet²⁶⁸ der Verfrachter nach der vereinbarten Haftungsgrenze auf Ersatz.

§ 115 [Obergrenze des Ersatzes; vgl. § 117 a. F.] Die Haftung des Verfrachters auf Ersatz für jede Beförderung von Passagieren zur See wird nach²⁷⁰ den folgenden Bestimmungen durchgeführt:

255 Siehe Fn. 252.

256 „无论因“ statt „不论由于“.

257 Siehe Fn. 248.

258 Siehe Fn. 254.

259 „因“ statt „由于“.

260 Bislang: „durch seinen Gesundheitszustand“.

261 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

262 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

263 Siehe Fn. 262.

264 „依据“ statt „依照“.

265 Hier und sogleich: Anpassung der Verweisungen.

266 Bislang: „Haftungsgrenze“.

267 „Grenze für die Ersatzhaftung“ neu eingefügt.

268 Siehe Fn. 262.

269 § 117 Abs. 4 a. F. ist weggefallen. Dieser sah vor, dass bei der Personenbeförderung auf See zwischen Häfen der Volksrepublik China die Grenze der Haftung des Verfrachters auf Ersatz von der den Verkehr lenkenden Behörde des Staatsrates bestimmt und nach Meldung an den Staatsrat und dessen Genehmigung angewandt wird. Die Regelungen zu den Haftungsgrenzen in § 117 Abs. 1 bis Abs. 3 a. F. galten also nicht für diese Routen der Personenbeförderung auf See.

270 „按照“ statt „依照“.

(一) 旅客人身伤亡的, 每名旅客不超过 175000 计算单位;

(二) 旅客自带行李灭失或者损坏的, 每名旅客不超过 1800 计算单位;

(三) 旅客车辆包括该车辆所载行李灭失或者损坏的, 每一车辆不超过 10000 计算单位;

(四) 本款第二项、第三项以外的旅客其他行李灭失或者损坏的, 每名旅客不超过 2700 计算单位。

承运人和旅客可以约定承运人对旅客车辆和旅客车辆以外的其他行李损失的免赔额。但是, 对每一车辆损失的免赔额不得超过 300 计算单位, 对每名旅客的车辆以外的其他行李损失的免赔额不得超过 135 计算单位。在计算每一车辆或者每名旅客的车辆以外的其他行李的损失赔偿数额时, 应当扣除约定的承运人免赔额。

承运人和旅客可以书面约定高于本条第一款规定的赔偿责任限额。

第一百一十六条 经证明, 旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的, 承运人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

经证明, 旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏是因承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的, 承运人的受雇人、代理人不得援用本法第一百一十四条和第一百一十五条限制赔偿责任的规定。

1. Bei Tod und Verletzung von Passagieren für jeden Passagier auf höchstens 175.000 Rechnungseinheiten²⁷¹;

2. für Untergang und Beschädigung von mitgeführtem Gepäck für jeden Passagier auf höchstens 1.800 Rechnungseinheiten²⁷²;

3. für Untergang und Beschädigung von Wagen der Passagiere einschließlich von im Wagen mitgeführtem Gepäck für jeden Wagen auf höchstens 10.000 Rechnungseinheiten²⁷³;

4. für Untergang und Beschädigung von anderem Gepäck als nach vorstehend Nr. 3 und Nr. 4 für jeden Passagier auf höchstens 2.700 Rechnungseinheiten²⁷⁴.

Verfrachter und Passagier können einen Betrag vereinbaren, innerhalb dessen der Verfrachter für Beschädigungen am Wagen des Passagiers und an anderem Gepäck des Passagiers nicht haftet. Jedoch dürfen die Schäden, für die die Haftung ausgeschlossen wird, bei einem Wagen 300 Rechnungseinheiten²⁷⁵ und bei anderem Gepäck für jeden Passagier 135 Rechnungseinheiten²⁷⁶ nicht überschreiten. Bei der Berechnung des Schadensersatzes für jeden Wagen oder für anderes Gepäck jeden Passagiers muss die vereinbarte Haftungsbe freiung des Verfrachters abgezogen werden.

Verfrachter und Passagier können schriftlich eine Grenze für die Haftung auf Ersatz vereinbaren, die über der in Abs. 1 dieses Paragraphen bestimmten Grenze liegt.

§ 116 [Ausnahmen von Haftungsbegrenzungen; vgl. § 118 a. F.²⁷⁷] Wird bewiesen, dass der Verfrachter den Tod oder die Verletzung des Passagiers oder den Untergang oder die Beschädigung von Gepäck vorsätzlich oder dadurch herbeigeführt hat, dass er rücksichtslos handelte oder rücksichtslos nicht handelte, obwohl er wusste, dass dies zu der Schädigung führen konnte, so kann sich der Verfrachter nicht auf die in den §§ 114 und 115 dieses Gesetzes bestimmten Grenzen der Haftung auf Ersatz berufen.

Wird bewiesen, dass die vom Verfrachter Angestellten oder seine Vertreter den Tod oder die Verletzung des Passagiers oder den Untergang oder die Beschädigung von Gepäck vorsätzlich oder dadurch herbeigeführt haben, dass sie rücksichtslos handelten oder rücksichtslos nicht handelten, obwohl sie wussten, dass dies zu der Schädigung führen konnte, so können sie sich nicht auf die in den §§ 114 und 115 dieses Gesetzes bestimmten Grenzen der Haftung auf Ersatz berufen.

271 Bislang: 46.666 Rechnungseinheiten. Siehe zu diesen Rechnungseinheiten § 306.

272 Bislang: 833 Rechnungseinheiten.

273 Bislang: 3.333 Rechnungseinheiten.

274 Bislang: 1.200 Rechnungseinheiten.

275 Bislang: 117 Rechnungseinheiten.

276 Bislang: 13 Rechnungseinheiten.

277 Anpassung der Verweisungen und kleine Formulierungsänderung („因“ statt „由于“).

第一百一十七条 行李发生明显损坏的，旅客应当按照下列规定向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面通知：

(一) 自带行李、旅客车辆所载行李，应当在旅客离船前或者离船时提交；

(二) 其他行李，应当在行李交还前或者交还时提交。

行李的损坏不明显，旅客在离船时或者行李交还时难以发现的，以及行李发生灭失的，旅客应当在离船或者行李交还或者应当交还之日起十五日内，向承运人或者承运人的受雇人、代理人提交书面通知。

旅客未依据本条第一款、第二款规定及时提交书面通知的，除非提出相反证据，视为已经完整无损地收到行李。

行李交还时，旅客已经与承运人对行李进行联合检查或者检验的，无需提交书面通知。

第一百一十八条 就旅客人身伤亡或者行李灭失、损坏通过诉讼、仲裁等方式对承运人提起的任何赔偿请求，无论请求人是否为合同的一方，也无论是根据合同或者侵权行为提出请求，均适用本章关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任的规定。

§ 117 [Anzeige von Gepäckbeschädigung oder -verlust; vgl. § 119 a. F.] Ist Gepäck erkennbar beschädigt worden, so muss der Passagier dem Verfrachter oder den von ihm Angestellten oder seinen Vertretern nach²⁷⁸ den folgenden Bestimmungen schriftlich Mitteilung machen:

1. Für mitgeführtes Gepäck oder im Fahrzeug des Passagiers mitgeführtes Gepäck²⁷⁹ muss der Passagier [die Mitteilung] einreichen, bevor er das Schiff verlässt, oder er muss sie beim Verlassen des Schiffes einreichen;

2. für anderes Gepäck muss die Mitteilung vor oder bei der Rückgabe des Gepäcks eingereicht werden.

Ist die Beschädigung nicht erkennbar, sodass der Passagier sie bei Verlassen des Schiffes oder bei der Rückgabe des Gepäcks schwer entdecken kann, oder ist Gepäck untergegangen, so muss der Passagier innerhalb von 15 Tagen ab dem Verlassen des Schiffes oder dem Tag, an dem das Gepäck zurückgegeben wurde oder zurückgegeben werden sollte, dem Verfrachter oder den von ihm Angestellten oder seinen Vertretern schriftlich Mitteilung machen.

Wenn der Passagier nicht rechtzeitig eine schriftliche Mitteilung gemäß²⁸⁰ Abs. 1 oder Abs. 2 gemacht hat, gilt bis zum Einreichen eines Gegenbeweises²⁸¹ das Gepäck als vollständig unbeschädigt erhalten.

Wenn bei der Übergabe des Gepäcks der Passagier mit²⁸² dem Verfrachter das Gepäck gemeinsam untersucht oder überprüft hat, ist eine schriftliche Mitteilung nicht notwendig.

§ 118 [Geltungsbereich der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen; Abs. 1 neu eingefügt²⁸³, Abs. 2 vgl. § 120 a. F.²⁸⁴] Die Vorschriften dieses Kapitels über die Gründe für Einwendungen des Verfrachters und die Beschränkung der Haftung auf Ersatz werden auf alle Ersatzforderungen²⁸⁵ angewandt, die wegen des Todes oder der Verletzung von Passagieren oder wegen des Untergangs oder der Beschädigung von Gepäck gegen den Verfrachter in Gestalt etwa von [Gerichts-]Verfahren oder Schiedsverfahren erhoben werden, unabhängig davon, ob derjenige, der eine Forderung geltend macht, Vertragspartei ist oder nicht [und] ob die Forderung aufgrund eines Vertrags oder wegen rechtsverletzender Handlung erhoben wird.

278 „按照“ statt „依照“.

279 Die Worte „im Fahrzeug des Passagiers mitgeführtes Gepäck“ wurden neu eingefügt.

280 „依据“ statt „依照“.

281 „相反证据“ statt „反证“.

282 „与“ statt „会同“.

283 Bei dem neu eingefügten Abs. 1 handelt es sich um eine Parallelvorschrift zu § 59 Abs. 1.

284 § 120 a. F. lautete: „Wenn bei Ersatzforderungen gegen die vom Verfrachter Angestellten oder seine Vertreter diese beweisen, dass sie im Bereich der Anstellung bzw. des Auftrags gehandelt haben, sind sie berechtigt, sich auf die Einwendungen und die Begrenzungen der Haftung auf Ersatz nach §§ 115, 116 und 117 zu berufen.“

285 Bisläng: „auf alle Klagen“ (任何诉讼).

对承运人的受雇人、代理人提起前款赔偿请求的，承运人的受雇人或者代理人证明其行为在受雇或者受委托的范围内的，适用前款规定。

第一百一十九条 承运人将旅客及其行李全部运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，仍然应当依照本章规定，对全部运输负责。实际承运人履行运输的，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。

第一百二十条 本章关于承运人责任的规定，适用于实际承运人。本章关于承运人的受雇人、代理人责任的规定，适用于实际承运人的受雇人、代理人。

第一百二十一条 承运人承担本章未规定的义务或者放弃本章赋予的权利的任何特别协议，经实际承运人书面明确同意的，对实际承运人发生效力；实际承运人是否同意，不影响此项特别协议对承运人的效力。

第一百二十二条 承运人与实际承运人均负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内承担连带责任。

第一百二十三条 就旅客的人身伤亡或者行李的灭失、损坏，分别向承运人、实际承运人以及他们的受雇人、代理人提出赔偿请求的，赔偿总额不得超过本法第一百一十五条规定的限额。

Wenn Ersatzforderungen des vorigen Absatzes gegen die vom Verfrachter Angestellten oder seine Vertreter erhoben werden [und] die vom Verfrachter Angestellten oder seine Vertreter beweisen, dass sie im Bereich der Anstellung bzw. des Auftrags gehandelt haben, werden die Bestimmungen des vorigen Absatzes angewandt.

§ 119 [Haftung bei Einschaltung eines tatsächlichen Verfrachters; vgl. § 121 a. F.] Wenn der Verfrachter mit der gesamten Ausführung²⁸⁶ der Beförderung²⁸⁷ oder eines Teils der Beförderung der Passagiere und ihres Gepäcks²⁸⁸ einen tatsächlichen Verfrachter beauftragt, ist er weiterhin nach den Bestimmungen dieses Kapitels für die Beförderung auf der gesamten Strecke verantwortlich. Wenn ein tatsächlicher Verfrachter die Beförderung ausführt, ist er für seine Handlungen und die der von ihm Angestellten und seiner Vertreter im Rahmen der Anstellung bzw. des Auftrags der Verfrachter verantwortlich.

§ 120 [Haftungsregime des tatsächlichen Verfrachters und seiner Erfüllungsgehilfen; = § 109 a. F.] Die Bestimmungen dieses Kapitels über die Haftung des Verfrachters gelten [auch] für den tatsächlichen Verfrachter. Die Bestimmungen dieses Kapitels über die Haftung der vom Verfrachter Angestellten und seiner Vertreter gelten auch für die vom tatsächlichen Verfrachter Angestellten und seine Vertreter.

§ 121 [Anwendbarkeit von Vereinbarungen des Verfrachters mit dem Passagier auf den tatsächlichen Verfrachter; = § 122 a. F.] Jede besondere Vereinbarung, mit der der Verfrachter in diesem Kapitel nicht vorgesehene Pflichten übernimmt oder auf in diesem Kapitel gewährte Rechte verzichtet, gilt mit der schriftlichen klaren Zustimmung des tatsächlichen Verfrachters auch für diesen; ob der tatsächliche Verfrachter zustimmt oder nicht, beeinflusst nicht die Wirkung der besonderen Vereinbarung für den Verfrachter.

§ 122 [Gesamtschuldnerische Haftung von Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter; vgl. § 123 a. F.] Wenn beide, der Verfrachter und der tatsächliche Verfrachter, auf Ersatz haften, dann haften sie innerhalb des Bereichs²⁸⁹ dieser Haftung als Gesamtschuldner²⁹⁰.

§ 123 [Anwendung der Obergrenzen bei mehreren Beklagten; vgl. § 124 a. F.]²⁹¹ Wenn für die Verletzung oder den Tod von Passagieren oder für den Untergang oder die Beschädigung von Gepäck getrennt vom Verfrachter, vom tatsächlichen Verfrachter, von den von ihnen Angestellten und von ihren Vertretern Ersatz gefordert wird, darf der Gesamtbetrag des Ersatzes nicht die Grenzbeträge des § 115 dieses Gesetzes überschreiten.

286 Wörtlich: „Erfüllung“.

287 Hier und im Folgenden an zwei weiteren Stellen in diesem Paragraphen „运输“ statt „运送“.

288 Die Worte „und ihres Gepäcks“ wurden neu eingefügt.

289 Bislang: „innerhalb der Grenzen“.

290 „承担连带责任“ statt „负连带责任“.

291 Anpassung der Verweisung.

第一百二十四条 本法第一百九十九条至第一百二十三条的规定, 不影响承运人和实际承运人之间相互追偿。

第一百二十五条 承运人或者实际承运人应当对旅客人身伤亡赔偿责任进行责任保险或者取得相应的财务保证。

第一百二十六条 旅客人身伤亡损害赔偿请求可以直接向责任保险人或者财务保证人提出。承运人或者实际承运人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的, 不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

责任保险人或者财务保证人有权以损害是因承运人或者实际承运人的故意造成的进行抗辩, 并有权援用承运人或者实际承运人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

第六章 租船合同

第一节 一般规定

第一百二十七条 本法规定的租船合同, 包括航次租船合同、定期租船合同和光船租赁合同。租船合同应当采用书面形式订立。

第一百二十八条 本章关于出租人和承租人之间权利义务的规定, 仅在租船合同没有约定或者没有不同约定时适用。

§ 124 [Innenverhältnis zwischen Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter; vgl. § 125 a. F.²⁹²] Die §§ 119 bis 123 beeinflussen nicht den wechselseitigen Ausgleich zwischen Verfrachter und tatsächlichem Verfrachter.

§ 125 [Pflicht zur Haftpflichtversicherung bei Personenbeförderung; neu eingefügt] Verfrachter oder tatsächlicher Verfrachter müssen für die Haftung auf Ersatz für die Verletzung oder Tötung von Passagieren eine Haftpflichtversicherung führen oder eine entsprechende finanzielle Sicherheit²⁹³ erhalten.

§ 126 [Direktanspruch und Einwendungen des Haftpflichtversicherers; neu eingefügt] Die Forderung auf Ersatz wegen Schäden durch Verletzung oder Tod eines Passagiers kann direkt gegen den Haftpflichtversicherer oder denjenigen, der eine finanzielle Sicherheit²⁹⁴ stellt, geltend gemacht werden. Haben der Verfrachter oder der tatsächliche Verfrachter ein in diesem Kapitel bestimmtes Recht verloren, die Ersatzhaftung zu beschränken, beeinflusst [dies] nicht, dass sein Haftpflichtversicherer oder derjenige, der eine finanzielle Sicherheit stellt, sich auf eine in diesem Kapitel bestimmte Beschränkung der Ersatzhaftung beruft.

Der Haftpflichtversicherer oder derjenige, der eine finanzielle Sicherheit stellt, ist berechtigt, den Einwand zu erheben, dass ein Schaden durch Vorsatz des Verfrachters oder tatsächlichen Verfrachters herbeigeführt worden ist, und ist berechtigt, sich auf Gründe für Einwände des Verfrachters oder tatsächlichen Verfrachters zu berufen außer auf Konkurs oder Abwicklung.

6. Kapitel: Chartervertrag²⁹⁵

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

§ 127 [Definition, Schriftform; vgl. § 128 a. F.²⁹⁶] Zu den in diesem Gesetz bestimmten Charterverträgen gehören der Reisechartervertrag, der Zeitchartervertrag und der Bareboat-Chartervertrag. Charterverträge müssen in Schriftform abgeschlossen werden.

§ 128 [Vorrang vertraglicher Vereinbarungen; vgl. § 127 a. F.] Die Vorschriften dieses Kapitels über die Rechte und Pflichten in der Beziehung zwischen Vercharterer und Charterer werden nur insoweit angewandt, als der Chartervertrag²⁹⁷ keine oder keine abweichende Vereinbarung enthält.

292 Anpassung der Verweisungen.

293 Siehe Fn. 57.

294 Siehe hier und im Folgenden dieses Paragraphen Fn. 57.

295 „租船合同“ statt „船舶租用合同“.

296 Inhaltlich entspricht § 127 dem § 128 a. F. bis auf den Umstand, dass der Reisechartervertrag in die Definition des Chartervertrags einbezogen worden ist. Bislang war der Reisechartervertrag (航次租船合同) im 4. Kapitel als besondere Form eines „Seefrachtvertrags zur Beförderung von Gütern“ geregelt. Nunmehr findet sich dieser Vertragstyp im 2. Abschnitt dieses Kapitels (§§ 129 ff.).

297 „租船合同“ statt „船舶租用合同“.

第二节 航次租船合同

第一百二十九条 航次租船合同,是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位,装运约定的货物,从一港运至另一港,由承租人支付约定运费的合同。

航次租船合同对出租人和承租人之间的权利义务没有约定或者约定不明时,除适用本节规定外,还适用本法第四章有关当事人之间权利义务的规定。

航次租船合同违反本法第四十八条和第五十条规定的条款无效。

第一百三十条 航次租船合同的内容,主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、载货重量、容积、货名、装货港和目的港、受载期限、装卸期限、运费、滞期费、速遣费以及其他有关事项。

第一百三十一条 对于按照航次租船合同运输的货物签发的提单,提单持有人不是承租人的,承运人与该提单持有人之间的权利义务关系适用提单的约定。但是,提单中载明适用航次租船合同条款的,适用该航次租船合同的条款。

第一百三十二条 出租人应当提供约定的船舶;经承租人同意,可以更换船舶。出租人提供或者更换的船舶不符合合同约定的,承租人有权拒绝或者解除合同。

因出租人的过错未提供约定的船舶致使承租人遭受损失的,出租人应当承担赔偿责任。

2. Abschnitt: Reisechartervertrag

§ 129 [Definition, anwendbare Regelungen, unwirksame Klauseln; Abs. 1 = § 92 a. F., Abs. 2 und 3 neu eingefügt] Der Reisechartervertrag ist ein Vertrag, nach dem der Vercharterer des Schiffes dem Charterer ein Schiff oder einen Teil des Raums eines Schiffes zur Verfügung stellt, um die vereinbarten Güter zu laden und sie von einem Hafen zu einem anderen Hafen zu befördern, und der Charterer die vereinbarte Fracht zahlt.

Gibt es im Reisechartervertrag über die Rechte [und] Pflichten des Vercharterers und Charterers keine Vereinbarung oder ist die Vereinbarung unklar, werden außer den Bestimmungen in diesem Abschnitt auch die Bestimmungen über die Rechte [und] Pflichten der Parteien im 4. Kapitel dieses Gesetzes angewandt.

Klauseln im Reisechartervertrag, die gegen § 48 und § 50 dieses Gesetzes verstoßen, sind unwirksam.

§ 130 [Inhalt des Reisechartervertrags; = § 93 a. F.] Zum Inhalt des Reisechartervertrags gehören insbesondere die Bezeichnung von Vercharterer und Charterer und des Schiffes, die Nationalität des Schiffes, Gewicht, Volumen und Namen der zu ladenden Güter, der Ladehafen, der Zielhafen, Zeiten des Verladens und des Löschens der Güter, die Fracht, Liegegeld, Eilgeld²⁹⁸ und andere einschlägige Punkte.

§ 131 [Reisechartervertrag und Rechte des Konnossementinhabers; vgl. § 95 a. F.] Wenn für²⁹⁹ Güter, die nach einem Reisechartervertrag befördert werden, ein Konnossement ausgegeben worden ist, dessen Inhaber nicht der Charterer ist, gelten für die Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen Verfrachter und Inhaber des Konnossements die Vereinbarungen des Konnossements. Wenn jedoch im Konnossement vermerkt ist, dass die Vorschriften des Reisechartervertrags angewandt werden, gelten diese.

§ 132 [Bereitstellung und Austausch des Schiffes, Haftung bei Nichtleistung; vgl. § 96 a. F.] Der Vercharterer muss das vereinbarte Schiff zur Verfügung stellen; mit dem Einverständnis des Charterers kann er das Schiff austauschen. Wenn das vom Vercharterer³⁰⁰ zur Verfügung gestellte oder ausgetauschte Schiff nicht den vertraglichen Vereinbarungen entspricht, ist der Charterer berechtigt, es abzulehnen oder den Vertrag aufzulösen.

Wenn der Vercharterer schuldhaft³⁰¹ das vereinbarte Schiff nicht zur Verfügung gestellt hat, sodass der Charterer einen Schaden erleidet, haftet der Vercharterer auf Ersatz³⁰².

298 Gemeint ist mit dem „Eilgeld“ offenbar eine Zusatzvergütung für die beschleunigte Abfertigung oder die besonders schnelle Ausführung.

299 „对于“ statt „对“.

300 Die Worte „vom Vercharterer“ wurden neu eingefügt.

301 „过错“ statt „过失“.

302 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百三十三条 出租人在约定的受载期限内未能提供船舶的，承租人有解除权。但是，出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达装货港的日期通知承租人的，承租人应当自收到通知时起四十八小时内，将是否解除合同的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百三十四条 航次租船合同的装货、卸货期限及其计算方法，超过装货、卸货期限后的滞期费和提前完成装货、卸货的速遣费，由双方约定。

第一百三十五条 承租人可以将其租用的船舶转租；转租后，原合同约定的权利和义务不受影响。

第一百三十六条 承租人应当提供约定的货物；经出租人同意，可以更换货物。但是，更换的货物对出租人不利的，出租人有权拒绝或者解除合同。

因未提供约定的货物致使出租人遭受损失的，承租人应当承担赔偿责任。

§ 133 [Verspätete Bereitstellung des Schiffes, Vertragsauflösung und Schadensersatz; vgl. § 97 a. F.] Wenn der Vercharterer in der vereinbarten Zeit für die Verladung der Güter das Schiff nicht zur Verfügung stellen kann, ist der Charterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen. Wenn jedoch der Vercharterer die Verspätung des Schiffes und den voraussichtlichen Ankunftstag im Ladehafen dem Charterer mitteilt, muss der Charterer innerhalb von 48 Stunden ab dem Erhalt der Mitteilung seinen Entschluss, ob er den Vertrag auflöst, dem Vercharterer mitteilen.

Wenn der Charterer Schaden erleidet, weil der Vercharterer das Schiff schuldhaft³⁰³ verspätet zur Verfügung stellt, haftet der Vercharterer auf Ersatz³⁰⁴.

§ 134 [Lade- und Löszeiten sowie Vergütungsfolgen; = § 98 a. F.] Die Zeiten nach dem Reisechartervertrag für das Verladen der Güter auf das Schiff und für das Löschen der Güter und die Art und Weise, in der sie berechnet werden, die Liegegelder nach der Überschreitung dieser Zeiten und das Eilgeld für das vorzeitig beendete Verladen und Löschen der Güter werden von den Parteien vereinbart.

§ 135 [Weitervercharterung des Schiffes; = § 99 a. F.] Der Charterer kann das gecharterte Schiff weiter verchartern; durch die Weitervercharterung werden die im ursprünglichen Vertrag vereinbarten Rechte und Pflichten nicht beeinträchtigt.

§ 136 [Bereitstellung und Austausch der Güter, Haftung des Charterers; vgl. § 100 a. F.] Der Charterer muss die vereinbarten Güter stellen; mit dem Einverständnis des Vercharterers kann er sie [gegen andere] austauschen. Wenn die dafür eingetauschten Güter jedoch gegen das Interesse des Vercharterers sind, ist der Vercharterer berechtigt, sie abzulehnen oder den Vertrag aufzulösen.

Wenn der Vercharterer einen Schaden erleidet, weil die vereinbarten Güter nicht gestellt werden, haftet der Charterer auf Ersatz³⁰⁵.

303 „过错“ statt „过失“.

304 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

305 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百三十七条 出租人应当在合同约定的卸货港卸货。合同订有承租人选择卸货港条款的，在承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港时，船长可以从约定的选卸港中自行选定一港卸货。承租人未按照合同约定及时通知确定的卸货港，致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。出租人未按照合同约定，擅自选定港口卸货致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第三节 定期租船合同

第一百三十八条 定期租船合同，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。

第一百三十九条 定期租船合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、船速、燃料消耗、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、租金及其支付，以及其他有关事项。

第一百四十条 出租人应当按照合同约定的时间交付船舶。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同。出租人将船舶延误情况和船舶预期抵达交船港的日期通知承租人的，承租人应当自接到通知时起四十八小时内，将解除合同或者继续租用船舶的决定通知出租人。

因出租人的过错延误提供船舶致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

§ 137 [Löschung der Güter, Wahl des Löschungshafens und vertragliche Haftung; vgl. § 101 a. F.] Der Vercharterer muss die Güter im vertraglich bestimmten Löschungshafen löschen. Wenn der Vertrag eine Klausel enthält, nach der der Charterer den Löschungshafen wählt, kann, wenn der Charterer nicht nach den vertraglichen Bestimmungen rechtzeitig die Bestimmung des Löschungshafens mitgeteilt hat, der Kapitän unter den vertraglich bestimmten wählbaren Löschungshäfen selbst einen zum Löschen der Güter auswählen. Wenn der Charterer nicht nach den vertraglichen Bestimmungen rechtzeitig die Bestimmung des Löschungshafens mitgeteilt hat und damit dem Vercharterer einen Schaden zufügt, haftet er auf Ersatz³⁰⁶. Wenn der Vercharterer entgegen den vertraglichen Bestimmungen eigenmächtig einen Hafen wählt und [dort] die Güter löscht und damit dem Charterer einen Schaden zufügt, haftet er auf Ersatz³⁰⁷.

3. Abschnitt: Zeitchartervertrag

§ 138 [Definition; = § 129 a. F.] Der Zeitchartervertrag ist ein Vertrag, nach dem der Vercharterer dem Charterer das vertraglich vereinbarte und vom Vercharterer mit einer Besatzung ausgestattete Schiff stellt, und dies vom Charterer, der Chartergeld bezahlt, in der vereinbarten Zeit auf die vereinbarte Weise genutzt wird.

§ 139 [Inhalt des Zeitchartervertrags; = § 130 a. F.] Der Zeitchartervertrag enthält insbesondere die Bezeichnung von Vercharterer und Charterer, Namen, Nationalität, Klassifikation, Tonnage, Raum, Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch des Schiffes, Fahrtgebiet, Verwendung, Dauer der Charter, Zeitpunkte, Orte und Bedingungen der Übergabe und der Rückgabe des Schiffes, das Chartergeld und seine Zahlung[-sweise] und andere einschlägige Punkte.

§ 140 [Pflicht zur rechtzeitigen Übergabe; Vertragsauflösung und Schadensersatz; vgl. § 131 a. F.] Der Vercharterer muss entsprechend der vertraglich vereinbarten Zeit das Schiff übergeben.

Wenn der Vercharterer den vorigen Absatz verletzt, ist der Charterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen. Wenn der Vercharterer die Verspätung des Schiffes und sein voraussichtliches Ankunftsdatum im Übergabehafen dem Charterer mitteilt, muss der Charterer seinen Entschluss, den Vertrag aufzulösen oder das Schiff weiter zu chartern, vom Empfang der Mitteilung an innerhalb von 48 Stunden dem Vercharterer mitteilen.

Für Schaden, den der Charterer dadurch erleidet, dass der Vercharterer das Schiff schuldhaft³⁰⁸ zu spät zur Verfügung stellt, haftet der Vercharterer auf Ersatz³⁰⁹.

306 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

307 Siehe Fn. 306.

308 „过错“ statt „过失“.

309 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百四十一条 出租人交付船舶时，应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百四十二条 船舶在租期内不符合约定的适航状态或者其他状态，出租人应当采取可能采取的合理措施，使船舶状态尽快恢复。

船舶不符合约定的适航状态或者其他状态，不能正常营运连续满二十四小时的，对因此而损失的营运时间，承租人不付租金，但是上述状态是由承租人造成的除外。

第一百四十三条 承租人应当保证船舶在约定航区内的安全港口或者地点之间从事约定的海上运输。

承租人违反前款规定的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百四十四条 承租人应当保证船舶用于运输约定的合法货物。

承租人将船舶用于运输活动物或者危险货物的，应当事先征得出租人同意。

承租人违反本条规定致使出租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第一百四十五条 承租人有权就船舶的营运向船长发出指示，但是不得违反定期租船合同的约定。

第一百四十六条 承租人可以将租用的船舶转租，但是应当将转租的情况及时通知出租人。租用的船舶转租后，原租船合同约定的权利和义务不受影响。

§ 141 [Seetüchtigkeit und Gebrauchstauglichkeit des Schiffes; § 132 a. F.] Bei der Übergabe des Schiffes muss der Vercharterer gewissenhaft dafür sorgen, dass das Schiff in einem reisetüchtigen Zustand³¹⁰ ist. Das übergebene Schiff muss für den vereinbarten Gebrauch geeignet sein.

Wenn der Vercharterer den vorigen Absatz verletzt, ist der Charterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen, und berechtigt, Ersatz des dadurch erlittenen Schadens zu verlangen.

§ 142 [Erhaltung der Seetüchtigkeit während der Charter; vgl. § 133 a. F.] Wenn das Schiff während der Dauer der Charter nicht dem vereinbarten reisetüchtigen Zustand oder anderen vereinbarten Umständen entspricht, muss der Vercharterer vernünftige Maßnahmen, die ergriffen werden können, ergreifen, um den reisetüchtigen Zustand³¹¹ schleunigst wiederherzustellen.

Wenn das Schiff nicht dem vereinbarten reisetüchtigen Zustand oder anderen vereinbarten Umständen entspricht und einen ordnungsgemäßen Beförderungsbetrieb keine 24 Stunden fortsetzen kann, zahlt der Charterer kein Chartergeld für die dadurch verlorene Beförderungsbetriebszeit, es sei denn, er hätte diesen Zustand selbst herbeigeführt.

§ 143 [Einsatz des Schiffes im vereinbarten Fahrtgebiet; = § 134 a. F.] Der Charterer muss gewährleisten, dass das Schiff im vereinbarten Fahrtgebiet zwischen sicheren Häfen oder Punkten die vereinbarte Beförderung zur See durchführt.

Wenn der Charterer den vorigen Absatz verletzt, ist der Vercharterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen, und berechtigt, Ersatz des dadurch erlittenen Schadens zu verlangen.

§ 144 [Zulässige Ladung; vgl. § 135 a. F.] Der Charterer muss gewährleisten, dass das Schiff zur Beförderung der vereinbarten legalen Güter benutzt wird.

Wenn der Charterer das Schiff zur Beförderung lebender Tiere oder gefährlicher Güter benutzt, muss er vorher das Einverständnis des Vercharterers einholen.

Wenn der Charterer Abs. 1 oder 2 verletzt, haftet er dem Vercharterer auf Ersatz des dadurch erlittenen Schadens³¹².

§ 145 [Weisungsrecht des Charterers; = § 136 a. F.] Der Charterer ist berechtigt, dem Kapitän Anweisungen zum Beförderungsbetrieb des Schiffes zu geben, darf [dabei] aber den Zeitchartervertrag nicht verletzen.

§ 146 [Subcharter und Mitteilungspflicht; = § 137 a. F.] Der Charterer kann das gecharterte Schiff weiter verchartern, muss aber die Umstände der Weitervercharterung unverzüglich dem Vercharterer mitteilen. Die Weitervercharterung des gecharterten Schiffes beeinflusst die Rechte und Pflichten nach dem ursprünglichen Chartervertrag nicht.

310 Bislang: „reisetüchtig“ (适航); jetzt: „in einem reisetüchtigen Zustand“ (处于适航状态).

311 Bislang: „um [es] schleunigst wiederherzustellen“.

312 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百四十七条 船舶所有人转让已经租出的船舶的所有权，定期租船合同约定的当事人的权利和义务不受影响，但是应当及时通知承租人。船舶所有权转让后，原租船合同由受让人和承租人继续履行。

第一百四十八条 在合同期间，船舶进行海难救助的，承租人有权获得扣除救助费用、损失赔偿、船员应得部分以及其他费用后的救助款项的百分之五十。

第一百四十九条 承租人应当按照合同约定支付租金；未按照合同约定支付租金的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百五十条 承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其他款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入享有留置权。

第一百五十一条 承租人向出租人交还船舶时，该船舶应当具有与出租人交船时相同的良好状态，但是船舶本身的自然磨损除外。

船舶未能保持与交船时相同的良好状态的，承租人应当负责修复或者给予赔偿。

第一百五十二条 经合理计算，完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期，但是可能超过合同约定的还船日期的，承租人有权超期用船以完成该航次。超期期间，承租人应当按照合同约定的租金率支付租金；市场租金率高于合同约定的租金率的，承租人应当按照市场租金率支付租金。

§ 147 [Eigentumswechsel, Fortbestand des Zeitchartervertrags; = § 138 a. F.] Die Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen den Parteien eines Zeitchartervertrags werden nicht berührt, wenn der Eigentümer des vercharterten Schiffes sein Eigentum überträgt, jedoch muss unverzüglich dem Charterer Mitteilung gemacht werden. Nach der Übertragung des Schiffseigentums wird der Zeitchartervertrag vom Übertragungsempfänger und dem Charterer weiter erfüllt.

§ 148 [Beteiligung des Charterers am Hilfslohn bei Seenothilfe; = § 139 a. F.] Leistet das Schiff während der Vertragsdauer Hilfeleistung in Seenot, so ist der Charterer berechtigt, 50 %³¹³ des Hilfslohns nach Abzug der Hilfskosten, von Schadensersatz, des der Besatzung zustehenden Anteils und anderer Kosten zu erhalten.

§ 149 [Zahlung des Chartergeldes; vgl. § 140 a. F.]³¹⁴ Der Charterer muss nach den vertraglichen Vereinbarungen das Chartergeld zahlen; zahlt er nicht nach den vertraglichen Vereinbarungen das Chartergeld, ist der Vercharterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen und Ersatz des dadurch erlittenen Schadens zu verlangen.

§ 150 [Zurückbehaltungsrecht des Vercharterers; vgl. § 141 a. F.] Solange der Charterer dem Vercharterer nicht die Charterfracht und andere vertraglich vereinbarten Posten gezahlt hat, genießt³¹⁵ der Vercharterer ein Zurückbehaltungsrecht an den dem Charterer gehörenden Gütern und Vermögen auf dem Schiff und an Einnahmen aus der Weitervercharterung.

§ 151 [Rückgabe des Schiffes; = § 142 a. F.] Bei der Rückgabe des Schiffes durch den Charterer an den Vercharterer muss es, abgesehen von der natürlichen Abnutzung des Schiffes, im gleichen guten Zustand sein wie bei der Übergabe des Schiffes durch den Vercharterer.

Konnte das Schiff nicht in dem guten Zustand erhalten werden, den es bei der Übergabe des Schiffes hatte, so ist der Charterer für seine Herstellung durch Reparatur oder auf Ersatz verantwortlich.

§ 152 [Verlängerung der Charter zur Beendigung der letzten Reise; § 143 a. F.] Wenn nach vernünftiger Berechnung der Zeitpunkt des Abschlusses der letzten Reise ungefähr der vertraglich vereinbarte Zeitpunkt der Rückgabe des Schiffes sein wird, aber³¹⁶ diesen Zeitpunkt [auch] überschreiten könnte, ist der Charterer berechtigt, das Schiff über die Zeit hinaus zu benutzen, um die Reise abzuschließen. Für die Fristüberschreitung muss der Charterer Chartergeld nach den vertraglichen Vereinbarungen über die Sätze des Chartergeldes zahlen; wenn der Marktsatz des Chartergeldes über dem vereinbarten Chartergeld liegt, muss er Chartergeld nach dem Marktsatz zahlen.

313 Bislang: „die Hälfte“ (一半).

314 Der Paragraf bestand bislang aus zwei Sätzen. Nun sind hieraus zwei Halbsätze geworden, die durch ein Semikolon getrennt sind.

315 Bislang: „hat“ (有); jetzt: „genießt“ (享有).

316 „但是“ statt „但“.

第四节 光船租赁合同

第一百五十三条 光船租赁合同，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的合同。

第一百五十四条 光船租赁合同的内容，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、吨位、容积、航区、用途、租船期间、交船和还船的时间和地点以及条件、船舶检验、船舶的保养维修、租金及其支付、船舶保险、合同解除的时间和条件，以及其他有关事项。

第一百五十五条 出租人应当在合同约定的港口或者地点，按照合同约定的时间，向承租人交付船舶以及船舶证书。交付船舶时，出租人应当做到谨慎处理，使船舶处于适航状态。交付的船舶应当适于合同约定的用途。

出租人违反前款规定的，承租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

第一百五十六条 在光船租赁期间，承租人负责船舶的保养、维修。

第一百五十七条 在光船租赁期间，承租人应当按照合同约定的船舶价值，以出租人同意的保险方式为船舶进行保险，并负担保险费用。

第一百五十八条 在光船租赁期间，因承租人对船舶占有、使用和营运的原因使出租人的利益受到影响或者遭受损失的，承租人应当负责消除影响或者赔偿损失。

4. Abschnitt: Bare-boat-Chartervertrag

§ 153 [Definition; = § 144 a. F.] Der Bare-boat-Chartervertrag ist ein Vertrag, nach dem der Vercharterer eines Schiffes dem Charterer ein Schiff ohne Mannschaft stellt, das der Charterer, der dem Vercharterer Chartergeld bezahlt, während der vereinbarten Zeit besitzt und gebraucht und mit dem er während dieser Zeit Beförderung betreibt.

§ 154 [Inhalt des Bare-boat-Chartervertrags; = § 145 a. F.] Der Bare-boat-Chartervertrag enthält insbesondere die Bezeichnung von Vercharterer und Charterer, Namen, Nationalität, Klassifikation, Tonnage und Raum des Schiffes, Fahrtgebiet, Verwendung, Dauer der Charter, Zeitpunkte, Orte und Bedingungen der Übergabe und der Rückgabe des Schiffes, [Angaben über] die Überprüfung des Schiffes, über die Erhaltung und Reparatur des Schiffes, über das Chartergeld und seine Zahlung[-sweise] und über die Versicherung des Schiffes, Fristen und Bedingungen der Auflösung des Vertrags und andere einschlägige Punkte.

§ 155 [Übergabe in seetüchtigem und gebrauchsfähigem Zustand; vgl. § 146 a. F.] Der Vercharterer muss in dem vertraglich bestimmten Hafen oder Ort zu der vertraglich vereinbarten Zeit dem Charterer das Schiff und die Schiffsdokumente übergeben. Bei der Übergabe des Schiffes³¹⁷ muss der Vercharterer gewissenhaft dafür sorgen, dass das Schiff in einem reisetüchtigen Zustand³¹⁸ ist. Das übergebene Schiff muss für den vertraglich vereinbarten Gebrauch geeignet sein.

Wenn der Vercharterer den vorigen Absatz verletzt, ist der Charterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen, und berechtigt, Ersatz des dadurch erlittenen Schadens zu verlangen.

§ 156 [Pflichten des Vercharterers zur Instandhaltung; = § 147 a. F.] Während der Dauer der Bare-boat-Charter ist der Vercharterer für die Erhaltung und Reparatur des Schiffes verantwortlich.

§ 157 [Versicherungspflicht des Charterers; = § 148 a. F.] Während der Dauer der Bare-boat-Charter muss der Charterer entsprechend dem vertraglich bestimmten Wert des Schiffes in einer Versicherungsform, der der Vercharterer zugestimmt hat, das Schiff versichern und die Prämie tragen.

§ 158 [Verantwortlichkeit des Charterers und Schutzpflicht des Vercharterers; vgl. § 149 a. F.] Wenn während der Dauer der Bare-boat-Charter der Charterer dadurch, dass er das Schiff in Besitz nimmt, gebraucht oder mit ihm Beförderung betreibt, die Interessen des Vercharterers beeinträchtigt oder dieser einen Schaden erleidet, ist der Charterer dafür verantwortlich, die Beeinträchtigung zu beheben oder den Schaden zu ersetzen.

317 „交付船舶时“ statt „交船时“.

318 Bislang: „reisetüchtig“ (适航); jetzt: „in einem reisetüchtigen Zustand“ (处于适航状态).

因船舶所有权争议或者出租人所负的债务致使船舶被扣押的，出租人应当保证承租人的利益不受影响；致使承租人遭受损失的，出租人应当承担赔偿责任。

第一百五十九条 在光船租赁期间，未经出租人书面同意，承租人不得转让合同的权利和义务或者以光船租赁的方式将船舶进行转租。

第一百六十条 未经承租人事先书面同意，出租人不得在光船租赁期间对船舶设立抵押权。

出租人违反前款规定，致使承租人遭受损失的，应当承担赔偿责任。

第一百六十一条 承租人应当按照合同约定支付租金。承租人未按照合同约定的时间支付租金连续超过七日的，出租人有权解除合同，并有权要求赔偿因此遭受的损失。

船舶灭失或者失踪的，租金应当自船舶灭失或者得知其最后消息之日起停止支付，预付租金应当按照比例退还。

第一百六十二条 本法第一百四十条、第一百四十四条第一款、第一百五十一条和第一百五十二条的规定，适用于光船租赁合同。

第一百六十三条 订有租购条款的光船租赁合同，承租人按照合同约定向出租人付清租购费时，船舶所有权即归于承租人。

第七章 海上拖航合同

第一百六十四条 海上拖航合同，是指承拖方用拖轮将被拖物经海路从一地拖至另一地，而由被拖方支付拖航费的合同。

Führen Streitigkeiten um das Eigentum am Schiff oder Schulden des Vercharterers dazu, dass das Schiff gepfändet wird, so muss der Vercharterer gewährleisten, dass die Interessen des Charterers nicht beeinträchtigt werden; erleidet der Charterer dadurch einen Schaden, so haftet der Vercharterer auf Ersatz³¹⁹.

§ 159 [Beschränkung der Übertragung und Subvercharterung; = § 150 a. F.] Während der Dauer der Bare-boat-Charter darf der Charterer ohne Zustimmung des Vercharterers weder die Rechte und Pflichten aus dem Vertrag übertragen noch das Schiff in der Form der Bare-boat-Charter weiter verchartern.

§ 160 [Beschränkung der Hypothekenbestellung; vgl. § 151 a. F.] Während der Dauer der Bare-boat-Charter darf der Vercharterer ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Charterers keine Hypothek an dem Schiff bestellen³²⁰.

Wenn der Vercharterer den vorigen Absatz verletzt, sodass der Charterer einen Schaden erleidet, haftet der Vercharterer auf Ersatz³²¹.

§ 161 [Zahlung des Chartergeldes und Folgen bei Verzug oder Verlust; vgl. § 152 a. F.] Der Charterer muss nach den vertraglichen Vereinbarungen das Chartergeld zahlen. Wenn der Charterer den vertraglich bestimmten Zeitpunkt für die Zahlung des Chartergeldes um sieben Tage oder mehr überschritten hat, ist der Vercharterer berechtigt, den Vertrag aufzulösen und Ersatz für den dadurch erlittenen Schaden zu verlangen.

Wenn das Schiff verloren geht oder verschollen ist³²², muss die Zahlung des Chartergeldes vom Tag des Verlustes bzw. der letzten Nachricht vom Schiff an eingestellt werden; von im Voraus gezahltem Chartergeld muss ein entsprechender Anteil zurückgezahlt werden.

§ 162 [Anwendbarkeit anderer Vorschriften auf die Bare-boat-Charter; vgl. § 153 a. F.]³²³ Die Bestimmungen der §§ 143, 144 Abs. 1, 151 und 152 dieses Gesetzes werden [auch] auf den Bare-boat-Chartervertrag angewandt.

§ 163 [Eigentumsübergang bei Mietkauf-Bare-boat-Charter; = § 154 a. F.] Bei einem Bare-boat-Chartervertrag mit einer Mietkaufklausel geht das Eigentum am Schiff auf den Charterer über, wenn er nach den vertraglichen Vereinbarungen dem Vercharterer die Kaufmiete voll gezahlt hat.

7. Kapitel: Seeschleppvertrag

§ 164 [Definition; = § 155 a. F.] Der Seeschleppvertrag ist ein Vertrag, nach dem die schleppende Seite mit einem Schlepper den geschleppten Anhang auf dem Seeweg von einem Ort zu einem anderen schleppt und von der geschleppten Seite Schlepplohn gezahlt wird.

319 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

320 „设立“ statt „设定“.

321 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

322 Bislang: „Wenn der Verlust oder die Verschollenheit des Schiffes eintritt (发生), [...]“.

323 Anpassung der Verweisungen.

本章规定不适用于在港区内对船舶提供的拖轮服务。

第一百六十五条 海上拖航合同应当采用书面形式订立。海上拖航合同的内容，主要包括承拖方和被拖方的名称和住所、拖轮和被拖物的名称和主要尺度、拖轮马力、起拖地和目的地、起拖日期、拖航费及其支付方式，以及其他有关事项。

第一百六十六条 承拖方在起拖前和起拖当时，应当谨慎处理，使拖轮处于适航、适拖状态，妥善配备船员，配置拖航索具和配备供应品以及该航次必备的其他装置、设备。

被拖方在起拖前和起拖当时，应当做好被拖物的拖航准备，谨慎处理，使被拖物处于适拖状态，并向承拖方如实说明被拖物的情况，按照规定提供有关检验机构签发的被拖物适合拖航的证书和有关文件。

第一百六十七条 起拖前，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费已经支付的，承拖方应当退还给被拖方。

第一百六十八条 起拖后，因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使合同不能继续履行的，双方均可以解除合同，并互相不承担赔偿责任。除合同另有约定外，拖航费按照实际完成的拖航部分确定。

Dieses Kapitel gilt nicht für Schlepperdienste für Schiffe im Hafengebiet.

§ 165 [Schriftform, Inhalt des Seeschleppvertrags; vgl. § 156 a. F.] Der Seeschleppvertrag muss in Schriftform abgeschlossen werden³²⁴. Er enthält insbesondere die Bezeichnungen und Wohnsitze der schleppenden und der geschleppten Seite, Bezeichnungen und Hauptmaße von Schlepper und Anhang, die Pferdestärken des Schleppers, Anfangsort und Zielort des Schleppens, die Schleppzeit, den Schlepplohn und seine Zahlungsweise sowie andere einschlägige Punkte.

§ 166 [Pflichten der schleppenden und geschleppten Seite; vgl. § 157 a. F.] Die schleppende Seite muss vor und bei Beginn des Schleppens gewissenhaft dafür sorgen, dass der Schlepper in einem seetüchtigen und zum Schleppen geeigneten Zustand ist, ihn gut bemannen, mit Schleppgerät ausrüsten und mit Vorräten und den sonst für diese Reise erforderlichen Einrichtungen und Anlagen versehen.

Die geschleppte Seite muss vor und bei Beginn des Schleppens den geschleppten Anhang gut auf das Schleppen vorbereiten und gewissenhaft dafür sorgen, dass der Anhang in einem zum Schleppen geeigneten Zustand ist, der schleppenden Seite wahrheitsgemäße Angaben über den Anhang machen und von der zuständigen Prüfstelle ausgestellte Nachweise der Schlepptauglichkeit des Anhangs und sonst einschlägige Schriftstücke nach den Bestimmungen³²⁵ vorlegen.

§ 167 [Anfängliche Unmöglichkeit; vgl. § 158 a. F.] Wenn vor Beginn des Schleppens höhere Gewalt oder ein anderer von keiner der beiden Seiten zu verantwortender Grund dazu führt, dass der Vertrag nicht erfüllt werden kann, können beide Seiten den Vertrag auflösen, ohne dass eine der anderen auf Ersatz haftet³²⁶. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, muss die schleppende Seite bereits gezahlten Schlepplohn zurückzahlen.

§ 168 [Nachträgliche Unmöglichkeit; Satz 1 = § 159 a. F., Satz 2 neu eingefügt] Wenn nach Beginn des Schleppens höhere Gewalt oder ein anderer von keiner der beiden Seiten zu verantwortender Grund dazu führt, dass der Vertrag nicht weiter erfüllt werden kann, können beide Seiten den Vertrag auflösen, ohne dass eine der anderen auf Ersatz haftet³²⁷. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, wird der Schlepplohn nach dem tatsächlich abgeschlossenen Teil des Schleppens bestimmt.

324 Bislang: „muss schriftlich abgeschlossen werden“ (应当书面订立).

325 Die Worte „nach den Bestimmungen“ wurden neu eingefügt.

326 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

327 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百六十九条 因不可抗力或者其他不能归责于双方的原因致使被拖物不能拖至目的地的，除合同另有约定外，承拖方可以在目的地的邻近地点或者拖轮船长的选定的安全的港口或者锚泊地，将被拖物移交给被拖方或者其代理人，视为已经履行合同。

第一百七十条 被拖方未按照约定支付拖航费和其他合理费用的，承拖方对被拖物享有留置权。

第一百七十一条 在海上拖航过程中，承拖方或者被拖方遭受的损失，由一方的过错造成的，有过错的一方应当承担赔偿责任；由双方过错造成的，各方按照过错程度的比例承担赔偿责任。

虽有前款规定，经承拖方证明，被拖方的损失是由于下列原因之一造成的，承拖方不承担赔偿责任：

(一) 拖轮船长的、船员、引航员或者承拖方的其他受雇人、代理人在驾驶拖轮或者管理拖轮中的过错；

(二) 拖轮在海上救助或者企图救助人命或者财产时的过错。

本条规定仅在海上拖航合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第一百七十二条 在海上拖航过程中，由于承拖方或者被拖方的过错，造成第三人人身伤亡或者财产损失的，承拖方和被拖方对第三人承担连带赔偿责任。除合同另有约定外，一方支付的赔偿超过其应当承担的比例的，对另一方有追偿权。

§ 169 [Ersatzablieferung bei nachträglicher Unmöglichkeit; = § 160 a. F.] Wenn wegen höherer Gewalt oder einem anderen von keiner der beiden Seiten zu verantwortenden Grund der Anhang nicht an den Zielort geschleppt werden kann, so kann, soweit im Vertrag nichts anderes vereinbart ist, die schleppende Seite an einem dem Zielort benachbarten Ort oder einem vom Kapitän des Schleppers gewählten sicheren Hafen oder Ankerplatz den Anhang der geschleppten Seite oder ihrem Vertreter übergeben, und das gilt dann als Erfüllung des Vertrags.

§ 170 [Zurückbehaltungsrecht der schleppenden Seite; vgl. § 161 a. F.] Solange die geschleppte Seite den Schlepplohn und sonstige vernünftige Kosten nicht vertragsgemäß gezahlt hat, genießt³²⁸ die schleppende Seite ein Zurückbehaltungsrecht an dem geschleppten Anhang.

§ 171 [Haftung bei Schäden während des Seeschleppens; vgl. § 162 a. F.] Wenn im Verlauf des Seeschleppens die schleppende oder die geschleppte Seite einen Schaden erleidet, der von einer Seite verschuldet³²⁹ ist, haftet die Seite, bei der Verschulden vorliegt, auf Ersatz³³⁰; ist [der Schaden] von beiden Seiten verschuldet, haftet jede entsprechend dem Grad ihres Verschuldens anteilmäßig auf Ersatz.

Trotz der Bestimmungen des vorigen Absatzes haftet die schleppende Seite nicht auf Ersatz, wenn sie beweist, dass der Schaden der geschleppten Seite aus einem der folgenden Gründe entstanden ist:

1. aus Verschulden des Kapitäns, der Besatzung oder des Lotsen des Schleppers oder anderer von der schleppenden Seite Angestellter oder ihrer Vertreter bei der Führung³³¹ oder Verwaltung des Schiffes;

2. aus Verschulden des Schleppers bei Hilfe in Seenot zur Rettung oder beabsichtigten Rettung von Menschenleben oder Vermögen.

Dieser Paragraph wird nur insoweit angewandt, als der Seeschleppvertrag keine bzw. keine abweichende Vereinbarung enthält.

§ 172 [Gesamtschuldnerische Haftung beim Seeschleppen; vgl. § 163 a. F.] Wenn im Verlauf des Seeschleppens aus Verschulden³³² der schleppenden oder der geschleppten Seite ein Dritter verletzt oder getötet oder ihm ein Vermögensschaden zugefügt wird, haften ihm die schleppende und die geschleppte Seite als Gesamtschuldner auf Ersatz³³³. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, ist eine Seite, welche als Gesamtschuldner mehr Ersatz als den von ihr zu übernehmenden Anteil gezahlt hat, berechtigt, von der anderen einen Ausgleich zu verlangen.

328 Bislang: „hat“ (有); jetzt: „genießt“ (享有).

329 Hier und im Folgenden dieses Paragraphen „过错“ statt „过失“.

330 Hier und im Abs. 2 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

331 Siehe Fn. 71.

332 „过错“ statt „过失“.

333 „承担连带责任“ statt „负连带责任“.

第一百七十三条 拖轮所有人拖带其所有的或者经营的驳船载运货物,经海路由一港运至另一港的,视为海上货物运输。

第八章 船舶碰撞

第一百七十四条 船舶碰撞,是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成损害的事故。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生碰撞,适用本章的规定。

第一百七十五条 船舶发生碰撞,当事船舶的船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下,对于相碰的船舶和船上人员应当尽力施救。

碰撞船舶的船长应当尽可能将其船舶名称、船籍港、出发港和目的港通知对方。

第一百七十六条 船舶发生碰撞,是由于不可抗力或者其他不能归责于任何一方的原因或者无法查明的原因造成的,碰撞各方互相不承担赔偿责任。

第一百七十七条 船舶发生碰撞,是由于一船的过错造成的,由有过错的船舶承担赔偿责任。

§ 173 [Transport von Gütern auf Leichter durch Schlepper; = § 164 a. F.] Wenn der Eigentümer eines Schleppers auf einem geschleppten ihm gehörenden oder von ihm betriebenen Leichter³³⁴ Güter über See von einem zu einem anderen Hafen verlädt [und] befördert, gilt das als Beförderung von Gütern zur See.

8. Kapitel: Zusammenstoß von Schiffen³³⁵

§ 174 [Definition, Geltungsbereich; vgl. § 165 a. F.] Der Zusammenstoß von Schiffen ist ein Unfall, bei dem Schiffe auf dem Meer oder einem mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässer so in Berührung kommen, dass es zu Beschädigungen kommt.

Auf einen Zusammenstoß zwischen einem Schiff und einem anderen Wasserfahrzeug³³⁶ als einem Schiff, das nicht für militärische Zwecke oder für öffentliche Regierungsaufgaben genutzt wird, werden die Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

§ 175 [Pflichten der Kapitäne; vgl. § 166 a. F.] Beim Zusammenstoß von Schiffen müssen³³⁷ sich die Kapitäne der beteiligten Schiffe, soweit damit nicht ihr eigenes Schiff und die Menschen darauf ernstlich gefährdet werden, mit aller Kraft um die Rettung der mit ihnen zusammengestoßenen Schiffe und der Menschen darauf bemühen.

Die Kapitäne der zusammengestoßenen Schiffe müssen der anderen Seite möglichst Namen, Nationalität, Ausgangs- und Zielhafen ihrer Schiffe mitteilen.

§ 176 [Keine Haftung bei Zusammenstoß durch höhere Gewalt oder unklare Ursachen; vgl. § 167 a. F.] Kommt es durch höhere Gewalt, einem anderen von keiner Seite zu verantwortenden Grund oder aus nicht zu klärenden Gründen zu einem Zusammenstoß von Schiffen, so haften sich die am Zusammenstoß Beteiligten gegenseitig nicht auf Ersatz³³⁸.

§ 177 [Haftung bei Verschulden eines Schiffes; vgl. § 168 a. F.] Kommt es durch Verschulden³³⁹ eines Schiffes zu einem Zusammenstoß von Schiffen, so haftet das Schiff, bei dem Verschulden vorliegt, auf Ersatz³⁴⁰.

334 Chinesisch: „驳船“. Ein „Leichter“ (oder „Barge“, „Schubboot“) bezeichnet ein unmotorisiertes oder nur schwach motorisiertes Transportschiff.

335 Siehe zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel den Beitrag in diesem Heft, S. ### ff. (dort unter II. 3.).

336 Siehe Fn. 7.

337 „应当“ statt „必须“.

338 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

339 Hier und im Folgenden dieses Paragraphen: „过错“ statt „过失“.

340 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

第一百七十八条 船舶发生碰撞，碰撞的船舶互有过错的，各船按照过错程度的比例承担赔偿责任；过错程度相当或者过错程度的比例无法判定的，平均承担赔偿责任。

互有过错的船舶，对碰撞造成的船舶以及船上货物和其他财产的损失，依照前款规定的比例承担赔偿责任。碰撞造成第三人财产损失的，各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例。

互有过错的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，承担连带赔偿责任。一船支付的赔偿超过本条第一款规定的比例的，有权向其他有过错的船舶追偿。

第一百七十九条 船舶因操纵不当或者不遵守航行规章，虽然实际上没有与其他船舶发生碰撞，但是使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的，适用本章的规定。

第九章 海难救助

第一百八十条 本章规定适用于对海上或者与海相通的可航水域内遇险的船舶或者其他财产进行的救助。

船舶与船舶以外的任何其他非用于军事或者政府公务的船艇之间发生的救助关系，适用本章的规定。

§ 178 [Haftung bei gegenseitigem Verschulden; vgl. § 169 a. F.] Kommt es zu einem Zusammenstoß von Schiffen, bei dem bei den zusammengestoßenen Schiffen gegenseitiges Verschulden³⁴¹ vorliegt, so haftet jedes Schiff nach dem Grade [seines] Verschuldens anteilmäßig auf Ersatz³⁴²; entsprechen sich die Grade des Verschuldens oder lassen sich die Anteile am Verschulden nicht feststellen, so haften sie im gleichen Maß auf Ersatz.

Schiffe, bei denen gegenseitiges Verschulden vorliegt, haften für Schaden an den Schiffen, an Gütern und anderem Vermögen auf den Schiffen, den der Zusammenstoß herbeigeführt hat, auf Ersatz zu den Anteilen nach dem vorigen Absatz. Führt der Zusammenstoß zu Vermögensschäden eines Dritten, so haftet jedes Schiff für nicht mehr als den Anteil am Ersatz, den es übernehmen muss.

Schiffe, bei denen gegenseitiges Verschulden vorliegt, haften für die [durch den Zusammenstoß] herbeigeführte Verletzung oder Tötung eines Dritten als Gesamtschuldner auf Ersatz. Wenn der von einem Schiff gezahlte Ersatz³⁴³ seinen Anteil nach Abs. 1 übersteigt, ist es berechtigt, von den anderen Schiffen, bei denen Verschulden vorliegt, einen Ausgleich zu verlangen.

§ 179 [Haftung bei Schädigung ohne Zusammenstoß; vgl. § 170 a. F.] Wenn ein Schiff, weil es nicht angemessen gehandhabt wurde oder die Schifffahrtsregeln missachtet hat, zwar nicht mit³⁴⁴ anderen Schiffen zusammengestoßen ist, aber Schäden bei anderen Schiffen, den Personen oder Gütern oder anderem Vermögen auf ihnen herbeigeführt hat, werden die Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

9. Kapitel: Hilfeleistung in Seenot³⁴⁵

§ 180 [Geltungsbereich; Abs. 1 vgl. § 171 a. F., Abs. 2 vgl. § 172 Nr. 1 a. F.³⁴⁶, Abs. 3 neu eingefügt] Dieses Kapitel wird angewandt auf Hilfeleistungen auf dem Meer oder innerhalb³⁴⁷ eines mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässers für³⁴⁸ Schiffe oder³⁴⁹ anderes Vermögen, die in Gefahr geraten sind.

Auf Hilfeleistungen zwischen einem Schiff und einem anderen Wasserfahrzeug³⁵⁰ als einem Schiff, das nicht für militärische Zwecke oder für öffentliche Regierungsaufgaben genutzt wird, werden die Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

341 Hier und im Folgenden dieses Paragraphen: „*过错*“ statt „*过失*“.

342 Hier und im Folgenden dieses Paragraphen: „*承担赔偿责任*“ statt „*负赔偿责任*“.

343 Bislang: „Wenn der von einem Schiff als Gesamtschuldner gezahlte Ersatz [...]“.

344 „*与*“ statt „*同*“.

345 Siehe zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel den Beitrag in diesem Heft, S. ### ff. (dort unter II. 4).

346 Siehe unten Fn. 351.

347 Das Wort „*innerhalb*“ (内) wurde neu eingefügt.

348 Das bislang nach einem Komma in der a. F. dieses Satzes stehende „*für*“ (对) wurde in der Neufassung vorgezogen und steht nun im chinesischen Satz vor „*auf dem Meer*“ (海上). Für die deutsche Übersetzung ergibt sich hieraus keine Änderung.

349 Bislang: „*und*“ (和).

350 Siehe Fn. 7.

除本法第一百八十五条关于撤销或者变更救助合同和第一百八十六条、第一百八十七条关于防止或者减轻生态环境损害的规定外，本章其他规定仅在救助合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第一百八十一条 本章下列用语的含义：

(一) 财产，是指非永久地和非有意地依附于岸线的任何财产，包括有风险的运费。

(二) 救助款项，是指依照本章规定，被救助方应当向救助方支付的任何救助报酬、酬金或者补偿。

第一百八十二条 本章规定不适用于海上已经就位的从事海底矿物资源的勘探、开发或者生产的固定式、浮动式平台和移动式近海钻井装置。

第一百八十三条 船长在不严重危及本船和船上人员安全的情况下，有义务尽力救助海上人命。

第一百八十四条 救助方与被救助方就海难救助达成协议，救助合同成立。

遇险船舶的船长有权代表船舶所有人订立救助合同。遇险船舶的船长或者船舶所有人有权代表船上财产所有人订立救助合同。

第一百八十五条 有下列情形之一的，一方当事人起诉或者双方当事人协议仲裁的，受理争议的法院或者仲裁机构可以撤销、变更救助合同：

Bis auf die Bestimmungen des § 185 dieses Gesetzes über die Aufhebung oder Änderung eines Hilfsvertrags und der §§ 186 und 187 über die Verhinderung oder Milderung von Schäden an der ökologischen Umwelt werden die anderen Bestimmungen dieses Kapitels nur angewandt, wenn der Hilfsvertrag keine oder keine abweichende Vereinbarung enthält.

§ 181 [Definitionen; vgl. § 172 a. F.³⁵¹] Definitionen für dieses Kapitel:

1. Vermögen ist alles Vermögen, das nicht ständig und beabsichtigt Anhängsel der Küstenlinie ist; eingeschlossen sind gefährdete Fracht[-gebühren].

2. Hilfslohn sind alle Hilfsentgelte, Honorare und Erstattungen, die der Hilfsempfänger auf Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels dem Helfer zahlen muss.

§ 182 [Ausnahme für Offshore-Plattformen und Bohranlagen; vgl. § 173 a. F.³⁵²] Die Bestimmungen dieses Kapitels werden nicht angewandt für feste oder schwimmende Plattformen und bewegliche Bohranlagen für die Küstengewässer, die auf See ihre Position eingenommen haben und Exploration, Erschließung oder Gewinnung³⁵³ von Bergbauressourcen des Meeresbodens durchführen.

§ 183 [Rettungspflicht des Kapitäns; = § 174 a. F.] Solange der Kapitän nicht ernstlich die Sicherheit seines Schiffes und der Personen auf dem Schiff gefährdet, ist er verpflichtet, alle Kraft für die Rettung von Menschenleben auf See einzusetzen.

§ 184 [Zustandekommen des Hilfsvertrags und Vertretungsbefugnis; = § 175 a. F.] Wenn Helfer und Hilfsempfänger über die Hilfe in Seenot eine Vereinbarung treffen, ist ein Hilfsvertrag zustande gekommen.

Der Kapitän eines in Gefahr geratenen Schiffes ist berechtigt, als Repräsentant³⁵⁴ des Eigentümers einen Hilfsvertrag abzuschließen. Kapitän und Eigentümer des in Gefahr geratenen Schiffes sind berechtigt, als Repräsentanten der Eigentümer von Vermögen auf dem Schiff einen Hilfsvertrag zu errichten.

§ 185 [Aufhebung oder Änderung des Hilfsvertrags; vgl. § 176 a. F.] Wenn einer der folgenden Umstände vorliegt, kann auf Klageerhebung einer Seite oder aufgrund einer Schiedsvereinbarung beider Seiten das Gericht bzw. das Schiedsorgan, das den Streit angenommen hat, durch Urteil bzw. Schiedsspruch den Hilfsvertrag aufheben³⁵⁵ [oder] ändern:

351 Weggefallen ist § 172 Nr. 1 a. F., in dem der Begriff „Schiffe“ für dieses Kapitel definiert und damit der Geltungsbereich dieses Kapitels festgelegt wurde. Diese Norm ist in § 180 Abs. 2 aufgegangen.

352 Änderung in der Zeichensetzung: Ein Komma in § 173 a. F. ist weggefallen.

353 Wörtlich: „Produktion“.

354 Chinesisch: „代表“. Es handelt sich bei der „Repräsentation“ um die Vertretung einer Körperschaft (juristische Person oder Organisation ohne Rechtspersönlichkeit), für die im chinesischen Zivilrecht andere Regelungen gelten als für die Stellvertretung. Siehe ausführlicher hierzu *Knut Benjamin Pißler*, Stellvertretung, in: Knut Benjamin Pißler (Hrsg.), *Handbuch des chinesischen Zivilrechts*, Tübingen 2025, S. 123 (144 ff.).

355 Das Wort „aufheben“ wurde neu eingefügt.

(一) 合同在受胁迫或者危险情况的影响下订立, 并且合同条款显失公平;

(二) 根据合同支付的救助款项明显过高或者过低于实际提供的救助服务。

第一百八十六条 在救助作业过程中, 救助方对被救助方负有下列义务:

(一) 以应有的谨慎进行救助;

(二) 以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害;

(三) 在合理需要的情况下, 寻求其他救助方援助;

(四) 接受被救助方要求其他救助方参与救助作业的合理要求, 但是要求不合理的, 原救助方的救助报酬金额不受影响。

第一百八十七条 在救助作业过程中, 被救助方对救助方负有下列义务:

(一) 与救助方通力合作;

(二) 以应有的谨慎防止或者减少生态环境损害;

(三) 获救的船舶或者其他财产被送至安全地点时, 及时接受救助方提出的合理的移交要求。

第一百八十八条 救助方对遇险的船舶和其他财产的救助, 取得效果的, 有权获得救助报酬; 未取得效果的, 除本法第一百九十一条或者其他法律另有规定外, 无权获得救助款项。

第一百八十九条 确定救助报酬, 应当体现对救助作业的鼓励, 并综合考虑下列各项因素:

(一) 船舶和其他财产的获救价值;

1. Der Vertrag ist unter dem Einfluss einer Drohung³⁵⁶ oder gefährlicher Umstände geschlossen worden und³⁵⁷ seine Klauseln sind deutlich ungerecht;

2. der aufgrund des Vertrags gezahlte Hilfslohn ist deutlich zu hoch oder zu niedrig für die tatsächlich geleisteten Hilfsdienste.

§ 186 [Pflichten des Helfers; vgl. § 177 a. F.] Bei der Hilfstätigkeit hat der Helfer gegenüber dem Hilfeempfänger die folgenden Pflichten:

1. mit der nötigen Sorgfalt Hilfe zu leisten;

2. mit der nötigen Sorgfalt eine Schädigung der ökologischen Umwelt³⁵⁸ zu verhindern bzw. zu verringern;

3. wenn vernünftigerweise erforderlich, die Hilfe anderer Helfer zu suchen;

4. eine vernünftige Aufforderung des Hilfeempfängers, dass andere Helfer an der Hilfe teilnehmen, zu akzeptieren³⁵⁹; wenn jedoch das Verlangen unvernünftig ist, wirkt es sich nicht auf den Betrag des Hilfsentgelts des ursprünglichen Helfers aus.

§ 187 [Pflichten des Hilfeempfängers; vgl. § 178 a. F.] Bei der Hilfstätigkeit hat der Hilfeempfänger gegenüber dem Helfer die folgenden Pflichten:

1. mit dem Helfer mit vereinten Kräften zusammenzuarbeiten;

2. mit der nötigen Sorgfalt eine Schädigung der ökologischen Umwelt³⁶⁰ zu verhindern bzw. zu verringern;

3. wenn das gerettete Schiff oder anderes Vermögen an einen sicheren Ort gebracht ist, unverzüglich eine vom Helfer gestellte vernünftige Aufforderung³⁶¹ nach Übernahme [des Schiffes oder anderen Vermögens] zu akzeptieren.

§ 188 [Bergelohn bei erfolgreicher Hilfstätigkeit; § 179 a. F.] Wenn die Hilfe des Helfers für ein Schiff und sonstiges Vermögen, die in Gefahr geraten sind, erfolgreich ist, ist er berechtigt, ein Hilfsentgelt zu erhalten; war sie nicht erfolgreich, ist er, wenn § 191 dieses Gesetzes³⁶² oder andere Gesetze³⁶³ nichts anderes bestimmen, nicht berechtigt, Hilfslohn zu erhalten.

§ 189 [Bemessung des Bergelohns; vgl. § 180 a. F.] Das Hilfsentgelt muss so bestimmt werden, dass es ein Ansporn für Hilfstätigkeit ist; dabei müssen folgende Faktoren zusammenfassend in Betracht gezogen werden:

1. der Rettungswert des Schiffes und anderen Vermögens³⁶⁴;

356 Bislang: „nicht normaler (不正当) Umstände“.

357 Das „und“ (并且) wurde neu eingefügt.

358 Bislang: „Umweltverschmutzungsschäden“ (环境污染损害).

359 Bislang: „wenn der Hilfeempfänger vernünftigerweise verlangt, dass andere Helfer an der Hilfe teilnehmen, dies Verlangen zu akzeptieren“.

360 Bislang: „Umweltverschmutzungsschäden“ (环境污染损害).

361 Wörtlich: „vernünftiges Verlangen“.

362 Anpassung der Verweisung.

363 Weggefallen ist der Hinweis darauf, dass vertraglich etwas anderes vereinbar worden sein kann.

364 Zur Bemessung dieses Wertes siehe sogleich in § 190.

(二) 救助方在防止或者减少生态环境损害方面的技能和努力;

(三) 救助方的救助成效;

(四) 危险的性质和程度;

(五) 救助方在救助船舶、其他财产和人命方面的技能和努力;

(六) 救助方所用的时间、支出的费用和遭受的损失;

(七) 救助方或者救助设备可能面临的责任风险和其他风险;

(八) 救助方提供救助服务的及时性;

(九) 用于救助作业的船舶和其他设备的可用性和使用情况;

(十) 救助设备的备用状况、效能和设备的价值。

救助报酬不得超过船舶和其他财产的获救价值。

第一百九十条 船舶和其他财产的获救价值,是指船舶和其他财产获救后的估计价值或者实际出卖的收入,扣除有关税款和海关、检疫、检验费用以及进行卸载、保管、估价、出卖而产生的费用后的价值。

前款规定的获救价值,不包括获救的船员私人物品和旅客自带行李的价值。

第一百九十一条 对构成生态环境损害危险的船舶或者船上货物进行的救助,救助方依据本法第一百八十九条规定获得的救助报酬,少于依据本条规定可以得到的特别补偿的,救助方有权从船舶所有人处获得相当于救助费用的特别补偿。

2. die technischen Fähigkeiten und die Anstrengungen des Helfers bei der Verhinderung bzw. Verringerung einer Schädigung der ökologischen Umwelt³⁶⁵;

3. der Erfolg der Hilfe des Helfers;

4. Natur und Grad der Gefahr;

5. die technischen Fähigkeiten und die Anstrengungen des Helfers bei der Hilfe für das Schiff, anderes Vermögen und Menschenleben;

6. vom Helfer aufgewandte Zeit, geleistete Kosten und erlittene Verluste;

7. Haftungs- und andere Risiken, denen Helfer und Hilfsausrüstung ausgesetzt gewesen sein könnten³⁶⁶;

8. die Unverzüglichkeit vom Helfer geleisteter Hilfsdienste;

9. die Brauchbarkeit und die Umstände des Einsatzes³⁶⁷ der bei der Hilfe verwandten Schiffe und anderen Ausrüstung;

10. inwieweit die Hilfsausrüstung bereitstand, ihre Effizienz und ihr Wert.

Das Hilfsentgelt darf den Rettungswert des Schiffes und anderen Vermögens nicht übersteigen.

§ 190 [Bemessung des Rettungswertes von Schiff und Vermögen; vgl. § 181 a. F.] Der Rettungswert des Schiffes und anderen Vermögens ist der geschätzte Wert oder tatsächliche Verkaufserlös des Schiffes und anderen Vermögens nach der Rettung abzüglich der einschlägigen Steuern und Zoll-, Quarantäne- und Prüfungskosten und der Kosten, die durch Löschung, Aufbewahrung, Schätzung und Verkauf entstehen.

Im Rettungswert³⁶⁸ nach dem vorigen Absatz ist der Wert der geretteten³⁶⁹ persönlichen Dinge der Besatzung und des geretteten mitgeführten Gepäcks der Passagiere nicht enthalten.

§ 191 [Sondervergütung; vgl. § 182 a. F.] Wenn der Helfer für die Hilfe für Schiffe oder Güter auf Schiffen, von denen eine Schädigung der ökologischen Umwelt³⁷⁰ droht, gemäß³⁷¹ § 189 dieses Gesetzes³⁷² ein Hilfsentgelt erhält, das unter der Sondervergütung³⁷³ liegt, die gemäß³⁷⁴ dem vorliegenden Paragrafen erlangt werden kann, ist der Helfer berechtigt, vom Eigentümer des Schiffes eine den Hilfskosten entsprechende Sondervergütung zu erlangen.

365 Bislang: „Umweltverschmutzungsschäden“ (环境污染损害).

366 Bislang: „ausgesetzt waren“ (所冒).

367 Wörtlich: „des Gebrauchs“.

368 Bislang: (nur) „Wert“.

369 In § 181 Abs. 2 a. F. stand das Attribut „geretteten“ sowohl vor den „persönlichen Dingen“ als auch vor dem „mitgeführten Gepäck“. Nun wurde es dem gesamten Objekt („persönliche Dinge der Besatzung und mitgeführtes Gepäck der Passagiere“) vorangestellt. In der deutschen Übersetzung ergibt sich hieraus keine Änderung.

370 Bislang: „Umweltverschmutzungsschäden“ (环境污染损害).

371 „依据“ statt „依照“.

372 Anpassung der Verweisung.

373 Wörtlich hier und im Folgenden dieses Paragrafen: „besondere Erstattung“.

374 Siehe Fn. 371.

救助方进行前款规定的救助作业,取得防止或者减少生态环境损害效果的,船舶所有人依照前款规定应当向救助方支付的特别补偿可以另行增加,增加的数额可以达到救助费用的百分之三十。受理争议的法院或者仲裁机构认为适当,并考虑本法第一百八十九条第一款的规定,可以判决或者裁决进一步增加特别补偿数额;但是,在任何情况下,增加部分不得超过救助费用的百分之一百。

本条所称救助费用,是指救助方在救助作业中直接支付的合理费用以及实际使用救助设备、投入救助人员的合理费用。确定救助费用应当考虑本法第一百八十九条第一款第八项至第十项的规定。

在任何情况下,本条规定的全部特别补偿,只有在超过救助方依据本法第一百八十九条规定能够获得的救助报酬时,方可支付,支付金额为特别补偿超过救助报酬的差额部分。

因救助方的过失未能防止或者减少生态环境损害的,可以全部或者部分剥夺救助方获得特别补偿的权利。

本条规定不影响船舶所有人对其他被救助方的追偿权。

第一百九十二条 救助报酬的金额,应当由获救的船舶和其他财产的各所有人,按照船舶和其他各项财产各自的获救价值占全部获救价值的比例承担。

Wenn der Helfer³⁷⁵ Hilfe nach dem vorigen Absatz mit dem Ergebnis durchführt, dass eine Schädigung der ökologischen Umwelt³⁷⁶ vermieden oder verringert wird, kann die Sondervergütung, die der Eigentümer des Schiffes auf Grundlage des vorigen Absatzes dem Helfer zahlen muss, gesondert um bis zu 30 % der Hilfskosten erhöht werden. Wenn es das Gericht bzw. Schiedsorgan, das den Streit angenommen hat, für angemessen hält, kann es unter Berücksichtigung von § 189 Abs. 1 dieses Gesetzes³⁷⁷ durch Urteil bzw. Schiedsspruch den Betrag der Sondervergütung noch weiter erhöhen; unter keinen Umständen darf der Betrag der Erhöhung aber 100 % der Hilfskosten übersteigen.

Als Hilfskosten werden in vorliegendem Paragraphen die vom Helfer während der Hilfe direkt gezahlten vernünftigen Kosten zuzüglich der vernünftigen Kosten für tatsächlich eingesetzte Hilfsausrüstung und eingesetztes Helferpersonal bezeichnet. Bei der Bestimmung der Hilfskosten muss § 189 Abs. 1 Nr. 8 bis Nr. 10 dieses Gesetzes³⁷⁸ in Betracht gezogen werden.

Die gesamte Sondervergütung nach dem vorliegenden Paragraphen kann unter welchen Umständen auch immer nur dann gezahlt werden, wenn das Hilfsentgelt überschritten wird, das der Helfer gemäß³⁷⁹ § 189 dieses Gesetzes³⁸⁰ erhalten kann; der gezahlte Betrag ist die Differenz, um die die Sondervergütung das Hilfsentgelt überschreitet.

Wenn eine Schädigung der ökologischen Umwelt³⁸¹ durch Fahrlässigkeit des Helfers nicht vermieden oder verringert werden kann, kann dem Helfer das Recht auf Sondervergütung ganz oder teilweise entzogen werden.

Der vorliegende Paragraph beeinträchtigt nicht das Recht des Eigentümers des Schiffes auf einen Ausgleich von anderen Hilfsempfängern.

§ 192 [Anteilsbezogene Tragung des Bergelohns; = § 183 a. F.] Das Hilfsentgelt muss von den jeweiligen Eigentümern des geretteten Schiffes und anderen Vermögens im Verhältnis des Anteils der Rettungswerte ihres Schiffes und anderen Vermögens am gesamten Rettungswert getragen werden.

375 „救助方“ statt „救助人“.

376 Siehe Fn. 370.

377 Anpassung der Verweisung.

378 Anpassung der Verweisung.

379 „依据“ statt „依照“.

380 Anpassung der Verweisung.

381 Siehe Fn. 370.

第一百九十三条 参加同一救助作业的各救助方的救助报酬，依据本法第一百八十九条的规定标准，由各方协商确定；协商不成的，可以向法院起诉或者经各方协议申请仲裁。

第一百九十四条 在救助作业中救助人命的救助方，对获救人员不得请求酬金，但是有权从救助船舶或者其他财产、防止或者减少生态环境损害的救助方获得的救助款项中，获得合理的份额。

第一百九十五条 下列救助行为无权获得救助款项：

(一) 正常履行拖航合同或者其他服务合同的义务进行救助的，但是提供不属于履行上述义务的特殊劳务除外；

(二) 不顾遇险船舶的船长、船舶所有人或者其他财产所有人明确、合理的拒绝，仍然进行救助。

第一百九十六条 因救助方的过失致使救助作业成为必需或者更加困难的，或者救助方有欺诈或者其他不诚实行为的，应当取消或者减少向救助方支付的救助款项。

第一百九十七条 被救助方在救助作业结束后，应当根据救助方的要求，对救助款项提供满意的担保。

在不影响前款规定的情况下，获救船舶的船舶所有人应当在获救的货物交还前，尽力使货物的所有人对其应当承担的救助款项提供满意的担保。

§ 193 [Bergelohn mehrerer Helfer; vgl. § 184 a. F.] Das Hilfsentgelt eines jeden von mehreren Helfern, die an derselben Hilfsoperation beteiligt sind, muss gemäß³⁸² dem in § 189 dieses Gesetzes³⁸³ bestimmten Standard von allen Seiten ausgehandelt werden; gelingt das nicht, kann bei Gericht geklagt oder nach einer Vereinbarung aller Seiten ein Schiedsverfahren beantragt werden³⁸⁴.

§ 194 [Bergelohn bei Rettung von Menschenleben; vgl. § 185 a. F.] Der Helfer, der bei der Hilfe Menschenleben rettet, kann von den Geretteten kein Entgelt fordern, ist aber berechtigt, am Hilfslohn, den die Helfer vom geretteten Schiff und anderem Vermögen und für die Verhinderung und Verminderung einer Schädigung der ökologischen Umwelt³⁸⁵ erhalten, einen vernünftigen Anteil zu bekommen.

§ 195 [Ausschluss des Bergelohns; vgl. § 186 a. F.] Für die folgenden Hilfshandlungen besteht kein Recht auf den Erhalt von Hilfslohn:

1. pflichtgemäße Hilfe bei der normalen Erfüllung von Schlepp- oder anderen Dienstleistungsverträgen, soweit es sich nicht um besondere Arbeitsleistungen handelt, die nicht zu der Erfüllung solcher Pflichten gehören;

2. Hilfe, die ohne Rücksicht darauf geleistet wurde, dass der Kapitän oder Eigentümer des gefährdeten Schiffes oder anderen Vermögens sie klar [und]³⁸⁶ vernünftigerweise abgelehnt hatte.

§ 196 [Versagung oder Minderung des Bergelohns; vgl. § 187 a. F.] Wenn die Hilfe wegen³⁸⁷ Fahrlässigkeit des Helfers notwendig oder schwieriger wird oder beim Helfer Täuschung oder andere unredliche Handlungen vorliegen, muss der dem Helfer zu zahlende Hilfslohn versagt³⁸⁸ oder vermindert werden.

§ 197 [Sicherheitsleistung für den Bergelohn; vgl. § 188 a. F.] Nach Abschluss der Hilfe muss der Hilfeempfänger dem Helfer aufgrund dessen Verlangens eine befriedigende Sicherheit für den Hilfslohn leisten.

Unbeschadet des vorigen Absatzes muss der Eigentümer des geretteten Schiffes, bevor er die geretteten Güter zurückgibt, deren Eigentümer nach besten Kräften veranlassen, für den von ihnen zu tragenden Hilfslohn eine befriedigende Sicherheit zu leisten.

382 „依据“ statt „根据“.

383 Anpassung der Verweisung.

384 Bislang: „ein Urteil des Gerichts, das den Streit angenommen hat, oder aufgrund einer Vereinbarung aller Seiten der Schiedsspruch eines Schiedsorgans beantragt werden“.

385 Bislang: „Umweltverschmutzungsschäden“ (环境污染损害).

386 Das Wort „und“, das in § 186 Nr. 2 a. F. an dieser Stelle stand, ist weggefallen.

387 „因“ statt „由于“.

388 Wörtlich: „aufgehoben“.

在未根据救助方的要求对获救的船舶或者其他财产提供满意的担保以前, 未经救助方同意, 不得将获救的船舶和其他财产从救助作业完成后最初到达的港口或者地点移走。

第一百九十八条 受理救助款项请求的法院或者仲裁机构根据具体情况, 在合理的条件下, 可以裁定或者裁决被救助方向救助方先行支付适当的金额。

被救助方根据前款规定先行支付金额后, 其根据本法第一百九十七条规定提供的担保金额应当相应扣减。

第一百九十九条 对于获救满九十日的船舶和其他财产, 被救助方不支付救助款项也不提供满意的担保的, 救助方可以申请法院裁定强制拍卖; 对于无法保管、不易保管或者保管费用可能超过其价值的获救的船舶和其他财产, 可以申请提前拍卖。

拍卖所得价款, 在扣除保管和拍卖过程中的全部费用后, 依照本法规定支付救助款项; 剩余的金额, 退还被救助方; 无法退还、自拍卖之日起满一年又无人认领的, 归国家所有; 不足的金额, 救助方有权向被救助方追偿。

第二百条 同一船舶所有人的船舶之间进行的救助, 救助方获得救助款项的权利适用本章规定。

第二百零一条 国家有关主管机关从事或者控制的救助作业, 救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。

Bevor aufgrund Verlangens des Helfers³⁸⁹ für das gerettete Schiff oder sonstiges Vermögen befriedigende Sicherheit geleistet worden ist, darf ohne Zustimmung des Helfers das gerettete Schiff oder sonstiges Vermögen nicht aus dem nach Abschluss der Hilfe zuerst angelaufenen Hafen oder anderem Ort entfernt werden.

§ 198 [Vorauszahlung auf den Bergelohn; vgl. § 189 a. F.] Das Gericht oder Schiedsorgan, das die Forderung auf Hilfslohn angenommen hat, kann aufgrund der konkreten Umstände unter vernünftigen Bedingungen beschließen bzw. einen Schiedsspruch dahingehend erlassen, dass der Hilfspfänger dem Helfer vorweg eine angemessene Summe zahlt.

Nachdem der Hilfspfänger aufgrund des vorigen Absatzes eine angemessene Summe vorweg gezahlt hat, muss der Betrag einer aufgrund § 197 dieses Gesetzes geleisteten Sicherheit entsprechend verringert werden.

§ 199 [Durchsetzung des Bergelohns durch Zwangsvollstreckung; vgl. § 190 a. F.] Wenn volle 90 Tage nach der Rettung eines Schiffes und sonstigen Vermögens der Hilfspfänger weder den Hilfslohn gezahlt noch eine befriedigende Sicherheit geleistet hat³⁹⁰, kann der Helfer bei Gericht beantragen, dass die zwangsweise Versteigerung beschlossen wird; wenn gerettete Schiffe oder anderes Vermögen nicht, nicht leicht oder zu Kosten aufzubewahren sind, die ihren Wert übersteigen könnten, kann ihre vorzeitige Versteigerung beantragt werden.

Aus dem Versteigerungserlös wird nach Abzug sämtlicher³⁹¹ Kosten der Aufbewahrung und Versteigerung der Hilfslohn auf Grundlage dieses Gesetzes gezahlt; ein Restbetrag wird dem Hilfspfänger zurückerstattet; kann er nicht zurückerstattet werden und wird er auch innerhalb eines Jahres vom Versteigerungstag ab von niemandem beansprucht, so fällt er ins Staatseigentum³⁹²; [wenn der Versteigerungserlös nicht ausreicht,] ist der Helfer berechtigt, vom Hilfspfänger Ausgleich des Fehlbetrags zu verlangen.

§ 200 [Bergelohn bei Hilfe zwischen Schiffen desselben Eigentümers; = § 191 a. F.] Für das Recht des Helfers auf Hilfslohn bei Hilfe zwischen Schiffen desselben Eigentümers gelten die Vorschriften dieses Kapitels.

§ 201 [Bergelohn bei staatlicher Hilfe; = § 192 a. F.] Bei von zuständigen Staatsbehörden betriebener oder kontrollierter Hilfe genießt der Helfer die Rechte und Vergütungen³⁹³ für Hilfe nach diesem Kapitel.

389 „救助方“ statt „救助人“.

390 Dieser Kausalsatz wurde in § 190 Abs. 1 a. F. mit „wenn“ (如果) eingeleitet. In der Neufassung wird hingegen der Partikel „的“ am Ende dieses Satzteils verwendet, um hieraus einen nominalisierten Bedingungssatz zu machen.

391 „全部“ statt „一切“.

392 Bislang: „wird er an die Staatskasse abgeführt“.

393 Wörtlich: „Erstattungen“ (补偿).

第十章 共同海损

第二百零二条 共同海损,是指在同一海上航程中,船舶、货物和其他财产遭遇共同危险,为了共同安全,有意合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。

在航程中或者在航程结束后发生的船舶或者货物因迟延所造成的损失,包括船期损失和行市损失以及其他间接损失,均不得列入共同海损。

同一海上航程中的船舶、货物或者其他财产泄漏污染物造成的损失或者支付的费用,不得列入共同海损。

第二百零三条 船舶因发生意外、牺牲或者其他特殊情况而损坏时,为了安全完成本航程,驶入避难港口、避难地点或者驶回装货港口、装货地点进行必要的修理,在该港口或者地点额外停留期间所支付的港口费,船员工资、给养,船舶所消耗的燃料、物料,为修理而卸载、储存、重装或者搬移船上货物、燃料、物料以及其他财产所造成的损失、支付的费用,应当列入共同海损。

第二百零四条 为代替可以列为共同海损的特殊费用而支付的额外费用,可以作为代替费用列入共同海损;但是,列入共同海损的代替费用的金额,不得超过被代替的共同海损的特殊费用。

第二百零五条 提出共同海损分摊请求的一方应当承担举证责任,证明其损失应当列入共同海损。

10. Kapitel: Große Haverei³⁹⁴

§ 202 [Definition und Ausschluss von großer Haverei; vgl. § 193 a. F.] Dadurch, dass auf derselben Seereise Schiff, Güter und anderes Vermögen in eine gemeinsame Gefahr geraten und für die gemeinsame Sicherheit absichtlich vernünftige Maßnahmen³⁹⁵ ergriffen werden, direkt entstandene besondere Opfer und gezahlte besondere Kosten sind große Haverei³⁹⁶.

Auf der Seereise oder nach deren Abschluss infolge der Verspätung von Schiff oder Gütern entstandene Verluste einschließlich Verluste dadurch, dass das Schiff Fristen nicht einhält, Marktverluste und andere indirekte Schäden gehören alle³⁹⁷ nicht zur großen Haverei.

Die durch das Austreten von verschmutzenden Stoffen aus Schiffen, Gütern oder anderem Vermögen auf derselben Seereise verursachten Schäden und gezahlte Kosten gehören nicht zur großen Haverei.

§ 203 [Aufnahme von Hafen- und Reparaturkosten in die große Haverei; = § 194 a. F.] Wenn das Schiff durch unvorhergesehene Ereignisse, Opfer oder andere besondere Umstände beschädigt wird und für die notwendigen Reparaturen zur sicheren Vollendung der Reise einen Nothafen, sicheren Ort oder den Ladehafen oder -ort anläuft, müssen Verluste und Kosten in die große Haverei eingestellt werden, die dadurch entstehen bzw. gezahlt werden, dass in diesem Hafen oder Ort zusätzlich während der Liegezeit Hafengebühren, Löhne und Versorgung der Schiffsbesatzung geleistet werden, vom Schiff Treibstoff und sonstiges Material verbraucht wird oder die für die Reparaturen und dabei³⁹⁸ für das Löschen, Lagern, erneute Verladen oder Umladen von Gütern, Treibstoff, Material und sonstigem Vermögen gezahlt werden.

§ 204 [Ersatzaufwendungen in der großen Haverei; = § 195 a. F.] Statt besonderer Kosten, die in die große Haverei eingestellt werden können, können gezahlte Extraausgaben als stellvertretende Kosten in die große Haverei eingestellt werden, jedoch dürfen sie die in die große Haverei einzustellenden besonderen Kosten, an deren Stelle sie treten, nicht übersteigen.

§ 205 [Beweislast für Haverei-Beiträge; vgl. § 196 a. F.] Wer Beiträge zur großen Haverei fordert, trägt die Beweislast³⁹⁹ dafür, dass sein Schaden in die große Haverei eingestellt werden muss.

394 Siehe zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel den Beitrag in diesem Heft, S. ### ff. (dort unter II. 5.).

395 In der Neufassung ist ein Adverbialisierungspartikel (地) weggefallen: „有意合理地“ statt „有意地合理地“.

396 Chinesisch: „共同海损“, wörtlich: „gemeinsame Seeschäden“.

397 In § 193 Abs. 2 a. F. stand außer dem „alle“ (均) an dieser Stelle am Anfang dieses Absatzes auch ein „ausnahmslos“ (无论), das in der Neufassung weggefallen ist.

398 Das heißt anlässlich der Reparaturen, wenn beispielsweise Laderaum freigeräumt werden muss, um die Reparatur zu ermöglichen.

399 „承担举证责任“ statt „负举证责任“.

第二百零六条 引起共同海损特殊牺牲、特殊费用的事故,可能是由航程中一方的过错造成的,不影响该方要求分摊共同海损的权利;但是,非过错方或者过错方可以就此项过错提出赔偿请求或者进行抗辩。

第二百零七条 船舶、货物和运费的共同海损牺牲的金额,按照下列规定确定:

(一) 船舶共同海损牺牲的金额,按照实际支付的合理修理费,减除合理的以新换旧的扣减额计算。船舶尚未修理的,按照牺牲造成的合理贬值计算,但是不得超过估计的修理费。

船舶发生实际全损或者修理费用超过修复后的船舶价值的,共同海损牺牲金额按照该船舶在完好状态下的估计价值,减除不属于共同海损损坏的估计的修理费和该船舶受损后的价值的余额计算。

(二) 货物共同海损牺牲的金额,货物灭失的,按照货物在装船时的价值加保险费加运费,减除由于牺牲无需支付的运费计算。货物损坏,在就损坏程度达成协议前售出的,按照货物在装船时的价值加保险费加运费,与出售货物净得的差额计算。

(三) 运费共同海损牺牲的金额,按照货物遭受牺牲造成的运费的损失金额,减除为取得该项运费本应支付,但是由于牺牲无需支付的营运费用计算。

第二百零八条 共同海损应当由受益方按照各自的分摊价值的比例分摊。

§ 206 [Beiträge zur großen Haverei bei Verschulden; vgl. § 197 a. F.] Wenn der Unfall, der zu besonderen Opfern und besonderen Kosten in großer Haverei geführt hat, durch Verschulden⁴⁰⁰ einer Seite bei der Reise herbeigeführt worden sein kann, beeinträchtigt das nicht das Recht dieser Seite, Beiträge zur großen Haverei zu verlangen; ohne oder mit Verschulden Beteiligte können jedoch in Bezug auf das Verschulden zu diesem Posten Ersatzforderungen stellen oder Einwände erheben.

§ 207 [Bestimmung des Geldbetrags des großen Havereiopfers; vgl. § 198 a. F.] Der Geldbetrag des großen Havereiopfers⁴⁰¹ von Schiff, Gütern und Fracht wird nach⁴⁰² folgenden Regeln bestimmt:

1. Der Geldbetrag des großen Havereiopfers des Schiffes wird nach den tatsächlich gezahlten vernünftigen⁴⁰³ Reparaturkosten unter Abzug eines vernünftigen Betrags für den Austausch alter durch neue Teile berechtigt. Solange das Schiff nicht repariert worden ist, wird der Geldbetrag nach der durch das Opfer bei vernünftiger [Einschätzung] herbeigeführten Wertminderung berechnet, darf aber die geschätzten Reparaturkosten nicht übersteigen.

Wenn am Schiff ein tatsächlicher Totalschaden⁴⁰⁴ eintritt oder die Reparaturkosten den Wert des reparierten Schiffes übersteigen, wird der Geldbetrag des großen Havereiopfers als Wert des Schiffes in einwandfreiem Zustand abzüglich der geschätzten Reparaturkosten für nicht zur großen Haverei gehörende Schäden und des Restbetrags des Wertes des Schiffes nach der Beschädigung berechnet.

2. Der Geldbetrag des großen Havereiopfers der Güter wird bei Untergang der Güter als der Wert der Güter beim Laden auf das Schiff zuzüglich von Versicherungsprämie und Fracht, abzüglich der infolge des Opfers nicht mehr gezahlten Fracht berechnet. Sind beschädigte Güter verkauft worden, bevor eine Vereinbarung über den Grad der Beschädigung erzielt wurde, wird der Geldbetrag als Differenz zwischen dem Wert der Güter beim Verladen zuzüglich Prämie und Fracht einerseits und dem Nettoverkaufserlös andererseits berechnet.

3. Der Geldbetrag des großen Havereiopfers der Fracht wird als der Verlust an Fracht berechnet, der durch die Opferung von Gütern herbeigeführt wird, abzüglich derjenigen Beförderungskosten, die ursprünglich hätten ausgegeben werden müssen, um diese⁴⁰⁵ Fracht zu bekommen, und wegen der Opferung nun nicht ausgegeben zu werden brauchen.

§ 208 [Beiträge der Begünstigten zur Großen Haverei; vgl. § 199 a. F.] Die Begünstigten tragen zur großen Haverei im Verhältnis der Beitragswerte eines jeden bei.

400 Hier und im Folgenden dieses Paragraphen: „过错“ statt „过失“.

401 „Großes Havereiopfer“ (共同海损牺牲) = in Havarie-Grosse vergüteter Schaden.

402 „依照“ statt „按照“.

403 Das Wort „Vernünftigen“ (合理) wurde an dieser Stelle neu eingefügt.

404 Siehe hierzu § 271.

405 „该项“ statt „这笔“.

船舶、货物和运费的共同海损分摊价值，分别按照下列规定确定：

(一) 船舶共同海损分摊价值，按照船舶在航程终止时的完好价值，减除不属于共同海损的损失金额计算，或者按照船舶在航程终止时的实际价值，加上共同海损牺牲的金额计算。

(二) 货物共同海损分摊价值，按照货物在装船时的价值加保险费加运费，减除不属于共同海损的损失金额和承运人承担风险的运费计算。货物在抵达目的港以前售出的，按照出售净得金额，加上共同海损牺牲的金额计算。

旅客的行李和私人物品，不分摊共同海损。

(三) 运费分摊价值，按照承运人承担风险并于航程终止时有权收取的运费，减除为取得该项运费而在共同海损事故发生后，为完成本航程所支付的营运费用，加上共同海损牺牲的金额计算。

第二百零九条 未申报的货物或者谎报的货物，应当参加共同海损分摊；其遭受的特殊牺牲，不得列入共同海损。

不正当地以低于货物实际价值作为申报价值的，按照实际价值分摊共同海损；发生共同海损牺牲时，按照申报价值计算牺牲金额。

第二百一十条 对共同海损特殊牺牲和垫付的共同海损特殊费用，应当计算利息。

第二百一十一条 经利害关系人要求，各分摊方应当提供共同海损担保。

Der Wert des Beitrags von Schiff, Gütern und Fracht zur großen Haverei wird nach⁴⁰⁶ folgenden Regeln bestimmt:

1. Der Beitragswert des Schiffes wird als der Wert berechnet, den das Schiff bei Ende der Reise in einwandfreiem Zustand hat, abzüglich der nicht zur großen Haverei gehörenden Schäden oder als der tatsächliche Wert des Schiffes am Ende der Reise zuzüglich des Betrags des großen Havereiopfers.

2. Der Wert des Beitrags der Güter zur großen Haverei wird als der Wert der Güter beim Verladen zuzüglich Versicherungsprämie und Fracht berechnet abzüglich der nicht zur großen Haverei gehörenden Schäden und der Fracht, für die der Verfrachter die Gefahr trägt. Wenn die Güter vor Ankunft im Zielhafen verkauft werden, wird [ihr Beitragswert] berechnet, indem der Nettoertrag des Verkaufs dem Geldbetrag des großen Havereiopfers hinzugerechnet wird.

Gepäck und private Sachen der Passagiere tragen nicht zur großen Haverei bei.

3. Der Wert des Beitrags der Fracht zur großen Haverei wird als die Fracht berechnet, für die der Verfrachter die Gefahr trägt und die er am Ende der Reise einzuziehen berechtigt ist, abzüglich der Beförderungsbetriebskosten zur Vollendung der Reise, die, um die Fracht bekommen zu können, nach Eintritt des großen Havereiuinfalls anfallen, und zuzüglich des großen Havereiopfers.

§ 209 [Nicht oder falsch deklarierte Güter; vgl. § 200 a. F.] Nicht oder falsch deklarierte Güter müssen am Beitrag zur großen Haverei teilnehmen; die besonderen Opfer, die sie erlitten haben, werden nicht in die große Haverei eingestellt.

Unlauter mit niedrigeren als den tatsächlichen Werten deklarierte Güter tragen mit den tatsächlichen Werten zur großen Haverei bei; opfern sie etwas zur großen Haverei⁴⁰⁷, so wird der Wert des Opfers nach dem deklarierten Wert berechnet.

§ 210 [Zinsen; Satz 1 = § 201 Satz 1 a. F., § 201 Satz 2 a. F. weggefallen⁴⁰⁸] Für besondere Opfer zur großen Haverei und für die zur großen Haverei gezahlten besonderen Kosten müssen Zinsen berechnet werden.

§ 211 [Sicherheitsleistung; vgl. § 202 a. F.] Auf Forderung von Interessierten⁴⁰⁹ muss jede Seite, die [zur großen Haverei] beiträgt, Sicherheit für die große Haverei leisten.

406 „按照“ statt „依照“.

407 In § 200 Abs. 2 a. F. wurde dieser zweite Satzteil mit einem „在“ eingeleitet, das in der Neufassung weggefallen ist, weil es im Hinblick auf den temporalen Partikel „时“ in diesem Satzteil redundant war.

408 § 201 Satz 2 a. F. lautete: „Für die zur großen Haverei gezahlten besonderen Kosten mit Ausnahme der Heuer und Versorgung der Besatzung und des vom Schiff verbrauchten Treibstoffs und [sonstigen] Materials müssen Verfahrenskosten berechnet werden.“

409 „利害关系人“ statt „利益关系人“. In der Neufassung wird ein Begriff verwendet, der wörtlich mit „[dazu] in einer [eigenen] Nutzen und Schaden berührenden Beziehung stehende Person“ zu übersetzen wäre und der sich inzwischen im chinesischen Zivilrecht als fester Terminus etabliert hat (siehe z. B. § 24 ZGB [Fn. 6]). Der in § 202 Abs. 1 a. F. verwendete Begriff wäre wörtlich mit „[dazu] in einer [eigenen] Nutzen berührenden Beziehung stehende Person“ zu übersetzen, bezieht also einen (möglichen) „Schaden“ (害) nicht ein.

以提供保证金方式进行共同海损担保的, 保证金应当交由海损理算机构以保管人名义存入银行。

保证金的提供、使用或者退还, 不影响各方最终的分摊责任。

第二百一十二条 共同海损理算, 适用合同约定的理算规则; 合同未约定的, 适用本章的规定。

第十一章 海事赔偿责任限制

第二百一十三条 船舶所有人、海难救助方, 对本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求, 可以依照本章规定限制赔偿责任。

船舶承租人、船舶经营人和船舶管理人适用本章有关船舶所有人的规定。

第二百一十四条 本法第二百一十六条规定的海事赔偿请求向船舶所有人、海难救助方之外的人员提出, 船舶所有人、海难救助方对该人员的行为、过错负有责任的, 该人员可以依照本章规定限制赔偿责任。

第二百一十五条 被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的, 对该海事赔偿请求承担责任的保险人, 有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制。

Wird die Sicherheit für die große Haverei in Form eines Geldbetrags⁴¹⁰ geleistet, so muss [dieser] Geldbetrag vom Dispacheur⁴¹¹ im Namen des Aufbewahrenden bei der Bank eingelegt werden.

Die Stellung, der Gebrauch und die Rückgabe [dieses] Geldbetrags beeinflusst nicht die Beiträge, für die die Beteiligten schließlich haften.

§ 212 [Aufmachung der Dispache; = § 203 a. F.] Bei der Aufmachung der Dispache⁴¹² der großen Haverei werden vertraglich vereinbarte Dispatcheregeln angewandt; ist keine vertragliche Vereinbarung getroffen worden, werden die Vorschriften dieses Kapitels angewandt.

11. Kapitel: Haftungsbegrenzung bei Ersatz in Seesachen⁴¹³

§ 213 [Geltungsbereich; vgl. § 204 a. F.] Eigentümer des Schiffes und Helfer⁴¹⁴ in Seenot⁴¹⁵ können ihre Haftung für in § 216 dieses Gesetzes⁴¹⁶ bestimmte⁴¹⁷ Forderungen auf Ersatz in Seesachen auf Grundlage von den Bestimmungen dieses Kapitels begrenzen.

Auf den Charterer, Betreiber und Verwalter des Schiffes werden die Bestimmungen über den Eigentümer des Schiffes in diesem Kapitel angewandt.⁴¹⁸

§ 214 [Haftungsbegrenzung bei Haftung der Eigentümer für Dritte; vgl. § 205 a. F.] Wenn die in § 216 dieses Gesetzes bestimmten⁴¹⁹ Forderungen auf Ersatz in Seesachen gegen andere Personen als die Eigentümer des Schiffes und Helfer in Seenot erhoben werden und die Eigentümer des Schiffes und Helfer in Seenot für die Handlungen und das Verschulden dieser Personen haften⁴²⁰, können diese Personen ihre Haftung nach den Vorschriften dieses Kapitels begrenzen.

§ 215 [Anwendung der Haftungsbegrenzung auf Versicherer; = § 206 a. F.] Wenn ein Versicherter seine Haftung auf Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels begrenzen kann, so ist der Versicherer, der für diese Forderung auf Ersatz in Seesachen die Haftung übernimmt, berechtigt, eine ebensolche Begrenzung der Haftung auf Ersatz auf Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels in Anspruch zu nehmen⁴²¹.

410 Chinesisch: „保证金“, wörtlich: „Bürgschaftsgeld“. Im chinesischen Zivilrecht ist „保证“ die Bürgschaft (siehe §§ 681 ff. ZGB [Fn. 6]). In diesem Paragraphen wird der Begriff offenbar nicht als zivilrechtlicher Terminus technicus verwendet.

411 Bislang: „海损理算师“, wörtlich: „Experte für die Abrechnung von Seeschäden“; in der Neufassung „海损理算机构“, wörtlich: „Organ für die Abrechnung von Seeschäden“. Im nun verwendeten Begriff kommt im Vergleich zur a. F. zum Ausdruck, dass es sich beim Dispacheur um eine Körperschaft (also etwa eine juristische Person) und nicht um eine natürliche Person handelt.

412 Chinesisch: „共同海损理算“, wörtlich: „ordnen [und] berechnen der großen Haverei“.

413 Siehe zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel den Beitrag in diesem Heft, S. ### f. (dort unter II. 6.).

414 „救助人“ statt „救助方“.

415 Die Worte „in Seenot“ (海难) wurden neu eingefügt.

416 Anpassung der Verweisung.

417 Bislang: „[...] in § 207 [a. F.] aufgeführten (所列) [...]“.

418 § 204 Abs. 2 a. F. lautete: „Eigentümer des Schiffes nach dem vorigen Absatz schließen dessen Charterer und Betreiber ein.“

419 Siehe Fn. 417.

420 Bislang lautete dieser Satzteil: „Wenn die in § 207 [a. F.] aufgeführten Forderungen auf Ersatz in Seesachen nicht gegen die Eigentümer und Helfer des Schiffes selbst, aber gegen Personen erhoben werden, für deren Handlungen und Verschulden [过失] sie [他们, nämlich die Eigentümer und Helfer,] haften, [...]“.

421 Chinesisch: „享受“, wörtlich: „zu genießen“.

第二百一十六条 下列海事赔偿请求，除本法第二百一十七条和第二百一十八条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：

(一) 在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；

(二) 海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；

(三) 与船舶营运或者救助作业直接相关的，侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求；

(四) 责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人依照本章规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求，以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。

前款所列赔偿请求，无论提出的方式有何不同，均可以限制赔偿责任。但是，第四项涉及责任人以合同约定支付报酬的，不得援用本条赔偿责任限制的规定。

第二百一十七条 本章规定不适用于下列各项：

(一) 对救助款项或者共同海损分摊的请求；

(二) 本法第十二章第二节规定的船舶油污污染损害责任的赔偿请求；

(三) 有关沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶及船上物件、货物的打捞、清除、拆毁或者无害化费用的请求；

§ 216 [Haftungsbegrenzbare Forderungen; vgl. § 207 a. F.]
Bei den folgenden Forderungen auf Ersatz in Seesachen kann der Haftende, soweit die §§ 217 und 218 dieses Gesetzes⁴²² nichts anderes bestimmen, ohne Rücksicht auf die Grundlage der Haftung auf Ersatz stets auf Grundlage der Bestimmungen dieses Kapitels seine Haftung auf Ersatz begrenzen:

1. Forderungen auf Ersatz für auf dem Schiff eingetretene oder mit dem Beförderungsbetrieb oder Hilfeleistungen des Schiffes in direktem Zusammenhang stehende Fälle von Verletzung und Tötung von Menschen, Untergang und Beschädigung von Vermögen, eingeschlossen Beschädigungen von Hafenausbauvorhaben⁴²³, Hafenbecken, Schifffahrtswegen und Hilfseinrichtungen für die Schifffahrt sowie die dadurch herbeigeführten entsprechenden [weiteren] Schäden;

2. Forderungen auf den Ersatz von Schäden, die durch die verspätete Übergabe von zur See beförderten Gütern oder durch die verspätete Ankunft von Passagieren und ihrem Gepäck herbeigeführt worden sind;

3. Forderungen auf Ersatz von anderem Schaden infolge von Handlungen, die mit dem Beförderungsbetrieb oder Hilfeleistungen des Schiffes in direktem Zusammenhang stehen und nicht vertragliche Rechte verletzen;

4. Forderungen auf Ersatz wegen Maßnahmen, die von anderen als dem Haftenden ergriffen worden sind, um den Schaden zu vermeiden oder zu mindern, für dessen Ersatz der Haftende auf Grundlage dieses Kapitels seine Haftung begrenzen kann, sowie auf Ersatz von durch diese Maßnahmen herbeigeführten weitergehenden Schäden.

Die Haftung für die im vorigen Absatz aufgeführten Ersatzforderungen kann immer begrenzt werden, gleich wie diese Forderungen erhoben werden. Wenn jedoch Nr. 4 ein Entgelt berührt, dessen Zahlung der Haftende vertraglich vereinbart hat⁴²⁴, kann dieser Paragraph zur Begrenzung der Haftung⁴²⁵ nicht herangezogen werden.

§ 217 [Ausnahmen von der Haftungsbegrenzung; vgl. § 208 a. F.]⁴²⁶ Dieses Kapitel gilt nicht für folgende Fälle:

1. für Forderungen auf Hilfslohn oder auf Beiträge zu großer Haverei;

2. für Forderungen auf Ersatz wegen der im 2. Abschnitt des 12. Kapitels dieses Gesetzes bestimmten Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe⁴²⁷;

3. für Forderungen betreffend die Kosten für Bergung, Entfernung, Abbruch oder Unschädlichmachung eines untergegangenen, havarierten⁴²⁸, gestrandeten oder aufgegebenen Schiffes sowie der Gegenstände und Güter auf dem Schiff;

422 Anpassung der Verweisung.

423 Chinesisch: „港口工程“. Gemeint sind offenbar Hafenanlagen.

424 Das Wort „的“, welches in der Neufassung am Ende dieses Satzteils steht, stand in § 207 Abs. 2 a. F. vor dem Nomen „Entgelt“ (报酬).

425 Bislang: „[...] zur Begrenzung der Haftung des Haftenden auf Zahlung [...]“.

426 Nr. 3 wurde neu eingefügt.

427 Bislang: „für Forderungen auf den Ersatz von Ölverschmutzungsschäden nach einem internationalen Übereinkommen über die zivile Haftung für Ölverschmutzungsschäden, an dem die Volksrepublik China beteiligt ist“.

428 Chinesisch: „遇难“, wörtlich: „in Not geraten“.

(四) 中华人民共和国缔结或者参加的国际核能损害责任限制公约规定的核能损害的赔偿请求;

(五) 核动力船舶造成的核能损害的赔偿请求;

(六) 船舶所有人或者海难救助方的受雇人提出的赔偿请求, 依照相关法律船舶所有人或者海难救助方对该类赔偿请求无权限制赔偿责任, 或者该项法律作了高于本章规定的赔偿责任限额的规定。

第二百一十八条 经证明, 引起赔偿请求的损失是因责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的, 该责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。

第二百一十九条 除本法第二百二十条另有规定外, 海事赔偿责任限制, 依照下列规定计算赔偿责任限额:

(一) 关于人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶, 赔偿责任限额为 500000 计算单位;

2. 超过 500 总吨的船舶, 500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 总吨以上的部分, 应当增加下列数额:

501 总吨至 2000 总吨的部分, 每总吨增加 1000 计算单位;

2001 总吨至 30000 总吨的部分, 每总吨增加 800 计算单位;

30001 总吨至 70000 总吨的部分, 每总吨增加 600 计算单位;

4. für Forderungen auf den Ersatz von Kernkraftschäden nach einem internationalen Übereinkommen über die Begrenzung der Haftung für Kernkraftschäden, das die Volksrepublik China abgeschlossen hat oder an dem sie teilnimmt;

5. für Forderungen auf den Ersatz von Kernkraftschäden, die ein Kernkraftschiff herbeigeführt hat;

6. für Ersatzforderungen, die von Beschäftigten des Eigentümers des Schiffes oder Helfers in Seenot erhoben werden, wenn auf Grundlage betreffender Gesetze Eigentümer bzw. Helfer in Seenot nicht berechtigt sind, die Haftung für derartige Ersatzforderungen zu begrenzen, oder wenn nach diesen Gesetzen höhere Grenzen für die Haftung auf Ersatz bestimmt sind als nach diesem Kapitel.

§ 218 [Ausschluss der Haftungsbegrenzung; vgl. § 209 a. F.] Der Haftende ist nicht berechtigt, auf Grundlage dieses Kapitels die Haftung auf Ersatz zu begrenzen, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden, der zu der Ersatzforderung geführt hat, durch⁴²⁹ diesen⁴³⁰ Haftenden vorsätzlich herbeigeführt wurde oder von ihm rücksichtslos durch ein Handeln oder Unterlassen herbeigeführt wurde, von dem er wusste, dass es zu Schäden führen konnte.

§ 219 [Haftungsgrenzen nach Schiffstonnage und Schadenart; vgl. § 210 a. F.] Soweit in § 220 dieses Gesetzes nichts anderes bestimmt ist, wird die Haftung auf Ersatz in Seesachen auf Grundlage der folgenden Bestimmungen begrenzt⁴³¹:

1. Forderungen auf Ersatz für die Verletzung oder Tötung von Menschen:

a. Bei Schiffen mit einer Bruttotonnage von 300 bis 500 Tonnen beträgt die Haftungsgrenze⁴³² für den Ersatz 500.000 Rechnungseinheiten⁴³³;

b. bei Schiffen mit einer Bruttotonnage von mehr als 500 Tonnen erhöht sich der Betrag nach Nr. 1 für die Bruttotonnage, die 500 Tonnen übersteigt, wie folgt:

für die Bruttotonnage von 501 bis 2.000 Tonnen⁴³⁴ um 1.000 Rechnungseinheiten⁴³⁵ je Tonne,

für die Bruttotonnage von 2.001⁴³⁶ bis 30.000 Tonnen um 800 Rechnungseinheiten⁴³⁷ je Tonne,

für die Bruttotonnage von 30.001 bis 70.000 Tonnen um 600 Rechnungseinheiten⁴³⁸ je Tonne,

429 „因“ statt „由于“.

430 Das Wort „diesem“ (该) wurde neu eingefügt.

431 Wörtlich: „[...] wird die Begrenzung der Haftung auf Grundlage der folgenden Bestimmungen berechnet“.

432 Bislang: (nur) „Grenze“.

433 Bislang: 330.000 Rechnungseinheiten. Siehe zu diesen Rechnungseinheiten § 306.

434 Bislang: 3.000 Tonnen.

435 Bislang: 500 Rechnungseinheiten.

436 Bislang: 3.001 Tonnen.

437 Bislang: 300 Rechnungseinheiten.

438 Bislang: 250 Rechnungseinheiten.

超过 70000 总吨的部分, 每总吨增加 400 计算单位。

(二) 关于非人身伤亡的赔偿请求

1.300 总吨至 500 总吨的船舶, 赔偿责任限额为 250000 计算单位;

2. 超过 500 总吨的船舶, 500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 总吨以上的部分, 应当增加下列数额:

501 总吨至 2000 总吨的部分, 每总吨增加 500 计算单位;

2001 总吨至 30000 总吨的部分, 每总吨增加 400 计算单位;

30001 总吨至 70000 总吨的部分, 每总吨增加 300 计算单位;

超过 70000 总吨的部分, 每总吨增加 200 计算单位。

(三) 依照第一项规定的限额, 不足以支付全部人身伤亡的赔偿请求的, 其差额应当与非人身伤亡的赔偿请求并列, 从第二项数额中按照比例受偿。

(四) 在不影响第三项关于人身伤亡赔偿请求的情况下, 就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求, 应当较第二项中的其他赔偿请求优先受偿。

(五) 不以船舶进行救助作业或者在被救船舶上进行救助作业的海难救助方, 其赔偿责任限额按照 1500 总吨的船舶计算。

不满 300 总吨的船舶, 以及从事沿海作业的船舶, 其赔偿责任限额由国务院交通运输主管部门制定, 报国务院批准后施行。

für die Bruttotonnage von mehr als 70.000 Tonnen um 400 Rechnungseinheiten⁴³⁹ je Tonne.

2. Forderungen auf Ersatz für anderes als die Verletzung oder Tötung von Menschen:

a. Bei Schiffen mit einer Bruttotonnage von 300 bis 500 Tonnen beträgt die Haftungsgrenze⁴⁴⁰ für den Ersatz 250.000 Rechnungseinheiten⁴⁴¹;

b. bei Schiffen mit einer Bruttotonnage von mehr als 500 Tonnen erhöht sich der Betrag nach Nr. 1 für die Tonnage, die 500 Tonnen übersteigt, wie folgt:

für die Bruttotonnage von 501 Tonnen bis 2.000 Tonnen⁴⁴² um 500 Rechnungseinheiten⁴⁴³ je Tonne,

für die Bruttotonnage von 2.001 Tonnen bis 30.000 Tonnen um 400 Rechnungseinheiten je Tonne,⁴⁴⁴

für die Bruttotonnage von 30.001 Tonnen bis 70.000 Tonnen um 300 Rechnungseinheiten⁴⁴⁵ je Tonne,

für die Bruttotonnage von mehr als 70.000 Tonnen um 200 Rechnungseinheiten⁴⁴⁶ je Tonne.

3. Wenn der Grenzbetrag auf Grundlage von Nr. 1 nicht hinreicht, um die gesamten Ersatzforderungen für die Verletzung oder Tötung von Menschen zu bezahlen, muss der Fehlbetrag mit den anderen Ersatzforderungen zusammen im Rahmen des Betrags nach Nr. 2 anteilmäßig befriedigt werden.

4. Soweit sich das nicht auf die Ersatzforderungen für die Verletzung oder Tötung von Menschen nach Nr. 3 auswirkt, müssen Ersatzforderungen für die Beschädigung von Hafenausbauvorhaben⁴⁴⁷, Hafenbecken, Schifffahrtswegen oder an Hilfseinrichtungen für die Schifffahrt vor den anderen Ersatzforderungen nach Nr. 2 befriedigt werden.

5. Für Helfer in Seenot, die nicht mit dem Schiff oder an einem geretteten Schiff Hilfe leisten, wird die Haftungsgrenze für den Ersatz⁴⁴⁸ nach [der Grenze] für Schiffe mit einer Bruttotonnage von 1.500 Tonnen berechnet.

Die Haftungsgrenze⁴⁴⁹ für den Ersatz für Schiffe mit einer Bruttotonnage von weniger als 300 Tonnen⁴⁵⁰ und für Schiffe, die in Küstengewässern tätig sind, wird von der für den Verkehr und Transport zuständigen Abteilung des Staatsrates festgelegt, dem Staatsrat zur Genehmigung gemeldet und dann angewandt.

439 Bislang: 167 Rechnungseinheiten.

440 Siehe Fn. 432.

441 Bislang: 167.000 Rechnungseinheiten.

442 Bislang: 30.000 Tonnen.

443 Bislang: 167 Rechnungseinheiten.

444 Dieses Bruttotonnageband wurde neu eingefügt.

445 Bislang: 125 Rechnungseinheiten.

446 Bislang: 83 Rechnungseinheiten.

447 Siehe Fn. 423.

448 Die Worte „Für den Ersatz“ wurden neu eingefügt.

449 Siehe Fn. 432.

450 Weggefallen sind in dieser Aufzählung „Schiffe, die zwischen Häfen der Volksrepublik China Beförderung betreiben“.

与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇，适用同一赔偿责任限额。

第二百二十条 海上旅客运输的旅客人身伤亡赔偿责任限制，按照175000计算单位乘以船舶证书规定的载客定额计算赔偿责任限额。

第二百二十一条 本法第二百一十九条和第二百二十条规定的赔偿责任限额，适用于同一特定事故引起的，向船舶所有人、海难救助方本人和他们对其行为、过错负有责任的人员提出的请求的总额。

第二百二十二条 责任人要求依照本法规定限制赔偿责任的，可以在有管辖权的法院设立责任限制基金。基金数额分别为本法第二百一十九条、第二百二十条规定的限额，加上自事故发生之日起至基金设立之日止的相应利息。

本章规定的任一责任人设立的基金应当认定为由所有责任人设立。

Auf den Zusammenstoß mit einem anderen Wasserfahrzeug⁴⁵¹ als einem Schiff, das nicht für militärische Zwecke oder für öffentliche Regierungsaufgaben genutzt wird, werden dieselben Haftungsgrenzen für den Ersatz angewandt.⁴⁵²

§ 220 [Haftungsgrenze für Passagierschäden; vgl. § 211 a. F.]⁴⁵³ Die Haftungsgrenze für den Ersatz für die Verletzung oder Tötung von Passagieren bei der Beförderung von Passagieren auf See ist das Produkt von 175.000 Rechnungseinheiten⁴⁵⁴ mit der in den Schiffspapieren bestimmten Zahl von Passagieren.⁴⁵⁵

§ 221 [Anwendung der Haftungsgrenzen auf dasselbe Schadensereignis; vgl. § 212 a. F.] Die in § 219 und § 220 dieses Gesetzes⁴⁵⁶ bestimmten Haftungsgrenzen⁴⁵⁷ für den Ersatz werden für den Gesamtbetrag der von demselben bestimmten Unfall hervorgerufenen Forderungen⁴⁵⁸ angewandt, die gegen Eigentümer des Schiffes und Helfer in Seenot oder gegen Personen erhoben werden, für deren Handlungen und Verschulden⁴⁵⁹ sie haften.

§ 222 [Haftungsbegrenzungsfonds; vgl. § 213 a. F.] Wenn der Haftende eine Beschränkung der Haftung auf Ersatz auf Grundlage dieses Kapitels verlangt, kann er beim zuständigen Gericht einen Haftungsbegrenzungsfonds errichten. Der Fondsbetrag entspricht der jeweils in § 219 [und] § 220 dieses Gesetzes⁴⁶⁰ bestimmten Grenze zuzüglich Zinsen für die Zeit vom Tag des Eintritts des Unfalls⁴⁶¹ bis zum Tag der Errichtung des Fonds.

Ein Fonds, der von irgendeinem der in diesem Kapitel bestimmten Haftenden eingerichtet wird, muss als von allen Haftenden eingerichtet angesehen werden⁴⁶².

451 Siehe Fn. 7.

452 Dies bedeutet, dass die Beträge aus den vorherigen Absätzen dieses Paragraphen analog angewandt werden.

453 Weggefallen ist ein § 211 Abs. 2 a. F., der lautete: „Die Grenze für den Ersatz für die Verletzung oder Tötung von Passagieren bei der Beförderung von Passagieren zwischen Häfen der Volksrepublik China wird von der für Verkehr zuständigen Abteilung des Staatsrates bestimmt, dem Staatsrat zur Genehmigung gemeldet und dann angewandt.“

454 Bislang: 46.666 Rechnungseinheiten. Siehe zu diesen Rechnungseinheiten § 306.

455 Weggefallen ist in diesem Absatz, dass die Haftung in diesem Fall nicht mehr als 25 Millionen Rechnungseinheiten übersteigen darf.

456 Anpassung der Verweisungen.

457 Bislang: (nur) „Grenze“.

458 Bislang: „Gesamtbetrag der Forderungen, die aus einem bei einer bestimmten Gelegenheit eintretenden Unfall (特定场合发生的事故) [...] erhoben werden, [...]“. Zurückzuführen offenbar auf eine Übersetzung des englischen „distinct occasion“.

459 „过错“ statt „过失“.

460 Anpassung der Verweisungen.

461 Bislang: „vom Tag der Entstehung der Haftung“.

462 Wörtlich: „anerkannt werden“.

第二百二十三条 责任人设立责任限制基金后，有权依据本法第二百一十六条规定提出请求的任何人，不得对责任人的任何财产行使任何权利；已设立责任限制基金的责任人的船舶或者其他财产已经被采取保全措施，或者基金设立人已经提交担保的，法院应当及时解除保全措施或者退还担保。

第二百二十四条 享受本章规定的责任限制的人，就同一事故向请求人提出反请求的，双方的请求金额应当相互抵销，本章规定的赔偿责任限额仅适用于两个请求金额之间的差额。

第十二章 船舶油污损害责任

第一节 一般规定

第二百二十五条 在中华人民共和国管辖海域和与海相通的可航水域的船舶油污损害赔偿，适用本章规定。

船舶油污损害赔偿范围包括：

(一) 船舶油污造成该船舶之外的财产损失以及由此引起的收入损失；

(二) 为防止或者减轻船舶油污损害采取预防措施所发生的费用，以及预防措施造成的损失；

(三) 因油污造成生态环境损害所引起的收入损失；

(四) 对受污染的生态环境已采取或者将要采取合理恢复措施的费用。

§ 223 [Wirkung des Fonds auf Vollstreckungsmaßnahmen; vgl. § 214 a. F.] Nachdem der Haftende einen Haftungsbegrenzungsfonds errichtet hat, darf niemand, der berechtigt ist, eine Forderung gemäß § 216 dieses Gesetzes zu erheben⁴⁶³, gegenüber irgendeinem seiner Vermögensgüter irgendwelche Rechte ausüben; wenn bei einem Schiff oder anderem Vermögen eines Haftenden, der einen Haftungsbegrenzungsfonds errichtet hat, Sicherungsmaßnahmen ergriffen worden sind⁴⁶⁴ oder wenn derjenige, der einen Fonds errichtet hat, eine Sicherheit übergeben hat⁴⁶⁵, muss das Gericht unverzüglich die Sicherungsmaßnahmen zurücknehmen bzw. die Sicherheit zurückgeben⁴⁶⁶.

§ 224 [Gegenforderungen aus demselben Unfall; vgl. § 215 a. F.] Wenn jemand, der in den Genuss einer Haftungsbeschränkung nach diesem Kapitel kommt, aus demselben Unfall gegen den Fordernden [seinerseits] eine Gegenforderung erhebt, müssen die Forderungen beider Seiten gegeneinander aufgerechnet werden⁴⁶⁷, und die in diesem Kapitel bestimmte Haftungsgrenze für den Ersatz wird [dann] auf die Differenz zwischen den beiden Forderungen angewandt.

12. Kapitel: Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe⁴⁶⁸

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

§ 225 [Geltungsbereich und Umfang des Ersatzes bei Ölverschmutzung durch Schiffe; neu eingefügt] Auf den Ersatz für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe in den Seegebieten, für die die Volksrepublik China zuständig ist, und in den mit dem Meer in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern werden die Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

Der Bereich des Ersatzes für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe umfasst:

1. die Schädigung von anderem Vermögen als dem Schiff, die durch die Ölverschmutzung des Schiffes verursacht wird, und dadurch hervorgerufene Einkommensschäden;

2. Kosten, die beim Ergreifen von vorbeugenden Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung von Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe eintreten, sowie Schäden, die durch vorbeugende Maßnahmen verursacht werden;

3. Einkommensschäden, die durch Schädigung der ökologischen Umwelt infolge der Ölverschmutzung hervorgerufen werden;

4. Kosten für vernünftige Sanierungsmaßnahmen, die für die verschmutzte ökologische Umwelt bereits ergriffen wurden oder [künftig] ergriffen werden.

463 Bislang: „[...] darf niemand, der eine Forderung gegen ihn erhebt, [...]“.

464 Bislang: „wenn ein Schiff oder anderes Vermögen [...] gepfändet worden ist“.

465 Bislang: „ein Pfand übergeben hat“.

466 Bislang: „muss das Gericht unverzüglich Anweisung geben, [das Pfand] frei- bzw. zurückzugeben“.

467 „*抵销*“ statt „*抵消*“.

468 Dieses Kapitel wurde neu eingefügt. Zu internationalen Vorbildern für dieses Kapitel siehe den Beitrag in diesem Heft, S. ### f. (dort unter II. 7.).

第二百二十六条 漏油船舶的船舶所有人承担船舶油污损害赔偿责任。

船舶所有人证明油污损害完全由于下列情形之一造成，经过及时采取合理措施，仍然不能避免对生态环境造成损害的，不承担赔偿责任：

(一) 战争、武装冲突、恐怖活动或者不可抗拒的自然灾害；

(二) 第三人故意；

(三) 负责灯塔或者其他助航设备的管理部门，在执行职责时的疏忽，或者其他过错行为。

船舶所有人证明油污损害全部或者部分是因受害人的过错造成的，可以全部或者部分免除船舶所有人对该受害人所承担的赔偿责任。

第二百二十七条 船舶所有人可以依照本章规定限制赔偿责任。但是，船舶油污损害是因船舶所有人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的，船舶所有人不得依照本章规定限制其赔偿责任。

第二百二十八条 两艘及以上船舶造成油污损害的，各船舶所有人应当对无法合理分开的损害承担连带责任。

前款规定不影响被索赔的船舶所有人依照本章规定限制赔偿责任。

第二百二十九条 国家建立船舶油污损害责任保险制度。船舶所有人应当按照国家有关规定投保船舶油污损害民事责任保险或者取得相应的财务保证。

§ 226 [Haftung und Entlastung des Schiffseigentümers; neu eingefügt] Der Eigentümer eines Schiffes, bei dem Öl ausläuft, haftet auf Ersatz für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe.

Der Eigentümer eines Schiffes haftet nicht auf Ersatz, wenn er nachweist, dass der Ölverschmutzungsschaden ausschließlich⁴⁶⁹ durch einen der folgenden Umstände verursacht wurde und dass die an der ökologischen Umwelt verursachte Schädigung trotz rechtzeitigem Ergreifen vernünftiger Maßnahmen nicht hätte vermieden werden können:

1. Krieg, bewaffneter Konflikt, terroristische Aktivitäten oder unabwendbare Naturkatastrophen

2. Vorsatz eines Dritten;

3. Nachlässigkeit bei der Ausführung der für Amtspflichten der Verwaltung von Leuchttürmen oder anderen Schifffahrtshilfsanlagen verantwortlichen Behörde oder andere schuldhafte Handlungen.

Weist der Eigentümer des Schiffes nach, dass der Ölverschmutzungsschaden ganz oder teilweise durch das Verschulden des Geschädigten verursacht wurde, kann der Eigentümer des Schiffes ganz oder teilweise von der Haftung auf Ersatz des Geschädigten befreit werden.

§ 227 [Haftungsbeschränkung und Ausschluss der Beschränkung; neu eingefügt] Der Eigentümer des Schiffes kann die Haftung auf Ersatz auf Grundlage dieses Kapitels beschränken. Haben jedoch Eigentümer des Schiffes den Ölverschmutzungsschaden durch ein Schiff vorsätzlich oder dadurch herbeigeführt, dass sie rücksichtslos handeln oder rücksichtslos nicht handeln, obwohl sie wussten, dass dies zu der Schädigung führen konnte, können die Eigentümer des Schiffes die Haftung auf Ersatz nicht auf Grundlage dieses Kapitels beschränken.

§ 228 [Gesamtschuldnerische Haftung bei mehreren Schiffen; neu eingefügt] Verursachen zwei oder mehr Schiffe einen Ölverschmutzungsschaden, so müssen die Eigentümer der einzelnen Schiffe gesamtschuldnerisch für den Schaden haften, der vernünftigerweise nicht getrennt werden kann.

Der vorige Absatz beeinflusst nicht die Beschränkung der Haftung auf Ersatz des Eigentümers des Schiffes, von dem auf Grundlage dieses Kapitels Ersatz gefordert wird.

§ 229 [Haftpflichtversicherung, staatlicher Fonds; neu eingefügt] Der Staat baut ein Haftpflichtversicherungssystem für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe auf. Der Eigentümer eines Schiffes muss nach den betreffenden staatlichen Bestimmungen eine Versicherung gegen die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe abschließen⁴⁷⁰ oder eine entsprechende finanzielle Sicherheit⁴⁷¹ erhalten.

469 Wörtlich: „vollständig“.

470 Chinesisch: „投保“, wörtlich: „in eine Absicherung investieren“. Es handelt sich dabei um einen Terminus, der im Chinesischen speziell beim Abschluss von Versicherungsverträgen benutzt wird.

471 Siehe hier und im Folgenden dieses Paragrafen Fn. 57.

船舶油污损害赔偿请求可以直接向船舶所有人的责任保险人或者财务保证人提出，但是责任保险人、财务保证人承担的赔偿责任不超过本法第二百三十三条、第二百三十九条规定的赔偿责任限额。船舶所有人丧失本章规定的限制赔偿责任权利的，不影响其责任保险人或者财务保证人援用本章规定限制赔偿责任。

对于前款规定的船舶油污损害赔偿请求，责任保险人或者财务保证人有权以损害是因船舶所有人的故意造成的进行抗辩，并有权援用船舶所有人除破产或者清算之外的理由进行抗辩。

国家依法完善并实施船舶油污损害赔偿基金制度。

第二百三十条 本章规定不影响船舶所有人向第三人追偿的权利。

第二节 船舶油类污染损害责任

第二百三十一条 船舶载运散装油类造成的油污损害责任适用本节规定。

为运输散装油类货物而建造或者改建的船舶，以及能够运输散装油类和其他货物的船舶，在实际运输散装油类货物及之后的任何航行期间，除能够证明船上没有散装油类货物的残余物外，适用本节规定。

本节所称油类，是指作为运输货物或者船舶燃料的任何持久性烃类矿物油，包括润滑油。

Eine Forderung auf Ersatz für Ölverschmutzungsschäden durch ein Schiff kann direkt beim Haftpflichtversicherer des Eigentümers eines Schiffes oder bei demjenigen, der eine finanzielle Sicherheit stellt, erhoben werden; die Haftung, die vom Haftpflichtversicherer oder von demjenigen, der eine finanzielle Sicherheit stellt, getragen wird, darf jedoch nicht die in § 233 und § 239 dieses Gesetzes bestimmte Haftungsgrenze überschreiten. Hat der Eigentümer des Schiffes das Recht verloren, die in diesem Kapitel bestimmte Haftung auf Ersatz zu beschränken, so beeinflusst dies nicht das Recht seines Haftpflichtversicherers oder desjenigen, der eine finanzielle Sicherheit stellt, sich auf die Beschränkung der Haftung auf Ersatz nach diesem Kapitel zu berufen.

Gegen eine im vorigen Absatz bestimmte Forderung auf Ersatz für Ölverschmutzungsschäden durch ein Schiff ist der Haftpflichtversicherer oder derjenige, der eine finanzielle Sicherheit stellt, berechtigt, den Einwand zu erheben, dass die Schädigung vorsätzlich durch den Eigentümer des Schiffes verursacht wurde, und er ist berechtigt, sich auf Gründe für Einwände des Eigentümers des Schiffes zu berufen außer auf Konkurs oder Abwicklung.

Der Staat vervollständigt nach dem Recht ein Fondssystem zum Ersatz von Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe und führt es durch.

§ 230 [Regress des Schiffseigentümers gegen Dritte; neu eingefügt] Die Bestimmungen dieses Kapitels beeinflussen nicht das Recht des Eigentümers eines Schiffes, von einem Dritten einen Ausgleich zu verlangen.

2. Abschnitt: Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe

§ 231 [Geltungsbereich, Definition „Öl“; neu eingefügt] Auf die Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe, die Öl als Bulkladung⁴⁷² verladen [und] befördern, werden die Bestimmungen dieses Abschnitts angewandt.

Die Bestimmungen dieses Abschnitts werden auf Schiffe angewandt, die für die Beförderung von Öl als Bulkladung gebaut oder umgebaut sind, sowie für Schiffe, die Öl und andere Güter als Bulkladung befördern können, und zwar sowohl während der tatsächlichen Beförderung von Öl als Bulkladung als auch während jeder nachfolgenden Reise, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass sich auf dem Schiff keine Rückstände von Öl als Bulkladung befinden.

Unter Öl ist in diesem Abschnitt jedes persistente mineralische Kohlenwasserstofföl zu verstehen, das als Ladung transportiert⁴⁷³ oder als Treibstoff des Schiffes verwendet wird, einschließlich Schmieröl.

472 Chinesisch: „散装“, wörtlich: „lose verpackt“.

473 Wörtlich: „als Gut befördert“.

第二百三十二条 下列人员对船舶油污类污染损害不承担赔偿责任，但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外：

(一) 船舶所有人的受雇人或者代理人；

(二) 引航员或者除船员外为船舶提供服务的其他任何人；

(三) 船舶承租人、船舶经营人或者船舶管理人；

(四) 经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人；

(五) 除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；

(六) 本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

第二百三十三条 船舶载运油类造成油污损害的，船舶所有人对每一次事故按照下列规定计算赔偿责任限额：

(一) 5000 总吨以下的船舶，赔偿责任限额为 4510000 计算单位；

(二) 5001 总吨以上的船舶，5000 总吨以下部分适用前项的规定，5001 总吨以上的部分，每增加 1 总吨，增加 631 计算单位，但是赔偿责任限额在任何情况下不超过 89770000 计算单位。

第二百三十四条 船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人援用本节赔偿责任限制的规定的，应当在有管辖权的法院设立责任限制基金。

前款规定的任一责任人设立的基金，应当认定为由所有责任人设立。

§ 232 [Haftungsausschluss für bestimmte Personen; neu eingefügt] Die folgenden Personen haften nicht für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe, es sei denn, dass sie die Schädigung vorsätzlich oder dadurch herbeigeführt haben, dass sie rücksichtslos handeln oder rücksichtslos nicht handeln, obwohl sie wussten, dass dies zu der Schädigung führen konnte:

1. die Angestellten des Eigentümers des Schiffes oder seine Vertreter;

2. Lotsen oder jede Person, die nicht Besatzungsmitglied ist [und] dem Schiff Dienstleistungen zur Verfügung stellt;

3. der Charterer, Betreiber oder Verwalter des Schiffes;

4. jede Person, die mit Einverständnis des Eigentümers des Schiffes oder nach Anordnung der zuständigen Abteilungen der Regierung Hilfeleistungen durchführt;

5. jede Person außer dem Eigentümer des Schiffes, die vorbeugende Maßnahmen ergreift;

6. Angestellte oder Vertreter der in Nr. 3 bis Nr. 5 dieses Paragraphen bestimmten Personen.

§ 233 [Haftungsobergrenzen; neu eingefügt] Verursacht die Verladung [und] Beförderung von Öl durch ein Schiff Ölverschmutzungsschäden, wird die Haftung auf Ersatz des Eigentümers des Schiffes für jeden Unfall nach den folgenden Bestimmungen begrenzt:

1. Bei Schiffen mit höchstens 5.000 Tonnen Bruttotonnage beträgt die Haftungsgrenze für den Ersatz 4.510.000 Rechnungseinheiten⁴⁷⁴;

2. bei Schiffen mit mehr als 5.001 Tonnen Bruttotonnage erhöht sich der Betrag nach Nr. 1 für die Bruttotonnage, die 5.001 Tonnen übersteigt, um 631 Rechnungseinheiten je Tonne, aber die Haftungsgrenze für den Ersatz übersteigt unter keinen Umständen 89.770.000 Rechnungseinheiten.

§ 234 [Haftungsbegrenzungsfonds; neu eingefügt] Be ruft sich der Eigentümer eines Schiffes oder sein Haftpflichtversicherer [oder] derjenigen, der eine finanzielle Sicherheit⁴⁷⁵ stellt, auf die Bestimmungen dieses Abschnitts über die Haftungsgrenze für den Ersatz, muss beim zuständigen Gericht ein Haftungsbegrenzungsfonds eingerichtet werden.

Ein Fonds, der von irgendeinem der im vorigen Absatz bestimmten Haftenden eingerichtet wird, muss als von allen Haftenden eingerichtet angesehen werden⁴⁷⁶.

474 Siehe zu diesen Rechnungseinheiten § 306.

475 Siehe Fn. 57.

476 Wörtlich: „anerkannt werden“.

第二百三十五条 责任限制基金已经设立且船舶所有人有权限制其赔偿责任的，油污损害赔偿请求人不得申请法院对船舶所有人的财产行使保全措施；已经采取的财产保全措施应当解除，船舶所有人为了避免或者解除保全措施已经提供的保证金或者其他担保应当退还。

第二百三十六条 油污损害赔偿请求人应当按照损害赔偿额的比例分配责任限制基金。

责任限制基金分配之前，船舶所有人或者其责任保险人、财务保证人已经向油污损害赔偿请求人作出赔付的，或者由第三人作出赔付的，在赔付的数额内代位取得该请求人所具有的权利。

船舶所有人采取预防措施的费用以及因采取预防措施而造成的损失，与其他油污损害赔偿请求人在责任限制基金分配中处于同等地位。

第三节 船舶燃油污染损害责任

第二百三十七条 本章第二节规定的船舶装载的非持久性燃油以及除第二节规定的船舶之外的其他船舶装载的燃油造成的油污损害责任适用本节规定。

本节所称燃油，是指作为船舶燃料的烃类矿物油，包括润滑油。

本节关于船舶所有人的规定，适用于光船承租人、船舶经营人和船舶管理人。

§ 235 [Wirkung des Fonds auf Vollstreckungsmaßnahmen; neu eingefügt] Wurde ein Haftungsbeschränkungs-fonds eingerichtet und ist der Eigentümer des Schiffes berechtigt, seine Haftung auf Ersatz zu beschränken, darf derjenige, der Ersatz für einen Ölverschmutzungsschaden fordert, bei Gericht nicht beantragen, gegen das Vermögen des Eigentümers des Schiffes Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen; bereits ergriffene Maßnahmen zur Sicherung des Vermögens müssen zurückgenommen werden; ein Geldbetrag⁴⁷⁷ oder andere Sicherheiten, die der Eigentümer des Schiffes zur Verfügung gestellt hat, um Sicherungsmaßnahmen zu vermeiden oder damit diese zurückgenommen werden, müssen zurückgegeben werden.

§ 236 [Verteilung des Fonds; neu eingefügt] Diejenigen, die Ersatz für einen Ölverschmutzungsschaden fordern, müssen den Haftungsbeschränkungs-fonds im Verhältnis zum Betrag des Schadensersatzes aufteilen.

Hat der Eigentümer des Schiffes oder sein Haftpflichtversicherer [oder] derjenigen, der eine finanzielle Sicherheit⁴⁷⁸ stellt, vor Aufteilung des Haftungsbeschränkungs-fonds eine Ersatzzahlung an denjenigen geleistet⁴⁷⁹, der Ersatz für einen Ölverschmutzungsschaden fordert, oder hat ein Dritter eine Ersatzzahlung geleistet, so erwerben sie innerhalb des als Ersatz gezahlten Betrags die Rechte, die dieser Forderungsinhaber innehat, an dessen Stelle.

Die Kosten für vorbeugende Maßnahmen, die der Eigentümer des Schiffes ergriffen hat, sowie Schäden, die durch das Ergreifen der vorbeugenden Maßnahmen verursacht worden sind, haben bei der Verteilung des Haftungsbeschränkungs-fonds die gleiche Stellung wie [die Positionen] anderer Personen, die Ersatz für den Ölverschmutzungsschaden fordern.

3. Abschnitt: Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung

§ 237 [Geltungsbereich, Definition „Bunkeröl“; neu eingefügt] Auf die Haftung für Ölverschmutzungsschäden, die durch nichtpersistentes Bunkeröl, das auf im 2. Abschnitt dieses Kapitels bestimmte Schiffe verladen wird, und durch Bunkeröl, das auf andere Schiffe, die nicht im 2. Abschnitt bestimmt sind, verladen wird, verursacht werden, werden die Bestimmungen dieses Abschnitts angewandt.

Unter Bunkeröl ist in diesem Abschnitt mineralisches Kohlenwasserstofföl zu verstehen, das als Treibstoff des Schiffes verwendet wird, einschließlich Schmieröl.

Die Bestimmungen zum Eigentümer des Schiffes in diesem Abschnitt werden auf den Bare-boat-Charterer, Betreiber und Verwalter des Schiffes angewandt.

⁴⁷⁷ Siehe Fn. 410.

⁴⁷⁸ Siehe Fn. 57.

⁴⁷⁹ Wörtlich: „gemacht“.

第二百三十八条 下列人员对本节规定的燃油污染损害不承担赔偿责任，但是损害是因其本人故意或者明知可能造成损害而轻率地作为或者不作为造成的除外：

- (一) 船舶所有人的受雇人或者代理人；
- (二) 引航员或者除船员外为船舶提供服务的其他任何人；
- (三) 船舶航次承租人或者定期承租人；
- (四) 经船舶所有人同意或者按照政府主管部门的指令进行救助作业的任何人；
- (五) 除船舶所有人外，采取预防措施的任何人；
- (六) 本条第三项至第五项规定人员的受雇人或者代理人。

第二百三十九条 本节规定的燃油污染损害赔偿责任限额适用本法第十一章的规定。

同一事故造成燃油污染损害和本法第二百一十六条规定的可以限制赔偿责任的其他损害的，责任人有权依据本法第二百一十九条的规定在同一赔偿责任限额内限制赔偿责任。

第十三章 海上保险合同

第一节 一般规定

第二百四十条 海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受海上保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。

海上保险事故，是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。

第二百四十一条 海上保险合同的内容，主要包括下列各项：

- (一) 保险人名称；

§ 238 [Haftungsausschluss für bestimmte Personen; neu eingefügt] Die folgenden Personen haften nicht für Bunkerölverschmutzungsschäden durch Schiffe, es sei denn, dass sie die Schädigung vorsätzlich oder dadurch herbeigeführt haben, dass sie rücksichtslos handeln oder rücksichtslos nicht handeln, obwohl sie wussten, dass dies zu der Schädigung führen konnte:

- 1. die Angestellten des Eigentümers des Schiffes oder seine Vertreter;
- 2. Lotsen oder jede Person, die nicht Besatzungsmitglied ist [und] dem Schiff Dienstleistungen zur Verfügung stellt;
- 3. Reisecharternehmer oder Zeitcharternehmer;
- 4. jede Person, die mit Einverständnis des Eigentümers des Schiffes oder nach Anordnung der zuständigen Abteilungen der Regierung Hilfeleistungen durchführt;
- 5. jede Person außer dem Eigentümer des Schiffes, die vorbeugende Maßnahmen ergreift;
- 6. Angestellte oder Vertreter der in Nr. 3 bis Nr. 5 dieses Paragraphen bestimmten Personen.

§ 239 [Haftungsgrenzen für Bunkeröl- und sonstige Schäden; neu eingefügt] Auf eine in diesem Abschnitt bestimmte Haftungsgrenze für den Ersatz von Bunkerölverschmutzungsschäden werden die Bestimmungen des 11. Kapitels dieses Gesetzes angewandt.

Verursacht derselbe Unfall einen Bunkerölverschmutzungsschaden und andere Schäden, für die § 216 dieses Gesetzes bestimmt, dass die Haftung beschränkt werden kann, ist der Haftende berechtigt, die Haftung für Ersatz gemäß § 219 innerhalb derselben Haftungsgrenze dieses Gesetzes zu beschränken.

13. Kapitel: Seeversicherung

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

§ 240 [Definition „Seeversicherungsvertrag“ und „Seeversicherungsfall“; vgl. § 216 a. F.] Der Seeversicherungsvertrag ist ein Vertrag, bei dem der Versicherer nach den Vereinbarungen dem Versicherten für Ersatz seines aus dem Seeversicherungsfall⁴⁸⁰ am Gegenstand der Versicherung erlittenen Schadens und der daraus entstandenen Haftung verantwortlich ist, und bei dem der Versicherte die Prämie zahlt.

Ein Seeversicherungsfall⁴⁸¹ ist jede Art von Seeunfall, für die Versicherer und Versicherte [die Versicherung] vereinbart haben, einschließlich mit Seereisen zusammenhängende Unfälle in Binnengewässern und auf dem Land.

§ 241 [Inhalt des Seeversicherungsvertrags; = § 217 a. F.] Der Seeversicherungsvertrag enthält insbesondere folgende Punkte:

- 1. die Bezeichnung des Versicherers;

480 Bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

481 Siehe Fn. 480. Die Bezugnahme auf den vorigen Absatz („Versicherungsfall nach dem vorigen Absatz“) ist in der Neufassung weggefallen.

- (二) 被保险人名称;
- (三) 保险标的;
- (四) 保险价值;
- (五) 保险金额;
- (六) 保险责任和除外责任;
- (七) 保险期间;
- (八) 保险费。

第二百四十二条 下列各项可以作为保险标的:

- (一) 船舶;
- (二) 货物;
- (三) 船舶营运收入, 包括运费、租金、旅客票款;
- (四) 货物预期利润;
- (五) 船员工资和其他报酬;
- (六) 对第三人的责任;
- (七) 由于发生海上保险事故可能受到损失的其他财产和产生的责任、费用。

保险人可以将对前款保险标的的保险进行再保险。除合同另有约定外, 原被保险人不得享有再保险的利益。

第二百四十三条 保险标的的保险价值由保险人与被保险人书面约定; 保险标的发生损失时, 以约定的保险价值为赔偿计算标准。

保险人与被保险人未约定保险价值的, 保险价值按照下列规定计算:

- (一) 船舶的保险价值, 是保险责任开始时船舶的价值, 包括船壳、机器、设备的价值, 以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和;

- 2. die Bezeichnung des Versicherten;
- 3. die versicherte Sache;
- 4. den Versicherungswert;
- 5. der versicherte Betrag;
- 6. die versicherte Haftung und die Haftungsausschlüsse;
- 7. die Dauer der Versicherung;
- 8. die Prämie.

§ 242 [Versicherungsfähige Interessen; vgl. § 218 a. F.] Folgende Posten können Gegenstand der Versicherung sein:

- 1. Schiffe;
- 2. Güter;
- 3. das Einkommen aus dem Betrieb von Beförderung mit dem Schiff einschließlich Fracht, Chartergeld, Überfahrts-geld⁴⁸²;
- 4. voraussichtlicher Gewinn der Güter;
- 5. die Heuer und anderes Entgelt der Besatzung;
- 6. die Haftung gegenüber Dritten;
- 7. anderes Vermögen, das durch den Seeversicherungsfall⁴⁸³ geschädigt werden kann, und Haftung und Kosten, die daraus entstehen können.

Der Versicherer kann den Gegenstand der Versicherung nach dem vorigen Absatz rückversichern. Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, kann der erste Versicherte nicht das Interesse aus der Rückversicherung genießen.⁴⁸⁴

§ 243 [Versicherungswert; vgl. § 219 a. F.]⁴⁸⁵ Der Versicherungswert des Gegenstands der Versicherung wird von Versicherer und Versichertem schriftlich⁴⁸⁶ vereinbart; bei Eintritt eines Schadens am Versicherungsgegenstand ist der vereinbarte Versicherungswert maßgeblich für die Berechnung des Ersatzes⁴⁸⁷.

Wenn Versicherer und Versicherte keinen Versicherungswert vereinbart haben, wird der Versicherungswert nach⁴⁸⁸ folgenden Regeln berechnet:

- 1. Der Versicherungswert eines Schiffes ist der Wert des Schiffes bei Beginn der Versicherungshaftung einschließlich der Summe der Werte des Rumpfs, der Maschinen, der Anlagen sowie des Treibstoffs, des Materials, der Takelage, der Versorgung und des Trinkwassers an Bord und der Prämie;

482 Wörtlich: „Ticketpreise für Passagiere“.

483 Siehe Fn. 480.

484 Diese Formulierung wurde aus der a. F. unverändert übernommen. Dass der Versicherte der ersten Versicherung, dessen Versicherer sich rückversichert, an dieser Rückversicherung kein „Interesse genießt“, bedeutet offenbar, dass der erste Versicherte Leistungen aus der Rückversicherung, soweit nicht anders vereinbart, nicht direkt selbst in Anspruch nehmen darf. Siehe zu einer entsprechenden Regelung § 29 Abs. 2 Versicherungsgesetz der Volksrepublik China (中华人民共和国保险法) vom 30.6.1995 in der Fassung vom 24.4.2015, chinesisch abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律英文网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.1.252626.

485 Abs. 1 Halbsatz 2 neu eingefügt.

486 Das Wort „schriftlich“ wurde neu eingefügt.

487 Wörtlich: „wird der Ersatz mit dem vereinbarten Versicherungswert als Standard berechnet“.

488 „按照“ statt „依照“.

(二) 货物的保险价值, 是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和;

(三) 运费的保险价值, 是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和;

(四) 其他保险标的的保险价值, 是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。

第二百四十四条 保险金额由保险人与被保险人约定。保险金额不得超过保险价值; 超过保险价值的, 超过部分无效。

第二百四十五条 建造中的船舶保险合同适用本章有关规定。

建造中的船舶保险合同, 是指保险人按照约定, 对被保险人在船厂建造、试航和交船过程中的船舶遭受海上保险事故造成的损失和产生的责任负责赔偿, 而由被保险人支付保险费的合同。

建造中的船舶包括符合船舶建造合同约定, 用于建造船舶的材料、机械和设备等。

第二节 合同的订立、解除和转让

第二百四十六条 被保险人提出保险要求, 经保险人同意承保, 并就海上保险合同的条款达成协议后, 合同成立。保险人应当及时向被保险人签发保险单或者其他保险单证, 并在保险单或者其他保险单证中载明当事人双方约定的合同内容。

第二百四十七条 合同订立前, 被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况, 如实告知保险人。

2. der Versicherungswert von Gütern ist der Wert der Güter laut Rechnung bei Beginn der Versicherungshaftung am Ort des Anfangs der Reise bzw. bei Nichthandelsgütern ihr tatsächlicher Wert am Ort des Anfangs der Reise zuzüglich der Fracht und der Prämie;

3. der Versicherungswert der Fracht ist der Gesamtbetrag der Fracht, die der Verfrachter bei Beginn der Versicherungshaftung erhalten muss, zuzüglich der Prämie;

4. der Versicherungswert anderer Gegenstände der Versicherung ist die Summe ihres tatsächlichen Wertes bei Beginn der Versicherungshaftung und der Prämie.

§ 244 [Versicherungssumme; = § 220 a. F.] Die Versicherungssumme wird von Versicherer und Versichertem vereinbart. Die Versicherungssumme darf den Versicherungswert nicht übersteigen; wenn sie ihn übersteigt, ist der übersteigende Teil nichtig.

§ 245 [Versicherung von im Bau befindlichen Schiffen; neu eingefügt] Auf Versicherungsverträge über im Bau befindliche Schiffe werden die betreffenden Bestimmungen dieses Kapitels angewandt.

Ein Versicherungsvertrag über im Bau befindliche Schiffe ist ein Vertrag, bei dem der Versicherer nach den Vereinbarungen dem Versicherten für Ersatz des während des Baus in der Werft, der Inbetriebnahme⁴⁸⁹ und der Ablieferung des Schiffes aus einem Seeversicherungsfall erlittenen Schadens und der daraus entstandenen Haftung verantwortlich ist, und bei dem der Versicherte die Prämie zahlt.

Zu im Bau befindlichen Schiffen gehören [Gegenstände] wie etwa Materialien, Maschinen und Ausrüstung, die für den Bau von Schiffen in Übereinstimmung mit dem Schiffsbauvertrag verwendet werden.

2. Abschnitt: Abschluss, Auflösung und Übertragung des Vertrags

§ 246 [Vertragsschluss und Policenausstellung; = § 221 a. F.] Der Vertrag ist zustande gekommen, wenn der Versicherte einen Versicherungsantrag gestellt⁴⁹⁰ [und] der Versicherer ihm zugestimmt und [damit] die Versicherung übernommen hat und über die Klauseln des Seeversicherungsvertrags eine Übereinkunft erzielt worden ist. Der Versicherer muss dem Versicherten unverzüglich eine Police oder einen anderen Versicherungsnachweis ausstellen und darauf den von den beiden Seiten vereinbarten Vertragsinhalt vermerken.

§ 247 [Vorvertragliche Anzeigepflicht des Versicherten; vgl. § 222 a. F.] Vor Abschluss des Vertrags muss der Versicherte wichtige Umstände, die er weiß oder bei normalem Geschäftsgang wissen muss, und die von Bedeutung⁴⁹¹ für die Bestimmung des Prämiensatzes durch den Versicherer oder dafür sind, ob der Versicherer sich mit der Übernahme der Versicherung einverstanden erklärt, dem Versicherer wahrheitsgemäß mitteilen.

489 Wörtlich: „Probefahrt“.

490 Wörtlich: „das Verlangen [auf Abschluss] einer Versicherung eingereicht hat“.

491 Wörtlich: „von Einfluss“.

保险人知道或者在通常业务中应当知道的相关情况，保险人没有询问的，被保险人无需告知。

第二百四十八条 因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同，并不退还保险费。合同解除前发生海上保险事故造成损失的，保险人不承担赔偿责任。

非因被保险人的故意，未将本法第二百四十七条第一款规定的重要情况如实告知保险人的，保险人有权解除合同或者要求相应增加保险费。保险人在保险责任开始前解除合同的，应当退还全部保险费，但是有权收取手续费。保险人在保险责任开始后解除合同的，应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人，但是解除航次保险合同的，保险人可以不退还保险费。对于合同解除前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任，但是未告知或者错误告知的重要情况对海上保险事故的发生有影响的除外。

本条规定的合同解除权，自保险人知道或者应当知道有解除事由之日起超过三十日不行使而消灭。

Wenn der Versicherer im Zusammenhang stehende⁴⁹² Umstände weiß oder bei normalem Geschäftsgang wissen muss, sich aber nicht erkundigt, braucht der Versicherte sie ihm nicht mitzuteilen.

§ 248 [Rechte des Versicherers bei Verletzung der Anzeigepflicht; Abs. 1 und Abs. 2 vgl. § 223 Abs. 1 a. F.⁴⁹³, Abs. 3 neu eingefügt] Wenn der Versicherte dem Versicherer vorsätzlich⁴⁹⁴ in § 247 Abs. 1 dieses Gesetzes⁴⁹⁵ bestimmte wichtige Umstände nicht wahrheitsgemäß mitteilt, ist der Versicherer berechtigt, den Vertrag aufzulösen, ohne die Prämie zurückzuzahlen. Der Versicherer haftet nicht auf Ersatz⁴⁹⁶ eines Schadens, der durch einen vor Auflösung des Vertrags eingetretenen Seeversicherungsfall⁴⁹⁷ herbeigeführt worden ist.

Wenn ohne Vorsatz⁴⁹⁸ des Versicherten dem Versicherer in § 247 Abs. 1 dieses Gesetzes⁴⁹⁹ bestimmte wichtige Umstände nicht wahrheitsgemäß mitgeteilt werden, ist der Versicherer berechtigt, den Vertrag aufzulösen oder eine entsprechende Erhöhung der Prämie zu verlangen. Löst der Versicherer den Vertrag vor Beginn der Versicherungshaftung auf, muss er die gesamte Prämie zurückzahlen, ist aber berechtigt, eine Bearbeitungsgebühr⁵⁰⁰ zu erheben. Löst der Versicherer den Vertrag nach Beginn der Versicherungshaftung auf, muss er dem Versicherten die Prämien vom Zeitpunkt der Vertragsauflösung bis zum Ablauf der Versicherungsdauer zurückzahlen; wird jedoch ein Reiseversicherungsvertrag aufgelöst, braucht der Versicherer die Prämien nicht zurückzuzahlen. Der Versicherer haftet auf Ersatz⁵⁰¹ eines Schadens, der durch einen vor der Auflösung des Vertrags eingetretenen Seeversicherungsfall⁵⁰² herbeigeführt worden ist, es sei denn, dass nicht oder falsch mitgeteilte wichtige Umstände den Eintritt des Versicherungsfalls beeinflusst haben.

Das in diesem Paragraphen bestimmte Recht, den Vertrag aufzulösen, erlischt, wenn es nicht innerhalb von dreißig Tagen von dem Tag an ausgeübt wird, zu dem der Versicherer von dem Auflösungsgrund weiß oder wissen musste.

492 Die Worte „im Zusammenhang stehende“ (相关) wurden neu eingefügt.

493 In Abs. 2 wurden die Sätze 2 und 3 neu eingefügt. Abs. 2 Satz 4 vgl. § 223 Abs. 2 Satz 2 a. F.

494 „因 [...] 故意“ statt „由于 [...] 故意“.

495 Anpassung der Verweisung.

496 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

497 Bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

498 „非因 [...] 故意“ statt „不是由于 [...] 故意“.

499 Anpassung der Verweisung.

500 Wörtlich: „Gebühr für Formalitäten“.

501 Siehe Fn. 496.

502 Siehe Fn. 497.

第二百四十九条 海上保险合同采用保险人提供的格式条款的,对于保险合同中免除或者减轻保险人责任等与被保险人有重大利害关系的条款,保险人在订立合同时应当作出足以引起被保险人注意的提示。被保险人要求说明的,保险人对该条款应当予以明确说明。

保险人未依照前款规定履行提示或者说明义务,致使被保险人没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的,被保险人可以主张该条款不成为合同的内容,但是被保险人知道或者应当知道该条款内容的除外。

第二百五十条 订立合同时,被保险人已经知道或者应当知道保险标的已经因发生海上保险事故而遭受损失的,保险人不承担赔偿责任,但是有权收取保险费;保险人已经知道或者应当知道保险标的已经不可能因发生海上保险事故而遭受损失的,被保险人有权收回已经支付的保险费。

第二百五十一条 被保险人对同一保险标的、同一保险利益就同一海上保险事故向两个以上保险人重复订立合同,致使该保险标的的保险金额总和超过保险价值的,除合同另有约定外,被保险人可以向任何保险人提出赔偿请求,但是被保险人获得的赔偿金额总和不得超过保险标的的受损价值。

§ 249 [Allgemeine Geschäftsbedingungen⁵⁰³; neu eingefügt] Werden im Seeversicherungsvertrag vom Versicherer zur Verfügung gestellte allgemeine Geschäftsbedingungen verwendet, muss der Versicherer bei Vertragsabschluss dem Versicherten einen Hinweis geben, um ihn ausreichend auf Klauseln im Versicherungsvertrag aufmerksam zu machen, die in einer zum Versicherten schwerwiegend nützlichen [oder] schädlichen Beziehung stehen wie etwa Klauseln, die die Haftung des Versicherers ausschließen oder vermindern. Verlangt der Versicherte eine Erklärung der Klauseln, muss der Versicherer sie klar erläutern.

Erfüllt der Versicherer nicht die Hinweis- oder Erklärungsspflicht auf Grundlage des vorigen Absatzes, sodass der Versicherte die Klauseln, die in einer zu ihr schwerwiegend nützlichen [oder] schädlichen Beziehung stehen, nicht beachtet oder nicht versteht, kann der Versicherte geltend machen, dass diese Klauseln nicht Bestandteil des Vertrags sind, es sei denn, dass der Versicherte von dem Inhalt der Klauseln weiß oder wissen musste.

§ 250 [Vorbestehende Schäden; vgl. § 224 a. F.] Wenn bei Abschluss des Vertrags der Versicherte weiß oder wissen muss, dass der Gegenstand der Versicherung bereits durch den Eintritt des Seeversicherungsfalls⁵⁰⁴ geschädigt worden ist, haftet der Versicherer nicht auf Ersatz⁵⁰⁵, ist aber berechtigt, die Prämie zu erhalten; wenn der Versicherer weiß oder wissen muss, dass am Gegenstand der Versicherung der Seeversicherungsfall nicht mehr eintreten und Schaden hervorrufen kann, ist der Versicherte berechtigt, eine bereits gezahlte Prämie zurückzuerhalten.

§ 251 [Mehrfachversicherung; Abs. 1⁵⁰⁶ und 2⁵⁰⁷ vgl. § 225 a. F., Abs. 3 neu eingefügt] Wenn der Versicherte für denselben Gegenstand der Versicherung, dieselben versicherten Interessen⁵⁰⁸ [und] denselben Seeversicherungsfall⁵⁰⁹ bei zwei oder mehr Versicherern mehrfache Versicherungsverträge abgeschlossen hat, sodass⁵¹⁰ der Gesamtbetrag der Versicherungssummen den Versicherungswert⁵¹¹ überschreitet, so kann, soweit vertraglich nichts anderes bestimmt ist, der Versicherte von einem [dieser] Versicherer Ersatz verlangen; der Gesamtbetrag des Ersatzes, den der Versicherte erlangt, darf jedoch den Wert des Schadens nicht überschreiten, den der Gegenstand der Versicherung erlitten hat.

503 Vgl. hierzu die allgemeine zivilrechtliche Regelung von allgemeinen Geschäftsbedingungen in § 496 ZGB (Fn. 6).

504 Siehe Fn. 497.

505 Siehe Fn. 496.

506 § 225 Sätze 1 und 2 a. F. wurden zu zwei durch ein Semikolon getrennten Sätzen in Abs. 1.

507 Abs. 2 entspricht wörtlich § 225 Satz 3 und 4 a. F. (es wurde nur ein Punkt in ein Semikolon umgewandelt).

508 Die Worte „dieselben versicherten Interessen“ wurden neu eingefügt.

509 Siehe Fn. 497.

510 „致使“ statt „而使“.

511 Bislang: „Wert des Gegenstands der Versicherung“.

各保险人按照其承保的保险金额同保险金额总和的比例承担赔偿责任;任何一个保险人支付的赔偿金额超过其应当承担的赔偿责任的,有权向未按照其应当承担的赔偿责任支付赔偿金额的保险人追偿。

本条第一款所称保险价值,以各保险合同中最高的保险价值为准;受损价值是指按照各保险合同中最高的保险价值为标准计算所得的受损额。

第二百五十二条 保险责任开始前,被保险人可以要求解除合同,但是应当向保险人支付手续费,保险人应当退还保险费。

第二百五十三条 除法律另有规定或者合同另有约定外,保险责任开始后,被保险人和保险人均不得解除合同。

根据合同约定在保险责任开始后可以解除合同的,被保险人要求解除合同,保险人有权收取自保险责任开始之日起至合同解除之日止的保险费,剩余部分予以退还;保险人要求解除合同,应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

第二百五十四条 海上货物运输和船舶的航次保险,保险责任开始后,被保险人不得要求解除合同。

第二百五十五条 海上货物运输保险合同可以由被保险人背书或者以其他方式转让,合同的权利义务随之转移。合同转让时尚未支付保险费的,被保险人和合同受让人承担连带支付责任。

Jeder Versicherer haftet im Verhältnis der von ihm übernommenen Versicherungssumme zum Gesamtbetrag der Versicherungssummen auf Ersatz; wenn der von einem Versicherer gezahlte Ersatzbetrag die Haftung auf Ersatz übersteigt, die er übernehmen muss, ist er berechtigt, von den Versicherern Ausgleich zu verlangen, die noch nicht entsprechend der Haftung auf Ersatz, die sie übernehmen müssen, Ersatz gezahlt haben.

Der in Absatz 1 dieses Paragraphen genannte Versicherungswert ist der höchste in einem der Versicherungsverträge [vereinbarte] Versicherungswert; der Wert des erlittenen Schadens ist der nach dem jeweils höchsten Versicherungswert eines Versicherungsvertrags berechnete Schadensbetrag.

§ 252 [Vertragsauflösung vor Beginn der Versicherungshaftung; = § 226 a. F.] Vor Beginn der Versicherungshaftung kann der Versicherte verlangen, den Vertrag aufzulösen, muss aber dem Versicherer Bearbeitungsgebühren zahlen; der Versicherer muss die Prämie zurückzahlen.

§ 253 [Vertragsauflösung nach Beginn der Versicherungshaftung; vgl. § 227 a. F.] Soweit Gesetze oder der Vertrag nichts anderes bestimmen⁵¹², dürfen nach Beginn der Versicherungshaftung weder Versicherter noch Versicherer den Vertrag auflösen.

Wenn aufgrund des Vertrags nach Beginn der Versicherungshaftung eine Auflösung des Vertrags möglich ist und der Versicherte die Auflösung verlangt, ist der Versicherer berechtigt, die Prämie für die Zeit vom Tag des Beginns der Versicherungshaftung bis zum Tag der Auflösung einzuziehen, den Rest muss er zurückzahlen; wenn der Versicherer die Auflösung verlangt, muss er dem Versicherten die Prämie für die Zeit vom Tag der Auflösung bis zum Ende der Versicherungsdauer zurückzahlen.

§ 254 [Vertragsauflösung durch den Versicherten bei Beförderungs- und Voyageversicherungen; vgl. § 228 a. F.] Bei einer Versicherung für die Beförderung von Gütern zur See⁵¹³ oder für die Reise eines Schiffes darf der Versicherte nach Beginn der Versicherungshaftung nicht den Vertrag auflösen.

§ 255 [Übertragung des Versicherungsvertrags; vgl. § 229 a. F.] Der Versicherungsvertrag für die Beförderung von Gütern zur See kann vom Versicherten durch Indossament oder auf andere Weise übertragen werden; damit gehen die Rechte [und] Pflichten aus dem Vertrag über. Wenn bei Übertragung des Vertrags die Prämie noch nicht bezahlt ist, haften der Versicherte und der Übertragungsempfänger des Vertrags für die Zahlung als Gesamtschuldner⁵¹⁴.

512 Der Hinweis auf „Gesetze“ wurde neu eingefügt.

513 Die Worte „zur See“ wurden neu eingefügt.

514 „承担连带支付责任“ statt „负连带支付责任“.

第二百五十六条 因船舶转让而转让船舶保险合同的，应当取得保险人同意。未经保险人同意，船舶保险合同从船舶转让时起解除；船舶转让发生在航次之中的，船舶保险合同至航次终了时解除。

合同解除后，保险人应当将自合同解除之日起至保险期间届满之日止的保险费退还被保险人。

第二百五十七条 预约保险合同是指保险人按照约定对于被保险人将来一定期间内分批运输的货物承担保险责任，而由被保险人支付保险费的合同。

预约保险合同应当采用书面形式订立。

第二百五十八条 应被保险人要求，保险人应当对按照预约保险合同分批运输的货物分别签发保险单证。

保险人分别签发的保险单证的内容与预约保险合同的内容不一致的，以分别签发的保险单证为准。

第二百五十九条 预约保险合同下分批运输货物的名称、数量，装运货物的船名、航线，保险价值和保险金额等具体事项，被保险人应当在每一次运输前向保险人如实申报。

因被保险人故意，未申报或者错误申报运输货物的，对于该次货物运输发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担赔偿责任，但是有权收取保险费。

§ 256 [Veräußerung des Schiffes und Vertragsauflösung; = § 230 a. F.] Wird wegen Übertragung des Schiffes der Vertrag über die Versicherung für das Schiff übertragen, so muss das Einverständnis des Versicherers eingeholt werden. Ohne Einverständnis des Versicherers ist der Vertrag über die Versicherung für das Schiff mit der Übertragung des Schiffes aufgelöst; wenn die Übertragung des Schiffes während einer Reise eintritt, ist der Vertrag über die Versicherung für das Schiff mit dem Ende der Reise aufgelöst.

Nach der Auflösung des Vertrags muss der Versicherer dem Versicherten die Prämie für die Zeit vom Tag der Vertragsauflösung bis zum Ende der Versicherungsdauer zurückerzahlen.

§ 257 [Laufender Versicherungsvertrag; vgl. § 231 a. F.⁵¹⁵] Ein Vertrag über eine laufende Versicherung⁵¹⁶ ist ein Vertrag, bei dem der Versicherer nach den Vereinbarungen für Güter des Versicherten, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums in mehreren Sendungen befördert werden, die Versicherungshaftung trägt und bei dem der Versicherte die Prämie zahlt.

Ein Vertrag über eine laufende Versicherung muss in Schriftform abgeschlossen werden.

§ 258 [Gesonderte Versicherungspolice bei laufender Versicherung; vgl. § 232 a. F.] Auf Verlangen des Versicherten muss der Versicherer für die nach⁵¹⁷ dem laufenden Versicherungsvertrag beförderten⁵¹⁸ einzelnen Gütersendungen gesonderte Versicherungspolice ausstellen.

Wenn der Inhalt der vom Versicherer gesondert ausgegebenen Versicherungspolice mit dem laufenden Versicherungsvertrag⁵¹⁹ nicht übereinstimmt, gilt die gesondert ausgegebene Police.

§ 259 [Mitteilungspflichten bei laufender Versicherung; Abs. 1 vgl. § 233 a. F.⁵²⁰, Abs. 2 bis 4 neu eingefügt] Der Versicherte muss dem Versicherer vor jedem Transport wahrheitsgemäß konkrete Angelegenheiten aus dem laufenden Versicherungsvertrag wie etwa die Bezeichnung [und] die Menge der in einzelnen Gütersendungen zu befördernden Güter, die Bezeichnung [und] Reiseroute des Schiffes, auf dem die Güter versandt werden sollen, den Versicherungswert [und] die Versicherungssumme mitteilen.

Wenn der Versicherte dem Versicherer vorsätzlich die zu befördernden Güter nicht oder falsch mitteilt, haftet der Versicherer nicht für Schäden, die durch einen bei dieser Güterbeförderung eingetretenen Seeversicherungsfall herbeigeführt worden sind, ist aber berechtigt, die Prämie zu erhalten.

515 Abs. 1 ist aus § 231 Satz 1 a. F. hervorgegangen, der lautete: „Wenn der Versicherte während einer bestimmten Zeit mehrere Sendungen Güter versendet oder empfängt, kann er mit dem Versicherer einen Vertrag über eine laufende Versicherung abschließen.“ Abs. 2 ist aus § 231 Satz 2 a. F. hervorgegangen, der lautete: „Als Bestätigung (确认) des Vertrags über die laufende Versicherung muss der Versicherer eine Police für die laufende Versicherung ausstellen.“

516 Wörtlich: „vorab vereinbarter Versicherungsvertrag“.

517 „按照“ statt „依据“.

518 „运输“ statt „装运“.

519 Bislang: „mit der Police für die laufende Versicherung“.

520 § 233 a. F. lautete: „Sobald der Versicherte erfährt, dass unter dem laufenden Versicherungsvertrag versicherte Güter versandt worden oder angekommen sind, muss er dies sofort dem Versicherer mitteilen. Die Mitteilung umfasst den Namen des Schiffes, auf dem versandt wurde, die Reiseroute, den Wert der Güter und die Versicherungssumme.“

非因被保险人的故意，未申报或者错误申报运输货物的，被保险人有权补报或者更正，补报或者更正不影响其向保险人要求保险赔偿的权利，但是保险人有权依据本法第二百四十三条第二款规定的保险价值为赔偿计算标准。

本条规定仅在预约保险合同没有约定或者没有不同约定时适用。

第三节 被保险人的义务

第二百六十条 除合同另有约定外，被保险人应当在合同订立后立即支付保险费；被保险人支付保险费前，保险人可以拒绝签发保险单证。

第二百六十一条 被保险人违反合同约定的保证条款的，保险人有权解除合同或者要求修改承保条件、增加保险费。保险人解除合同的，应当书面通知被保险人，合同自通知到达被保险人时解除。

对于被保险人违反保证条款前发生海上保险事故造成的损失，保险人应当承担赔偿责任。

对于被保险人违反保证条款之时至解除合同通知到达前发生海上保险事故造成的损失，保险人不承担保险责任，但是被保险人能够证明属于下列情形之一的除外：

(一) 被保险人违反保证条款对海上保险事故的发生没有影响；

(二) 海上保险事故发生在被保险人已纠正违反保证条款的行为之后。

Wenn ohne Vorsatz des Versicherten dem Versicherer die zu befördernden Güter nicht oder falsch mitgeteilt werden, ist der Versicherte berechtigt, ergänzend mitzuteilen oder zu korrigieren; die ergänzende Mitteilung bzw. die Korrektur beeinflussen nicht seine Berechtigung, vom Versicherer Ersatz aus der Versicherung zu verlangen, aber der Versicherer ist berechtigt, den Versicherungswert gemäß § 243 Abs. 2 dieses Gesetzes als Maßstab für den Ersatz zu berechnen.

Dieser Paragraf wird nur angewandt, wenn der Vertrag über eine laufende Versicherung keine oder keine abweichende Vereinbarung enthält.

3. Abschnitt: Pflichten des Versicherten

§ 260 [Prämienzahlung und Police; = § 234 a. F.] Soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, muss der Versicherte nach Abschluss des Vertrags sofort die Prämie bezahlen; solange der Versicherte die Prämie nicht bezahlt hat, kann der Versicherer die Ausgabe der Police verweigern.

§ 261 [Verstoß gegen Obliegenheiten; Abs. 1 vgl. § 235 a. F.⁵²¹, Abs. 2 und 3 neu eingefügt] Verstößt der Versicherte gegen vertraglich vereinbarte Gewährleistungsklauseln⁵²² [= Obliegenheiten], ist der Versicherer berechtigt, den Vertrag aufzulösen oder eine Änderung der Versicherungsbedingungen⁵²³ [und] eine Erhöhung der Prämie zu verlangen. Löst der Versicherer den Vertrag auf, muss er [dies] dem Versicherten schriftlich mitteilen; der Vertrag ist mit Zugang der Mitteilung beim Versicherten aufgelöst.

Der Versicherer haftet für einen Schaden, der durch einen Seeversicherungsfall verursacht wird, der vor dem Verstoß gegen Gewährleistungsklauseln durch den Versicherten eingetreten ist.

Der Versicherer haftet nicht für Schäden, die durch einen Seeversicherungsfall verursacht werden, der von dem Zeitpunkt des Verstoßes gegen die Gewährleistungsklauseln durch den Versicherten bis zum Zugang der Mitteilung über die Auflösung des Vertrags eintritt, es sei denn, der Versicherte kann nachweisen, dass einer der folgenden Umstände vorliegt:

1. Der Verstoß gegen die Gewährleistungsklauseln durch den Versicherten beeinflusst nicht das Eintreten des Seeversicherungsfalls;

2. der Seeversicherungsfall tritt ein, nachdem der Versicherte die gegen die Gewährleistungsklauseln verstoßende Handlung korrigiert hat.

521 § 235 a. F. lautet: „Wenn der Versicherte vertraglich vereinbarte Gewährleistungsklauseln [= Obliegenheiten] verletzt, muss er dies sofort schriftlich dem Versicherer mitteilen. Nach Empfang der Mitteilung kann der Versicherer vom Vertrag zurücktreten; er kann auch eine Änderung der Versicherungsbedingungen und eine Erhöhung der Prämie verlangen.“

522 Chinesisch „保证条款“. Zum Begriff „Gewährleistung“ bzw. „gewährleisten“ (保证) siehe Fn. 92. Frank Münzel merkt in seiner deutschen Übersetzung des § 235 a. F. an: „Hier in § 235 ist der Begriff [„Gewährleistung“] aus dem englischen Marine Insurance Act 1906 übernommen und entspricht der englischen warranty, und zwar hier der explicit warranty.“

523 Chinesisch: „承保条件“, wörtlich: „Klauseln über die Übernahme der Versicherung“.

第二百六十二条 发生海上保险事故，被保险人应当立即通知保险人，并采取必要的合理措施，防止或者减少损失。被保险人收到保险人发出的有关采取防止或者减少损失的合理措施的特别通知的，应当按照保险人通知的要求处理。

对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失，保险人不承担赔偿责任。

第四节 保险人的责任

第二百六十三条 发生海上保险事故造成损失后，保险人应当及时向被保险人支付保险赔偿。

第二百六十四条 保险人赔偿海上保险事故造成的损失，以保险金额为限。保险金额低于保险价值的，在保险标的发生部分损失时，保险人按照保险金额与保险价值的比例承担赔偿责任。

第二百六十五条 保险标的在保险期间发生几次海上保险事故所造成的损失，即使损失金额的总和超过保险金额，保险人也应当赔偿。但是，对发生部分损失后未经修复又发生全部损失的，保险人按照全部损失赔偿。

§ 262 [Obliegenheiten bei Eintritt des Versicherungsfalls; vgl. § 236 a. F.] Wenn der Seeversicherungsfall⁵²⁴ eintritt⁵²⁵, muss der Versicherte dem Versicherer sofort Mitteilung machen und die notwendigen vernünftigen Maßnahmen ergreifen, [um] dem Schaden vorzubeugen oder ihn zu mindern. Wenn der Versicherte eine besondere Aufforderung des Versicherers zu vernünftigen Maßnahmen zur Abwendung oder Minderung von Schäden erhält, muss er demgemäß⁵²⁶ verfahren.

Wenn der Versicherte gegen den vorigen Absatz verstößt, haftet der Versicherer nicht auf Ersatz⁵²⁷ des dadurch zusätzlich herbeigeführten Schadens.

4. Abschnitt: Haftung des Versicherers

§ 263 [Leistungspflicht des Versicherers; vgl. § 237 a. F.] Nachdem der Seeversicherungsfall⁵²⁸ eingetreten ist [und] zu Schaden geführt hat, muss der Versicherer unverzüglich den versicherten Ersatz zahlen.

§ 264 [Begrenzung der Versicherungsleistung, anteilige Entschädigung; vgl. § 238 a. F.] Der durch den Seeversicherungsfall⁵²⁹ herbeigeführte Schaden, den der Versicherer ersetzt, wird durch die Versicherungssumme begrenzt. Liegt die Versicherungssumme unter dem Versicherungswert [und] tritt ein Teilschaden am Gegenstand der Versicherung ein, so haftet der Versicherer auf Ersatz⁵³⁰ eines Anteils [am Schaden], der dem Anteil der Versicherungssumme am Versicherungswert entspricht.

§ 265 [Mehrere Versicherungsfälle am Versicherungsgegenstand; vgl. § 239 a. F.] Schäden, die am Gegenstand der Versicherung durch mehrere während der Versicherungsdauer eingetretene Seeversicherungsfälle⁵³¹ hervorgerufen werden, muss der Versicherer auch dann ersetzen, wenn ihr Gesamtbetrag die Versicherungssumme übersteigt. Wenn jedoch nach Eintritt eines Teilschadens und bevor etwas wiederhergestellt worden ist, ein Totalschaden⁵³² eintritt, leistet der Versicherer Ersatz gemäß dem Totalschaden.

524 Bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

525 Bislang stand für „[w]enn [...] eintritt,“ die Formulierung „一旦 [...] 发生,“.

526 Wörtlich: „nach der vom Versicherer mitgeteilten Aufforderung“.

527 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

528 Bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

529 Siehe Fn. 524

530 „承担赔偿责任“ statt „负赔偿责任“.

531 Siehe Fn. 524.

532 Zu den Begriffen „Teilschaden“ und „Totalschaden“ siehe die §§ 271 bis 273.

第二百六十六条 被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用，为确定海上保险事故的性质、程度而支出的检验、估价等合理费用，以及为执行保险人的特别通知而支出的费用，应当由保险人在保险标的损失赔偿之外另行支付。

保险人对前款规定的费用的支付，以相当于保险金额的数额为限。

保险金额低于保险价值的，除合同另有约定外，保险人应当按照保险金额与保险价值的比例，支付本条规定的费用。

第二百六十七条 保险金额低于共同海损分摊价值的，保险人按照保险金额同分摊价值的比例赔偿共同海损分摊。

第二百六十八条 对于被保险人故意造成的损失，保险人不承担赔偿责任。

第二百六十九条 除合同另有约定外，因下列原因之一造成货物损失的，保险人不承担赔偿责任：

(一) 航行迟延、交货迟延或者行市变化；

(二) 货物的自然损耗、本身的缺陷和自然特性；

(三) 包装不当。

第二百七十条 除合同另有约定外，因下列原因之一造成保险船舶损失的，保险人不承担赔偿责任：

§ 266 [Gesonderte Erstattung von Aufwendungen; vgl. § 240 a. F.] Notwendige und vernünftige Kosten, die der Versicherte aufwendet, um Schaden abzuwenden oder zu mindern, für den er aufgrund des Vertrags Ersatz erhalten kann, vernünftige Kosten wie etwa⁵³³ Prüfungs- und Schätzungskosten, die zur Bestimmung der Natur und des Ausmaßes des Seeversicherungsfalls⁵³⁴ gezahlt werden, sowie zur Ausführung einer besonderen Aufforderung des Versicherers gezahlte Kosten müssen vom Versicherer neben dem Ersatz für den Schaden am Gegenstand der Versicherung gesondert gezahlt werden.

Die Zahlungen des Versicherers für die im vorigen Absatz bestimmten Kosten sind auf einen der Versicherungssumme entsprechenden Betrag begrenzt.⁵³⁵

Liegt die Versicherungssumme unter dem Versicherungswert, so muss, wenn der Vertrag nichts anderes bestimmt, der Versicherer einen Anteil an den in diesem Paragraphen bestimmten Kosten bezahlen, der dem Anteil der Versicherungssumme am Versicherungswert entspricht.

§ 267 [Anteilige Entschädigung bei großer Haverei; = § 241 a. F.] Liegt die Versicherungssumme unter dem Wert des Beitrags zur großen Haverei, so ersetzt der Versicherer einen Anteil am Beitrag zur großen Haverei, der dem Anteil der Versicherungssumme am Beitragswert entspricht.

§ 268 [Haftungsausschluss bei Vorsatz; vgl. § 242 a. F.] Der Versicherer haftet nicht auf Ersatz⁵³⁶ von Schaden, den der Versicherte vorsätzlich herbeigeführt hat.

§ 269 [Nicht versicherte Schadensursachen an Gütern; vgl. § 243 a. F.] Soweit vertraglich nichts anderes vereinbart ist, haftet der Versicherer nicht auf Ersatz⁵³⁷ von Schäden, die an Gütern aus den folgenden Gründen entstehen:

1. durch Verspätungen der Reise, durch Verspätung der Übergabe der Güter oder durch Veränderungen des Marktpreises⁵³⁸;

2. durch natürlichen Schwund der Güter oder durch Fehler oder natürliche Besonderheiten der Güter selber;

3. durch ungeeignete Verpackung.

§ 270 [Nicht versicherte Schadensursachen an Schiff und Fracht; vgl. § 244 a. F.] Soweit vertraglich nichts anderes vereinbart ist, haftet der Versicherer nicht auf Ersatz⁵³⁹ von Schäden, die an versicherten Schiffen aus den folgenden Gründen entstehen:

533 Der Aufzählungspartikel „等“, der anzeigt, dass die vorherige Aufzählung nicht vollständig ist, sondern Beispiele genannt wurden, wurde an dieser Stelle neu eingefügt.

534 Siehe Fn. 524.

535 Dies bedeutet offenbar, dass sie die Versicherungssumme nicht übersteigen dürfen.

536 Siehe Fn. 530.

537 Siehe Fn. 530.

538 Wörtlich: „Veränderung des laufenden Marktes (行市)“.

539 Siehe Fn. 530.

(一) 船舶开航时不适航,但是在船舶定期保险中被保险人不知道且不当知道的除外;

(二) 船舶自然磨损或者锈蚀。

运费保险适用前款规定。

第五节 保险标的的损失和委付

第二百七十一条 保险标的发生海上保险事故后灭失,或者受到严重损坏完全失去原有形体、效用,或者不能再归被保险人所拥有的,为实际全损。

第二百七十二条 船舶发生海上保险事故后,认为实际全损已经不可避免,或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的,为推定全损。

货物发生海上保险事故后,认为实际全损已经不可避免,或者为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值的,为推定全损。

第二百七十三条 不属于实际全损和推定全损的损失,为部分损失。

第二百七十四条 船舶在合理时间内未从被获知最后消息的地点抵达目的地,除合同另有约定外,满六十日后仍没有获知其消息的,为船舶失踪。船舶失踪视为实际全损。

1. weil das Schiff bei Beginn der Reise für die Reise ungeeignet ist, außer wenn das Schiff für eine bestimmte Zeit versichert ist, und der Versicherte [über die mangelnde Eignung bei Beginn dieser Reise] nicht Bescheid wusste und nicht wissen musste⁵⁴⁰;

2. durch natürliche Abnutzung des Schiffes oder durch Rost und Korrosion.

Auf die Versicherung der Fracht wird der vorige Absatz angewandt⁵⁴¹.

5. Abschnitt: Schaden am Gegenstand der Versicherung; Abandon

§ 271 [Definition „tatsächlicher Totalschaden“; vgl. § 245 a. F.] Wenn der Gegenstand der Versicherung nach dem Eintritt des Seeversicherungsfalls⁵⁴² untergeht oder so schwer geschädigt wird, dass er seine ursprüngliche Gestalt und Funktion völlig verliert oder nicht wieder in den Besitz des Versicherten gelangen kann, ist dies tatsächlicher Totalschaden.

§ 272 [Definition „angenommener Totalschaden“; vgl. § 246 a. F.] Wenn an einem Schiff ein Seeversicherungsfall⁵⁴³ eingetreten ist und angenommen wird, dass sich ein tatsächlicher Totalschaden nicht vermeiden lässt oder, um ihn zu vermeiden, Kosten aufgewandt werden müssten, die den Versicherungswert übersteigen würden, ist dies angenommener Totalschaden.

Wenn an Gütern ein Seeversicherungsfall⁵⁴⁴ eingetreten ist und angenommen wird, dass sich ein tatsächlicher Totalschaden nicht vermeiden lässt oder, um ihn zu vermeiden, Kosten aufgewandt werden müssten, die zusammen mit den Kosten für den weiteren Transport der Güter bis zum Zielort den Versicherungswert übersteigen würden, ist dies angenommener Totalschaden.

§ 273 [Definition „Teilschaden“; = § 247 a. F.] Schäden, die nicht tatsächlicher oder angenommener Totalschaden sind, sind Teilschäden.

§ 274 [Definition „Verschollenheit eines Schiffes“; vgl. § 248 a. F.] Ist ein Schiff nicht innerhalb einer vernünftigen Frist vom letzten Ort, von dem Nachricht von ihm erhalten wurde, zum Zielort gelangt, und ist [dann], soweit vertraglich nichts anderes bestimmt ist, nach 60 Tagen⁵⁴⁵ noch keine Nachricht von ihm eingetroffen, so ist es verschollen. Die Verschollenheit eines Schiffes gilt als tatsächlicher Totalschaden.

540 Die Worte „nicht wissen musste“ wurden neu eingefügt.

541 Bislang: „wird dieser Paragraf entsprechend (比照) angewandt“.

542 Bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

543 Siehe Fn. 542.

544 Siehe Fn. 542.

545 Bislang „zwei Monaten“.

第二百七十五条 保险标的发生推定全损，被保险人要求保险人按照全部损失赔偿的，应当在合理的时间内向保险人委付保险标的。保险人可以接受委付，也可以不接受委付，但是应当在合理的时间内将接受委付或者不接受委付的决定通知被保险人。保险人未在合理的时间内通知被保险人是否接受委付的，视为不接受委付。

委付不得附带任何条件。委付一经保险人接受，不得撤回。

第二百七十六条 保险人接受委付的，被保险人对委付财产的全部权利和义务转移给保险人。

第六节 保险赔偿的支付

第二百七十七条 海上保险事故发生后，保险人向被保险人支付保险赔偿前，可以要求被保险人提供与确认海上保险事故性质和损失程度有关的证明和资料。

第二百七十八条 保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。

被保险人应当向保险人提供必要的文件和其所需要知道的情况，并尽力协助保险人向第三人追偿。

第二百七十九条 被保险人未经保险人同意放弃向第三人要求赔偿的权利，或者因过错致使保险人不能行使追偿权利的，保险人可以相应扣减保险赔偿。

§ 275 [Abandon des Versicherten; Satz 1 und 2 vgl. § 249 a. F., Satz 3 neu eingefügt] Wenn am Gegenstand der Versicherung ein angenommener Totalschaden eintritt und der Versicherte vom Versicherer Ersatz für den gesamten Schaden verlangt, muss er dem Versicherer innerhalb einer vernünftigen Frist den Gegenstand der Versicherung überlassen [= Abandon]⁵⁴⁶. Der Versicherer kann den Abandon annehmen oder ablehnen, er muss aber innerhalb einer vernünftigen Frist die Entscheidung, ob er ihn annimmt oder ablehnt, dem Versicherten mitteilen. Teilt der Versicherer dem Versicherten nicht innerhalb einer vernünftigen Frist mit, ob er den Abandon annimmt oder ablehnt, gilt dies als Ablehnung des Abandons.

Der Abandon darf nicht mit Bedingungen verbunden sein. Vom Versicherer angenommen darf er nicht mehr zurückgenommen werden.

§ 276 [Wirkung des Abandons; = § 250 a. F.] Mit der Annahme des Abandons durch den Versicherer gehen alle Rechte und Pflichten des Versicherten am überlassenen Vermögen auf den Versicherer über.

6. Abschnitt: Zahlung des Ersatzes aus der Versicherung

§ 277 [Nachweispflichten nach Eintritt des Versicherungsfalls; vgl. § 251 a. F.] Nach Eintritt des Seeversicherungsfalls⁵⁴⁷ kann der Versicherer, bevor er dem Versicherten Ersatz aus der Versicherung zahlt, vom Versicherten die Vorlage von Beweisen und Unterlagen zur Bestätigung der Natur des Seeversicherungsfalls und des Ausmaßes der Schäden verlangen.

§ 278 [Regress gegen Dritte, Mitwirkungspflichten; = § 252 a. F.] Wenn am Gegenstand der Versicherung eingetretener Schaden im Bereich der Versicherungshaftung von einem Dritten verursacht wurde, gehen die Rechte des Versicherten, vom Dritten Ersatz zu verlangen, mit dem Tag, an dem der Versicherer Ersatz zahlt, entsprechend an den Versicherer über.

Der Versicherte muss dem Versicherer die nötigen Schriftstücke und [Angaben über] sonstige Umstände, deren Kenntnis erforderlich ist, zur Verfügung stellen und ihm nach Kräften helfen, von dem Dritten einen Ausgleich zu erlangen.

§ 279 [Minderungsrecht bei vereiteltem Regress; vgl. § 253 a. F.] Wenn der Versicherte ohne das Einverständnis des Versicherers ein Recht, von Dritten Ersatz zu verlangen, aufgibt oder es schuldhaft⁵⁴⁸ dazu bringt, dass der Versicherer ein Recht auf Ausgleich nicht geltend machen kann, dann kann der Versicherer den Ersatz aus der Versicherung entsprechend mindern.

546 Chinesisch: „委付保险标的“, wörtlich: „den versicherten Gegenstand dem Versicherer anvertrauen [und] übergeben“.

547 Hier und im Folgenden dieses Paragrafen bislang: (nur) „Versicherungsfall“ (保险事故).

548 „因过错“ statt „由于过失“.

第二百八十条 保险人支付保险赔偿时，可以从应支付的赔偿额中相应扣减被保险人已经从第三人取得的赔偿。

保险人从第三人取得的赔偿，超过其支付的保险赔偿的，超过部分应当退还给被保险人。

第二百八十一条 发生海上保险事故后，保险人有权放弃对保险标的的权利，全额支付合同约定的保险赔偿，以解除对保险标的的义务。

保险人行使前款规定的权利，应当自收到被保险人有关赔偿损失的通知之日起的七日内通知被保险人；被保险人收到通知前为避免或者减少损失而支付的必要的合理费用，由保险人偿还。

第二百八十二条 除本法第二百八十一条规定外，保险标的发生全损，保险人支付全部保险金额的，取得对保险标的的全部权利；但是，在不足额保险的情况下，保险人按照保险金额与保险价值的比例取得对保险标的的部分权利。

第十四章 时效

第二百八十三条 发生海事纠纷的，当事人可以依法提起诉讼或者申请仲裁。

第二百八十四条 海上货物运输请求赔偿的请求权，时效期间为一年。其中，请求承运人、实际承运人赔偿的，时效自货物交付或者应当交付之日起计算；请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的，时效自权利人知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

§ 280 [Verrechnung und Rückerstattung von Drittleistungen; = § 254 a. F.] Wenn der Versicherer Ersatz aus der Versicherung zahlt, kann er von dem zu zahlenden Betrag Ersatzbeträge entsprechend abziehen, die der Versicherte bereits von Dritten erhalten hat.

Wenn der Ersatz, den der Versicherer von Dritten erhält, den von ihm gezahlten Ersatz aus der Versicherung übersteigt, muss er den Mehrbetrag an den Versicherten zurückgeben.

§ 281 [Abandon des Versicherers; vgl. § 255 a. F.] Nach Eintritt des Seeversicherungsfalls ist der Versicherer berechtigt, [seine] Rechte am Gegenstand der Versicherung aufzugeben [und] den vollen Betrag des vertraglich bestimmten Ersatzes aus der Versicherung zu zahlen, um damit seine Pflichten gegenüber dem Gegenstand der Versicherung aufzulösen.

Übt der Versicherer das Recht aus dem vorigen Absatz aus, so muss er [dies] innerhalb von sieben Tagen vom Erhalt der Mitteilung des Versicherten über den Schadensersatz dem Versicherten mitteilen; notwendige vernünftige Kosten, die der Versicherte vor Erhalt dieser Mitteilung aufgewandt hat⁵⁴⁹, um den Schaden abzuwenden oder zu mindern, werden vom Versicherer erstattet⁵⁵⁰.

§ 282 [Rechte des Versicherers nach Totalschaden; vgl. § 256 a. F.] Außer im Fall des § 281 dieses Gesetzes⁵⁵¹ erhält, wenn beim Gegenstand der Versicherung Totalschaden eintritt, der Versicherer, der die gesamte Versicherungssumme zahlt, alle Rechte am Gegenstand der Versicherung; bei Unterversicherung⁵⁵² erhält er jedoch Rechte nur zu einem Teil, der dem Anteil der Versicherungssumme am Versicherungswert entspricht.

14. Kapitel: Verjährung

§ 283 [Klage und Schiedsverfahren; neu eingefügt] Tritt eine Streitigkeit in Seesachen ein, können Parteien nach dem Recht Klage erheben oder ein Schiedsverfahren beantragen.

§ 284 [Verjährung von Forderungen auf Ersatz und Regress bei der Beförderung von Gütern; vgl. § 257 a. F.]⁵⁵³ Das Recht, im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern zur See Ersatz zu fordern, verjährt in einem Jahr. Wird dabei vom Verfrachter oder vom tatsächlichen Verfrachter Ersatz gefordert, wird die Verjährung von dem Tag an gerechnet, an dem die Güter übergeben wurden oder übergeben werden mussten; wird vom Befrachter, Empfänger der Güter oder Inhaber des Transportdokuments Ersatz gefordert, wird die Verjährung von dem Tag an gerechnet, an dem der Berechtigte wusste oder wissen musste, dass [seine] Rechte verletzt worden sind.

549 In diesem Teilsatz stand bislang der zeitliche Partikel „在“, um den Aspekt zu betonen, dass nur Aufwendungen vor der Mitteilung erstattungsfähig sind. Die Einschränkung auf den Zeitraum vor der Mitteilung bleibt auch nach Wegfall des Partikels in der Neufassung bestehen, aber die Betonung, dass dies der relevante Zeitraum ist, wird abgeschwächt.

550 Bislang: „[...] müssen weiterhin (仍然) vom Versicherer erstattet werden“.

551 Anpassung der Verweisung.

552 Wörtlich: „unter dem Umstand einer Versicherung mit unzureichender Summe“.

553 § 257 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 a. F. („[d]as Recht, im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern zur See vom Verfrachter Ersatz zu verlangen, verjährt in einem Jahr, gerechnet von dem Tag, an dem der Verfrachter die Güter übergibt

前款规定的时效期间已经届满或者至届满不足九十日的，被认定为负有责任的人对第三人享有的追偿请求权，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起计算。

第二百八十五条 海上旅客运输请求赔偿的请求权，时效期间为二年，分别按照下列规定计算：

(一) 有关旅客死亡的请求权，发生在运输期间的，自旅客应当离船之日起计算；因运输期间内的伤害而导致旅客离船后死亡的，自旅客死亡之日起计算，但是此期限自旅客离船之日起不得超过三年；

(二) 有关旅客人身伤害、行李灭失或者损坏的请求权，自旅客离船或者应当离船之日起计算。

第二百八十六条 有关租船合同的请求权，时效期间为二年，自知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

第二百八十七条 有关海上拖航合同的请求权，时效期间为一年，自知道或者应当知道权利被侵害之日起计算。

第二百八十八条 有关船舶碰撞的请求权，时效期间为二年，自碰撞事故发生之日起计算。

本法第一百七十八条第三款规定的追偿请求权，时效期间为一年，自当事人连带支付损害赔偿之日起计算。

Ist die im vorigen Absatz bestimmte Verjährungsfrist abgelaufen oder läuft sie in weniger als neunzig Tagen ab, so beträgt die Verjährungsfrist für das Recht desjenigen, von dem festgestellt worden ist, dass er haftet, von einem Dritten Ausgleich zu fordern, 90 Tage gerechnet von dem Tag, an dem derjenige, der Ausgleich fordert, die ursprüngliche Ersatzforderung befriedigt.

§ 285 [Verjährung von Forderungen auf Ersatz bei der Beförderung von Passagieren; vgl. § 258 a. F.⁵⁵⁴] Das Recht, bei Beförderung von Passagieren zur See Ersatz zu fordern, verjährt in zwei Jahren [und] wird getrennt nach den folgenden Bestimmungen gerechnet:

1. Ansprüche aus dem Tod von Passagieren während der Beförderung⁵⁵⁵ gerechnet von dem Tag, an dem der Passagier das Schiff verlassen sollte; wenn Verletzungen während der Beförderung dazu führen, dass der Passagier nach Verlassen des Schiffes stirbt, gerechnet vom Todestag des Passagiers an, jedoch darf diese Frist drei Jahre nicht überschreiten, nachdem der Passagier⁵⁵⁶ das Schiff verlassen hat;

2. Ansprüche aus der Körperverletzung von Passagieren [und] dem Untergang oder der Beschädigung von Gepäck gerechnet von dem Tag, an dem der Passagier das Schiff verlässt oder verlassen sollte.

§ 286 [Verjährung von Ansprüchen aus Charterverträgen; vgl. § 259 a. F.] Ansprüche aus Charterverträgen⁵⁵⁷ verjähren in zwei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem man weiß oder wissen muss, dass ein Recht verletzt worden ist.

§ 287 [Verjährung von Ansprüchen aus Seeschleppverträgen; = § 260 a. F.] Ansprüche aus Seeschleppverträgen verjähren in einem Jahr, gerechnet von dem Tag, an dem man weiß oder wissen muss, dass ein Recht verletzt worden ist.

§ 288 [Verjährung von Ansprüchen aus dem Zusammenstoß von Schiffen; Abs. 1 und 2 vgl. § 261 a. F.⁵⁵⁸, Abs. 3 neu eingefügt] Ansprüche aus dem Zusammenstoß von Schiffen verjähren in zwei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem der Zusammenstoß eintritt.

Das Recht, nach § 178 Abs. 3 dieses Gesetzes einen Ausgleich zu fordern, verjährt in einem Jahr, gerechnet von dem Tag, an dem Parteien als Gesamtschuldner Schadensersatz bezahlen.

oder übergeben sollte;“) ist in Abs. 1 aufgegangen, wobei Abs. 1 Satz 2 nun im Hinblick auf den Beginn der Verjährungsfristen zwischen verschiedenen Beklagten differenziert. § 257 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 a. F. ist in Abs. 2 aufgegangen; dieser lautete: „wenn während [dieser] Verjährungsfrist oder nach ihrem Ablauf derjenige, vom dem festgestellt worden ist, dass er haftet, von einem Dritten Erstattung fordert, beträgt die Verjährungsfrist [für dies Verlangen] 90 Tage, gerechnet von dem Tag, an dem derjenige, der Erstattung fordert, die ursprüngliche Ersatzforderung befriedigt, oder von dem Tag, an dem er von dem Gericht, das die gegen ihn [wegen dieser Forderung] erhobene Klage angenommen hat, die Kopie der Klageschrift erhält“. § 257 Abs. 2 a. F. ist weggefallen; dieser lautete: „Forderungen in Zusammenhang mit einem Reisechartervertrag verjähren in zwei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem man erfährt oder wissen muss, dass ein Recht verletzt worden ist.“

554 § 258 Nr. 2 a. F. (zum Tod von Passagieren) wurde zu Nr. 1; § 258 Nr. 1 a. F. (zur Verletzung von Passagieren) und § 258 Nr. 3 a. F. (zum Untergang und zur Beschädigung von Gepäck) wurde zu Nr. 2.

555 Hier und im Folgenden dieser Ziffer „Transport“ statt „Transport“.

556 Das Wort „Passagier“ wurde neu eingefügt.

557 „租船合同“ statt „船舶租用合同“.

558 Aus den Halbsätzen in § 261 a. F. wurden die Abs. 1 und 2.

依据本法第一百七十九条规定产生的请求权或者追偿请求权的时效,适用本条规定。

第二百八十九条 有关海难救助的请求权,时效期间为二年,自救助作业终止之日起计算。

第二百九十条 有关共同海损分摊的请求权,时效期间为一年,自共同海损理算结束之日起计算,但是不得超过从共同航程终止之日起六年。

第二百九十一条 根据海上保险合同向保险人请求保险赔偿的请求权,时效期间为二年,自知道或者应当知道海上保险事故发生之日起计算。

第二百九十二条 有关船舶油污损害的请求权,时效期间为三年,自损害发生之日起计算,但是不得超过从造成损害的事故之日起六年。

第二百九十三条 在时效期间的最后六个月内,因不可抗力或者其他障碍不能行使请求权的,时效中止。自中止时效的原因消除之日起满六个月,时效期间届满。

第二百九十四条 时效因请求人提出履行请求、提起诉讼、申请仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。

请求人申请扣船的,时效自申请扣船之日起中断。

自中断、有关程序终结时起,时效期间重新计算。

Auf Ansprüche oder Rechte, einen Ausgleich zu fordern, die gemäß § 179 dieses Gesetzes entstehen, werden die Bestimmungen dieses Paragraphen angewandt.

§ 289 [Verjährung von Ansprüchen aus der Hilfeleistung in Seenot; = § 262 a. F.] Ansprüche aus der Hilfeleistung in Seenot verjähren in zwei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem die Hilfeleistung beendet ist.

§ 290 [Verjährung von Ansprüchen aus großer Haverei; vgl. § 263 a. F.] Ansprüche aus Beiträgen zur großen Haverei verjähren in einem Jahr, gerechnet von dem Tag, an dem die Aufmachung der Dispache zur großen Haverei abgeschlossen ist, jedoch darf [die Frist] nicht sechs Jahre ab dem Ende der gemeinsamen Reise überschreiten.

§ 291 [Verjährung von Ansprüchen aus Seeversicherungsverträgen; vgl. § 264 a. F.] Ansprüche auf Ersatz aus der Versicherung, die gegen den Versicherer aufgrund von Seeversicherungsverträgen gefordert⁵⁵⁹ werden, verjähren in zwei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem man weiß oder wissen muss⁵⁶⁰, dass ein Seeversicherungsfall eingetreten ist.

§ 292 [Verjährung von Ansprüchen wegen Schäden durch Ölverschmutzung von Schiffen; vgl. § 265 a. F.] Ansprüche aus Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe⁵⁶¹ verjähren in drei Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem der Schaden eintritt; jedoch darf [die Frist]⁵⁶² sechs Jahre von dem Tag an nicht überschreiten, an dem der Unfall eingetreten ist, der zu der Verschmutzung geführt hat.

§ 293 [Verjährungshemmung; vgl. § 266 a. F.] Die Verjährung wird gehemmt, wenn während der letzten sechs Monate der Verjährungsfrist der Anspruch infolge höherer Gewalt oder wegen anderer Hindernisse nicht ausgeübt werden kann. Die Verjährungsfrist läuft sechs Monate von dem Tag an, an dem der Grund der Hemmung entfällt, ab⁵⁶³.

§ 294 [Verjährungsunterbrechung; vgl. § 267 a. F.]⁵⁶⁴ Die Verjährung wird unterbrochen, wenn der Forderungsinhaber Erfüllung fordert⁵⁶⁵, Klage erhebt, ein Schiedsverfahren beantragt⁵⁶⁶ oder der Forderungsgegner einwilligt, [seine] Pflichten zu erfüllen.

Wenn der Forderungsinhaber beantragt, dass das Schiff arrestiert wird, ist die Verjährung mit dem Tag des Antrags auf Arrest unterbrochen.

Vom Zeitpunkt der Unterbrechung [bzw.] der Beendigung des betreffenden Verfahrens⁵⁶⁷ an wird die Verjährungsfrist neu berechnet.

559 „请求“ statt „要求“.

560 Bislang war der Verjährungsbeginn nicht von der Kenntnis oder dem Kennenmüssen abhängig.

561 Bislang: „[...] aus dem Eintritt (发生) von Ölverschmutzungsschäden [...]“.

562 Bislang: „[...] darf die Verjährungsfrist unter keinen Umständen (在任何情况下) [...]“.

563 Bislang: „Von dem Tag an, an dem der Grund der Hemmung entfällt, läuft die Verjährungsfrist weiter.“

564 Abs. 1 Satz 2 ist weggefallen. Dieser lautete: „Wenn der Forderungsinhaber jedoch die Klage oder den Antrag auf ein Schiedsverfahren zurücknimmt oder die Klage vom Gericht durch Verfügung zurückgewiesen wird, ist die Verjährung nicht unterbrochen.“

565 Die Worte „Erfüllung fordert“ wurden neu eingefügt.

566 Bislang: „[die Sache] dem Schiedsgericht übergibt (提交)“.

567 Die Worte „der Beendigung des betreffenden Verfahrens“ wurden neu eingefügt.

第十五章 涉外关系的法律适用

第二百九十五条 合同当事人可以选择合同适用的法律，但是法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系国家的法律。

装货港或者卸货港位于中华人民共和国境内的国际海上货物运输合同，适用本法第四章的规定。

第二百九十六条 船舶所有权，适用船旗国法律。

船旗发生变更的，变更后的船舶所有权，适用新船旗国法律，但是光船租赁引起的船旗变更除外。

建造中的船舶所有权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

第二百九十七条 船舶抵押权，适用船旗国法律。

船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间，设立船舶抵押权的，适用原船舶登记国法律。

建造中的船舶抵押权，船舶已经登记的，适用登记国法律；未经登记，适用船舶建造地法律。

第二百九十八条 船舶优先权，适用法院地法律。

第二百九十九条 船舶留置权，适用船舶被留置地法律。

第三百条 船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权相互之间的受偿顺序，适用法院地法律。

15. Kapitel: Anzuwendendes Recht bei Beziehungen mit Auslandsberührung

§ 295 [Rechtswahl, Sonderregel für internationale Seefrachtverträge; Abs. 1 vgl. § 269 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Vertragsparteien können das anwendbare Recht des Vertrags wählen, es sei denn, dass gesetzlich etwas anderes bestimmt ist⁵⁶⁸. Wenn die Vertragsparteien keine Wahl getroffen haben, wird das Recht des Staates angewandt, zu dem der Vertrag die engste Beziehung hat.

Auf internationale Seefrachtverträge zur Beförderung von Gütern mit Lade- oder Löschungshafen im Gebiet der Volksrepublik China werden die Bestimmungen des 4. Kapitels dieses Gesetzes angewandt.

§ 296 [Schiffseigentum; Abs. 1 vgl. § 270 a. F.⁵⁶⁹, Abs. 2 und 3 neu eingefügt] Auf das Eigentum am Schiff wird das Recht des Flaggenstaates des Schiffes angewandt.

Ändert sich die Flagge des Schiffes, wird auf das Eigentum am Schiff nach der Änderung das neue Flaggenrecht angewandt, es sei denn, dass ein Bare-boat-Chartervertrag die Änderung der Flagge hervorruft.

Auf das Eigentum an einem Schiff, das sich im Bau befindet, wird, wenn das Schiff bereits eingetragen ist, das Recht des Eintragungsstaates angewandt; ist es nicht eingetragen, wird das Recht angewandt, an dem das Schiff gebaut wird.

§ 297 [Schiffshypothek; Abs. 1 und 2 = § 271 Abs. 1 und 2 a. F.; Abs. 3 neu eingefügt] Auf die Schiffshypothek wird das Recht des Flaggenstaates des Schiffes angewandt.

Wenn an dem Schiff vor oder während einer Bare-boat-Charter eine Schiffshypothek bestellt wird, wird auf sie das Recht des Staates der ursprünglichen Schiffseintragung angewandt.

Wird an einem im Bau befindlichen Schiff eine Hypothek bestellt, wird, wenn das Schiff bereits eingetragen ist, auf sie das Recht des Eintragungsstaates angewandt; ist es nicht eingetragen, wird auf sie das Recht angewandt, in dem das Schiff gebaut wird.

§ 298 [Schiffsgläubigervorrechte; vgl. § 272 a. F.] Auf Schiffsgläubigervorrechte wird die lex fori angewandt⁵⁷⁰.

§ 299 [Zurückbehaltungsrecht am Schiff; neu eingefügt] Auf das Zurückbehaltungsrecht am Schiff wird das Recht des Ortes angewandt, an dem das Schiff zurückbehalten wird.

§ 300 [Rangfolge der Schiffsgläubigerrechte; neu eingefügt] Auf die Reihenfolge der Befriedigung der Schiffsgläubigervorrechte, des Zurückbehaltungsrechts am Schiff und der Schiffshypothek untereinander wird die lex fori angewandt.

568 Bislang: „[...] soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt“.

569 § 270 a. F. lautete: „Für den Erwerb, den Übergang und das Erlöschen des Eigentums am Schiff gilt das Flaggenrecht des Schiffes“.

570 Bislang: „[...] wird Recht des Ortes des Gerichts angewandt, das den Fall annimmt“.

第三百零一条 船舶碰撞责任, 适用侵权行为地法律。船舶碰撞发生在公海的, 适用法院地法律。同一国籍船舶发生碰撞的, 碰撞船舶之间的责任, 适用船旗国法律。

船舶碰撞发生后, 当事人协议选择适用法律的, 按照其协议。

第三百零二条 共同海损理算, 适用理算地法律。

当事人可以协议选择共同海损分摊请求适用的法律; 当事人未选择的, 适用航程终止地法律。

第三百零三条 海事赔偿责任限制, 适用法院地法律。

第三百零四条 船舶油污损害责任, 适用油污损害结果发生地法律。

第三百零五条 依照本章规定适用外国法律, 不得损害中华人民共和国的公共利益。

第十六章 附则

第三百零六条 本法所称计算单位, 是指国际货币基金组织规定的特别提款权; 其人民币数额为法院判决之日、仲裁机构裁决之日或者当事人协议之日, 按照国际货币基金组织发布的特别提款权对人民币的汇率计算得出的人民币数额。

§ 301 [Schiffszusammenstöße; Abs. 1 vgl. § 273 Abs. 1 bis 3 a. F.⁵⁷¹; Abs. 2 neu eingefügt] Auf die Haftung⁵⁷² wegen eines Zusammenstoßes von Schiffen wird das Recht des Ortes der rechtsverletzenden Handlung angewandt. Tritt der Zusammenstoß von Schiffen auf hoher See ein, wird die *lex fori* angewandt⁵⁷³. Tritt der Zusammenstoß von Schiffen bei Schiffen derselben Staatszugehörigkeit ein⁵⁷⁴, wird auf die Haftung der Schiffe untereinander das Recht des Flaggenstaates angewandt.

Wenn die Parteien nach dem Eintritt des Zusammenstoßes von Schiffen das anwendbare Recht wählen⁵⁷⁵, gilt diese Vereinbarung

§ 302 [Große Haverei; Abs. 1 = § 274 a. F., Abs. 2 neu eingefügt] Auf die Dispache der großen Haverei wird das Recht des Ortes der Dispache angewandt.

Die Parteien können das auf die Forderung von Beiträgen zur großen Haverei anwendbare Recht wählen;⁵⁷⁶ haben die Parteien [das Recht] nicht gewählt, wird das Recht des Ortes am Ende der Reise angewandt.

§ 303 [Haftungsbegrenzungen; vgl. § 275 a. F.] Auf Haftungsbegrenzungen bei Ersatz in Seesachen wird die *lex fori* angewandt⁵⁷⁷.

§ 304 [Ölverschmutzungsschäden; neu eingefügt] Auf die Haftung für Ölverschmutzungsschäden durch Schiffe wird das Recht des Ortes angewandt, an dem die Folgen der Schädigung eingetreten sind.

§ 305 [Ordre public; vgl. § 276 a. F.] Ausländisches Recht⁵⁷⁸, das nach diesem Kapitel angewandt wird, darf das öffentliche Interesse⁵⁷⁹ der Volksrepublik China nicht schädigen⁵⁸⁰.

16. Kapitel: Ergänzende Regeln

§ 306 [Rechnungseinheit; vgl. § 277 a. F.] Rechnungseinheit in diesem Gesetz sind die vom Internationalen Währungsfonds bestimmten Sonderziehungsrechte; ihr Betrag in Renminbi wird am Tag des Gerichtsurteils bzw. des Schiedsspruchs des Schiedsorgans bzw. der Vereinbarung der Parteien als der Betrag in Renminbi nach dem Wechselkurs für Renminbi berechnet, der vom Internationalen Währungsfonds für Sonderziehungsrechte verkündet worden ist⁵⁸¹.

571 Die Abs. 1, 2 und 3 in § 273 a. F. wurden zu Satz 1, 2 und 3 des Abs. 1 in der Neufassung.

572 Bislang hier und im Folgenden dieses Absatzes: „Auf den Ersatz des Schadens [...]“.

573 Siehe Fn. 570.

574 Die Ergänzung „[...] unabhängig davon, wo der Zusammenstoß eintritt, [...]“ ist in der Neufassung weggefallen.

575 Wörtlich: „[...] vereinbaren, das anwendbare Recht zu wählen [...]“.

576 Wörtlich: „Die Parteien können vereinbaren, das auf [...] anwendbare Recht zu wählen.“

577 Siehe Fn. 570.

578 Neben dem ausländischen Recht wurde in § 276 a. F. auch auf die Anwendung „internationaler Gewohnheiten“ (国际惯例) Bezug genommen. Dieser ist in der Neufassung weggefallen. Eine Bezugnahme auf „internationale Gewohnheiten“ findet sich aber (weiterhin) in § 307 Abs. 2.

579 Bislang: „gesellschaftliche Allgemeininteressen“ (社会公共利益).

580 Bislang: „verletzen“ bzw. „zuwiderhandeln“ (违背).

581 Bislang: „von der für Devisen zuständigen Staatsbehörde (国家外汇主管机关) für die Umrechnung der Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds in Renminbi bestimmt worden ist“.

第三百零七条 中华人民共和国缔结或者参加的国际条约与本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。

中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或者参加的国际条约没有规定的，可以适用国际惯例。适用国际惯例，不得损害中华人民共和国的公共利益。

第三百零八条 国家支持开展国际海运事务合作，推动海运业健康发展。

任何国家或者地区在海上运输和船舶建造相关领域对中华人民共和国采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国可以根据实际情况对有关国家或者地区采取相应的措施。

第三百零九条 船舶所有人、船舶经营人、船舶管理人或者船舶承租人等作为会员自愿组成互保组织，按照章程收取会费，对会员在船舶营运中发生的损失、产生的责任或者支付的费用承担赔偿责任。

第三百一十条 本法自 2026 年 5 月 1 日起施行。

§ 307 [Internationale Abkommen und Gewohnheiten; vgl. § 268 a. F.⁵⁸²] Soweit internationale Abkommen, die die Volksrepublik China abgeschlossen hat oder an denen sie teilnimmt, mit⁵⁸³ diesem Gesetz nicht übereinstimmen, werden die internationalen Abkommen angewandt, soweit die Volksrepublik China nicht einen Vorbehalt erklärt hat.

Soweit sich im Recht der Volksrepublik China oder in internationalen Abkommen, die die Volksrepublik China abgeschlossen hat oder an denen sie teilnimmt, keine Bestimmungen finden, können internationale Gewohnheiten angewandt werden. Die Anwendung internationaler Gewohnheiten darf das öffentliche Interesse der Volksrepublik China nicht schädigen.

§ 308 [Internationale Zusammenarbeit, Maßnahmen gegen diskriminierende Praktiken; neu eingefügt] Der Staat unterstützt die Entfaltung internationaler Zusammenarbeit in Angelegenheiten des Seetransports [und] treibt die gesunde Entwicklung des Seetransportgewerbes voran.

Wenn irgendein Staat oder irgendeine Region in mit der Beförderung zur See und dem Schiffsbau im Zusammenhang stehenden Bereichen gegen die Volksrepublik China diskriminierende Verbote, Einschränkungen oder andere ähnliche Maßnahmen ergreift, kann die Volksrepublik China aufgrund der tatsächlichen Umstände gegen das betreffende Land bzw. die betreffende Region entsprechende Maßnahmen ergreifen.

§ 309 [Wechselseitige Seeversicherungsvereine; neu eingefügt] Wechselseitige Versicherungsorganisationen, die sich aus [Personen] wie etwa Eigentümern, Betreibern, Verwaltern oder Charterern eines Schiffes als freiwillige Mitglieder zusammensetzen, erheben nach [ihrer] Satzung Mitgliedsbeiträge [und] haften auf Ersatz für Schäden, entstandene Haftungen oder aufgewendete Kosten, die Mitgliedern beim Betrieb eines Schiffes eintreten.

§ 310 [Inkrafttreten, vgl. § 278 a. F.⁵⁸⁴] Dieses Gesetz wird vom 1.5.2026 an angewandt.

Übersetzung⁵⁸⁵, Paragrafenüberschriften in eckigen Klammern und Anmerkungen von Bassma Amrani, Petra Bobková, Niclas Morten Diederichs, Lena Klos und Knut Benjamin Pißler, Göttingen und Hamburg

582 Abs. 2 Satz 2 neu eingefügt.

583 „与“ statt „同“.

584 Das Gesetz in der a. F. (Fn. 2) wurde vom 1.7.1993 an angewandt.

585 Die Übersetzung erfolgte auf Grundlage der deutschen Übersetzung dieses Gesetzes in der a. F. (Fn. 2). Die Übersetzerinnen und Übersetzer sind Herrn Peter Fante und Herrn Dr. Christoph Schröder für wertvolle Hinweise zu großem Dank verpflichtet.

Dewes, Simon: Das Verhältnis von Eltern und Kindern in der chinesischen Familienrechtsgesetzgebung – Vom Qing-Kodex zum Zivilgesetzbuch der Republik China. Tübingen: Mohr Siebeck, 2020, 484 S.

*Minte Nagel**

I. Einleitung

Simon Dewes beschäftigt sich in seiner rechtshistorischen Dissertation unter der Betreuung von Prof. Dr. Thomas Rübner (Universität Trier) und Prof. i. R. Dr. Liang Yong (Universität Trier) mit der Frage nach den (rechtlichen) Entwicklungen des Eltern-Kind-Verhältnisses in China über einen Zeitraum von fast 300 Jahren, von der Qing-Dynastie ab 1644 bis zum Zivilgesetzbuch 1929–1931. In seinem Vorwort schreibt er: „Warum schreibt man so eine Arbeit?“, fragte mich [...] der Zweitgutachter dieser Dissertation, Herr Prof. Dr. Liang Yong [...]“ und beantwortet dies leidenschaftlich mit einem großen Interesse an diesem wichtigen Thema und der Tatsache, dass es sich um ein fast unberührtes Feld handle. Dewes' Enthusiasmus an der Arbeit ist ihm deutlich anzumerken. In zehn Teilen gibt er detaillierte Einblicke in die jeweiligen Gesetze, Gesetzesentwürfe und Gerichtsentscheidungen. Er geht dabei chronologisch vor und betrachtet zunächst das Verhältnis von Eltern und Kindern im Qing-Kodex, dann im Zivilrechtsentwurf von 1911, folgend in den Reformen der Beiyang-Ära, nämlich dem Familienrechtsentwurf von 1915, in den Daliyuan-Entscheidungen, dem Zivilrechtsentwurf von 1925/26. Anschließend geht er auf den Familienrechtsentwurf von 1928 ein sowie darauffolgend auf das Zivilgesetzbuch (ZGB) von 1929–1931. Er schließt die chronologische Betrachtung mit dem Familienrechtsänderungsentwurf von 1931. Der erste, zweite, dritte und vierte Teil geben durch die Darstellung der Methodik, der Struktur des Eltern-Kind-Verhältnisses und den Ausgangsbedingungen ein umfangreiches Fundament, auf dem die Rechtsentwicklungen aufbauen. So stellt

er bestimmte Gegebenheiten wie den Ahnenkult und die kindliche Pietät „vor der Klammer“ dar. Beendet wird die Arbeit mit einer Bewertung und Zusammenfassung von Reformen und Reformweg sowie einer Schlussbemerkung.

II. Inhaltliches

Hauptsächlich geht es dem Autor darum, zu zeigen, wie sich die rechtlichen Beziehungsstellungen von Eltern und Kindern in den verschiedenen Gesetzes- und Entwurfstexten verändert haben. Der Anfangspunkt der Untersuchung mit dem Qing-Kodex und der Endpunkt mit dem Zivilgesetzbuch ist insofern besonders aufschlussreich, als dass Dewes die Regelungen des ZGB als „tiefgreifende Neuordnung von Pfeilern des Rechtssystems“ (S. 4) bezeichnet und sich dementsprechend die Frage stellt, in welcher Art diese Neuordnung stattgefunden und welche Hintergründe sie hat. Diese Frage beantwortet er mit den darauffolgenden Ausführungen umfassend.

Als Grundlage für das Eltern-Kind-Verhältnis wird am Anfang der Arbeit das Prinzip der Patrilinearität bzw. des Patriarchalismus genannt: Dewes zeigt auf, dass die Macht über und Kontrolle einer Familie entweder beim Vater oder Großvater väterlicherseits lagen und rechtlich durch das Gesetz, finanziell durch die Kontrolle des Familienvermögens und sakral durch die Befugnis zum Ahnenopfer abgesichert gewesen sei (S. 20). Gleichzeitig existierte zwischen Eltern und Kindern auf der Mikroebene eine hierarchische Reziprozität, wobei Dewes darauf hinweist, dass die Beziehungen von Müttern und Vätern zu Söhnen und Töchtern mit respektiven Verschiedenartigkeiten einhergegangen seien (S. 21).

Drei Faktoren, die die Patrilinearität bestimmten bzw. perpetuierten, waren die Agrarwirtschaft, die Ahnenverehrung sowie Riten und Kindespietät. Insbesondere die Ahnenverehrung und die Kindespietät ziehen sich als bestimmende Aspekte durch die weiteren Ausführungen zum Eltern-Kind-Verhältnis. Dies ist richtig und

* Minte Nagel, M. A. (Göttingen), LL.M. (Nanjing) ist wissenschaftliche Assistentin und Doktorandin bei Prof. Dr. Anne Röthel am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg und forscht insbesondere zu familienrechtlichen Fragen. Sie promoviert rechtsvergleichend zu China und Deutschland über intrafamiliäre Gewalt. Die Verfasserin bedankt sich bei Prof. Dr. Knut Benjamin Piffler für sein wertvolles Feedback.

unentbehrlich, weil, wie Dewes hervorhebt, ein Charakteristikum der chinesischen Ahnenverehrung darin bestand, dass die verstorbenen Familienmitglieder in ihrer Position als Ahnen immer noch ein Teil der Familie waren und gewisse Pflichten und Verbindungen weiterhin bestanden (S. 32). Ausschlaggebend für die Möglichkeit, nach dem eigenen Ableben verehrt zu werden, war die Existenz mindestens eines Sohnes. Ahnenverehrung und Kindespietät sind außerdem verbunden, weil sich Letzteres auch im Akt der Ahnenverehrung widerspiegelte.

Sehr zutreffend stellt Dewes außerdem die „Verschränkung“ (S. 45) zwischen dem familiären System inklusive der kindlichen Pietät und dem Staat dar, da die gelernte Obrigkeit innerhalb der Familie durchaus vom Herrscher als gewünschtes Obrigkeitsverhältnis zwischen sich selbst und seinen Subjekten präsent sein sollte.

Die Darstellung der einzelnen Gesetzes- und Entwurfsinhalte in den Teilen 5, 6, 7 und 8 folgen einer zumeist in derselben Form wiederkehrenden Struktur: Grundstrukturen zu Verwandtschaft und Familie; Eltern und Kinder (1. Shenfen (身份), 2. Kinder, 3. Rechte (und Pflichten), z. T. 4. Ehe). Dabei kategorisiert Dewes die Kinder in leibliche bzw. (un-)eheliche Kinder und in Adoptivkinder. Im Qing-Kodex waren die meisten der Beziehungsverhältnisse und ihre Rechtsbeziehungen (bspw. zwischen geschiedener und wiederverheirateter Mutter und Kind oder Stiefmutter/-vater und Kind) geprägt und abhängig von der jeweiligen zongtiao (宗桃)-Zugehörigkeit – die zongtiao umfasste die große und kleine zong (宗), die patrilinearen Verwandtschaftsgruppen. Dewes' Ausführungen zeigen auf, dass die Bedeutung der patrilinearen Verwandtschaftsgruppen im Laufe der Zeit immer mehr abnahm, bis die zongtiao sogar komplett aus dem Recht verschwand.

Beispielhaft und überblicksartig lässt sich das auch anhand der Adoptivkinder mit einem kurzen Überblick über die Entwicklungen der Adoptionsregelungen darstellen. Die Abschnitte über Adoptivkinder in den einzelnen Teilen nehmen in der Arbeit zudem einen etwas größeren Umfang ein als die über die leiblichen Kinder.

Grundsätzlich teilt Dewes die Adoptions-typen ein in: sizi (嗣子) und yangzi (养子), wobei das yangzi in Unterkategorien (1. Adoptivkind mit anderem Familiennamen, sog. yizi (义子), 2. Findelkind, 3. Adoptivkind aus einer anderen zong) aufgeteilt werden könnte. Im Laufe der Zeit änderten sich unter anderem die in den Gesetzen und Entwürfen genannten Voraussetzungen sowohl für den Adoptivvater

(seltener der Eltern gemeinsam), das Adoptivkind anzunehmen, als auch vor allem des sizi, als Adoptivkind angenommen werden zu können. Änderungen werden außerdem für die jeweiligen Adoptionsverfahren, Rechtsfolgen und Möglichkeiten der Anfechtung und Auflösung aufgezeigt. Da der sizi adoptiert wurde, um die Ahnenverehrung zu sichern, zeigt sich hier die von Dewes am Anfang erwähnte Bedeutung bzw. der Bezug zum Ahnenkult und er stellt dar, wie die Generationenverhältnisse und familieninternen Hierarchien Bestimmungs- und Mitwirkungsbefugnisse charakterisierten, vor allem im Qing-Kodex.

Besonders sichtbar wird die Bedeutung des sizi auch daran, dass (fast) ausschließlich dieser Adoptionstyp z. B. im Zivilrechtsentwurf von 1911 und im Familienrechtsentwurf von 1915 geregelt wurde und der yangzi-Adoptionstyp bei den Verfassern im Bereich des Familienrechts deutlich weniger Beachtung fand. Der größte Bruch mit dem alten System erfolgte zunächst mit dem Familienrechtsentwurf von 1928, indem das traditionelle Nachfolgesystem abgeschafft wurde, und dann mit dem ZGB von 1929–1931, welches nun alle Adoptivkinder als yangzi regulierte. Dies steht im Einklang mit der Bezeichnung der zongtiao-Nachfolge als „feudales Relikt“ und der Verneinung ihrer Notwendigkeit nach dem ersten erbrechtlichen Gesetzgebungsprinzip durch den Politischen Zentralrat (vgl. S. 366, 368).

Weil auf die Leser:innen eine große Menge an Informationen einwirkt, ist es hier hilfreich, dass Dewes selbst kurze Vergleiche zwischen den jeweiligen Normen zieht und so zentrale Entwicklungen hervorgehoben werden.

Andere Veränderungen im ZGB wie z. B. die Ersetzung der früheren verwandtschaftlichen Gruppen nach dem zongfa (宗法)-System in Blutsverwandtschaft, angeheiratete Verwandtschaft und Ehepartner charakterisieren des Weiteren eine Abwendung vom bisherigen System und eine Zuwendung zu den „Rechtssystemen der Welt“ (S. 366). Intuitiv könnte man diese Entwicklung als Veränderung von einem traditionellen zu einem modernen Verständnis von Familienbeziehungen und Recht beschreiben. Dewes weist jedoch bereits am Anfang seiner Arbeit (S. 10) darauf hin, dass dieser Schluss ein „falscher Zungenschlag“ wäre, denn die „Moderne“, die oft als Synonym für den Westen und eine solche Charakterisierung als Verwestlichung zu verstehen sei, könnte dementsprechend die umfassenden spezifisch chinesischen Eigenschaften des Familienrechts nicht umgreifen und unterschätzt die Abhängigkeit der Moderne von den

Traditionen. Nicht zuletzt zeigt sich hier, weshalb ein tiefenkulturelles Verständnis so wichtig ist.

III. Zusätzliche Einordnungen und sprachliche Nuancen

Die Dissertation schafft es, auch über das Thema des Eltern-Kind-Verhältnisses hinaus viele weitere Informationen zu (rechts)geschichtlichen Ereignissen in China zu vermitteln. So zum Beispiel im Sechsten Teil (S. 171 ff.) zu den Reformen und Reformversuchen in der späten Qing-Ära, in der drei Kapitel umfassend einen historischen und rechtlich einordnenden Überblick der damaligen Geschehnisse wie der Machtausübung durch die ausländischen Kolonialmächte und die Ungleichen Verträge geben. Diese Kapitel sind besonders gut geeignet für diejenigen, die nur geringe Kenntnisse zu dieser Zeitspanne der chinesischen Geschichte und chinesischen rechtskulturellen Entwicklungen haben. Auch der Siebte Teil, Punkt A (S. 253 ff.), gibt eine kurze historische Einordnung, die sich allerdings, anders als der weitreichendere historische Überblick im Sechsten Teil, verstärkt wieder mit den zum Thema zugehörigen Aspekten der kindlichen Pietät und konfuzianischen Werten beschäftigt.

Neben der herausragenden inhaltlichen Bearbeitung des Themas ist Dewes' Dissertation auch sprachlich bemerkenswert. Dies liegt unter anderem daran, dass Dewes sich entschloss, in seiner Dissertation einige Begriffe, bei denen sich eine Verwendung der Pinyin-Schreibweise anbietet, in dieser Form stehen zu lassen und im Folgenden nahtlos in die deutschen Sätze einzubauen. Diese Entscheidung ist aufgrund der sehr spezifischen Bedeutung der jeweiligen Ausdrücke, die sich nur schwer in einer anderen Sprache darstellen lassen, nachvollziehbar. Für ein gesichertes Verständnis befindet sich am Ende des Buches nach dem Literaturverzeichnis ein Glossar, auf das praktischerweise zurückgegriffen werden kann. Somit können auch diejenigen, die keine oder nur geringe Berührungspunkte mit dem Chinesischen bzw. Pinyin haben, die Ausführungen problemlos verstehen.

IV. Fazit

Das Thema des Eltern-Kind-Verhältnisses ist generell ein besonders komplexes, da es wie fast kein anderer Bereich von so vielen äußeren und inneren Faktoren und Gegebenheiten beeinflusst wird, mit denen sich auch das Recht konfrontiert sieht. Zusätzlich ist bei dieser Arbeit auch die Betrachtung einer Entwicklung über mehrere hundert Jahre beachtlich – insbesondere auch,

weil China zum Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts auf mehreren Ebenen von Veränderungen geprägt war. Simon Dewes schafft es aber in seiner Dissertation, durch eine gut strukturierte und verständliche Methodik die Weite des Themas nicht nur gut einzugrenzen, sondern auch mit seiner detaillierten Analyse der Entwicklungen sowie der Einordnung und Bewertung nicht nur von Entwurfs- und Gesetzestexten, sondern auch (zeitgenössischer) Literatur eben dieses komplexe Thema greifbar zu machen. Zusätzlich wird Dewes' gutes Gefühl für die chinesische Sprache sichtbar.

Auch für ein Verständnis des heutigen chinesischen Eltern-Kind-Verhältnisses ist seine Ausarbeitung sehr wertvoll. Somit ist dieses Buch auch für all diejenigen zu empfehlen, die sich nicht mit Rechtsgeschichte beschäftigen.

ADRESSEN

Beijing

Baker & McKenzie

Suite 3401, China World Tower 2
China World Trade Center
No. 1, Jianguomenwai Avenue
100004 Beijing, VR China

Tel.: +86 10 6535 3800

E-Mail: <christian.atzler@bakermckenzie.com>

Ansprechpartner: *Christian Atzler*

贝壳·麦坚时国际律师事务所北京代表处

国贸大厦 2 座 3401 室
中国国际贸易中心
建国门外大街 1 号
100004 北京, 中华人民共和国

Wenfei Attorneys-at-Law Ltd.

Beijing Branch
c/o Wenfei Swiss Asset Management Consulting
(Shanghai) Co., Ltd.
Room 1302, Air China Plaza
No. 36, Xiaoyun Road, Chaoyang District
100027 Beijing, VR China

Tel.: +86 10 8418 5687

E-Mail: <paul.thaler@wenfei.com>

Ansprechpartner: *Dr. Paul Thaler*

瑞士文斐律师事务所

北京市分公司
文斐瑞资产管理咨询（上海）有限公司
国航大厦 1302 室
朝阳区霄云路 36 号
100027 北京, 中华人民共和国

Shanghai

Burkardt & Partner Rechtsanwälte

Suite 1706, 5 Corporate Avenue
No. 150 Hubin Road
200021 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6321 0088

E-Mail: <r.burkardt@bktlegal.com> · <o.zapletal@bktlegal.com>

Ansprechpartner: *Rainer Burkardt · Ondrej Zapletal*

企业天地 5 号楼 1706 室
湖滨路 150 号
200021 上海, 中华人民共和国

Clifford Chance LLP

25/F, HKRI Centre Tower 2, HKRI Taikoo Hui
No. 288, Shimen Yi Road
200041 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 2320 7288

E-Mail: <qian.ma@cliffordchance.com>

Ansprechpartnerin: *Dr. Ma Qian*

高伟绅律师事务所上海代表处

兴业太古汇香港兴业中心二座 25 层
市石门一路 288 号
200041 上海, 中华人民共和国

CMS, China

910 Park Avenue Central (PAC)
No. 688 Changde Road
200040 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6289 6363

E-Mail: <ulrike.glueck@cmslegal.cn>

Ansprechpartnerin: *Dr. Ulrike Glück*

德国 CMS 德和信律师事务所驻上海代表处

PAC 吉宝静安中心 910 单元
常德路 688 号
200040 上海, 中华人民共和国

Ernst & Young

German Business Center (GBC) Shanghai
23/F, The Center, No. 989, Changle Road
200031 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 2405 2348

安永会计师事务所

世纪商贸广场 23 楼
长乐路 989 号
200031 上海, 中华人民共和国

Eversheds Sutherland

Unit 2805 A, 5 Corporate Avenue
No. 150, Hubin Rd, Huangpu
200021 Shanghai, China

Tel.: +86 21 6137 1088

E-Mail: <sandra.link@eversheds-sutherland.com>

Ansprechpartnerin: *Dr. Sandra Link*

安睿顺德伦国际律师事务所**与金杜律师事务所 17 家中国办公室合作**

企业天地商业中心 5 号楼 2805 A 室
湖滨路 150 号
200021 上海, 中华人民共和国

Freshfields Bruckhaus Deringer

34/F, Jin Mao Tower
No. 88, Century Boulevard, Pudong
200121 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 5049 1118

E-Mail: <heiner.braun@freshfields.com>

Ansprechpartner: *Dr. Heiner Braun*

富而德律师事务所

金茂大厦 34 楼
浦东新区世纪大道 88 号
200121 上海, 中华人民共和国

GvW Graf von Westphalen

Chong Hing Finance Center, Room 906
288 West Nanjing Road
200003 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6322 3131

E-Mail: <p.heid@sh.gvw.com> · <d.koestner@sh.gvw.com>

Ansprechpartner: *Patrick Heid · Dr. Dominic Köstner*

德国丰伟律师事务所

创兴金融中心 906 室
南京西路 288 号
200003 上海, 中华人民共和国

Hogan Lovells

18/F, Park Place
No. 1601, Nanjing Road West
200040 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6122 3800
E-Mail: <shengzhe.wang@hoganlovells.com>
Ansprechpartnerin: *Shengzhe Wang*

霍金路伟律师事务上海办事处

越洋广场 18 楼
南京西路 1601 号
200040 上海, 中华人民共和国

Linklaters LLP

29/F, Mirae Asset Tower
No. 166, Lujiazui Ring Road
200120 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 2891 1888
E-Mail: <wolfgang.sturm@linklaters.com>
Ansprechpartner: *Wolfgang F. Sturm*

年利达律师事务所上海代表处

未来资产大厦 29 楼
陆家嘴环路 166 号
200120 上海, 中华人民共和国

Luther Law Offices

2/F AZIA Center
No. 1233, Lujiazui Ring Road, Pudong
200120 Shanghai, VR China

陆德律师事务所

汇亚大厦 2 层
浦东新区陆家嘴环路 1233 号
200120 上海, 中华人民共和国

RÖDL

20/F Guohua Life Financial Tower
No. 1501, Century Avenue, Pudong
200122 Shanghai, VR China

德国罗德律师事务所驻上海代表处

国华人寿金融大厦 20 楼
浦东新区世纪大道 1501 号
200122 上海, 中华人民共和国

Tel.: +86 21 6163 5300
E-Mail: <sebastian.wiendieck@roedl.com>
Ansprechpartner: *Sebastian Wiendieck*

Schindhelm Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

German Centre for Industry and Trade Shanghai
Unit 638, 6/F, Tower 3, No. 88, Keyuan Road
201203 Shanghai, VR China

德国申特海姆律师事务所上海代表处

3 幢 6 层 638 室
德国中心, 科苑路 88 号
上海浦东张江高科技园区
201203 上海, 中华人民共和国

Tel.: +86 21 2898 6660
E-Mail: <bernhard.heringhaus@schindhelm.net>
Ansprechpartner: *Dr. Bernhard Heringhaus*

Schulz Noack Bärwinkel

Suite 2302, International Trade Center
No. 2201, Yan'an Road West
200336 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6219 8370

E-Mail: <jm.scheil@snblaw.com>

Ansprechpartner: *Dr. Jörg-Michael Scheil*

德国律师事务所上海办事处

国际贸易中心 2302 室
延安西路 2201 号
200336 上海, 中华人民共和国

Taylor Wessing

Unit 3003, Wheelock Square
No. 1717, Nanjing West Road
200040 Shanghai, VR China

Tel.: +86 21 6247 7247

E-Mail: <m.goldammer@taylorwessing.com>

Ansprechpartner: *Mike Goldammer*

泰乐信律师事务所驻上海代表处

会德丰广场 3003 室
南京西路 1717 号
200040 上海, 中华人民共和国

IMPRESSUM

Herausgeber
(主编)

Deutsch-Chinesische Juristenvereinigung e.V.
Dr. Joachim Glatter, Präsident
E-Mail: <glatter@dcjv.org>

ISSN: 1613-5768
eISSN: 2366-7125

Schriftleitung
(执行编辑)

Dr. Holger Hanisch
Deutsch-Chinesisches Institut für Rechtswissenschaft
der Universitäten Göttingen und Nanjing
Hankou Lu 22, 210093 Nanjing, VR China
南京大学中德法学研究所
汉口路 22 号, 210093 南京, 中华人民共和国
Tel. / Fax: +86 25 8663 7892 ·
E-Mail: <dcir.nanjing@outlook.de>



CC BY 4.0

**Wissenschaftlicher
Beirat (编委会)**

Prof. Dr. Björn Ahl, Professor für chinesische
Rechtskultur, Universität zu Köln
Prof. Dr. Yuanshi Bu, Professorin für Internationales
Wirtschaftsrecht mit Schwerpunkt Ostasien,
Universität Freiburg
Prof. Dr. (NTU) Georg Gesk, Professor für
chinesisches Recht, Universität Osnabrück
Prof. Dr. Knut Benjamin Pißler, M. A.,
wissenschaftlicher Referent am Max-Planck-Institut für
ausländisches und internationales Privatrecht,
Hamburg, und Professor für chinesisches Recht,
Universität Göttingen

Internetpräsenz
(刊物网站)

Max-Planck-Institut für ausländisches und
internationales Privatrecht
Mittelweg 187, 20148 Hamburg
Kontakt bei technischen Fragen:
David Schröder-Micheel
E-Mail: <micheel@mpipriv.de>

**Deutsches Korrek-
torat (德语校对)**

Anja Rosenthal, Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht

**Englisches Lek-
torat (英语编辑)**

John Foulks und Michael Friedman, Max-Planck-Insti-
tut für ausländisches und internationales Privatrecht

Layout und Satz
(平面设计)

Dr. Jasper Habicht, Köln

Die Zeitschrift für Chinesisches Recht (ZChinR) erscheint viermal im Jahr. Die Druckausgabe der Zeitschrift ist für die Mitglieder der DCJV im Mitgliedsbeitrag enthalten. Es steht allen Interessierten frei, Mitglied der DCJV zu werden. Eine Mitgliedschaft bei der Deutsch-Chinesischen Juristenvereinigung kann online unter <www.dcjv.org> beantragt werden.

Unter <www.ZChinR.org> stehen alle Beiträge seit 2004 als Volltexte im text- und seitenkonkordanten PDF-Format zur Verfügung. Seit dem Jahr 2025 werden alle Beiträge unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 veröffentlicht. Weitere Informationen zur Lizenz unter <www.creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

Die Jahrgänge 1–10 (1994–2003) sind unter dem Titel „Newsletter der Deutsch-Chinesischen Juristenvereinigung e.V.“ erschienen. Diese stehen im Internet unter <www.dcjv.org/publikationen/zchinr> im Volltext kostenfrei zum Abruf bereit.

Beiträge bitte stets auch in elektronischer Fassung an <zchinr@dcjv.org> als Word-Dokument einsenden. Weitere Hinweise für Autoren finden sich unter <www.ZChinR.org> beim Unterpunkt „Redaktionelle Hinweise“.

Chinesisches Recht und Rechtsvergleichung (LL.M. / M.A.)



Seit dem Jahr 2013 wird deutschen Absolventen der Rechtswissenschaften oder eines sinologischen Studiengangs die Möglichkeit geboten, im Rahmen eines Masterstudiengangs zwei Semester am Deutsch-Chinesischen Institut für Rechtswissenschaften in Nanjing zu verbringen und das chinesische Recht sowie die chinesische Sprache zu studieren.



Angeboten werden

- ▶ Chinesische Sprache und Rechtsterminologie
- ▶ Quellen des chinesischen Rechts und Gesetzgebung
- ▶ Zivil- und Wirtschaftsrecht (Vertrags-, Gesellschaftsrecht)
- ▶ Öffentliches Recht (Verwaltungs- und Verfassungsrecht)
- ▶ Rechtsvergleichung
- ▶ Chinesische Rechtsgeschichte und Rechtsphilosophie
- ▶ Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Geschichte Chinas



Zulassungsvoraussetzung ist ein Studium der Rechtswissenschaften oder der Chinawissenschaften/Sinologie. Je nach vorangegangenem Studium sind Nachweise über Kenntnisse der jeweils anderen Disziplin erforderlich. Der Umfang der nachzuweisenden Vorkenntnisse richtet sich nach dem gewählten Studienschwerpunkt und dem angestrebten Abschluss (LL.M. oder M.A.).



Kurzprofil »Chinesisches Recht und Rechtsvergleichung«

Abschluss: Je nach Studienschwerpunkt Chinawissenschaft »M.A.« oder Rechtswissenschaft »LL.M.« der Universität Göttingen und rechtswissenschaftliche Master der Universität Nanjing · **Regelstudienzeit:** Vier Semester · **Unterrichtssprache:** Deutsch und Englisch · Der Studiengang ist zulassungsbeschränkt · **Verfügbare Studienplätze:** 25 · **Studienverlauf:** 1. Semester Göttingen, 2.-3. Semester Nanjing, 4. Semester Göttingen · Studienbeginn ist zum Wintersemester möglich



ISSN: 1613-5768
eISSN: 2366-7125

ZChinR · GJCL

Zeitschrift für Chinesisches Recht German Journal of Chinese Law

The German–Chinese Jurists' Association and the Sino–German Institute for Legal Studies of the Universities of Göttingen and Nanjing have been publishing the *Zeitschrift für Chinesisches Recht / German Journal of Chinese Law*, formerly the *Newsletter of the German–Chinese Jurists' Association*, quarterly since 1994.

The journal focuses on contemporary Chinese law and modern Chinese legal history, with a particular emphasis on legal aspects of Chinese economic development and international relations. It seeks to advance the analysis of Chinese law from practical as well as theoretical standpoints.

Beginning in 2025, all contributions to the journal will be published open access under the CC BY 4.0 licence. All issues and articles published in the journal since 2004 are available for download at <www.ZChinR.org>. Currently, the journal registers over 30.000 article downloads per year.

The journal welcomes the submission of articles within its ambit for publication in an upcoming issue. To ensure that the journal's contents are innovative and intellectually stimulating, all submissions are subject to prior editorial review and a subsequent peer review. Manuscripts in English or German for publication in one of the journal's categories (articles, short contributions, documentation, and book reviews) should be submitted electronically, and authors should observe the citation and other submission guidelines, which can be found at <www.ZChinR.org>.

Please address your manuscripts, as well as any inquiries concerning subscription and advertising, to:

ZChinR, Sino–German Institute for Legal Studies
Nanjing University
No. 22, Hankou Lu
210093 Nanjing, PR China

E-mail: zchinr@dcjv.org
Phone / Fax: +86 25 8663 7892