

我国国际船舶登记制度背景下的我国船员权益保护问题

王安琪

宁波大学法学院, 浙江 宁波

收稿日期: 2024年1月3日; 录用日期: 2024年1月12日; 发布日期: 2024年3月15日

摘要

经济全球化的发展使得商人为了追逐更大的利益而产生了庞大的方便旗队伍, 我国为了吸引于海外注册的船只回国登记, 在上海等地区区域性实行国际船舶登记制度从而支持我国航运业的发展。而航运业的发展离不开船员的辛勤劳动, 但在方便旗制度中, 船员的各项权利及基本生活等难以得到保障, 而我国实行国际船舶登记制度之后可以在一些方面对在外注册登记船舶的船员权益保护进行一些补足。本文在概述当前学者们对国际船舶登记制度以及船员权益保护的相关概念研究的基础上, 研究在当前方便旗制度下船员权益保护存在的困境, 例如对获得工资的权益、休息休假权益以及遣返回国的权益等侵犯, 从而引出针对这些权益, 我国实行船舶登记制度后可以对这些权益的保护进行的补足, 包括第一对于《2006年国际海事劳工公约》的遵守, 第二对中国法的适用, 第三减少船员维权成本, 第四确保本国船员的高质量就业。

关键词

国际船舶登记制度, 方便旗, 船员权益保护

On the Protection of the Rights and Interests of Chinese Crew Members under the Background of China's International Ship Registration System

Anqi Wang

School of Law, Ningbo University, Ningbo Zhejiang

Received: Jan. 3rd, 2024; accepted: Jan. 12th, 2024; published: Mar. 15th, 2024

Abstract

The development of economic globalization has led to the emergence of a large fleet of convenience flags by merchants in pursuit of greater interests. In order to attract overseas registered ships to return to China for registration, China has implemented an international ship registration system in regions such as Shanghai to support the development of China's shipping industry. The development of the shipping industry cannot be separated from the hard work of crew members. However, in the flag of convenience system, the rights and basic living of crew members are difficult to protect. After implementing the international ship registration system in China, some aspects can be supplemented to protect the rights and interests of crew members registered outside the country. Based on an overview of current scholars' research on the international ship registration system and the protection of crew rights and interests, this article explores the difficulties in protecting crew rights and interests under the current flag of convenience system, such as the infringement of the rights to wages, rest and vacation, and repatriation to the country. This leads to the need for China to supplement the protection of these rights and interests after implementing the ship registration system, including compliance with the 2006 *International Maritime Labour Convention*, application of Chinese law, reduction of crew rights protection costs, and ensuring high-quality employment of domestic crew.

Keywords

International Ship Registration System, Convenience Flag, Protection of Crew Rights and Interests

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

随着经济全球化的快速发展，跨国航运业日益繁荣，各国逐渐开始致力于对于航运强国地位的追求。但是船东或者船舶所有人为了避免过高的税收、追求更轻松的登记条件以及更简易的登记程序，在采取严格登记制度国家的船舶所有人会选择去开放登记国家登记，获取别国的国籍，从而产生很多方便旗船舶。对于国家而言，方便旗的产生不仅会破坏航运大国地位，不利于我国航运安全，而且会导致税费收入减少，削弱一国的外汇储备，并且国家难以对这些转籍船舶进行监管，船员的权益也难以保障。因此一部分传统海运国家为了吸引本国船舶回归本国国籍，开始立法建立国际船舶登记制度。

由于实行国际船舶登记制度的有利之处其中之一为保障船员权益，因此本文将展开论述在国际船舶登记制度背景下的船员权益保护问题。本文首先阐释了国际船舶登记制度以及船员权益的相关概念和定义，接着通过对方便旗制度下船员权益保护困境和不足之处的比较，分析我国国际船舶登记制度下对船员权益保护困境的补足。

2. 文献综述

国际船舶登记制度和船员权益作为两个概念产生于不同的时期。船员权益的概念是基于人权的考虑随着船员职业的诞生而产生的，而国际船舶登记制度是在 20 世纪 80 年代在挪威首次出现的制度，但是并没有官方或者学术界并未对该制度作出统一的定义或者看法。

2.1. 国际船舶登记制度

不置可否的是,国际船舶登记制度是除传统的严格登记制度和开放登记制度以外的一种新型的船舶国籍登记制度的形式。自上个世纪 80 年代以来,经过四十年的发展,其已被国际海事组织(IMO)所认可,在其审查报告中有所提及,认为其是“一国在其国内另外设立的并设置与其本国船舶国籍登记条件不同的船舶登记制度”。笔者认为该定义仅仅是将国际船舶登记制度定义成为新型船舶国籍登记形式,而未对其实质性登记条件进行阐述。同时英国学者文森特在其书中提及该制度,其认为国际船舶登记制度是“一国在其本土设立特定的船舶登记处,通过在船舶所有权、船舶状况、船员配备、航运管理等方面的特殊登记条件吸引特定国家船舶进行船舶国籍登记的制度形式”[1]。文森特对于该制度的定义较为详尽的揭露出该制度的登记条件和特定程序等,但其仅将该制度设立的目的限定为“吸引特定国家船舶回国登记”有一定的局限性。而 Richard 和 Edward 在其文中通过对比各种船舶登记方法为新制度的产生提供借鉴,他们认为该制度的限制程度高于开放登记制度而又低于严格登记制度,且该制度拥有两者所不具备的优点,是对两者传统制度的创新[2]。同时,学者 Boleslaw 从方便旗制度和开放登记制度的角度分析了为何各国船东均要去他国开放登记的原因从而推论出该制度在各个国家产生的原因[3]。

同时,国内学者有时称国际船舶登记制度为第二船籍登记制度。学者李光春认为该制度是指已经在其他国家注册的船舶可以在另外一个国家注册,即不改变原有的传统船舶登记制度的前提下,通过采取优惠的船舶登记制度,并在税制方面提供类似方便旗船优惠,吸引本国船舶特别是已经移籍到海外的本国船舶和外国船舶在本国注册的船籍登记制度[4]。该学者从传统登记制度和该制度之间的关系和相似之处的角度对该制度进行定义,但笔者认为该学者称在该制度下已经在其他国家注册的船舶可以在另外一个国家注册并不妥当,因为船舶国籍实行“一船一籍”,在取得新的国籍的同时应当放弃原有国籍,该学者的表述易给他人误解同一船舶可以获取两个国家以上国籍。而学者全贤淑从设立该制度的目的角度出发,认为我国设立该制度是早日实现海运强国转型的需要,同时指出该制度在船舶所有权、船员配备等方面进行创新放松管制的同时应当符合我国的国情需要[5]。

学者王淑敏等人以上海自由贸易区实践为例,从上海实行该制度的必要性、可行性以及应对策略三方面进行研究展开,其认为该制度是介于严格船舶登记制度和开放登记制度之间,突破原有船舶登记制度的一些限制性规定,而通过实施一些优惠政策吸引本国船东所有的、从事国际航运业务的境外方便旗船和新建构的船舶以及外国船东所有的国际航运船舶前来登记的宽严适度的新登记制度[6]。

结合上述学者们的定义以及笔者自身的感悟,笔者认为国际船舶登记制度可以理解为:在实行严格登记制度的传统航运国家,在特定区域内设立专门的登记处,通过区域性的立法调整放宽一定登记条件、税收以及融资服务等,吸引在外籍注册登记的我国船东所有的方便旗船和新建船舶,以及外国船东所有的从事国际航运的船舶前来登记的一种制度。笔者认为尽管 IMO 等国际组织承认该制度是一种船舶登记制度,但在我国实践过程上更多体现的是一种立法改革现象。

2.2. 船员权益

结合上述学者各国学者对于船员权益的研究较多,并且都是在结合不同的背景或者环境下对船员权益展开论述的。例如早在上个世纪 50 年代,学者 Karl 就开始关注船员所应当享有的健康权和社会福利。学者 David 以美国法为背景,论述船员在现实中享有的三方面权利,包括:一、获得工资、受供养和接受医疗的权利;二、损害请求权;三、因船主过失所享有的救济权利[7]。在海事劳工公约中,指出船员权益包括享有符合安全标准的工作场所、体面的船上生活条件、公平的就业机会、享受健康保护以及福利社会保障。近年,海盗等问题猖獗,学者 Sofia 在索马里海盗相结合,提出船员安全问题和人权权益保护应当受到各国的重视[8]。

国内学者同样也意识到船员权益保护的重要性。例如,学者曹艳春从劳动保障法律体系的角度论述当前我国在船员权益保护的方面存在的问题,并且结合了我国的实际情况,提出在此方面的法律完善方向及重构具体制度[9]。学者郝帅则认为不能仅将船员权益简单归纳为劳动权益,还能当包括安全法权益、社会法权益、以及国际法权益,其认为劳动权益是以劳动者为视角,以工作环境适应为出发点,而安全法则以船舶和环境安全为研究中心,属于不同的权益[10],社会法权益则是船员不在船期间的权益,国际法权益则是在我国《海商法》下规定的权益以及其他国际保护方面的权益。学者荆晓则从研究方便旗制度下船员的保险权益的保障出发,为我国提出了一系列立法上以及行政上的措施建议[11]。

在上述学者的论点中,笔者认为学者郝帅更全面、且国际化的阐述了劳动权益的具体内涵,尽管不同的学者对于船员权益的具体内涵存在不同的观点,但是对于船员权益当然性的应当包含劳动权益表示认可,因此本文主要的研究方向也是船员权益中的劳动权益,以避免各方观点冲突。

3. 方便旗制度下的船员权益保护困境

早在16世纪左右,在那时期还未真正形成清晰的方便旗制度的国际惯例,但也有船东将船舶悬挂他国的国旗,当时的船东或者所有人在他国国籍下进行航行活动的主要目的不是为了降低经济成本,而是为了各国船东为了规避国家相关政策或者法律法规从而更便捷的进行跨境交易活动,因为在当时战争或者殖民活动频发,各国会严格限制对他国船舶的控制,如果想要进行跨境交易就要悬挂控制某地区的国家国旗。而在二战后,跨国经济以及跨境航运业快速发展,同时竞争加剧,船东们会去开放登记国家追求更低的税费以及更廉价的劳动力,以追求更大的经济利益。而在追求廉价劳动力的过程中,势必会间接的或者直接的对船员的利益造成一定的损害。

3.1. 获得工资的权益

《2006年海事劳工公约》规则A2.2第1款,规定了该公约的成员国有保障悬挂该国国旗的船舶上的船员工资待遇的义务。义务的规定是为了各项权利能够更好的实现,因此,该公约的成员国国籍船舶的船员在国际法的环境下所享有的权益应当是船旗国所应负责的对象。但是方便旗国家为了招揽更多的船东成为该国的船队成员,他们往往会选择放开一些对程序的管制或者执行标准,从而减少船东的责任和义务,甚至方便旗国为了避免受到一些国际条约的约束,会选择不加入这些国际条约,不成为成员国。例如,诸如利比里亚、蒙古、巴拿马等国家的注册费用、税费、保护船员的劳动权益的法规等等往往是最低限度的,有时甚至根本不存在[12]。对于发达国家的船东们而言,这些开放登记的国家简直就是资本最好的温床和最安全的港湾。他们在开放登记国家注册之后,可以去全世界搜集最低价格的劳动力,并且拥有船旗国家政策法律的正当支持。

船员们在海上漂泊的如此艰苦的环境下,并且存在遇到海上危机的较大风险以及长时间与世隔绝的环境下,这些船东不仅无需提供福利报酬,而且还会存在拖欠员工工资的情况。从情理以及人权的角度考虑,海上船员由于特殊的工作性质和环境,其工资本应高于陆地员工工资的,但在实践中已经渐渐呈现出海上员工与陆地员工的工资差距逐渐缩小,甚至很多出现了海上员工工资低于陆地员工的情形,此种现象对于航运业的可持续发展是不利的。

以美国船东为例,去开放登记的船旗国登记能够使他们规避严格的美国联邦劳动法、最低工资法等国内法,并且能够保护自己不在联邦劳动法下被起诉。又例如在卢布诉名人邮轮一案¹中,印度籍的方便旗的船员们因被拖欠工资而对雇主提起诉讼,该诉讼管辖的法院是美国联邦区域法院,但是法院以美国劳动法案不能适用于外国船员为理由最终援引最高法院判例驳回了诉讼请求。

¹Lobo v. Celebrity Cruises, United States Court of Appeals, Eleventh Circuit. No. 06-12468.

3.2. 获得休息、休假权益

船员作为一种被公认为工作环境艰苦且具有较高风险的特殊职业，他们需要长时间不停工作并且强度很高。而一些船东们利用方便旗国家管理的漏洞，强迫船员超长时间劳动而不支付与之相对应的工资，导致船员们无法获得正常的休息权利，以及离开船舶上岸休假的时间。《公约》规则规定了各成员国应当保障船员工作与休息时间符合相应标准的义务，也规定了各成员国应当确保船员可以在悬挂其旗帜的船舶上和岸上获得休假的义务。对于船员休息、休假权利的保障，实际上也是维护自身航海安全的需要，如果船员休息不够，面对复杂的海上航行环境，心里将会出现烦躁不安的情绪，其适航能力将会下降，使得船员工作将会处在一种高压和疲劳状态，在出现海上突发状况时，将难以反应迅速的做出急救措施，威胁着船舶的航海安全。

侵害船员休息权也并非只是表面上强迫船员劳动而不让其休息这一种情形，还包括例如在船员被要求加班或者增加工作时长后并没有给予合理的补偿费用；不能按时记录或者按时安排船员的作息时间导致作息混乱；以及在部分船员因休息权益收到侵犯而选择救济时，其他船员因工作正常而选择对救济予以漠视，导致部分船员因为事实不清、证据不足或者其他的原因而无法维护自己的休息权益等[13]。

因此，即使船员们明知方便旗船东可能侵犯了自己的合法权益，并且造成了严重违反《公约》的恶劣行径，但是方便旗国缺乏监管路径更重要的是缺乏监管意识，导致始终存在利益受到损害的船员，并且开放注册的船旗国成为了逃避法律责任的圣地。

3.3. 遣返回国的权益

对于跨境航行的船员们来说，对于劳动权益的损害不仅仅局限于工作、休息权利等，船员作为一种特殊的职业，其当然性享有一般劳动者所不应享有的特殊权利，即遣返权[9]。遣返权是指船员在受雇佣期间或受雇佣期满，应享有被送回本国或其受雇佣的港口或船舶开航的港口的权利，并且得到遣返的船员无需承担任何遣返费用。

《公约》明确规定了船员在健康需要、船舶失事、船舶所有权变更而不能继续履行合同、船员不愿意前往战区以及雇佣合同终止的情形下应当有权获得船东无条件遣返回国的权利。但在目前现实的情况是，大多数方便旗船员可能难以回到本国，当外籍船员向船旗国主张救济时，方便旗国家大多置之不理。当船员向船东主张遣返时，在某些情况下，如果船东认为船舶的价值已经远低于各种欠债时，例如船员拖欠工资、修理费用、债务人债务等，船东可以利用方便旗国监管漏洞，通过弃船的方式拒绝支付工资和其他款项，并且同时抛弃船上的员工。这种弃船的做法严重违反了国际条约，并且置船员的身体安全和生命健康于不顾，但此种现象在方便旗制度盛行的背景下仍然频发。

船员遣返权设置的目的是为了维护船员的人身权益，保障船员们在非正常状态下或者受雇佣期届满之后平安到家[14]。

例如在“NEW SAILING 2”案²中，该轮船东为中国船东，船员也是中国籍，但悬挂巴拿马方便旗。该船舶与另一轮船发生碰撞事故，事故发生后船东一度弃船，方便旗国家巴拿马不履行遣返责任，最终是在港口国海事管理机构协调下才妥善处置了遗弃船员。

尽管各种国际条约以及国际习惯已经较为明确且具体的规定了各个船旗国国家对船东以及船员应尽的责任和义务，甚至有些条约直接为缔约国提出了履行程序或者方式上的指示，但是方便旗国家对此依旧充耳不闻，对于在该国登记的船舶上的船员没有进行严格的监管，甚至有些行为公然违反或者不履行

²赵吉刚. 被遗弃船员权益保障问题研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2021.

国际条约，不仅没有严格落实缔约国的责任，而且会影响稳定安全的航运秩序。

4. 国际船舶登记制度对船员权益保护的补足

正如上文，如果我国或者外籍船东或所有人去方便旗国家注册登记取得方便旗国籍，那么该船上的我国船员的劳动权益受到损害的风险将大大提高。而我国在部分区域所实行的国际船舶登记制度将我国船东或者外籍船东吸引至我国来登记后，相比较于方便旗国，对于船员权益保护能够有以下几方面的补足。

4.1. 对于《2006年国际海事劳工公约》的遵守

为了促进船员们体面劳动，自2001年开始国际劳工组织开始从60多个公约和建议书中开始整合和修订全新的公约，于2006年形成了《2006年国际海事劳工公约》。其主要内容包括“船员在船上工作的最低要求”、“就业条件”、“船舶上的居住、娱乐设施、食品”、“健康保护、医疗、社会保障和福利”、以及“符合和执行”等五个方面^[15]。该公约的产生，为全球船员劳动提供了统一的标准，并且规定细致具有实操性。该公约于2013年8月20日在缔约国之间生效，我国于2015年8月19日批准该公约，于2016年11月12日日该公约在我国正式生效，由此，我国成为该公约的缔约国。

我国批准该公约体现了我国对于保护我国国籍船员合法劳动权益的重视和坚决维护我国国籍船员的积极态度，同时成为缔约国也就意味着提出更多的要求，接受更多的约束，而我国在国际上的形象始终是负责人的大国形象，并且我国是世界上最大的发展中国家。我国对于缔结的国际公约始终保持着积极履行义务和坚持遵守规则的正向态度，不会出现方便旗国家只为自己国家经济效益而不顾国际形象的做法，因此为了国际航运秩序的稳定以及国际劳工市场的正常发展，我国会始终端正作为船旗国的立场，为在我国注册登记的船舶以及我国国籍的船员争取利益最大化。

不仅如此，我国还有建设海洋强国战略的要求，该战略要求我国加快建设交通强国，交通强国一定是航运强国，因此我国为航运业的发展投入了诸多努力，而航运强国的建设必定需要一支高素质的船员队伍为基础，而建设高素质的船员队伍首先必须要保护好船员的各项合法权益，从而吸引更多的船员投身于航运事业，而保护合法权益在国际上必须以遵守该公约为前提，以体现我国在国际上的公信力和影响力，否则何谈强国？

4.2. 对中国法的适用

我国对于船员权益保护除了在国际上对公约的遵守以外，还有对于国内法的执行和适用方面。方便旗国家对于船员的国内法保护较少且大多数情况下其船东不会遵守，而方便旗国缺失该方面的管理和监督。而我国在成为《劳工公约》的缔约国之后，国内有关船员劳动的法律也在积极参照该公约进行完善。例如《中华人民共和国船员船上工作和生活条件管理办法》，该管理条例是对《公约》进行的国内法的转化；又例如《中华人民共和国船员条例》，该条例主要偏向船员管理、培训、任职等方面的事项进行规定，是立法层级较高的船员专门立法；还包括《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国海上交通安全法》等国内法中涉及了对船员权益保护的相关规定；除此之外，我国的《劳动法》《社会保险法》等对船员劳动权益维护也有一定的辅助作用。因此，我国可以说已经初步形成对于船员劳动权益保障的法律体系，这种体系是方便旗国家无法比拟的。

当某船舶的船员的权益收到侵害需要进行救济时，原则上该案件的管辖权可以由船旗国、港口国以及船员国籍国法院行使，当船旗国和船员国籍均为我国时，由我国法院管辖的概率将会大大增加，并且适用我国法律去保护我国国籍船员的可能性也会大幅提高。

以“奥维乐蒙”论船员劳务合同纠纷案³为例,在该案件中法院认为关于船员劳务合同关系的法律适用,如果属于劳务合同纠纷,根据有关规定,应当适用劳动者工作地法律,而在实践中关于劳动者工作地的认定,通常理解包含船旗国或者劳动者实际工作地。不论如何,船旗国永远是与船舶有关事务纠纷的最后保障,因此在国际船舶登记制度下,吸引外籍船舶转籍回归我国,船舶上的中国籍船员更可能适用中国法来保障自身的合法权益[16]。

4.3. 减少船员维权成本

当船员们认为自己的权益遭受侵犯而选择司法途径进行救济时,如果该船舶在我国注册登记,可以大大减少船员们的维权成本。首先,当船旗国是中国时,根据“船旗国管辖权”原则,中国当然性的享有对该船舶上一切事务的管辖权,包括船员纠纷,船员就无需远赴其他国家提起诉讼,为船员减轻大量的时间成本和经济成本;其次,船员纠纷可以更大可能的适用中国法律,而无需船员去另外学习其他国家的法律规定,为船员减轻学习负担以及避免适用其他国家法律而产生的判决结果的不确定性;再次,根据我国诉讼法的规定,当事人不能聘请外国律师以律师的身份参与诉讼,其他国家诉讼法领域可能会有相似规定,因此船员在中国进行诉讼聘请中国律师,可以减少大量的沟通交流成本,可以使用更少价值为自己争取更多的利益;最后,我国的国际船舶登记制度要求需要与船员签订劳工协议来确认船员的劳动权利,因此当船员与船东发生劳资纠纷或者劳动侵权时,可以根据该劳工协议为船员提供较为有效和充足的证据,降低船员维权结果的不确定性[17]。

4.4. 确保本国船员的高质量就业

我国的国际船舶登记制度一方面借鉴了开放登记制度对船东雇佣外籍船员的比例不设置严格的要求[18],一方面又参照了严格登记制度对船员的任职条件和要求予以严格的限定,例如《中国(上海)自由贸易试验区临港新片区国际船舶登记管理规定》第9条规定:申请人在申请船舶登记时,可以一并申请办理船舶最低安全配员证书,该条规定船舶应当配备一定数量的安全员,这有助于保障船员可以胜任船舶驾驶或者管理等要求,同时也保障了船旗国本国高质量船员基本的就业需求,避免这些能够胜任工作的船员因遭受海外廉价船员的冲击而出现就业危机。

5. 总结

船舶数量、船队质量是提升国家航运能力的根本要素,因此我国实行国际船舶登记制度从而吸引外籍船舶转籍回归,是我国今后在船舶登记方面的必行立法改革趋势。船员是建设海洋强国的基础力量,同时船员队伍也是我国的重要国防力量,在战争时期,军舰缺失征用商船时,船员也会被征兵,因此保障船员相关权益以吸引更多人投身船员行业,不仅可以解决一些就业问题,还可以为我国提供一些海军的“预备役”。因此,我国在未来对一部分区域的船舶登记制度进行立法改革时,应该着重注意对我国船员各方面权益的合理保护,以避免出现方便旗国对该方面缺乏监管从而直接或间接侵犯权益的现象。

参考文献

- [1] Vincent, J.G. (1992) *Power, EC Shipping Law*. Lloyd's of London Press, London, 167.
- [2] Coles, R. and Watt, E. (2009) *Ship Registration: Law and Practice*. Taylor & Francis, London, 263-265.
- [3] Boczek, B.A. (1962) *Flags of Convenience: An International Legal Study*. Harvard University Press, Harvard, 79-81. <https://doi.org/10.4159/harvard.9780674188396>
- [4] 李光春. 论航运法的经济法部门属性[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2016, 15(4): 33-45.

³最高人民法院于船员权益保护典型案例之三,案号为(2018)浙72民初579号。

-
- [5] 全贤淑. 关于中国设立国际船舶登记制度的深层思考[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2014, 13(2): 33-37.
- [6] 王淑敏, 杨欣, 李瑞康. 上海自由贸易区实施“国际船舶登记制度”的法律问题研究[J]. 中国海商法研究, 2015, 26(2): 103-112.
- [7] Robertson, D.W., Friedell, S.F. and Sturley, M.F. (2001) Admiralty and Maritime Law in the United States. Academic Press, Carolina, 240.
- [8] Galani, S. (2016) Somali Piracy and the Human Rights of Seafarers. *Netherlands Quarterly of Human Rights*, **34**, 71-98. <https://doi.org/10.1177/016934411603400105>
- [9] 曹艳春, 马钱丽. 我国船员劳动权益保障立法路径选择[J]. 社会保障研究, 2022(1): 87-93.
- [10] 郝帅. 保障全员权益的软法和硬法[M]. 上海: 上海交通大学出版社, 2021: 39.
- [11] 荆晓. 方便旗船中国籍船员保险保障现状及海事监管对策[J]. 中国海事, 2011(3): 44-46.
- [12] Richardson, M. (2002) Cambodia-Listed Ship Was Carrying Cocaine: Raid at Sea Highlights Flag Abuses. *New York Times*, New York.
- [13] 曹艳春, 吴依蒙. 船员休息权的法律保障问题[J]. 海大法律评论, 2020(1): 82-96.
- [14] 曹艳春, 马钱丽. 船员遣返权的法律性质及立法问题研究[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2020(2): 112-123.
- [15] 曹艳春, 王玉宝. 海洋强国背景下船员劳动权益的保护——兼论《海商法》“船员章”之修改[J]. 求是学刊, 2020, 47(6): 121-129.
- [16] 叶洋恋. 船舶登记法律制度研究[D]: [博士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2013.
- [17] 李天生, 李俊阳. 第二船籍登记制度对比研究及对中国的启示[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2017, 16(3): 1-8.
- [18] 杨海涛. 国际船舶登记法律制度研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2013.