

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

Knut Benjamin Pißler *

I. Einleitung	3
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> [北大法律信息网]/<pkulaw.cn> [北大法宝], Indexnummer [法宝引证码] CLI.T.5625.

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

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

40 Abrufbar unter <lawinfochina.com> [北大法律信息网]/<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://dgr.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 solle.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

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.

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.

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 unterscheidet 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 Pißler*, 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 Paragrafen wurde „*bì xū*“ im SHG 1992 durch „*yīng dāng*“ in der Neufassung ersetzt.¹⁹⁵ In einem weiteren Paragrafen, 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 Paragrafen „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 Paragrafen „*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 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 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.