

海上的瑞士国旗

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

莱茵河将瑞士与海港连接起来，而更远处的大洋则是瑞士海运船队的天地。瑞士在第二次世界大战期间建立了悬挂本国国旗的商船队，当时该国需要船舶突破封锁运进粮食和原材料。其法律基础最初是 1941 年的一项紧急条例，后来是 1953 年的《海上航运法》，该法允许悬挂瑞士国旗的船舶在巴塞尔登记——巴塞尔是瑞士远洋船队的船籍港。¹船队的船舶从未到过巴塞尔，因为任何海船都无法抵达这座城市，但巴塞尔的登记簿象征着这座河港与大洋之间的联系。

为确保有一支可在危机时征用的船队，联邦以联邦担保的形式为船舶贷款向瑞士船东提供支持。这些担保使船东能够以优惠条件获得银行融资，由联邦政府为贷款人提供后盾。这一制度运行了数十年，未出现重大损失。2008 年之后的航运危机中，若干以联邦担保为船舶融资的船东陷入困境。2015 年至 2017 年间，联邦不得不为多艘船舶履行担保责任，据报道所蒙受的损失远超 2 亿瑞士法郎。²

这些损失引发了议会对担保计划监管情况的调查，并导致不再提供新担保的决定。监督机构的报告批评了联邦行政部门的风险管理，以及担保贷款集中于少数船东的问题。³此后，悬挂瑞士国旗的船舶数量大幅减少。与此同时，政策辩论已转向这样一个问题：

海上的瑞士国旗

当瑞士企业（其中包括总部位于日内瓦的世界最大集装箱航运公司之一）控制着悬挂外国国旗的庞大船队时，为保障供应安全是否仍有必要维持一支国家船队。⁴

莱茵河船队适用另外的规则。由瑞士公司拥有并在瑞士登记的船舶悬挂瑞士国旗在莱茵河上航行。自二十世纪初以来，巴塞尔本身就是多家莱茵河航运公司的所在地。由于其中许多公司随着时间推移与国际物流集团合并或被其收购，悬挂瑞士国旗的莱茵河船舶数量有所下降。尽管如此，瑞士莱茵河船队在国家供应中仍发挥着作用，尤其是在矿物油和集装箱方面。⁵

1 注释

1. 关于依据 1941 年紧急法建立瑞士海运船队以及 1953 年 9 月 23 日《联邦瑞士国旗下海上航运法》（SR 747.30），参见 HLS 词条“Hochseeschiffahrt”以及瑞士海运局的出版物。待核实。
2. 关于联邦因为悬挂瑞士国旗的船舶提供担保而蒙受的损失（根据联邦委员会和瑞士联邦审计署的报告，截至 2017 年约为 2.15 亿瑞士法郎），以及联邦议会监察委员会的调查，参见联邦委员会、瑞士联邦审计署（SFAO）和议会监督委员会的报告。数字待核实。
3. 关于联邦议会监察委员会就联邦经济、教育和研究部以及联邦国家经济供应办公室对船舶担保的管理所作的调查结论，以及终止担保计划的决定，参见监察委员会的报告（约 2018/2019 年）。现状待核实。
4. 关于悬挂瑞士国旗船队的减少及有关其战略必要性的辩论，参见联邦国家经济供应办公室（FONES）和瑞士海运局的出版物。现状待核实。

5. 关于瑞士莱茵河船队以及总部设在巴塞尔的莱茵河航运公司，参见瑞士莱茵港、行业协会 Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) 的出版物以及 HLS 词条“Rheinschifffahrt”。待核实。

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-the-swiss-flag-at-sea