



船舶国籍 与 方便旗船舶

[日] 水上千之 著

全贤淑 译



大连海事大学出版社

船舶国籍与方便旗船籍

[日]水上千之 著
全贤淑 译

大连海事大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

船舶国籍与方便旗船舶/(日)水上千之著;全贤淑译. - 大连:大连海事大学出版社,2000.7

ISBN 7-5632-1380-5

I. 船… II. ①水…②全… III. 船舶-国籍-研究
IV. D998

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 33093 号

大连海事大学出版社出版

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

(大连市凌水桥 邮政编码 116026 电话 4728394)

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2000 年 7 月第 1 版 2000 年 7 月第 1 次印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 8

字数: 201 千 印数: 0001~1000 册

责任编辑: 樊铁成 封面设计: 王 艳

定价: 24.00 元

前 言

我开始着手研究海洋法是在 1970 年,那时我奉命到海上保安大学讲授国际法课程。在海上保安大学的国际法课程中有很大部分是关于海洋法的内容,为了讲课,我查阅了大量有关海洋法的文献。从那时起,我便开始关心海洋法。当时联合国正准备在斯德哥尔摩召开联合国人类与环境会议,于是,我的研究便从有关海洋污染的国际公约开始了。当时在国外已经有很多与海洋污染的国际公约和规则等有关的文章和著作,但在日本用日文撰写的却很少。我去过海上保安厅和运输省,查阅了大量资料并开始着手撰写这方面的论文。在这期间,涉及到了有关海洋法的许多问题,我发现其中船舶国籍问题是海洋法的一个重要方面。许多海洋的利用,都是通过船舶进行的。船舶国籍是船舶与国家之间的联系,国家对于船舶的控制主要是通过船舶国籍进行的。所以可以说,船舶国籍是对船舶进行法律控制的“主轴”,研究船舶国籍将对理解海洋法有很大的帮助。于是我就考虑以船舶国籍为题进行多方面的研究,数年研究的成果便是这本《船舶国籍与方便旗船舶》。实际上,通过这个课题的研究,我又进一步理解了海洋法,或者说通过船舶国籍研究海洋法是第一次从另一个侧面进行的一个尝试。

本书的第 I 部发表于《广岛法学》第 14 卷(第 2、3 号)、第 15 卷(第 2、3、4 号)、第 16 卷(第 1 号);第 II 部的第 1 章、第 2 章发表于《广岛法学》第 17 卷(第 2、3 号);第 3 章至第 5 章是最近完成的部分。当然,将本书的内容从《广岛法学》上转载而来是经过《广岛

法学》编委会许可的。

我希望将本书作为我研究的一个阶段,以便继续开展对海洋法的研究。

在我从研究本课题开始到《船舶国籍与方便旗船舶》一书的出版,得到了许多人的关照与指导,在此,我向各位表示衷心的感谢。特别是东北大学名誉教授、国际司法法院法官小田滋先生,自从我进入东北大学研究生院以来给予我许多无法用语言表达的关心和指导。在我研究进展不顺利的时候,小田先生对我又给予了无限的关注,我想那时小田先生一定是非常焦急并为我祈祷的。另外,我还得到了东北大学名誉教授、上智大学教授山本草二先生多年来有关海洋法和国际法方面的教诲和指导。通过九州国际法学会,我还得到了九州大学名誉教授、京都学园大学教授高林秀雄先生的指导。可以说,我的海洋法研究是将从小田先生、山本先生、高林先生那里学来的理论知识,综合了在海上保安厅学到的实务而形成的。另外,在我多年的研究过程中,还得到了东北大学名誉教授服藤弘司先生的鼓励和支持。

最后,我要向能接受我书稿并在短时间内就给予出版的有信堂高文社八木美知夫社长和该社的全体员工以及介绍我认识八木美知夫社长的广岛大学名誉教授、近几大学教授畑博行先生表示诚挚的感谢。

水上千之
1994年6月

目 录

第一部 船舶国籍与船舶登记	(1)
第一章 船舶的定义	(2)
第二章 船舶国籍	(11)
第一节 船舶国籍的概念	(11)
第二节 船舶国籍的意义	(19)
一、国际管辖权与船舶国籍	(19)
二、船舶国籍与战时国际法	(42)
三、船舶国籍与外交保护权	(43)
四、船舶国籍与海运政策	(45)
第三节 船舶国籍的证据	(47)
第四节 船舶国籍的给予	(49)
第三章 船舶登记	(70)
第一节 船舶登记的意义	(70)
第二节 各国的登记制度	(73)
一、保存船舶原始资料的国家机构	(73)
二、有登记义务的国家 and 没有登记义务的国家	(73)
三、单一登记制度与多元登记制度	(75)
四、登记内容	(76)
五、登记的作用	(77)
六、登记对象船舶	(78)
第四章 各国有关船舶所有、船员配备的条件	(85)
第一节 总论	(85)

第二节 各国船舶所有的条件	(90)
第三节 各国关于船员配备的条件	(101)
第五章 光船租赁登记	(109)
一、法国	(109)
二、德国	(111)
三、西班牙	(112)
四、荷兰	(112)
五、巴拿马	(112)
六、意大利	(112)
第一部后记	(116)
第二部 方便旗船籍以及船舶与船旗国之间的真正联系	
.....	(118)
第一章 方便旗	(119)
第一节 方便旗的概念	(119)
第二节 方便旗的起源及概论	(121)
一、起源	(121)
二、概况	(125)
第三节 方便旗国的法律规范	(128)
一、船舶所有的条件	(128)
二、设立公司的条件	(130)
三、税金	(131)
四、船员配备条件	(132)
第四节 方便旗船的受益人	(132)
第五节 利用方便旗的理由	(134)
一、税金	(136)
二、安全方面	(137)
三、营运费	(137)
四、国家没有严格的限制	(137)

第六节 方便旗船存在的问题和反对方便旗·····	(140)
一、方便旗船存在的问题·····	(140)
二、反对方便旗船运动·····	(141)
第七节 方便旗船的海难事故·····	(145)
一、托利·堪庸号事故·····	(145)
二、Argo Merchant 号油船事故·····	(147)
三、阿莫柯·卡迪兹号油船事故·····	(148)
第八节 方便旗国对船舶标准的改善·····	(152)
第二章 船舶与船旗国之间真联系的概念(1)·····	(165)
第一节 日内瓦公海公约第 5 条的起草过程·····	(165)
一、国际法委员会的审议·····	(165)
二、第一次联合国海洋法会议的审议·····	(172)
第二节 关于公海公约第 5 条的讨论·····	(176)
一、真正联系与船舶国籍承认的问题·····	(178)
二、真正联系与行使有效的管辖、控制之间的关系 ·····	(179)
三、《日内瓦公海公约》第 5 条的有效性·····	(182)
第三节 《1982 年联合国海洋法公约》第 91 条·····	(189)
第三章 船舶与船旗国之间真正联系的概念(2)·····	(196)
第一节 准备过程·····	(197)
一、初期的准备过程·····	(197)
二、国际上同意船舶登记条件公约的准备阶段 ·····	(201)
第二节 联合国船舶登记条件会议·····	(205)
第三节 《1986 年联合国船舶登记条件公约》·····	(208)
一、公约的目的·····	(208)
二、船旗国管辖权·····	(209)
三、所有、船员配备及管理·····	(211)

四、公约的评价	(216)
第四章 防止船舶海外移籍	(223)
第一节 克卢格伦登记制度	(224)
一、登记船舶	(225)
二、税金	(225)
三、船员配备	(225)
第二节 马恩岛船舶登记制度	(226)
一、登记船舶、所有权及管理	(226)
二、税金	(226)
三、船员配备条件	(226)
四、安全标准的适用、检查	(226)
第三节 挪威国际船舶登记制度	(227)
一、登记船舶、所有权、管理	(228)
二、税金	(229)
三、船员配备条件	(229)
四、安全规则的适用	(230)
第四节 小结	(230)
第五章 限制低于标准船	(233)
第一节 国际劳工组织	(233)
第二节 国际海事组织	(236)
一、《1966 年国际载重线公约》	(237)
二、《1972 年国际海上避碰规则公约》	(237)
三、《1973 年国际防止船舶造成污染公约》	(237)
四、《1974 年国际海上人命安全公约》	(236)
五、《1978 年船员培训、发证和值班标准国际公约	
.....	(239)
第三节 港口国监控	(240)
第四节 小结	(245)
尾声	(247)

第一部 船舶国籍与船舶登记

本书第一部讨论的内容是船舶国籍和船舶登记,主要介绍船舶国籍的概念、意义、作用和船舶国籍的给予以及介绍船舶登记制度等。在介绍船舶国籍的概念、意义及作用的基础上,论述了船舶国籍的证据、船舶国籍的给予、船舶登记的意义以及各国的船舶登记制度。由于船舶所有权反映了船舶与国籍国(船旗国)之间的联系,因此本部分还论述了船舶所有、船员配备条件以及目前这些条件正在逐渐放宽等问题。

一方面船舶国籍和船舶登记不仅体现了船舶与国家之间的联系,同时还是确定船舶法律地位的基础。另一方面,海洋法是关于利用与控制海洋的法律,而船舶活动的主要场所是海洋,因此,船舶国籍与船舶登记也属于海洋法所调整的一个重要范畴。

本书讨论的对象是商船(包括渔船),因此,在本书中出现的船舶即指商船。

第一章 船舶的定义

明确船舶的概念是讨论船舶国籍和船舶登记的前提^[1],但遗憾的是,迄今为止,无论是国际法还是国内法都没有关于“船舶”的统一定义^[2],各国学者对船舶的定义也不尽相同。如法国的 G. Gidel 先生认为,海事私法必须规定作为航海手段的机器(engis),必须与海事私法的特定规则相适用。因此,为了在国际法上给船舶下定义,应首先讨论海事私法中的船舶的定义。在这种情况下,作为航海手段的机器的大小并没有关系。G. Gidel 先生还引用了 Valin 先生有关 1681 年法国法律的解释:“navires 或 batiments 包括独桅帆船和小型帆船。因为它们都能够航行。”因而 G. Gidel 先生认为,浮游装置只有能够在海上航行时方可称之为船舶。同时,这种适航的机器还要适应已定的特定任务。如果用这种适航性来要求的话,那么一些浮游设备便不能算作船舶。这样就产生了一个问题,即“具有固有性质”的浮游设备如舟桥、浮台、水上住宅等,虽然由拖航或自动力可以移动,但如果这种“可以移动”仅仅限定在港口或锚地执行特定任务时,那么该浮游设备是否被认定为船舶呢?那就要看这种移动是否具有航行的性质。因此,对浮游设备是否属于船舶尚不能确切地作出原则性的定义。那种被改装过的,即使从形态上看是浮游设备,但如果不能航行(如起重船),那也不属于船舶,而像疏浚船那样可以航行的则为船舶。至于该设备是否具备自航力并不重要。海上驳船具有船舶的法律性质。同样,如果灯塔船具有船舶的形状、基本构成要素和基本结构,并在一定的预定地点停泊的话,那么也应将其视为船舶。

关于浮筒,G. Gidel 先生的观点是,由于浮筒自身与船舶之间并没有必然的同一性,因而不能将所有的浮筒都视为船舶。另外,1930 年航空委员会国际会议讨论了水上飞机是否属于船舶的问

题,但最终也没有积极地将水上飞机视为船舶^[3]。

综上所述,G. Gidel 先生对国际法中船舶的定义是:“航行于海面上的船舶,不是指所有的海上漂浮设备;船舶是指那些无论大小或称谓如何的,能够对使用船舶的产业有作用的,自身有舢装和人员配备并能够在海洋空间(其他场所除外)移动的所有的构造物^[4]。”

国际法中关于船舶的定义成为联合国第一次海洋法会议准备阶段的讨论议题。联合国国际法委员会特别报告人 J. P. A. Francois 先生在 1950 年的报告中,根据 G. Gidel 先生上述有关船舶的定义做了以下阐述:“浮台、水上飞机以及普通浮筒均不属于船舶。海上驳船和疏浚船是否具备自动力、是否能自行航行并不重要,只要能够适航就应视其为船舶。起重船及遇难船舶是否属于船舶尚有疑问。另外,关于建造中的船舶,主要问题是其“何时”成为船舶^[5]。”

根据 J. P. A. Francois 先生的报告,国际法委员会在海洋法公约草案的第 6 条中对船舶做了以下定义:“船舶是指可在海上航行但不能在空中飞行、并根据使用目的配置了设备、配备了人员的装置(device)^[6]。”

可以说,该定义的重点是“可在海上航行”。但是在 1955 年的会议上,作为特别发言人 J. P. A. Francois 先生对包括船舶定义的公约条款草案提出了疑问。他所坚持的观点是,虽然如前所述,对船舶做确切的定义比较困难,但还是应该将船舶的定义体现在公约的第 6 条中。经过国际法委员会多次审议后,最终,全体委员一致同意删除了公约草案第 6 条^[7]。

因此,国际法委员会在准备向联合国海洋法会议提交的关于海洋法公约的草案中,并没有写进有关船舶的定义,另外,在第一次联合国海洋法大会上通过的《日内瓦公海公约》中也没有有关船舶定义的条款。然而,虽然在国际法上并没有关于船舶定义的条

款,但在海事实践中却通常把漂浮性(*la flottabilité*)和适航性(*la aptitude a la navigation*)作为确定船舶的标准^[8],或只单独将适航性作为船舶的本质,但这时的适航性包含着漂浮性和移动性^[9]。

一般情况下,不能将可浮性作为船舶的最低标准,例如,浮标就不是船舶^[10]。也有将能否成为运输手段作为船舶标准的情况^[11],但这些标准只能是个别情况下的标准,而不能成为适应任何情况的统一的船舶标准。也有特定的情况,如水上飞艇、潜水艇等通常都包含在船舶之内,而水上飞机由于是以飞行为目的,故不属于船舶的范畴^[12]。

关于对遇难船舶是否仍属于船舶,其见解不尽相同。有观点认为应将该船舶排除在船舶范畴之外^[13]。如 G. Gidel 先生就认为,被放弃的遇难船即使仍有适航的可能性也不应属于船舶的范畴^[14]。而 H. Meyers 先生则认为,被放弃的、仍有漂浮性的船舶,如果还有适航性即应视其为船舶^[15]。另外,还有观点认为,对可修理的遇难船应视其为船舶^[16]。尽管有以上不同的观点,但应该明确的是,遇难船是否仍属于船舶并不重要,重要的是船旗国能否继续对其行使管辖权,船旗国对在公海上遇难的船舶仍然具有排他性的权利,而船旗国对遇险船丧失保护权的时间由其国内法决定^[17]。

在国际法中,对海洋物体中的一些漂浮物究竟是否属于船舶仍存在争议,如 G. Gidel 先生认为,如果浮筒以一般的形态存在,并具备自动力等条件,即可视其为船舶^[18];H. Meyers 先生认为,可将经拖航具有适航性的漂浮挖掘台视为船舶^[19];而 H. Charles 先生则否认浮筒是船舶^[20]。对此,N. Papadakis 先生的看法是,“在一般情况下,浮游台及浮游物体是否属于船舶是较难确定的问题。从表面上看,这些浮游体当中至少有很大一部分均符合国际法中有关船舶的条件。他们具有‘动产’的性质,可以在海上漂浮,经拖航或自动力可以在海上移动……。但它们仅仅是与船舶相

似,并不是真正的船舶(deceptive)。它们在设计、构造以及建造等方面的目的与船舶完全不同,即不是为了航行。实际上,即使通过拖航或自动力可以在海上移动,但也不是用于航行。其中有些设备具有自动力,并且在某种程度上也可以航行,但是,使用这些物体的主要目的不是航行而是其他。……严密地说,这些物体不是船舶,但也不是岛屿。因此,将它们称为船舶或同视为船舶是不妥当的^[21]。”

但是另一方面,在国际法关于船舶航行的条款中,并没有对赋予船舶一词特殊意义加以限制的规定^[22]。在有关船舶航行的条款中,虽然没有明确规定船舶定义的条款,但却提及了船舶,或阐明军舰、政府船舶在“本公约的船舶之外”,也有的公约中根据公约的目的而为船舶设定了相应的定义。

例如,1930年关于统一国内航行避碰规则的日内瓦公约,就根据公约的目的而对船舶做了以下定义:“船舶(vessel)包括水上飞机、木筏、渡轮、疏浚船、浮筒、船桥的可动部分以及具有同样性质的所有的浮游装置或成套设备。”(第2条)

《1954年国际防止海洋油污公约》对适用于该公约的船舶规定为“任何类型的由自身驱动或由他船拖带进行海上航行的船舶(包括浮动船艇)”(第1条)(any seagoing vessel of any type whatsoever, including floating craft, whether self-propelled or towed by another vessel, making a sea voyage)。该船舶定义是从控制排油的角度作出的,而自身是否具有自动力并不重要^[23]。

《1969年国际干预公海油污事件公约》中对船舶所下的定义是:“(a)船舶是指所有种类的在海上航行的船舶,(b)海上漂浮的所有的机器(探索、开发海底及海底资源而使用的设备及装置除外)(第2条第2款)。该公约对船舶的定义也同样,并没有强调其是否具备自动力,它包括了除探测和开发海底及海底资源的所有的海上漂浮机器。

《1972年国际海上避碰规则公约》对船舶的定义是,“船舶”是指用于水上运输或供给的船舶类(包括无排水量船或水上飞机)。该公约中以运输为标准,并与《1930年关于统一国内航行避碰规则公约》同样,将水上飞机也包括在船舶之中。

《1973年国际防止船舶造成海洋污染公约》对船舶有以下定义,“船舶”是指在海洋环境中运行的任何类型的船舶,包括水翼船、气垫船、潜水艇、浮动船艇和固定的或浮动的工作平台(第2条第4款)。这又将船舶的范围扩大到工作平台特别是固定的工作平台。《1986年联合国船舶登记条件公约》中对船舶的定义是:“船舶”指用于国际海上商务中运输货物、旅客或货物和旅客两者兼有的任何自航式海船,但总登记吨位在500吨以下的船舶不在此例(第2条)。其中将500总吨以下的船舶排除在公约中所指的船舶之外,同时也不包括那些在沿岸航行的船舶、无自动力的船舶以及非国际贸易运输的船舶。因此,在该条件中,类似海上钻井平台的可动性海上设施、海上旅馆等都不在船舶范畴之内。

综上所述,可以说在国际上,始终没有相同的关于船舶的定义。

船舶的使用目的很多,其形状也各不相同,作为船舶的一般特性,应该具有漂浮性和可航性或只具有可航性。但在某种情况下,也将“通常的船舶”以外的装置、器械等视为“船舶”,与通常的船舶同样作为公约所规定的对象船舶。至于特定的物体是否属于船舶,这要根据具体情况决定。因此,很难在国际法上规定一条适用于任何情况的、统一的关于船舶的定义。这种船舶定义的不统一不仅表现在国际法上,同时也表现在国内法上,对于船舶的定义或解释只能根据一定的范围。在适用范围上国内法上的船舶有时会比国际法上的船舶更广泛或更狭窄。

各国国内法对于船舶的解释是根据特定的立法目的,有时在法律中是根据该法律的目的来规定船舶的适用范围^[24]。因此,根

据不同的法律目的,船舶的范围及解释都不尽相同。目前在有关船舶的定义中,尚没有既能包含所有的海洋机械,又具有充分的法律依据的非常准确的定义^[25]。

例如美国在决定某种设施是否属于船舶时,其最低标准是其建造的目的和所从事的作业。在判例中,为了特定的法律目的,有时也会将驳船、无动力的其他机械、木排、泵艇等视为船舶^[26]。在1955年的 *Offshore Co. v. Robison* 案件中,就曾将千斤顶式的半潜挖掘钻井平台以“经拖航可从一地移向另一地”为理由而将其视为船舶^[27]。

法国1967年的法律中规定,除与碰撞有关的在一定场所抛锚的漂浮机械外,其他的漂浮设备均统称为船舶。该法律还将与海难救助有关的所有的漂浮设备也统称为船舶^[28]。

可见,国内法中关于船舶的概念及解释都以特定的法律目的为前提条件,从总体来看,船舶的定义范围在不断扩大。

以下是各有关国家关于船舶的定义及解释。

在这些国家的法律中,有将自动力作为本国船舶的标准的。如,希腊1958年第3816号法律规定适用于该法律的船舶是:“本法所称船舶是指大于10净登记吨的以其自身的动力航行于海上的各种船舶^[29]。”根据该法,也可以将10净登记吨以上的水陆两用车称为船舶,而没有自动力的小船则不属于船舶^[30]。

另外,还有的国家将运输手段作为船舶的标准。如,德国民法典(H. G. B.)中就规定,“无论设备的大小如何,只要能在水面或水下航行、运输人或货物并以此为目的的可以下沉的浮动设备,均为船舶”^[31]。

美国的U. S. C第46章第801节中对船舶的定义是,“船舶”(vessel)用于本章时,无论其名称如何,也无论其建造处于什么阶段,包括有船台、可以下水、作为水上运输手段被使用,或能被使用的或有使用意图的所有的船舶或其他的人工装置。

葡萄牙 1972 年法律中对船舶的定义是,“作为水上运输手段被使用的或能够被使用的任何性质的机器或设备(被停航的水翼船除外)。”^[32]

在各国法律中,也有不以自动力、运输手段为船舶标准。

英国 1894 年商船法中规定,船舶是指“包括各种用于航海的船舶,而不是靠摇橹前进的船舶”,但 1975 年贸易部的通告中却规定,现在的船舶是指“无论能否自航、能够在海上移动的设备(units)”,通告中还举例说明了这种设备如自倾卸驳船(dump-barges)、铺设输油管道用的驳船(pipelaying barges)、起重船(crane barges)以及作为海上油罐使用的船舶^[33]。

阿根廷的船舶法中规定,船舶是“能够预定航行于水中的所有的浮游构造物^[34]。”澳大利亚在 1981 年的船舶登记法中关于船舶的定义是,“船舶指包括可以漂浮并能够从一场所向另一场所移动的构造物,例如,像石油钻井平台那样的没有自动力的海上产业船(off-shore industry vessels),以及专用的或主要的可在水上航行使用的气垫船^[35]。”

日本的船舶法中没有关于船舶的规定,在解释上,船舶法中的船舶指社会上一般看法中的船舶^[36],即“有在水中航行的用途及动力的一定的构造物”^[37]或“利用物体的漂浮性供在水上航行的一定的构造物”^[38]。因此,在某一场所固定的物体,如浮标、浮筒、水上旅馆等均不是船舶,并且这里所说的航行能力,不仅指机械力或通过自动力航行的能力,槽棹船和没有助航能力的帆船(被拖船)也被视为船舶^[39]。另一方面,根据船舶法实施细则,疏浚船除非有推进器,否则不属于船舶(第 2 条),并对此举例做了解释,与疏浚船相同,不以搬运为目的、在一定的场合作业如灯船、起重船、碎岩船、发电船、打桩船等,如果没有推进器就不是船舶^[40]。这类船舶即使是社会一般看法上的船舶,但也并不以运输为目的,若这些船上有自身推进的条件可视其为船舶。但是并没有明确的提法