

第十章 研讨题

- 10-1、船舶登记制度的概念和分类，当今世界上有哪些船舶登记制度？
- 10-2、船舶开放登记制度主要沿革和发展趋势是什么？
- 10-3、船舶开放登记制度的主要内容和特征是什么？
- 10-4、中国船舶登记制度的主要内容和特征是什么？应如何借鉴其它船舶登记制度的合理成分进行改革？

第十章 船舶开放登记制度

第一节 船舶登记制度与国籍

第二节 船舶开放登记的目的、特征和现状

第三节 主要开放登记国及其发展趋势

第四节 开放登记制度对国际航运业的影响

第五节 开放登记制度对中国的影响

第一节 船舶登记制度与国籍

一、船舶登记及国籍的意义

1、船舶登记的概念

船舶登记即对船舶享有某种权利的人，向国家授权的船舶登记机关提出申请并提交相应的文件，经船舶登记机关审查，对符合法定条件的船舶予以注册、并以国家名义签发相应证书的法律事实。

船舶登记制度是指一个国家制定或认可的以船舶登记为调整对象的法律、法规等一系列法律规则的组合，是国家法律制度的组成部分。

第一节 船舶登记制度与国籍

一、船舶登记及国籍的意义

2、船舶登记机关

一般来说，取得国籍和所有权、设置抵押权或以光船租赁形式租入船舶后，均需到船舶登记机关进行登记，船舶登记机关必须是国家授权的机关。

在中国，国家授权的船舶登记主管机关是中华人民共和国海事局，办理船舶登记的机关为中华人民共和国海事局在各地的分支机构。

第一节 船舶登记制度与国籍

一、船舶登记及国籍的意义

3、船舶登记的意义

(1) 通过登记取得国籍，悬挂登记国国旗航行
——船舶是流动的国土

(2) 推行本国航运政策的重要手段

- 用技术条件放宽吸引或限制排斥外国船登记
- 享受登记国优惠政策

(3) 法律关系的依据

管辖权、外交保护权、船内法、战时征用

第一节 船舶登记制度与国籍

一、船舶登记及国籍的意义

4、船舶国籍的概念

是一种属于登记国的法律特征，是船舶的外部象征和标志。

5、概念之间的关系

船舶登记与国籍、国旗是手段、过程与结果的关系，是等同的概念。

第一节 船舶登记制度与国籍

二、船舶登记的分类

1、分类

船舶登记自从1660年英国起源以来，各国船公司在漫长的管理和实践中，逐步形成了多种船舶登记类型。主要有如下几种分类方式：

- （1）按照登记船舶的权力划分，可以分为船舶所有权登记、船舶抵押权登记及光船租赁登记。
- （2）按照登记目的的划分，可以分为取得登记、变更登记和注销登记。
- （3）按照登记的有效期划分，可分为通常登记和临时登记。

第一节 船舶登记制度与国籍

二、船舶登记的分类

1、分类

(4) 按船舶登记的条件宽严可分为

- 开放登记（Open Registry）制度
- 封闭登记（Close Registry）制度

这是当前比较常用的分类方法，也是世界各国主要的两种登记类型。

我国属封闭登记国，执行严格限制的登记制度。

第一节 船舶登记制度与国籍

二、船舶登记的分类

2、船舶登记的条件

是指被登记的船舶必须具备的法定条件。由于各国采取的航运政策不同，对国籍登记所规定的条件也不同。这种差异首先表现在对以下两个方面的限制：

- 第一，船舶所有人的国籍或本国资本所占的比例；
- 第二，使用船员的国籍。

开放登记国（Open Register）是指对上述两个方面不作任何限制的国家。

第一节 船舶登记制度与国籍

三、船舶登记的有关国际公约

- 1、《1958年日内瓦公海公约》
- 2、《1992年联合国海洋公约》
- 3、《1986年联合国船舶登记公约》

阐述了登记的意义，规定了登记的条件、权力和义务。

但是，由于“真正的联系”的确切含义，条件的统一有困难，约束力不强。

第二节 船舶开放登记制度

一、船舶开放登记的概念

船舶开放登记，又称方便旗（Flag Of Convenience）制度，在国际上并无一个统一的定义，它在实践中一般是指允许外国船东和外国人控制的船舶在本国登记，并提供对船东较为方便和适宜的登记要求和条件的一种船舶登记制度。

然而单从外国人控制船舶这一特征来看，不光是开放登记国有，其他传统的船舶登记国也都允许实际上由外国人控制的船舶在本国登记。

相反，在实践中要区分某一特定船舶登记制度是否属于开放登记并非难事，开放登记制度通常具有税务优惠、对船员无国籍限制、无航行限制、公司法简单和自治性较强等特征。

第二节 船舶开放登记制度

二、船舶开放登记的特点

- (1) 允许登记的船舶由非登记国的公民所有和管理。
- (2) 船舶登记手续简便，一般在驻外领事级的机构即可办理。
- (3) 只收登记费和年度费用，征税较低。
- (4) 准许船舶自由配备外国籍船员。
- (5) 船旗国无权控制船公司，对登记船舶实施松散的或有名无实的监督管理；船旗国和船舶所有人之间只存在象征性关系。
- (6) 允许登记船舶具有双重国籍，公司法简单，自治性较强。
- (7) 不强制实施船旗国的规章制度，无沿海运输限制。
- (8) 船旗国不需征用任何登记船舶。

第二节 船舶开放登记制度

三、船舶实行开放登记的目的（起因）

开放登记的目的可以从船舶所有人和开放登记国（船旗国）两个方面考察。

1、船东到开放登记国登记主要出于两方面考虑：

一是企图避开母国的不利因素；如：

(1) 财税、金融方面的严格管制，如各种规费、年费、税费的收缴和外汇管制等。

(2) 船舶安全检查与管理。如船舶检查标准较高，管理较严格。

(3) 船员雇佣方面的管制。如要求船员是本国人，应具有适任资格、工资水平较高、福利待遇较高等。

(4) 政治及航运政策方面的考虑。例如有时船东利用到外国登记避开母国政府的禁运令、禁航令等。

第二节 船舶开放登记制度

三、船舶实行开放登记的目的

- 1、船东到开放登记国登记主要出于两方面考虑：
二是企图利用开放登记国提供的有利因素；如：
 - (1) 宽松的登记条件，手续方便快捷。开放登记国对船舶所有人国籍无严格规定，外国人所有的船舶也可登记。
 - (2) 船舶管理松懈。开放登记国一般既无意愿又无能力对船舶安全和船公司营运进行有效的管理。
 - (3) 船员管理松懈。船东可雇佣外国船员，船员工资水平、福利待遇较低，同时船员素质也较低。
 - (4) 船舶营运的费收、税收较低。通常开放登记国仅收取登记费和年费，而无其它税负。

第二节 船舶开放登记制度

三、船舶实行开放登记的目的

2、开放登记国对外国人所有船舶进行开放登记同样也有利可图：

- (1) 维持本国海运。这不仅表现在有助于稳定地运输与本国相关的贸易物资，同时还有可能扩大第三国航线的运输活动。
- (2) 确保本国船员的就业。如果增加了本国籍船舶，就意味着增加本国籍船员的雇佣。
- (3) 增加国家财政收入。开放登记所带来的登记费和年费收入，往往是经济不发达的小国其重要的财政收入来源。
- (4) 获取外汇和改善国际收支。
- (5) 增强国家影响力。悬挂其国旗船舶大量存在，无形中提高了其国家地位和国际海事领域的发言权。

第三节 世界上主要的开放登记国

一、开放登记国

开放登记国一般是没有或很少自己船队的小国，用低吨税、低标准与宽松的登记条件吸引外国船东来登记方便旗船，形成庞大的开放登记船队，依靠吨税收入，作为国民经济重要的收入来源。

最早正式实行开放登记的国家是巴拿马。1927年，巴拿马修正了1916年《商法》，明文规定非居住在该国境内的外国人可以在巴拿马进行船舶登记或成立公司，并将船舶在巴拿马登记及注册，从而使方便旗制度有了合法地位。后来，洪都拉斯也加入了开放登记国的行列。

第三节 世界上主要的开放登记国

二、开放登记的历史

本世纪30—40年代，基本上只有巴拿马、洪都拉斯两个开放登记国家。1939年世界80万总吨方便旗船队中，巴拿马登记的有72万总吨，占90%，洪都拉斯登记的有8万总吨，占10%；1947年世界199万总吨方便旗船队中，巴拿马籍171万总吨(86%)，洪都拉斯籍28万总吨(14%)；1948年304万总吨中，巴拿马籍272万总吨(89.5%)，洪都拉斯籍32万总吨(10.5%)。

1948年12月，利比里亚政府颁布了利比里亚海运法，明确了方便旗制度，并广受欢迎。此后，哥斯达黎加(1953年-1960年)、黎巴嫩(1960年起)、索马里(1968年起)一度都成为开放登记国，却由于战乱等原因，未能继续下去。

第三节 世界上主要的开放登记国

三、开放登记国的分类

国际航运联合会(ISF)曾调查17家开放登记船队的情况，并归纳为4类：

- (1) 主要的开放登记国，共5家：巴拿马、利比里亚、巴哈马、塞浦路斯和百慕大。
- (2) 较重要的开放登记国，共5家：马耳他、圣文森特、马绍尔群岛、安提瓜-巴布达、瓦努阿图。
- (3) 历史上的方便旗国家(地区)，共4家：新加坡、菲律宾、香港、洪都拉斯。
- (4) 次要的开放登记国，共3家：开曼群岛、直布罗陀，斯里兰卡。

以上17家近10年来的船舶吨位见表-1。

第三节 世界上主要的开放登记国

四、主要开放登记国巴拿马

巴拿马是世界上最早、最大的开放登记国家。据1997年6月统计，巴拿马登记的船舶总量为4884艘、7958.1万总吨，占世界第一位。

（一）船舶所有的条件

船舶所有人可以是本国公民、外国人、外国或本国公司、合资公司及其他法人。在巴拿马登记的船舶无远洋与沿海之分。对船舶所有人唯一的限制是，船舶所有人必须在巴拿马任命代表自己利益的律师或法律事务所。

第三节 世界上主要的开放登记国

四、主要开放登记国巴拿马

(二) 设立公司的条件

- (1) 在巴拿马设立公司必须有两人以上，以后便可不公布股东名单；
- (2) 公司的董事至少有3人，董事可以不是股东；
- (3) 对董事的国籍、住所不加限制，但公司需要有代理人，代理人必须是律师或律师事务所；
- (4) 公司必须设有公司经理、秘书和会计，并由董事任命，但经理等不必是董事或者股东，也可以由1人兼任3职；
- (5) 经营地不在巴拿马的公司不需维持收支明细账，也可以不再巴拿马经营，但必须有记录簿。

第三节 世界上主要的开放登记国

四、主要开放登记国巴拿马

(三) 收费标准 (见表-2)

(四) 船员配备条件

巴拿马船舶配备人员的10%必须是巴拿马国民，但在雇用船员的港口如果不能达到该比例，可取消本规定。同时，高级船员也可不必是巴拿马人。

(五) 船龄

对于船龄没有限定，但应满足最低标准，超过20年的船舶需要特殊检验。

(六) 鼓励政策

1995年生效的巴拿马第36号法律规定，凡在巴拿马登记3艘以上、总吨位不少于10万吨的任何船舶所有人，均给予减免50%的船舶登记费的优惠。

第三节 世界上主要的开放登记国

五、开放登记船队的发展

1、发展概况

从第一次世界大战到二次世界大战前，方便旗船的数量还不小，如1939年世界方便旗船队的总量不到80万总吨，仅占世界总商船队的1.2%，但到二次世界大战爆发后，方便旗船队却以年均16%的速度增长，到1948年，已占到世界总商船队的3.8%，达到304万总吨。

2、二战后，方便旗船队高速度增长的原因：

(1) 美国资金大量介入希腊航运业，美国投资人为防止希腊政局动荡，提出贷款条件，要求用美资购买的船舶，须在希腊以外的国家登记，使希腊船东在利比里亚与巴拿马注册的船激增。

第三节 世界上主要的开放登记国

五、开放登记船队的发展

2、二战后，方便旗船队高速度增长的原因：

- (2) 随着发展中国家航运业的兴起，美国、西欧的船舶因成本高昂而在国际航运市场上越来越缺乏竞争力，船东们倾向于雇用发展中国家的低工资船员，延长船舶使用年限，降低船舶技术标准，以降低船舶成本，这些手段，却受到本国航运法规的限制，于是许多船东将手中的船舶改挂方便旗。
- (3) 方便旗船常处中立地位，不受国家政策与垄断集团经营范围的限制，可以面向更多的用户，揽取更多的货载。

从1963年起，方便旗船队再次大幅增长，到1975年已达到近900万吨，占世界商船队的25%。

虽然遭到反对、遇到阻力，但未遏止其发展。

第三节 世界上主要的开放登记国

六、开放登记制度的争论

1、反对意见

发展中国家也深深感受到方便旗对本国国旗航运业的冲击，于是与ITF一起向联合国的三大机构——国际海事组织（IMO），国际劳工组织（ILO）与贸发会（UNCTAD）提出，要求制定相关条约，遏制方便旗的发展并逐步取消。理由如下：

- （1）船舶技术状况差，事故多。
- （2）船员劳动条件差，福利无保障。
- （3）船东身份难以确定，易逃避责任，发生欺诈行为。
- （4）扰乱正常航运秩序，形成不公平竞争，损害发展中国家利益。

第三节 世界上主要的开放登记国

六、开放登记制度的争论

2、支持意见

开放登记国家及欧美日本等航运代表从自身利益出发，极力支持，理由如下：

- (1) 方便旗船队已相当庞大，一时难以取消。
- (2) 大多数方便旗国家都是发展中国家，不应受到歧视。
- (3) 如取消方便旗，强调使用本国船员，将对象菲律宾等船员输出发展中国家的收入和就业造成重大影响。

第三节 世界上主要的开放登记国

六、开放登记制度的争论

3、争论结果

经过激烈的讨论，联合国相继制订了ILO第147号“商船最低基准条约”、“船员培训、发证和值班标准国际公约（STCW）”、“联合国船舶登记条约”，并于80年代初，联合国贸发会航运委员会建议“将开放登记逐步转为正常登记”。

在这种环境下，各开放登记国家也检讨了原来的方针，逐步提高了船舶登记标准，对船舶技术条件与船员培训水平提出了更高的要求，从而使方便旗船队除在1981年有所下降外，仍以年均4%左右的速度增长，详见表-3。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

1、开放登记及方便旗船造成的问题

开放登记制度由于其自身不足之处，必然对原有的船舶国籍制度造成冲击，具体有如下问题：

(1) 降低船舶技术标准，危及海上安全。由于开放登记国无能力也无愿望对其船舶进行有效的安全检验、监督和管理，切实执行有关规范，必然导致方便旗船技术状况低下，航行事故多发。近几十年来海上安全事故已充分说明这点，许多国家PSC将方便旗船列入黑名单也是从此考虑。

(2) 船员权利难以保障。开放登记国立法偏袒船东，船员工资、福利偏低且没有可靠保障，多发生此类诉讼。另一方面，船员素质不能保证，又影响海上安全。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

1、开放登记及方便旗船造成的问题

(3) 对非开放登记国造成不公平竞争。非开放登记国船舶赋税收入减少，部分海上运输由方便旗船承担，影响其国际收支。

(4) 方便旗船对非方便旗船形成不公平竞争。由于前述方便旗船舶享受的各种有利因素，使其在海运市场享有优势，这种优势是以牺牲海上安全为代价，对非方便旗船而言显然是不公平的。

(5) 海洋环境保护方面，方便旗船事故多发，尤其是几次重大油污事故，如“托利·勘庸”轮油污事件等，严重污染海洋环境。同时引起了广泛关注并进行了相关立法。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

2、对开放登记的限制

由于开放登记及方便旗船引起了上述诸多问题，在海洋法，海商法领域各国学者进行了大量研究工作以期对其限制，同时有关立法，尤其是国际海事统一立法，也对此问题作了规定。

(1) 国际海事统一立法中，1958年日内公海公约、1982年联合国海洋法公约及1986年联合国船舶登记条件公约均规定了**真实联系原则**，强调船籍国与其船舶之间应存在真实的联系。该原则是由欧洲经济合作组织（OECE）在五十年代酝酿并提出，目的在于抑制或消灭方便旗船大量存在的现象。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

2、对开放登记的限制

(2) 国内立法中，部分国家，如瑞典，禁止其国所有船舶在开放登记国登记。

(3) PSC的作用，各港口国海上安全监督机关加强对方便旗船舶的安全检查，对不合格船舶予以扣留和强制修理，对部分方便旗船列入黑名单进行重点监督和检查。上述措施在一定程度上限制了开放登记。

(4) 劳工组织的作用，国际运输工人联合会等劳工组织，从维护船员利益角度出发，对方便旗船舶采取抵制态度，支持船员对船东提起劳动争议诉讼，也在一定程度上限制了开放登记的发展势头。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

3、开放登记的发展趋势

目前，国际海运环境和海运结构的变化使开放登记制度发生了相应的变化。其发展趋势大致如下：

(1) 开放登记船舶吨位继续缓慢增长

进入20世纪90年代以来，开放登记在继续发展。近年来实行或准备实行开放登记的国家还在不断增加，1949年方便旗船队的总吨位只占世界船舶总吨位的4.2%，但到70年代已升至18.1%，80年代又增为27.3%，而1997年1月，世界商船队中竟已有48%的船舶吨位在巴哈马、百慕大、塞浦路斯、利比里亚、巴拿马等地注册。

第三节 世界上主要的开放登记国

七、开放登记面临的挑战及发展趋势

3、开放登记的发展趋势

(2) 开放登记制度趋向放宽

随着开放登记国的增加，开放登记国之间的竞争日益激烈，为了吸引船舶登记，一些开放登记国降低登记费、吨税等标准外，还在船员配备条件、国际公约的批准方面放宽限制。

总而言之，这种放宽的前提是满足有关国际标准的要求。国际海运活动必须严格遵守联合国国际公约的标准和满足港口国监控的要求，已被越来越多的开放登记国所重视。开放登记国要继续占领国际海运市场，必须有一支数量上具有相当规模、质量上具有较高标准的船队。这应该是船舶开放登记在未来的总的政策走向。

第四节 船舶开放登记制度对国际航运业的影响

船舶开放登记制度对国际海运业的影响是相当复杂的：

- 一方面开放登记导致世界船舶量过剩，激起海运市场竞争的进一步加剧；
- 另一方面，开放登记驱使各国海运公司将经营地点移向海外，从而加快了世界海运一体化的历史进程。

第四节 船舶开放登记制度对国际航运业的影响

一、对国际贸易的影响

如果世界海上货流量与开放登记船舶同步增加，那么开放登记船队将会对全球贸易的发展做出巨大的贡献。多数方便旗船大都航行于实际船舶所有人所属国家的进出口贸易航线上，但随着各国经济的发展以及世界海运环境的变化，特别是70年代以后方便旗船队迅速发展，使得发达国家的船舶量相对减少，国际海运结构开始发生变化。

第四节船舶开放登记制度对国际航运业的影响

二、对世界商船队结构的影响

1998年，在世界船队（300总吨及以上的船舶）中排在前十位的国家中有7个国家是开放登记国，由此可见，开放登记船队已在世界船队中具有不可替代的重要位置。

截至1998年7月底，开放登记国家300总吨以上的船舶共有17891艘、31160.3万总吨，占世界船舶总量的69.1%。

第四节船舶开放登记制度对国际航运业的影响

三、对船员配备制度的影响

在国际海运结构中，船员配备是一个重要的方面，它直接影响各国海运业的国际竞争力。通常情况下，船员成本要占运输成本的30%以上。随着各国的经济发展和社会福利标准的提高，大量配备低成本的外国船员就成为船舶移籍的主要原因。

方便旗的产生与发展促进了国际船员市场的发展，促进发展中国家船员进入国际劳务市场。

第四节船舶开放登记制度对国际航运业的影响

四、对世界海运一体化的影响量

方便旗国家从降低成本的角度为船东提供了商业机会，尽管国际船舶登记制度和境外登记制度不同于方便旗船登记制度，但在促进世界海运一体化方面所起的作用是相同的。

(1) 投资全球化和离岸登记化。随着经济的发展国际海运资本移动已达到了自由化，甚至是全球化。船公司在向海运投资时，首先考虑的是减少投资风险，由于方便旗国家能够满足这些条件，因此方便旗国往往是投资对象国。

(2) 船员劳动力的国际化对国际海运一体化的影响。开放登记使船舶所有人可大量配备外国船员。在国际海运一体化中，船员劳动力的移动是一个重要推动力。

第五节 船舶开放登记制度对中国航运业的影响

一、我国现行船舶登记制度的特点及现实意义

我国的船舶登记制度属于封闭型、严格限制船舶登记制度，对船舶所有人、船员、技术状况、检验要求等都有十分严格的限制，加之实施高税率政策和禁止船舶双重登记，这对加强我国的船舶监督管理和水运市场的不断完善和规范、保护民族航运业和造船业起到了积极的作用。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

1、中国船舶海外移籍态势

20世纪80年代中期以来，中国船东在国外船厂大量订造新船，据统计1994年，订造199万载重吨；1995年，249万载重吨；1996年，210万载重吨；1997年，85万载重吨。这些在国外订造的新船，绝大部分移籍海外。

2、中国船舶海外移籍的现状和特点

A. 移籍船舶已成为目前中资船队的主流。据统计，移籍的552艘船舶，占中国远洋船队总吨位的55.74%；未移籍的1880船舶，载重量仅占中国远洋船队的44.26%。移籍船舶的载重吨已高出未移籍船舶载重吨11.48个百分点。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

- B. 移籍的船舶一般为大型或超大型船舶。移籍船舶平均运力达3.66万载重吨；而末移籍的船舶的平均运力仅0.85万载重吨。移籍船舶的平均载重吨是末移籍船舶的4.3倍。
- C. 移籍船舶大多为新船或船龄较轻的船舶。如移籍船舶的平均船龄仅为12年，明显低于我国的平均船龄17.6年，更远低于末移籍船舶的平均船龄19年。具有典型意义的是，中远集团目前所拥有的6艘5250TEU的第五代集装箱新船，没有1艘挂五星红旗。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

2、中国船舶海外移籍的特点

- D. 从移籍船舶所属公司的行业性质来看，原交通部所属境内公司的方便旗船为239艘，约占我国方便旗船队总载重吨的49%，远低于其所占本国国际海运船队70%以上载重吨的比例。以中远为例，1999年底的中远船队挂方便旗数量共有152艘520.5万载重吨。分别仅占其总船队的26.5%和38.6%，相比之下，国内冶金、外贸等行业新组建的大货主船队，却几乎是100%悬挂方便旗，并且发展势头迅猛。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

2、中国船舶海外移籍的特点

E. 从移籍船舶所属公司的设置地点来看，境外公司只有11家，213艘船舶，运力却高达1212万载重吨，占移籍船舶总运力的60%；境内公司73家，339艘船舶，运力只有近800万载重吨。境外公司在这方面已占大半份额。

F. 从移籍时间看，1994年后，船舶移籍比重骤然上升。据统计1993年，中国船舶海外移籍为872.6万载重吨，占总吨位的30%；1994年，船舶海外移籍却骤升为1100多万载重吨，占总吨位的36%强。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

3、我国船舶改挂方便旗的原因

长期以来，我国实施严格的登记的制度，对船舶进口实行高税率，特别是从1994年开始实施新的税制以来，船舶进口关税达到9%，增值税达到17%，两项共计税率为船价的27.53%，是世界海运国家中最高的。

注册方便旗，全部费用只需一万到几万美元。进口一艘船，根据船价的不同需交几十万甚至几百万美元，极大地增加了船舶的营运成本。因此，我国各大航运企业在新造成购买二手船时，大多不得不悬挂方便旗来经营。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

3、我国船舶改挂方便旗的原因

再者，由于从事国际海运的航运公司在国内贷款困难，且得不到优惠，普遍在国际资本市场上融资，而在国外银行贷款定造或购买船舶时，合同就要求必须在其国家进行船舶登记。

其次，对于中小船东而言，由于自身经济实力原因及融资困难，无力在国内和国外造船，只能依靠在国外购买二手老旧船来扩充运力（本国籍船舶因以上原因，一般不会中途转卖），但由于关税及船龄的严格限制以及审批计划的滞后，使他们也不得不将所购船舶悬挂方便旗经营。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

4、船舶悬挂方便旗对我国的影响

我国严格船舶登记制度和高税率政策的实施，促使我国船东的许多船舶不得不悬挂方便旗航行，给我国的航运业和经济的发展造成了较大的负面影响：

(1) 到2000年我国远洋船队中有60%以上的船舶悬挂方便旗，特别集装箱船、新型大吨位散货船、巨型油轮等高性能、技术先进的国际海运船舶半数以上都挂方便旗，从而使得我国国旗船舶不断萎缩，船舶技术状况严重恶化。到2000年国旗船队平均船龄已达19年，造成我国国旗船队在海外港口国检查（PSC）中，受滞留比率不断提高，一度被美国、澳大利亚、巴黎备忘录地区、东京备忘录地区相继列入港口国检查的“黑名单”。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

4、船舶悬挂方便旗对我国的影响

(2) 我国船舶悬挂方便旗，造成我国大量税费和外汇的流失。首先如船舶登记费按现有方便旗来折算，损失就高达1000多万人民币，现每年还新增大量方便旗船，每年则增加损失几百万元人民币；其次，在船舶检验费方面，按现有非我国检验船舶计算，入级检验费已损失3000多万元人民币，年度检验费和特检费每年损失高达1500万元人民币；第三，船舶悬挂方便旗，使船舶的注册费、年税、管理费等外汇大量流失，按我国现有方便旗概算，外汇流失每年近1000万美元，且该数目仍在不断增加；第四，目前方便旗在我国所有的银行难以实施贷款抵押，使有效资产得不到合理利用，无形损失巨大。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

二、中国船舶海外移籍

4、船舶悬挂方便旗对我国的影响

(3) 船舶悬挂方便旗，使我国无法对这些船舶行使有效的监督管理权，使这些船舶的适航性和安全性得不到保证，给国家、企业和个人带来较大的损失。

(4) 悬挂方便旗的船舶不能享受我国作为一个航运大国和其它海运国家所签订的优惠协定，在遇到紧急情况 and 产生纠纷时，不能得到我国驻外使领馆的及时支持和帮助以及我国相关的法律支持，易使国家、企业遭受不应有的损失。

(5) 我国船舶悬挂方便旗过多，在处于战时状况、贸易战及其它紧急状况时，不能有效地保证我国外贸运输的顺利进行，不能满足我国国家安全的需要。

第五节 船舶开放登记对中国的影响

三、 阻止中国船舶海外移籍的对策

- 1、 制定鼓励悬挂中国国旗的船队发展的政策
- 2、 大幅度减免中国籍国际运输船队的有关税赋和费率

按照西方经济学中供给学派的“拉弗曲线”理论，当税率提高到一定程度之后，增加财政收入的愿望将会落空。免除关税必然会吸引大量中资船舶回归。由之而来的船公司的营业税、所得税、船舶的车船使用税、登记费、检验费将会增加。“失之东隅，收之桑榆”，国家的财政，收入还是会增加的。

应适当降低中国国际航运企业的国内其他税赋。

- 3、 保证本国船东在国内造船的贷款

第五节 船舶开放登记对中国的影响

三、 阻止中国船舶海外移籍的对策

4、 创设符合中国国情的第二船舶登记制度

尽快创设符合中国国情的第二船舶登记制度，并在该制度框架内对悬挂中国国旗的远洋船舶提供优惠。

中国国籍船舶登记制度，应能对船舶的登记地点、登记对象、船员雇用、税费征收等方面做出明确规定，并将关税减免的措施纳入到中国国籍船舶登记制度的框架之内，从而增加新制度对中资船舶的吸引力。

在税收征收方面，鉴于国际船舶登记制度本质上是一种航运扶植政策，国家通过适度降低车船使用税、国内造船环节增值税、船舶登记与检验费等项税费的征收，减少本国船舶的营运成本，吸引移籍船回归，进而增强本国航运业的国际竞争力。

船舶开放登记与PSC的博弈

船舶开放登记制度和方便旗制度已成事实，船舶海外移籍的趋势难以逆转。但是，有矛就有盾，各国都根据有关国际公约，通过港口国监控（PSC）来抵御其对航运市场的冲击，消除其对环境 and 安全带来的不利影响。主要有：

- 船舶建造和检验标准（船级社）
- IMO的海上生命安全公约（SOLAS/74）
- 国际防止船舶造成污染公约（MARPOL73/78）
- LIB的船员最低标准公约
- STCW78/95公约（船员教育、培训、考试、发证）
- 国际船舶安全管理规则（ISM）

监控手段：“一边三检”