

海上的瑞士國旗

Dr Alexander Ressos, TEP

Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),

Solicitor (England & Wales)

萊茵河將瑞士與海港連接起來，而更遠處的大洋則是瑞士海運船隊的天地。瑞士在第二次世界大戰期間建立了懸掛本國國旗的商船隊，當時該國需要船舶突破封鎖運進糧食和原材料。其法律基礎最初是 1941 年的一項緊急條例，後來是 1953 年的《海上航運法》，該法允許懸掛瑞士國旗的船舶在巴塞爾登記——巴塞爾是瑞士遠洋船隊的船籍港。¹船隊的船舶從未到過巴塞爾，因為任何海船都無法抵達這座城市，但巴塞爾的登記簿象徵著這座河港與大洋之間的聯繫。

為確保有一支可在危機時徵用的船隊，聯邦以聯邦擔保的形式為船舶貸款向瑞士船東提供支持。這些擔保使船東能夠以優惠條件獲得銀行融資，由聯邦政府為貸款人提供後盾。這一制度運行了數十年，未出現重大損失。2008 年之後的航運危機中，若干以聯邦擔保為船舶融資的船東陷入困境。2015 年至 2017 年間，聯邦不得不為多艘船舶履行擔保責任，據報道所蒙受的損失遠超 2 億瑞士法郎。²

這些損失引發了議會對擔保計劃監管情況的調查，並導致不再提供新擔保的決定。監督機構的報告批評了聯邦行政部門的風險管理，以及擔保貸款集中於少數船東的問題。³此後，懸掛瑞士國旗的船舶數量大幅減少。與此同時，政策辯論已轉向這樣一個問題：

海上的瑞士國旗

當瑞士企業（其中包括總部位於日內瓦的世界最大集裝箱航運公司之一）控制著懸掛外國國旗的龐大船隊時，為保障供應安全是否仍有必要維持一支國家船隊。⁴

萊茵河船隊適用另外的規則。由瑞士公司擁有並在瑞士登記的船舶懸掛瑞士國旗在萊茵河上航行。自二十世紀初以來，巴塞爾本身就是多家萊茵河航運公司的所在地。由於其中許多公司隨著時間推移與國際物流集團合併或被其收購，懸掛瑞士國旗的萊茵河船舶數量有所下降。儘管如此，瑞士萊茵河船隊在國家供應中仍發揮著作用，尤其是在礦物油和集裝箱方面。⁵

1 註釋

1. 關於依據 1941 年緊急法建立瑞士海運船隊以及 1953 年 9 月 23 日《聯邦瑞士國旗下海上航運法》（SR 747.30），參見 HLS 詞條“Hochseeschiffahrt”以及瑞士海運局的出版物。待核實。
2. 關於聯邦因為懸掛瑞士國旗的船舶提供擔保而蒙受的損失（根據聯邦委員會和瑞士聯邦審計署的報告，截至 2017 年約為 2.15 億瑞士法郎），以及聯邦議會監察委員會的調查，參見聯邦委員會、瑞士聯邦審計署（SFAO）和議會監督委員會的報告。數字待核實。
3. 關於聯邦議會監察委員會就聯邦經濟、教育和研究部以及聯邦國家經濟供應辦公室對船舶擔保的管理所作的調查結論，以及終止擔保計劃的決定，參見監察委員會的報告（約 2018/2019 年）。現狀待核實。
4. 關於懸掛瑞士國旗船隊的減少及有關其戰略必要性的辯論，參見聯邦國家經濟供應辦公室（FONES）和瑞士海運局的出版物。現狀待核實。

5. 關於瑞士萊茵河船隊以及總部設在巴塞爾的萊茵河航運公司，參見瑞士萊茵港、行業協會 Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) 的出版物以及 HLS 詞條 “Rheinschifffahrt”。待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-the-swiss-flag-at-sea