

各国和地区

海商法比较

张忠晔

朱曾杰

刘左军

李 菡 寇国栋

主编

审校

编译

人民交通出版社

各国和地区海商法比较

Geguo He Diqu Haishangfa Bijiao

张忠晔 主编

朱曾杰 审校

刘左军 李 菡 寇国栋 编译

人民交通出版社

(京)新登字 091 号

各国和地区海商法比较

张忠晔 主编

朱曾杰 审校

刘左军 李茵 寇国栋 编译

正文设计: 乔文平 责任校对: 叶乔波

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

三河曙光印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 10.875 字数: 400 千

1994 年 6 月第 1 版

1994 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—2 000 册 定价: 20.00 元

ISBN 7-114-01930-0

U · 01279

序

《中华人民共和国海商法》于1992年11月7日由七届全国人大常委会第二十八次会议审议通过,并于1993年7月1日起施行。海商法的制定,为调整海上运输关系、船舶关系,维护当事人各方的合法权益,促进海上运输和经济贸易的发展,起到十分重要的作用;它是发展海上运输,扩大对外开放的重要法律。

自改革开放以来,我国的对外经济贸易已经有了很大的发展。1978年我国在世界贸易中的位次是第三十二位,1991年上升到第十三位,1992年跃居第十一位。对外经济贸易的发展与海上运输是分不开的,我国海上运输事业的发展对促进我国的对外经济贸易发挥了十分重要的作用。目前,我国从事国内沿海运输的航运企业已有1300多家,从事国际海上运输的航运企业已有140多家,悬挂中华人民共和国国旗的远洋运输船队航行于世界150多个国家和地区的1000多个港口。现在,我国所拥有的商船吨位(不包括台湾省)居世界第10位,已成为世界海运大国之一。制定海商法,运用法律手段正确调整海上运输和船舶的有关法律关系,正是适应了我国对外经济贸易和海上运输事业进一步发展的需要。

海商法具有很强的国际性,涉及到的国际公约、规则很多。我国的海商法是从我国实际情况出发,在尽可能吸收、借鉴目前通行的国际公约和国际惯例的基础上制定的。这是海商法的一个重要特点,有利于促进我国的对外开放。全国人大常委会法制工作委员会经济法室的部分同志,在参与海商法的立法过程中,收集了与《中华人民共和国海商法》有关的国际公约以及英国、美国、法国、德国、日本等许多国家的法律,进行了研究,将这些资料进行了编辑,并对照我国海商法的条文逐一作了比较。我认为这项工作是十分有益

的,也是很有价值的,一方面是我们立法工作的一个重大收获,另一方面也为从事国际贸易和海上运输的部门以及致力于海商法研究的学者们提供了很好的资料。

我希望通过这本书使更多的人了解我们的海商法,也了解国际上的通行作法,为海商法的贯彻实施起到积极的作用。

邬福肇

1993年10月

《各国和地区海商法要览》的说明

《各国和地区海商法要览》主要收集了与《中华人民共和国海商法》有关的国际公约,以及英国、美国、法国、德国、日本、希腊、瑞典、丹麦、挪威、前苏联、韩国及我国台湾(省)有关海商、海事、航政管理的法律及这些国家和地区国际私法方面的法律。资料主要来源于这些国家和地区的海商法典或商法典中的海商篇或者有关的专门法律、法令。还参考了 Wytze Gorter 《美国航运政策》中提供的美国商务部海事局 (US Department of Commerce Maritime Administration) 的一份各国关于本国沿海运输规定的资料、在国际航海实践中被广泛采用的标准格式合同以及司玉琢教授等编译的一份由国际海事委员会组织各国协会调查的有关海事诉讼时效的资料。

在编排上,《要览》主要是将收集到的公约、外国法分解后,以中华人民共和国海商法的每一条为线索逐一进行归类。为维持外国法律对有关问题的完整规定,在归类时,将特别相关的规定也一并列入。另外,对所涉及的国际公约,都作了简单的介绍。

交通部政策法规司、贸促会海事仲裁委员会秘书处、中远(集团)公司法律处提供了一些外国法的原文和中译本;本书在编排过程中得到我们的同事安建、刘淑强、李书惠、宋燕妮同志的支持和帮助,在此一并表示感谢。本书在出版过程中的诸多事宜,都承蒙交通部政策法规司李新刚同志的大力协助,特此表示感谢。

编 者

目 录

第一章 总则	1
第二章 船舶	10
第一节 船舶所有权	10
第二节 船舶抵押权	18
第三节 船舶优先权	28
第三章 船员	46
第一节 一般规定	46
第二节 船长	47
第四章 海上货物运输合同	52
第一节 一般规定	52
第二节 承运人的责任	59
第三节 托运人的责任	90
第四节 运输单证	97
第五节 货物交付	114
第六节 合同的解除	123
第七节 航次租船合同的特别规定	130
第八节 多式联运合同的特别规定	137
第五章 海上旅客运输合同	139
第六章 船舶租用合同	157
第一节 一般规定	157
第二节 定期租船合同	157
第三节 光船租赁合同	168
第七章 海上拖航合同	174
第八章 船舶碰撞	178

第九章 海难救助	188
第十章 共同海损	216
第十一章 海事赔偿责任限制	234
第十二章 海上保险合同	259
第一节 一般规定	259
第二节 合同的订立、解除和转让	269
第三节 被保险人的义务	280
第四节 保险人的责任	285
第五节 保险标的损失和委付	290
第六节 保险赔偿的支付	299
第十三章 时效	303
第十四章 涉外关系的法律适用	325
第十五章 附则	338

第一章 总 则

第一条 为了调整海上运输关系、船舶关系,维护当事人各方的合法权益,促进海上运输和经贸的发展,制定本法。

前苏联海商法 第1条 苏联海商法典调节商业性航海活动(简称商航一译注)中发生的各种关系。

本法典所称商航,是指利用船舶进行货物、旅客、行李和邮件运输,经营捕鱼和其它海上捕捞业,开采矿物,进行拖带、破冰和救助,以及进行其它以经济、科学和文化为目的活动。

美国 1916 年航运法 为设立美国联邦海运委员会以鼓励、发展和创建海军辅助单位、海军后备力量和商船队,满足美国与其领地属地和美国与外国进行贸易的需要;为管理从事美国对外贸易运输和州际贸易运输的水上承运人,以及其他目的而制订。

(1916年9月7日)

波兰海商法 海商法典是调整有关海上运输关系的法律。

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

本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。

前苏联海商法 第11条 本法典的规定适用于:

在海洋、河流、湖泊、水库和其它水道上航行时的海船,但以专门立法或苏联同另一国签订的协定未作其它规定者为限;

内河船舶一当其在海洋、河流、湖泊、水库和其它水道航行,并为进行运输而需靠泊外国港口时,以及本法典第252和260条规定的场合。

252条指碰撞;

260条指救助。

日本国际海上物资运输法 第1条 本法适用于用船舶运输物资,而装货港口或者卸货港口在我国以外者。

美国 1936 年海上货物运输法 第13条

本法通用于在对外贸易中自美国出口经海路运输货物的一切运输契约。

本法中所用的美国一词,包括其各选区、领地及属地,但菲律宾议会得以法律排除本法在来往于菲律宾群岛的运输中的使用。

“对外贸易”(foreign trade)一词,是指在美国和外国港口之间运输货物。

本法中的任何规定,都不得被视为适用于在美国或其属地的任何港口与美国或其属地的任何其他港口之间运输货物。然而,如具有在此种港口间以海路运输货物的契约证据力的提单或类似的物权凭证中载有明确声明,谓其需受本法约束,则应与受本法中意义明确的条款约束相同,完全受其约束。

而且,每一具有在对外贸易中自美国港口运输货物的契约证据力的提单或类似的物权凭证中,都应载有一项声明,谓该提单或凭证应根据本法各项规定而生效。

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

前款所称船舶,包括船舶属具。

海牙规则 第 1 条:

(4)“船舶”是指用于海上货物运输的任何船舶。

英国 英国 1971 年海上货物运输法: 附录第一条第 4 款

(4)“船舶”(Ship)是指用于海上货物运输的任何船舶。

美国 1936 年海上货物运送法

4.“船舶”:是指用于海上货物运输的任何船舶。

希腊海商法典 第 1 条 本法中的船舶是指利用自身推进方式,以航海为目的,且净登记吨位不少于 10 吨的任何运输工具。

本法中的第三章、第四章、第六章、第七章、第十二章、第十三章和第十四章中的条款也类推适用于其它浮动建筑物。

(注第三章船长,第四章船员,第六章运输,第七章作为债务担保的船舶所有权转移,第十二章船舶碰撞,第十三章海上救助引起的请求权,第十四章海上保险)

德国海商法 第 478 条船舶属具

(1)船用救生艇为船舶属具;

(2)如有争议,则列入船舶财产清单的项目,应视为船舶属具。

日本 第 684 条(船舶的意义)第一项本法所谓船舶,是指以进行商行为为目的而供航海之用的船舶。

第二项 端舟和其他只以橈棹划运或以橈棹为主进行运转的船,不适用本编的规定。

韩国 第740条(船舶的定义)本法所称船舶,是指从事商业行为及其它为营利目的而供航海用之船舶。

第741条(端舟或橇)本编规定不适用于端舟或以橇为主推进的船舶。

第742条(船舶附属物)凡在船舶属具目录中记载之物品,均应推定为船舶附属物。

第745条(小型船舶)前两条规定不适用于总吨位不足20吨的船舶。

(注:前两条是关于船舶所有权转移和船舶扣押的规定。)

台湾 本法所称船舶,谓在海上航行及在与海相通水面或水中航行之船舶。总吨位未满二十吨的动力船或未满五十吨的非动力船舶,军事建制之舰艇,专用于公务之船舶,本法第一条规定以外之其他船舶,除碰撞外不适用。(第1条、第3条)(第一个句号为第1条)

前苏联 第九条 本法典所称船舶,是指机动或非机动的浮动装置,用于:

- (1) 运送货物、旅客和邮件,捕鱼或其它海上捕捞,开采矿物,救助海上遇难船舶,拖带其它船舶和浮动装置,水利工程施工,或打捞沉没海中的财物;
- (2) 执行特种勤务(守护渔场、卫生和检疫等);
- (3) 科学、教学和文化活动;
- (4) 体育运动;
- (5) 其它用途。

第12条 除有明确规定的情况外,本法典的规定不适用于悬挂海军旗帜的船舶。

本法典的规定,可适用于海上军事运输,但以调节该项运输的专门立法未作规定的部分为限。

第四条 中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。

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

前苏联 第2条同一海区(短程沿海)和不同海区(远程沿海)的苏联各港口之间的运输和拖带,由悬挂苏联国旗的船舶经营。(内河运输另有内河航运法)

台湾船舶法 第6条 (非中华民国船舶,在各港口间载运客货)非中华民国船舶,不得在中华民国各港口间载运客货。但经中华民国政府特许者,不在此限。

英国 允许外国船舶从事沿岸运输, 1876 年关税统一法(1952 年最后一次修订) (Vol. 31. SL. p. 46) 第 141 条: 任何外国船舶在英国港口之间从事客、货运输或装载压舱货, 同英国船舶从事同类活动的船舶遵守同样的法律、法规及规定。并且, 这类船舶及所载货物, 在从事沿岸贸易活动时, 对于下列各项与英国同类船舶相比, 不得承担更高或额外的义务: 有关船坞、码头、港口、灯、引航、吨位、或其他方面的费、税及其他花费; 以及其他规定、限制、规章 (law charter) 所给予的特别优惠; 任何对于上述费用提出求偿或依法应受偿的团体、个人均不得要求比有关法律、成文法及其他规章所规定的更高或额外数额。

美国 统一法典第 883、808 条和美国 1916 年航运法第 2 条和第 9 条规定, 在登记取得美国国籍的船舶中, 属于在美国建造、为美国公民所有, 或为美国公民持有 75% 以上股份的公司所有的船舶, 或者为美国政府持股的公司所有的船舶, 或由美国商务部长 (the Secretary of Commerce) 出售、出租给美国公民或上述美国公司的船舶, 可以从事美国港口之间的沿海运输。第 883 条还规定, 如外国政府允许美国船舶在该外国港口间从事沿海运输, 美国也可按互惠原则允许该外国船舶从事美国沿海运输。

美国关于从事沿岸贸易的规定 (摘要)

1. 从事沿岸贸易须经注册并取得营业执照;
2. 船舶在美国建造, 在美国登记, 并为美国公民所有的, 可以获得注册并取得营业执照。
3. 在外国建造的船舶经获准登记或注册并取得营业执照者 (仅限于 1920 年 4 月 1 日前已取得美国国籍并持续地为美国公民所有)。
4. 任何有美国 (国家/政府) 持股的公司所有的船舶以及由美国商务部卖给、租借给, 出租给美国公民的船舶在其所有权存在期间时。
5. 任何在外国登记的船舶, 只要该外国也给予美国籍船舶从事沿岸贸易的权利时; 也可享受互惠在美国从事沿岸贸易。
6. 一艘根据在美国建造或者依据美国法律在美国登记的理由取得沿岸贸易权的船舶, 因为全部或部分地卖给外国, 或在外国取得登记, 则从事沿岸贸易的权利丧失。
7. 一艘根据在美国建造或者依据美国法律取得登记的理由取得从事沿岸贸易权的 500 总吨以上船舶, 由于在外国改建即丧失从事沿岸贸易的权利。

美国统一法典 第 883 条, (非美国建造的船舶、重建船舶及登记船舶的沿岸贸易) 除非船舶在美国建造并根据美国法律在美国登记并且为美国公民所有, 或者根据第 13 条和第 808 条获得了从事沿岸贸易的特许权, 则任何船舶, 不得在美国两地之间, 从事水运, 水陆联运, 包括在美国沿岸运输法律调

整范围内的直接来往于美国两地;或经由外国港口来往于美国港地之间;或某一运输的任何部分在美国港地之间的货物运输。违反上述规定的船舶将被没收。但是,一、如果某船舶根据在美国建造或者依据美国法律在美国登记的理由取得了从事沿岸贸易的权利,而该船舶后来全部或部分地卖给外国,或者在外国取得登记,则该船舶从此无权享有从事沿岸贸易的权利。二、根据在美国建造或者依美国法律取得登记的理由在美国取得了从事沿岸贸易权利的 500 总吨以上的船舶,后来由于改建,从此无权享有从事沿岸贸易的权利,但是,如果整个的改建,包括船舶船体,或船舶的上部构造在美国本土,领地进行的除外。三、如果从事沿岸贸易的船舶是在外国登记的,但是,只要财政部长根据国务卿提供的报告得知,该外国也给予美国籍的船舶从事沿岸贸易的互惠,则财政部长可以决定,该艘船舶在美国享有人沿岸贸易的权利。

美国统一法典 第 808 条: (买卖船舶、租赁船舶、租借船舶的沿岸贸易)

任何美国公民从商务部长那里购买,承租,租借的船舶,可以取得登记,或注册并获得营运执照;或者同时取得登记和注册并取得营运执照,取得作为美国船舶所应享有的优惠和待遇。另外,经获准在美国登记或注册并取得营业执照的外国建造的船舶,任何有美国持股的公司所有的船舶,以及由商务部长出卖给,租借供,出租给美国公民的船舶,当继续为这些公民所拥有、租借或承租时,可按本章规定,从事沿岸贸易。

第 808 条注释:

① 注册: 船舶经注册即船舶所有权得到确认并且获得了国民性;

② 取得执照: 船舶取得执照即取得从事沿岸贸易的权利。

③ 租借: 租借是船舶公会(现在是商务部长)的惯常作法。将船舶交给一位对船,货损失不负责任的人营运。

④ 登记与注册的比较(第 11 条注释 5):

登记和注册有根本区别。登记用来确定从事对外贸易船舶的国籍;注册则是船舶从事国内沿岸贸易的条件。

法国 法国本土的沿海运输为悬挂法国国旗的船舶所垄断。在法国属地之间的沿海运输也为法国垄断。法国本土及突尼斯港口间的海运由法国船只和挂突尼斯旗的船只承担。根据近期协议,法国与阿尔及利亚港口间的运输也将照上述办法。

德国 没有德国船时或德国船运价和运输条件高于外国船时,可允许外国船只从事德国沿海贸易运输。

日本船舶法 (1899 年颁布,1980 年最后一次修订)第 3 条

非日本船舶不得驶靠未开放港口,不得在日本各港口之间运送物品和旅客。但下述情况除外: ① 法律或条约另有规定的; ② 为了防止或避免海难或

捕获的;⑧经主管大臣特别许可的。

韩国船舶法 第6条(禁止在不开放港口停泊和国内各港口之间运送)非韩国船舶不得在不开放港口停泊,或在国内各港口之间运送旅客或货物。但是,在法律或条约中有其他规定,在逃避海难或捕获时,以及获得海运港湾厅长的许可时,可以例外。

丹麦 (自1973年7月31日生效)任何由丹麦海运至格陵兰岛的货运需获得格陵兰岛大臣的准许。丹麦政府船只和为丹麦——美国防务区运输货物的船只不在此范围内。

芬兰 沿海运输仅限于悬挂本国国旗的船只。

厄瓜多尔 沿海运输完全限于悬挂厄瓜多尔国旗的船只或由厄瓜多尔私有,国有航运企业租用的船只运送。

墨西哥 沿海贸易运输在有墨西哥船时限于使用墨西哥船。

巴拿马 尽管巴拿马领海对于外国船只没有限制,沿海贸易运输仅限于悬挂巴拿马国旗的船只。但是1972年1月27日第15号内阁法令规定,在非政府批准或经营的港口停靠,或者在本国适航海域内从事经营活动,在过去有指定财务代理人并为每次航行付税不超过150美元,才可得到航运及海事总监对进行沿海运输的许可。

秘鲁 沿海航运限于悬挂秘鲁国旗的船只。

西班牙 沿海运输限于悬挂西班牙国旗的船只。

土耳其 沿海运输限于悬挂土耳其国旗的船只。

巴基斯坦 有巴基斯坦船舶时,沿海运输限于巴基斯坦船。

意大利 航海法规禁止外国船只从事国内沿海贸易运输。

希腊 沿海运输限于悬挂希腊国旗的船只。

加拿大 按照1966年1月1日生效的法律,加拿大大湖区范围内,即大湖支流,圣劳伦斯河及其支流的运输仅限于在加拿大注册并付税的船舶。

巴西 除非本国船只不能满足公共利益对沿海运输服务的需求,沿海运输限于本国船只。

智利 智利国内海运只限于智利船只,但经运输部批准,每批运输量超过5000吨的货物可公开招标,此时,国外船东也可以自由投标。

哥伦比亚 1972年第616号法令规定,哥伦比亚海运贸易限于悬挂哥伦比亚旗的和目的港在哥伦比亚自由区的船只。沿海贸易在哥伦比亚规模不大,限于悬挂本国国旗船只。按照1971年第2349号法令规定,沿海贸易运输限于哥伦比亚船只经营。特殊情况下,可由有关当局授权哥伦比亚船东租用的悬挂哥伦比亚旗的船只经营。

印度 沿海运输限于悬挂印度国旗的船只,悬挂印度国旗的船只在印

瘦沿岸运送石油产品,仍需事先达成协议。

马来西亚 1980年1月1日,马来西亚政府制定了一项政策:所有沿海交通运输仅限于在马来西亚注册的船只,并对马来西亚人拥有的船只给予优先。

澳大利亚 澳大利亚沿海贸易运输限于据澳大利亚航海法获得执照的船舶,即那些符合澳大利亚船员配备、设备标准及工作条件和报酬等有关法令的船舶。

第五条 船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍,有权悬挂中华人民共和国国旗航行。

船舶非法悬挂中华人民共和国国旗航行的,由有关机关予以制止,处以罚款。

前苏联 对于无权悬挂苏联国旗而悬挂苏联国旗,其过失者应负法定责任。(第23条第3款)

台湾 意图假冒国籍,违反悬用国旗规定者,处船长2000元以下罚金,其情节重大者并将没收船舶(第78条)

英国 1894年商船法 第69条,任何人,为了使其船舶看上去是英国船的目的,在一艘全部或部分为某一不够资格的所有人拥有的英国船舶上悬挂英国国旗且在甲板上展示英国国旗的标志,除非此种做法是为了逃避敌人的捕获或为了逃避行使交战权的外国军舰的的捕获,则应予以没收。

第70条(对悬挂外国旗的英国船舶的处罚。)

对该船的没收;船长此举为从事违法行为,船长应被认为有罪。

美国统一法典 第46卷第60条规定,对以欺骗手段登记为美国船舶或者未经依法登记为美国船舶而悬挂美国国旗航行的船舶,予以没收。

日本船舶法 第22条规定,未取得日本船舶国籍的船舶,“以冒充国籍为目的”悬挂日本国旗的,对船长处两年以下徒刑或10万元以下罚金,并可没收船舶;但因逃避被捕获而悬挂日本国旗的除外。

韩国船舶法 第32条规定,未取得韩国船舶国籍的船舶,以冒充国籍为目的悬挂韩国国旗的,对船长处5年以下徒刑或500万元以下罚金,“性质严重的”可以没收船舶;但因逃避捕获而悬挂韩国国旗的除外。

关于船舶取得本国国籍的条件

美国法典 (U.S.C.A) 第46卷第11条规定,下列船舶可经依法登记取得美国船舶国籍:(1)在美国建造,并全部属于美国公民所有的船舶;(2)在战争期间被美国公民捕获或因违反美国法律被依法没收的船舶;(3)为美国公民所有,或者为依照美国法律或美国各州法律设立、由美国公民担任董事长或

总经理的美国公司所有,而不论在何地建造的,从事美国与外国港口之间的海上运输的船舶。

日本船舶法 第1条规定,下列船舶,方可登记取得日本船舶国籍,悬挂日本国旗航行: (1)“日本官厅或公署所有的船舶”; (2)日本臣民所有的船舶”; (3)在日本设有总机构的,全体股东为日本臣民的无限责任公司,或者全体无限责任股东为日本臣民的两合公司,或者公司负责人为日本臣民的有限公司或股份有限公司所有的船舶; (4)第(3)项以外的在日本设有主事务所,其代表人为日本臣民的法人所有的船舶。

韩国船舶法 第2条规定,下列船舶,方可登记取得韩国国籍,悬挂韩国国旗航行: (1)韩国“国有或者公有的船舶”; (2)“韩国国民所有的船舶”; (3)根据韩国法律设立,出资的半数以上和理事会表决权的 $\frac{3}{5}$ 以上为韩国国民拥有的“商事法人”所有的船舶; (4)第(3)项以外的,在韩国设有主事务所”其代表人为韩国国民的法人所有的船舶。

瑞典海事法典 第1条: 如果整艘船舶或一艘船舶的大半部分由瑞典国家或某一瑞典公司所有,则该艘船舶被认为是瑞典船舶并有权悬挂瑞典旗。政府或经政府授权的国家航运管理机构可以授权经营业务受瑞典影响的船舶者其船东在瑞典有永久居住地的船舶为瑞典船舶,这类船舶有权悬挂瑞典国旗。

政府就瑞典船舶的船籍问题做出规定并且决定如何遵守这些规定以及禁止有义务进行登记但又无有效船籍的任何船只运营。

船舶登记:

第二条: 任何长度不少于12米,宽度不少于4米的船只都被认为是船舶,其它的为船艇或小船。

瑞典船舶都要进行登记。船艇的登记根据职业、海运有关船艇登记的法则进行

台湾 第2条 下列船舶,称为中华民国船舶:

一、中华民国政府所有者。

二、中华民国国民所有者。

三、依中华民国法律设立在中华民国有本公司之下列各公司所有者:

(一) 无限公司其股东全体为中国人者。

(二) 有限公司之资本 $\frac{2}{3}$ 以上为中国人所有,或设有董事其董事长及董事 $\frac{2}{3}$ 以上为中国人者。

(三) 两合公司或股份两合公司其无限责任股东全体为中国人者。

(四) 股份有限公司其董事长及董事 $\frac{2}{3}$ 以上为中国人,并其资本 $\frac{2}{3}$ 以上为中国人所有者。

四、依中华民国法律设立在中华民国主事务所之法人团体所有，其社员三分之二以上及负责人为中华民国国民者。

第三条 非中华民国船舶不得悬用中华民国国旗。但法令另有规定或遇有下列各款情事之一时，得悬挂中华民国国旗：

一、中华民国国庆日或纪念日。

二、其他应表示庆祝或敬意时。

船舶的登记问题

丹麦 1982 年商船法 第 1 条 (1) 一艘船舶要成为丹麦船舶并且悬挂丹麦国旗，该船舶的船东必须是丹麦籍的主体。

(2) 为本法目的，丹麦籍主体指：

(a) 丹麦臣民

(b) 丹麦政府机构及市政机构

(c) 经营管理全部由居住在丹麦人所担任的基金会和团体；

(d) 由丹麦人持有至少 $2/3$ 股份并且经营船东是居住在丹麦的丹麦人的船舶共有人。

(e) 董事会成员至少 $2/3$ 为居住在丹麦的丹麦人的股份有限公司及其他有限责任公司。

(f) 至少有 $2/3$ 成员是居住在丹麦的丹麦人的其他公司。

如果基金会、团体或公司作为船舶共有人之一，或者是(f)段所指公司的成员时，要作为丹麦籍的船东，必须遵守前款各项规定。

第 2 条，丹麦船舶必须登记并且根据具体规定取得国籍证书。

· **第六条** 海上运输由国务院交通主管部门统一管理，具体办法由国务院交通主管部门制定，报国务院批准后施行。

前苏联 第 6 条 苏联对商航的国家监督，责成苏联海运部负责。海运部监督商航法令和苏联加入的有关商航的国际条约的执行情况，监督海上航道的状态，并对履行海船的国家登记、核发海船专业人员证书，以及救助和引航业务等进行总的指导。