

 工银租赁·经典译丛

编著 罗夏信律师事务所 (Stephenson Harwood)

译者 胡明丽 杨长昆 徐炜 巴秋蕾 等



SHIPPING FINANCE
(THIRD EDITION)

航运金融
(第三版)

 中国金融出版社

第一章 引言

由露西·弗伦奇更新

为船舶融资的方法可概述如下。银行向一家或多家船东公司出借一笔大额款项。当然，银行需要获得担保。船东公司以船舶作抵押，以此提供担保。此外，船东公司还可以其他船舶作抵押，提供此担保。如果正如经常发生的情况，船舶将被期租，则船东公司会将此期租合约转让给银行，以便银行作为受让人从期租中获益，从而减轻船东公司的抵押贷款债务。此外，船东公司还将向银行转让保险单和从船东保赔协会（P&I Club）得到的保障，以便在船舶发生全部或部分损失的情况下，银行作为贷款人可获得适当的担保。这一做法旨在确保贷款银行获得针对借款人资不抵债情形下的完全担保，即银行对借款人的索赔优先于其他所有债权人。^①

上述概述大体上描述了什么是船舶融资，即本书将要探讨的主题。船舶融资交易的实质在于，银行或其他贷款人向船东出借资金，以协助船东建造新船，购置二手船，改造、修理和改装船舶，或者就船舶已有的债务进行再融资。贷款人必须获得担保，并（仅可）通过船舶本身获得主要担保。

当然，对于这一主题，我们需要考虑许多变换概念、改进措施及其他因素，因而本书还将对其中某些方面进行探讨。本书并非旨在作为航运或银行领域全面而详尽的教材，而在于研究一些导致船舶融资不同于其他类型贷款的特定因素。《航运金融》（第三版）未涵盖税务这一常见主题，并

^① 法官 Roskill 勋爵 “PANGLOBAL FRIENDSHIP” [1978] 1 Lloyd's Rep. 368 @ 371。

不是因为船舶融资不再与税务相关，恰恰相反，若要切实地阐明船舶融资的税务事项，可能还需要一本书的篇幅，单独一章远不足以阐明这一庞大主题。

相比于其他类型的融资而言，船舶融资不再是一门固定的科学。一方面，融资条款与条件经常会发生变更（尤其是航运等周期性行业）；另一方面，随着经验的累积，银行和船东变得更加精明。对于不同类型的船舶，贷款人需要考虑不同的因素。但归根结底，出发点相同。即由银行贷款，借款人通过向银行抵押船舶，保证偿还贷款。除此之外，船舶融资还必然存在其他担保，具体内容及原因将在下文予以阐述。

航运业共同的国际要素

相比于其他大多数融资形式，船舶融资具有较高的国际性。船舶是一种并不常见的资产。大多数船舶在（或者能够在）世界范围内航行。大型远洋船舶的融资通常由世界各地的多家银行联合提供，绝非仅由船东本国的银行来提供。相反，对于一些大型船舶和大型船东，通常的情况是，例如，一家美国银行通过其在伦敦的办事处，向一家希腊控制的船东公司提供贷款，并以一艘在利比里亚登记的船舶作为担保。在此情形中，可能存在一定程度的国家保护主义，但如果外国银行可提供更优惠的条件，则一些已习惯船舶日常运营中进行国际交涉的船东，在与外国贷款人进行交涉时，将不会受到困扰。

对于所有类型的船舶融资而言，存在两个共同的要素。

第一个共同要素在于：国际航运业的通用货币是美元。其他货币的贷款较为罕见，但对于一些在相对狭窄的地域界限内运营船舶的船东（例如，渡轮营办商，其大部分收入以当地货币计价）而言，其贷款可能采用当地货币。对于一些在世界各地航行的船舶，其航运收入几乎无一例外地以美元计价，这些船舶以美元购买和出售；因此，为减小货币波动产生的风险，贷款（及贷款还款）也将以美元计价（尽管贷款中偶尔可能出现多币种的情形，但这些货币往往以美元为基准）^①。

^① 见第二章。

第二个共同要素在于：英国法律的重要性。伦敦仍然是世界主要航运中心之一。尽管英国的大型船东为数不多，并且随着技术的提高，波罗的海航运交易所对成交船运业务的重要性减弱，但在世界船队中，仍有大部分船舶通过伦敦保险市场获得保险及再保险，并且大部分融资仍然由伦敦银行提供。航运合同（如租船合同）的签约方即使与英国无明显关联，并且其船舶可能从不接近英国港口，仍然不约而同地选择适用英国法律和伦敦仲裁。这并不是贬低其他法律制度的地位，原因仅在于，英国法律基于其悠久的历史，在航运界已占据某种优势地位，而其他法律制度要取得这一地位尚需时日。

船舶登记

一般而言，资产分为三类别：不动产（主要是土地）、有形动产（如船舶、汽车或家具）以及无形资产（如银行结余及贸易债权人）。通常情况下，不动产须进行某种形式的登记。例如，在英国，大部分土地的所有权通常在英国土地登记处登记，但动产无须登记。然而，船舶是这一普遍规则的例外。

原因有多个。第一，船舶在世界范围内航行。在船舶的使用年限中，其大部分时间都在所属国家管辖区之外的公海航行。第二，相比于其他许多有形动产，船舶类资产的价值更高，贷款人通常希望以船舶本身作为抵押（在许多法律制度下，对于并非实际占有的、未经登记的资产而言，往往难以做到这一点）。第三，船舶是战略性资产，在战争时期具有重大价值。第四，由于经济与政治方面的原因，一些国家可能希望将特定类型的贸易限定在悬挂自身国旗的船舶范围内。

因此，为控制众多国家的登记制度，防止出现完全开放的机制，国际法〔尤其是20世纪80年代的一系列联合国公约，包括《1982年联合国海洋法公约》（1982 UN Convention on the Law of the Sea）〕〔以下简称《1982年公约》（The 1982 Convention）〕做出相应修订。在按规定获得至少60个国家的核准之后的次年，即1994年11月16日，经大约150个国家签署之后，《1982年公约》才开始生效。

《1982年公约》第90条规定，每个国家都有权安排各自的商船队悬挂

自身国旗，该船队的船舶有权使用公海。第 91 条规定，每个国家均应当确定向船舶授予国籍、在其领土进行登记和悬挂其国旗的权利。船舶有权悬挂哪国国旗，即属于哪国的国籍。船舶与所属国之间必须存在真实的联系。

《1982 年公约》仅指出“名副其实的联系”，但并未对此加以阐述。为此，《1986 年联合国船舶登记条件公约》阐明了“真实的联系”，即船舶的所有权、人员配备或管理须有船舶悬挂的国旗所对应国家公民的参与。但该公约尚未获得足够数量国家的签署，因而尚未生效，而且不太可能生效。显然，在未签署该公约的国家中，有许多重要的船舶登记国。

但凡与航运业存在任何关联的人士都知道，船舶登记的实际操作并非如此。

不同类型的登记处

传统而言，某个特定国家的公民所有的船舶通常在该国进行登记，其船员通常由该国的公民组成。该船舶受该国主管部门的管辖，这些部门在战争期间有权征用该船舶。在许多国家，船东对此并无发言权，登记要求属于强制性要求。在英国，自《1660 年航海法》（*Navigation Acts of 1660*）颁布以来，英国船舶必须进行登记。《1894 年商船法》（*Merchant Shipping Act 1894*）将之前的法律编成法典，并在之后的 90 多年一直处于支配地位，该法案第 2 条规定，英国船舶必须（特定情形除外）按照该法案进行登记。虽然该法案未予明确界定，但概括而言，“英国船舶”一词系指，由依据英国某个属地的法律成立并且主要营业地点位于这些属地范围内的英国主体或法人团体拥有的船舶。

直到 1989 年，随着《1988 年商船法》的生效，这些规则才得以变更，英国船舶才有权在英国进行登记，并且是唯一一种有权在英国进行登记的船舶，但不再被强制要求进行登记。目前，根据《1995 年商船法》，“英国船舶”的多数股份必须由与“英国存在某种关联”的人士所有^①。

^① 见《1995 年商船法》第 9 条、《1993 年商船（船舶登记）条例》第 7 条和第 8 条、《1998 年商船（船舶登记）（修订）条例》（于 1999 年 1 月 1 日生效）第 7 条，以及《2002 年英国海外领土法案》（于 2002 年 2 月 26 日生效）和《1994 年商船（船舶登记）（修订本）条例》第 8 条。

自 20 世纪中期以来，船舶登记操作出现了重大变革，由此产生的“方便旗”（flag of convenience）的概念目前已获得普遍应用。具体历史背景是，在第二次世界大战前后，一些国家开始对所有外国船舶开放各自的船舶登记服务。起初，由于美国游轮运营商在禁期开始使用巴拿马国旗，因此，率先开放船舶登记处的是所谓的“巴利洪”（巴拿马、利比里亚和洪都拉斯）登记处。尽管洪都拉斯的重要性已急剧下滑（直到目前才刚刚跻身按总登记吨位排名的前 50 个登记国之中），巴拿马和利比里亚已足够成功，目前已成为世界最大的两支船队（按总登记吨位排名）。后来，其他国家纷纷加入该阵营，其中包括塞浦路斯、巴哈马群岛和马绍尔群岛。

这些开放登记国的显著特征主要在于——限制性条件很少。如后文详述，广义上，任何人均可在其中任一登记国完成其船舶的登记，前提是，其船舶须符合该登记国的要求（如有关船龄和技术标准的要求）。某些情况下，例如，在塞浦路斯，船东有必要创建一个在当地注册的公司，并通过该公司拥有船舶，但船东通常可在几小时内收购一家空壳公司，并且，该空壳公司的董事或股东的国籍或身份不受限制。第十一章详细阐述了针对悬挂不同国旗之船舶的船舶登记与所有权要求。

这些开放登记国对在各自国家登记的船舶未施加所有权方面的限制，此外，对这些船舶上雇用的管理人员及船员也多半未施加限制，但这些管理人员通常必须符合特定的技术标准。相比之下，传统的登记国通常对高管及船员的国籍或报酬规定了严格的要求。这些要求对船舶的运营成本存在重大影响，原因很明显，因为来自欠发达国家的船员通常比来自发达国家的船员的成本低得多。其中一些登记国通过由各自政府引入船舶吨税计划，予以反击。为促使船东参与计划，从而提振本国海运业，这些吨税计划为船东提供了税务优惠，除此之外，许多吨税计划还规定，申请加入计划的公司必须承诺开展海员培训，以此作为接受这些公司加入计划的强制性前提。此项要求有助于扩大本国合格管理人员的人才库。

然而，多数船舶开始普遍雇用来自发展中国家的船员。许多船东表示，假若受到某些管辖，也就是不存在雇用廉价船员的余地，他们或许早就被迫歇业了。由于国际运输工人联合会（International Transport Workers' Feder-

ation) (ITF) 为防止这些海员受到剥削而发起了一场漫长而激烈的运动, 因此, 这些船东的观点并未获得拥护。该项运动的结果之一, 是国际运输工人联合会以一种原本带有贬损含义的词——“方便旗”来指称特定的登记国 (主要是开放登记国) 的国旗。在方便旗国家登记的船舶若无法出示相关证书, 以证明自身船员的雇用条件符合国际运输工人联合会规定的基本标准, 则会被国际运输工人联合会附属工会的成员列入黑名单。

此外, 国际运输工人联合会还存在一个担忧, 这也是开放登记国经常招致批评的一个缺陷。国际运输工人联合会不仅关注海员的经济福利, 还关注其身体健康, 因此, 在发现船舶安全标准低劣至不可接受的程度之后, 该联合会继续发起抵抗运动, 以示反对。船上适用的安全标准根本上属于确定船旗国的问题, 船旗国可选择是否遵守特定的国际公认标准。出于对安全问题的担忧, 以及对提高全球安全标准的期望, 联合国组建成立了国际海事组织 (负责改善海事安全等方面的问题), 该组织于 20 世纪 90 年代中期, 颁布了《国际安全管理规则》(International Safety Management Code) (《ISM 规则》)^①。《ISM 规则》规定, 自 1998 年 7 月 1 日起, 船舶、船东及管理者必须在船上和岸上落实适当的的安全管理制度。政府有责任开展 ISM 审核和颁发相应证书, 以证明某船舶、其船东及管理人员均遵守了《ISM 规则》。未获得有效《ISM 规则》认证的船舶将被禁止航行。因此, 船东 (及其贷款人) 将避免在一些无法根据这些国际标准进行严格监督、不具有相关资源及技术专长而无法履行《ISM 规则》规定义务的国家进行登记。

类似地, 2001 年 9 月 11 日恐怖袭击之后, 各国政府认识到, 需要对船舶与港口实施一套全球范围的安全规则, 以增强航运业对恐怖袭击的抵抗力。《国际船舶和港口设施保安规则》(International Ship and Port Facility Security Code) (《ISPS 规则》) 于 2004 年 7 月 1 日生效^②, 除少数条款外, 适用于从事国际航运的各类客船和货船, 以及为这些船舶提供服务的各类港

① 国际海事组织大会于 1993 年 11 月 4 日根据 A. 741 (18) 号决议通过的《国际船舶安全营运和防污染管理规则》(于 1994 年 5 月 19 日纳入《1974 年海上人命安全公约》, 作为第十章)。

② 《1974 年海上人命安全公约》缔约国政府会议于 2002 年 1 月 13 日通过的《国际船舶和港口设施保安规则》(被纳入《1974 年海上人命安全公约》, 作为第十一章第 2 节)。

口设施。船舶登记国负责为一些有权悬挂本国国旗的船舶，设定安全级别及安全要求，以监督其合规情况。船舶若无法出示有效的《ISPS 规则》文件，将无法开展运输，随着《ISM 规则》的实施，开放登记国会发现若无法履行《ISPS 规则》规定的义务，则无论它们提供多么具有吸引力的条件，都难以被船东和贷款人接受。

除了利比里亚和巴拿马等国的开放登记处之外，新出现了其他两类登记处。离岸登记处通常是在特定国家的殖民地或附属国建立的登记处，其目的是将该国的一些本可能在开放登记处登记的船舶吸引回该国进行登记。英国率先在百慕大、直布罗陀、马恩岛和开曼群岛等多处设立了离岸登记处。荷兰船舶则具有在荷属安的列斯群岛的离岸登记处进行登记的优势。

这些附属国多为已确立的离岸金融中心，其登记处被确立为离岸登记处的情况纯属偶然。这些离岸登记处的常规做法是，允许船东悬挂母国国旗（如英国商船旗），同时对船舶的所有权与船员配备施加比母国登记处宽松的要求。此外，若这些离岸登记处位于避税天堂管辖区，则船东通过在这些离岸登记处登记，还可享受税务优惠，即减免公司税，并且很可能规避从管理人员及船员的工资源头中扣减所得税或社会保险的义务。许多离岸登记处（全部或者具体船舶，取决于船舶最终船东的国籍）也被国际运输工人联合会归为“方便旗”登记处。

另一种类型的登记处为国际登记处。此类登记处与离岸登记处大致相同，但其存在不依赖于方便附属国的偶然性，而是设立在母国，与母国国内的登记处平行运行。在此类登记处中，最成功的代表是于 1987 年成立的挪威国际船舶登记处（NIS）。除此之外，设有国际登记处的国家还有丹麦、土耳其和意大利。截至本书撰稿时，俄罗斯也将设立第二登记处，法国计划以第二登记处来取代其离岸登记处（凯尔盖朗群岛）。不同国际登记处的准入条件各有不同，但其主要目的与离岸登记处类似。一些国际登记处可能对悬挂国旗施加了某些限制，而其他国际登记处可能未施加这些限制。然而，与一些在既定的离岸金融中心以外形成的离岸登记处不同的是，国际登记处完全是为了与开放登记处争夺吨位数而专门设立的权宜产物。

统计数据表明，开放登记处的总体吨位数有所增长。表 1.1 显示了世界

十大船队 [按总登记吨位 (GRT) 排列, 自 1974 年起, 每五年统计一次]^①。虽然开放登记处明显崛起, 但值得注意的是, 一些传统的海运国家 (特别是希腊、日本, 以及最近加入的美国) 在航运市场中仍然占据相当大的份额。值得注意的是希腊, 一段时间之前, 希腊为遏制船舶悬挂方便旗的趋势, 采取了积极的措施。虽然第二次世界大战以来, 希腊船东也未能幸免地遭受了航运业的经济压力, 许多希腊船东开始悬挂方便旗 (尤其是悬挂塞浦路斯的国旗), 希腊历届政府为使希腊船东坚持悬挂希腊国旗, 接连采用了各种财政激励措施。

表 1.1 1974—2004 年世界前十大登记船队 (按总登记吨位数排名)

1974			1984		
1	利比里亚	55 321 641	1	利比里亚	62 024 700
2	日本	38 707 659	2	日本	40 358 749
3	英国	31 566 298	3	巴拿马	37 244 233
4	挪威	24 852 917	4	希腊	35 058 593
5	希腊	21 759 449	5	苏联	24 492 469
6	苏联	18 175 918	6	美国	19 291 868
7	美国	14 429 076	7	挪威	17 662 916
8	巴拿马	11 003 227	8	英国	15 874 062
9	意大利	9 722 015	9	中国	9 300 358
10	法国	8 834 519	10	意大利	9 157 867
1979			1989		
1	利比里亚	81 528 175	1	利比里亚	47 892 529
2	日本	39 992 925	2	巴拿马	47 365 362
3	希腊	37 352 597	3	日本	28 030 425
4	英国	27 951 342	4	苏联	25 853 712
5	苏联	22 900 201	5	希腊	21 324 340
6	挪威	22 349 337	6	美国	20 587 812
7	巴拿马	22 323 931	7	塞浦路斯	18 134 011
8	美国	17 542 220	8	挪威	15 596 900
9	法国	11 945 837	9	中国	13 513 578
10	意大利	11 694 872	10	巴哈马	11 578 891

① 见第十一章。

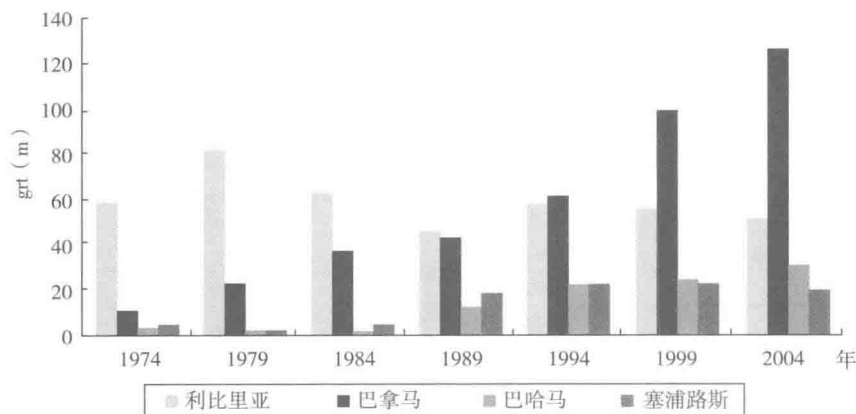
续表

1994			1999		
1	巴拿马	64 170 219	6	塞浦路斯	22 239 967
2	利比里亚	57 647 708	7	新加坡	21 126 078
3	希腊	30 161 758	8	挪威 (NIS)	18 428 456
4	塞浦路斯	23 292 954	9	日本	14 538 938
5	巴哈马	22 915 349	10	美国	14 252 729
6	日本	22 101 606	2004		
7	挪威 (NIS)	19 976 489	1	巴拿马	127 753 074
8	俄罗斯	16 503 871	2	利比里亚	52 229 133
9	中国	15 826 688	3	巴哈马	32 706 405
10	马耳他	15 455 370	4	希腊	32 035 847
1999			5	中国香港	25 405 871
1	巴拿马	99 749 102	6	新加坡	24 975 904
2	利比里亚	57 179 231	7	马耳他	21 972 693
3	马耳他	25 518 507	8	马绍尔群岛	21 949 834
4	巴哈马	25 478 573	9	塞浦路斯	20 525 024
5	希腊	24 251 781	10	中国	18 015 105

来源：英国劳氏船级社 1991 年和 1992 年航运统计表；英国劳氏船级社 1993 年和 1994 年世界船队统计数据；2006 年劳氏公平年鉴。

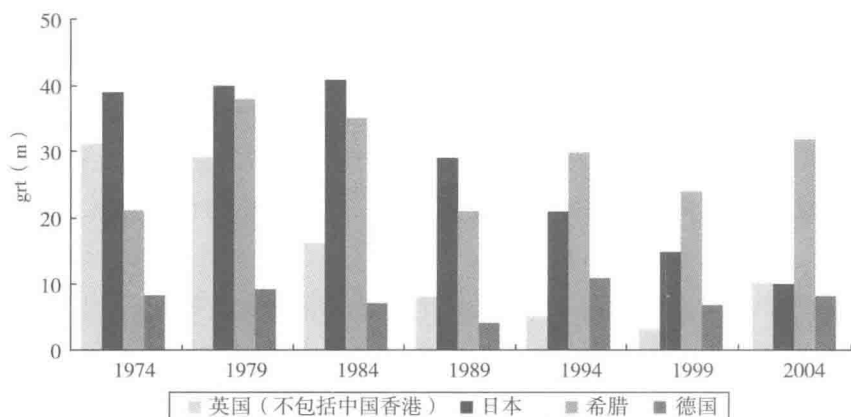
图 1.1 以图示方式反映了前四大开放登记国——利比里亚、巴拿马、塞浦路斯和巴哈马的总登记吨位数记录。巴哈马的急剧增长和巴拿马的持续增长都十分显著。作为对比，图 1.2 反映了四大传统海运国——日本、英国、希腊和德意志联邦共和国的相对表现。在一些支持航运业政府的总体支持下，希腊国旗表现出相对稳定性，上文已予以说明；英国国旗虽然在过去五年表现出显著增长（可能受益于英国船舶吨税计划），但由于一系列政府一致地采用不干涉航运政策，其地位下滑趋势已趋明显。在每种情况下，表 1.1 中所列数字是统计期间在相应国旗对应的国家进行登记的船舶的总登记吨位数。

图 1.3 对所有八个国家的船队数量占世界船队数量的百分比（按总登记吨位数计算）进行了比较，为保持数据的完整，图 1.4 反映了世界船队的规模在同一期间的变化情况。从表中显而易见，降低运营成本比《联合国公约》的条款更具有经济效益。此外，值得注意的还有世界各大登记处



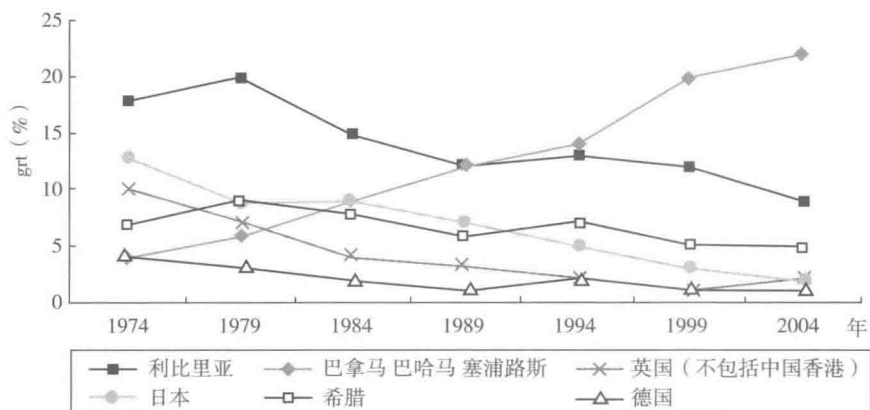
来源：英国劳氏船级社 1991 年和 1992 年航运统计表；英国劳氏船级社 1993 年和 1994 年世界船队统计数据；2006 年劳氏公平年鉴。

图 1.1 1974—2004 年世界前四大开放登记处（按总登记吨位数排名）



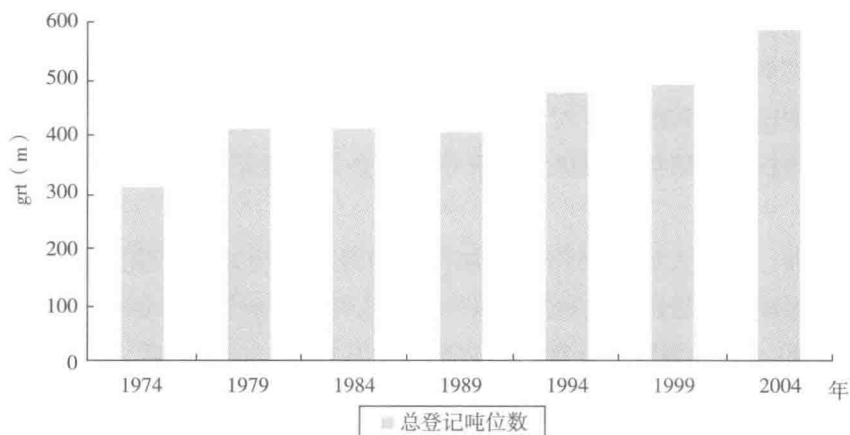
来源：英国劳氏船级社 1991 年和 1992 年航运统计表；英国劳氏船级社 1993 年和 1994 年世界船队统计数据；2006 年劳氏公平年鉴。

图 1.2 1974—2004 年的四大传统海运国（按总登记吨位数排名）



来源：英国劳氏船级社 1991 年和 1992 年航运统计表；英国劳氏船级社 1993 年和 1994 年世界船队统计数据；2006 年劳氏公平年鉴。

图 1.3 1974—2004 年各国船队数量占
世界船队数量百分比之比较 (按总登记吨位数)



来源：英国劳氏船级社 1991 年和 1992 年航运统计表；英国劳氏船级社 1993 年和 1994 年世界船队统计数据；2006 年劳氏公平年鉴。

图 1.4 1974—2004 年世界船队规模的变化

所登记船舶的平均船龄。新加坡（11 年）以及利比里亚、中国香港和马绍尔群岛（12 年）船队的船龄最年轻。一些传统的国家登记处，例如，瑞典（30 年）、芬兰（31 年）和加拿大（29 年）船队的船龄最大，马恩岛（10 年）船队的船龄最年轻。对于从事船舶融资的任何人士而言，必须了解这些有关船龄的基本情况。在后文中，我们将探讨各个登记处的具体要求^①，以及船旗对于贷款人而言有何重要性？

基本答案是，船旗规则将无一例外地管辖船舶抵押贷款，并将成为贷款人保障的基本组成部分。此外，第七章将详述一些主要的船舶登记管辖区的抵押法，但对于贷款人而言，关键问题永远是，抵押是否会给贷款人带来其需要的保障。贷款人始终关注的问题还包括，船舶是否符合船旗国的要求。如果不符合，则将无法完成登记，贷款人将不会提供抵押贷款。贷款人需要考虑的其他因素还包括，船东因船舶在特定船旗国登记而需要遵守的监管要求的范围（例如，塞浦路斯船舶必须由塞浦路斯人或塞浦路斯公司所有），此外，贷款人还需要确定，塞浦路斯船东公司是否有合适的离岸身份以偿还外币债务。

不同贷款人所采用的政策有所不同。一些贷款人只要根据本地律师的有效意见而确信船东通过登记抵押方式提供的担保已足够，便不在意船舶所悬挂的国旗。其他贷款人，本着同样的目的，对于并非在特定的、有着关于抵押权人强制执行担保之可靠往绩的登记处登记的船舶，将拒绝提供贷款。

然而，贷款人还需要作出更加深远的考虑。例如，贷款人应当考虑，船舶的船旗国是否将实施和强制执行行业认可的安全与技术标准。在《ISM 规则》和《ISPS 规则》相继出台之后，尤其如此。一般而言，贷款人会将船舶的盈利能力视为船东偿还债务的主要来源，因而不太会热心于因船舶不符合行业认可的技术标准而让其发生滞留或延误。贷款人还需要考虑船旗国的法律制度对船舶优先权（maritime liens）的处理方式：在一些国家，

^① 有关详情见第七章。

有多种针对船舶的索赔均优先于抵押权人的强制出售权利^①。最后，船旗国的政治稳定性也可能是贷款人需要考虑的问题。

光船租赁登记

干租或光船租赁登记，通常称为平行登记，是特定（并非所有）国家发展形成的一种登记体系。在该体系中，船舶在本国的登记可在该船舶的干租或光船租赁期间暂停，即允许船舶在租赁期间，在其他登记处，以租船人的名义登记，在此期间，该船舶可悬挂租船人选定的登记国的国旗。

不同国家允许船舶从本国登记处改至他国登记处（或者从他国登记处改至本国登记处），进行光船租赁登记的具体条件各有不同，详见第十一章所述。然而，我们先将相关的一些特征载列如下：

- 船东仍然是主登记簿上的登记人，其登记并非终止，而只是暂停。
- 类似地，抵押仍登记在主登记簿。光船租赁登记通常需要获得抵押权人的同意，但通常没有抵押登记程序，甚至没有在次登记簿上予以记录。这样，由于船舶将悬挂次登记国的国旗，第三方将不知晓主登记国。这一缺乏透明度的缺陷即便不会对贷款人的担保权利产生负面影响，也可能给贷款人造成困扰。
- 如上所述，船舶在光船租赁期间将悬挂次登记国的国旗（尽管在租赁期限内，临时登记有时需要定期进行续展）。

光船租赁之船舶的承租人可能要求将船舶暂时登记在自身选定的登记处。在下述情形中，这一要求尤为重要：（a）特定的货物或地域交易仅可由悬挂特定国旗的船舶来承接；（b）在租赁交易中，承租人不希望根据出租人注册国的强制性要求来确定船旗；（c）承租人选定的登记国未实行国际银行认为适当的抵押登记制度——则通过光船租赁登记进行融资〔即首先向某个可被接受的管辖区的某个单船公司进行贷款，然后允许最终船东（即光船承租人）在某个不太被接受的管辖区进行光船租赁登记〕可解决此问题。

^① 这些类别的索赔包括（但不限于）针对共同海损、港口使费、船员工资、打捞、拖带、船舶造成的损害、船上所载货物的灭失和损坏等。

单船公司

除了“方便旗”之外，许多外行人都熟悉的另一个航运术语就是“单船公司”。通常（并非所有）情况下，船东会为自身船队中的每一艘船舶，分别注册一家单独的公司来拥有该艘船舶。偶然情况下，船旗要求中会指明这一点。例如，（一般而言）利比里亚船舶须由利比里亚公司拥有——这一要求意味着，与最终所有权相同、但悬挂塞浦路斯国旗（必须由塞浦路斯公司所有）的船舶相比，该船舶的所有权必然是不同的。这一做法可能具有行政或财政上的优势。然而，主要原因与船舶扣押有关。

《国际扣船公约》（*The International Convention relating to the Arrest of Seagoing Ships*）于1952年获得英国代表的签署。该公约第3条规定，“索赔人可扣押引起海事索赔的特定船舶，或者该特定船舶在海事索赔发生时所有人拥有的其他船舶”。第3条由《1956年司法行政法》（*Administration of Justice Act 1956*）引入英国法律。《1981年最高法院法》（*Supreme Court Act 1981*）第21条构成了英国目前针对普遍熟知的“姊妹船”而实行的法律。该条款规定：

[……] 出现第20（2）（e）项至（r）项^①所述任何一项索赔时，如果：

（a）索赔因船舶而产生。

（b）须就相关人士之行为承担索赔责任的人士是在诉因发生时，该船舶的船东或承租人，或者占有或控制该船舶的人士，则索赔人可向高级法院提起针对下列船舶的对物诉讼（无论该索赔是否使该船舶产生船舶优先权）：

（i）该船舶——如果在提起诉讼时，就该船舶的所有权益份额而言，相关人士是该船舶的实益所有人，或者是光船租赁合约项下，该船舶的承租人；

（ii）其他任何船舶——如果在提起诉讼时，就该船舶的所有权益份额

^① 扣押权。

而言，相关人士是该船舶的实益所有人。

换言之，索赔人不仅有权扣押其索赔所针对的船舶，还有权扣押提起诉讼时属于同一实益拥有人的其他任何船舶。其他多数海事管辖区也有类似的规定。某些管辖区，例如南非，规定的姊妹船扣押权利更加广泛。

因此，最容易想到的解决方案是，以不同公司的名义分别登记特定船东船队中的每艘船舶，其中每个公司均为母公司的子公司，或者由个人船东所拥有。显然，根据英国法律，每个公司的独立法人资格足以防止其中某个单船公司拥有的船舶因同一船队中的其他船舶遭受的索赔而被扣押。这一点在1988年，上诉法院对“EVPO AGNIC”案作出判决时，得到了验证^①。当时的英国上诉法院院长，利明顿的 Donaldson 勋爵在判词中作出如下总结：

我认为，真正的问题在于，《1981年最高法院法》第21条没有作出也无意作出更进一步的规定，使原告在“特定船舶”或其姊妹船以外，有权扣押“特定船舶”之船东的姊妹公司所拥有的船舶^②。

他对船舶的实益所有权与船东公司股份的实益所有权作出了重要的区分，指出该船舶（由传统单船公司所有）由该公司合法地、实益性地拥有，并且：

[……] 普通法权益与衡平法权益之间的分化发生于登记船东（在所有情况下几乎都是法人）本身。登记船东的股份在普通法下的财产权可由 A 持有，衡平法下的财产权可由 B 持有，但这都不影响船东对该船舶的所有权或者对该船舶权益份额的所有权——这都是船东公司在普通法与衡平法下的财产^③。

对于贷款人而言，使用单船公司主要会产生两方面的影响。一方面是优势。该做法可让被抵押的船舶免于因船东船队中其他船舶遭受的索赔而被扣押（但如果贷款人已通过船队中所有船舶的抵押获得了保障，则此优势便不存在）。没有贷款人会希望看到某个被抵押的船舶的盈利能力因某项

① [1988] 2 Lloyd's Rep. 411.

② [1988] 2 Lloyd's Rep. 415.

③ [1988] 2 Lloyd's Rep. 415.

与该船舶完全无关的索赔而受到不利影响。

另一方面的影响在于，贷款人将向除船舶之外无其他重大资产的借款人提供贷款。除了船舶（及其保险及收入）之外，借款人将无法向贷款人提供其他任何用于担保的资产或者作为偿还债务的收入来源。

该做法使贷款人可强制执行重大抵押。该做法还意味着，贷款人必须以其他方式寻求额外保障，通常是通过单船公司的最终母公司出具的保证（或许以其资产作担保）。还有一种方法（有时用于大型企业集团），即贷款人向母公司贷款，并获得每个子船东公司的保证，这些保证以这些船东公司的船舶为抵押。如果采用了单船公司，则船舶融资狭义上属于资产融资，因为如果船舶因任何原因而灭失，则就一切实际目的而言，贷款人无权向借款人追索，仅可寻求次级保障。