

船舶融资

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

船舶融资是银行业的一个专门分支，它将资产融资与航运市场的特殊风险结合在一起。船舶是一项价值巨大且可移动的资产，其价值随运费以及新造船和拆船的周期而波动。为船舶提供融资的银行以船舶抵押权的形式取得担保，船舶抵押权必须在船旗国的船舶登记簿上登记；同时，银行还要求转让保险权益和营运收入。根据瑞士法律，在瑞士登记簿上登记的船舶可依照一套有别于动产一般规则的专门制度设定船舶抵押权。¹

莱茵河上的内河船舶融资规模较小。一艘典型的莱茵河驳船或油轮的造价只是远洋船舶的一小部分。许多船舶由小型家族企业拥有，这些企业通常位于荷兰、比利时和德国，以地区性银行的贷款为船舶融资。为减少排放，该行业在投资新发动机和替代推进系统方面面临越来越大的压力，而低水位年份则显示了专为浅吃水设计的船舶的价值。荷兰和德国的公共计划，连同莱茵河航运中央委员会（CCNR）在减排路线图方面的工作，都试图弥补由此产生的融资缺口。²

瑞士银行在莱茵河航运融资中的作用有限。不过，日内瓦和楚格是一些贸易公司的所在地，其大宗商品经水路运输；一些瑞士银行也为由驳船和油轮运载货物的大宗商品贸易交易提供融资。在巴塞尔，航运融资主要以贸易融资、跟单信用证以及用于为港口

库存融资的仓单等形式出现。这些工具将港口与本书前几部分所讨论的银行业务联系起来，也与本章后文将再次论及的海关保税仓储法律问题联系起来。³

保险完善了港口的金融基础设施。莱茵河船舶的船体保险、河上运输货物的货物保险以及码头经营者的责任保险由瑞士和外国保险公司提供，而海上保险在巴塞尔有着悠久的历史传统。I 部分将更详细地探讨保险业，包括其业务组合涵盖运输和物流所面临的巨灾风险的再保险公司。⁴

1 注释

1. 关于依据 1923 年 9 月 28 日《联邦船舶登记法》（SR 747.11）和《海上航运法》（SR 747.30）设定的船舶抵押权，参见瑞士海商法评注。待核实。
2. 关于内河船队的融资、CCNR 内河航运减排路线图（2021 年通过）以及各国内河船舶现代化支持计划，参见 CCNR 市场观察报告以及各国主管部门的出版物。待核实。
3. 关于瑞士的大宗商品贸易融资以及跟单信用证和仓单的作用，参见瑞士贸易和航运协会（STSA）的出版物以及有关贸易融资的文献。待核实。
4. 参见 I 部分关于巴塞尔保险业的内容，包括运输保险、海上保险和再保险。交叉引用待确认。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/basel-shipping-finance