

亞洲主要航運國家和地區鼓勵航運發展的立法及政策探討

Part I

李連君 劉洋

摘要：香港和新加坡作為全球重要的航運中心，除了她們自身擁有的優越地理環境之外，還得益於其自由開放的經濟環境以及政府適當得力的金融鼓勵政策。而在經歷了這次全球經濟危機之後，中國航運業包括船舶製造業的快速恢復及增長更使得全球目光再次聚焦在這個航運大國的身上。本文將以香港、新加坡和中國大陸為例，通過對船舶註冊登記、航運企業稅收、航運融資和海事及仲裁法律制度等四方面的介紹，探討最近幾年來這些亞洲主要航運國家和地區在有關鼓勵航運經濟發展方面的立法及政策，並加以比較分析。

一、前言 (Introduction)

2008 年那場突如其來的金融危機迅速橫掃全球，使得自 2003 年以來盡享長達 5 年繁榮期的全球航運市場也難以倖免。隨著金融危機陰霾的逐漸消退，國際間貨物買賣呈現快速復蘇之勢。而作為體現國際貨物貿易狀況的“晴雨錶”，國際航運市場也確實“好風憑藉力”般的出現階段性回暖態勢。雖然這種復蘇由於全球經濟形勢的不明朗而尚不穩定，但無論是集裝箱、乾散貨還是油輪運輸市場，都已經擺脫了最壞時期的低谷並開始實現 V 型反彈。作為最早從金融危機泥濘中掙脫出來的亞洲主要經濟體，特別是香港、新加坡和中國大陸，更是早早地將目光再次投向注定會迎來新的春天的航運市場，以期在經濟復蘇中搶得先機。

本文將以香港、新加坡和中國大陸為例，就最近幾年來這些亞洲主要航運國家和地區鼓勵本地區航運發展的政策措施，特別是有關船舶註冊登記、航運企業稅收、航運融資和海事法律制度等方面的情況加以概述，並做出比較性分析。

二、船舶註冊登記 (Registration of Vessel)

船舶註冊登記是航運業務中關鍵並且必不可少的一個環節，涉及船東切身利益。因此，選擇一個對船舶營運最為便利以達到推進整個航運公司業務發展的註冊地就顯得尤為重要。

雖然全球提供船舶登記的國家和地區有超過 100 多個，但註冊船舶的模式卻大致可以分為三種，分別是(1)以國家作為船旗國的船舶註冊，(2)第二船舶登記制度以及(3)開放式的船舶註冊，即“方便旗”登記。

以國家作為船旗國的船舶註冊的主要對象是本國船東，但由於受到國家相關法規政策以及國際和地區政治因素等限制，這一船舶註冊模式會對船東日常營運船舶造成不少麻煩。而正是為了減少這種限制和麻煩，附屬於主權國的“第二船舶登記制度”應運而生。這種船舶註冊登記是為了向船東提供符合國際商業環境的彈性要求，以吸引本國船東把資金轉移回國的模式，因此與前一種方式相比限制較少。而最普遍受到船東歡迎也最為流行的一種船舶註冊登記方式則是“方便旗”登記。一般來說，這種註冊登記對於船東的國籍、船員國際以及營運航線等都沒有限制或限制極少。

(一) 香港的船舶註冊 (Registration of Vessel in Hong Kong)

1. 簡介

香港的船舶登記註冊服務已經有超過 150 年的歷史，這也包括在船舶登記時提供全面的勘查與檢驗服務。香港船舶註冊處(Hong Kong Shipping Registry)隸屬於香港特別行政區海事處(HKSAR Marine Department)，該註冊處是於 1990 年 12 月 3 日根據香港《商船(註冊)條例》(Hong Kong Merchant Shipping (Registration) Ordinance)設立的。在 1997 年 7 月 1 日香港回歸中華人民共和國後，註冊處依舊獲准授權進行獨立的船舶登記工作，¹並以“中國香港”的名義頒發相關船舶登記證件。最新的統計資料顯示，截至 2010 年 3 月底，在香港註冊的船舶數目已經達到 1561 艘，佔全球總船隻數目的 13.3%；而總噸位則達到 48,281,000 噸，佔全球船舶總噸位的將近 20%。²

2. 在香港註冊船舶的優勢

由於國際社會對於船舶安全、海洋環境保護、船舶航行安全和船員福利與勞動保障等方面的重視程度越來越強，相關的要求及監管措施也就越來越嚴格。有鑑於此，在香港進行船舶註冊登記有以下幾點優勢：

(1) 高品質的船隊管理。早在 1999 年實行符合國際船東要求的改革措施的時候，香港船舶註冊就設立了一套全球首創的船旗國品質檢驗體制(Registration Quality Control System)，對註冊船舶和管理公司進行品質管理，以確保在香港註冊的船隊的高素質水準。在 2004 年，該品質檢驗體制更進一步地延伸到船舶註冊以前的階段。正是因為這種高品質的嚴格要求，使得香港船隊在亞太地區和歐洲各國的港口因安全問題而被留滯檢驗的比率很低。這就相應減輕了船東負擔，也使得船東在融資方面比較容易取得銀行的信任而獲得優惠貸款利率。

(2) 香港船舶註冊處擁有高資歷並且負責任的專業員工，能為船舶註冊提供高效優質的服務。由於航運業具有 24 小時全球不間斷營運的特殊性，為避免船東因為時差問題而導致在船舶註冊環節產生不必要的延誤，香港船舶註冊處提供全年無休(全年 365 日 24 小時)的船舶註冊登記服務，而船東也僅僅需要提前 24 小時向註冊處提出註冊登記申請即可。此外，香港政府駐海外經濟貿易辦事處也都具有代為收發註冊檔案的職能，因此也就使得錨泊在海外港口的船舶不會因為在註冊後不能及時領取登記檔案而耽誤啓航。同時，香港船舶註冊處的高效率還體現在，其只需 2 個小時即可完成全套船舶註冊手續(英國一般是 7 天，而塞浦路斯或賽普勒斯[Cyprus]是 3 天)，而註銷更只需 1 小時。

(3) 在香港註冊登記的船舶可以享受一系列的低稅率甚至是免稅的優惠政策。有關此項內容會在下面加以詳述。

3. 香港船舶註冊處可接受註冊的船舶

根據香港有關註冊船舶的規定，船舶是指包括氣墊船在內的所有非靠人力推進的在水上航行的一切船隻。³因此，從此點來看，能夠在香港進行註冊登記的船舶非常廣泛，但也必須要符合以下規定：⁴

(1) 船舶超過一半的所有權應由一名或多名“合資格人”(“Qualified Person”)⁵所有，或者船舶由一個“合資格人”的公司法人在光船租賃的情況下進行經營；

¹ 《中華人民共和國香港特別行政區基本法》第一百二十五條

² 《香港航運業統計摘要》，2010 年 3 月，參見：<http://www.mic.gov.hk/eng/summary/index.htm>

³ 根據《香港船舶註冊使用者須知》第 1.3 條的規定，“A ship is a vessel capable of navigating in water not propelled by oars, including air-cushion vehicle”。

⁴ 《香港船舶註冊用戶須知》第 1.5 條。

- (2) 船舶在申請註冊的時候並沒有同時在非香港地區註冊；
- (3) 船舶擁有代表人；⁶
- (3) 非以下類型的船舶(根據 2005 年 9 月 16 日憲報第 4653 號公告)：
 - (i) 用以裝載石油或其他危險貨物的非自航駁船，並且上述石油或危險貨物屬於《國際防止船舶造成污染公約》附件 I、II、III 涵蓋範圍內的任何物質；
 - (ii) 用以居住的駁船；
 - (iii) 漁船；
 - (iv) 用以加工海洋生物資源的船舶，包括鯨魚加工船、魚類加工船和水產養殖船；
 - (v) 用以研究、考察或測量的專用船舶；
 - (vi) 只在內陸水域航行(除香港和中國大陸水域外)而不會駛入海洋的非公約船舶；
 - (vii) 以核能推進的船舶；和
 - (viii) 移動式近海鑽井裝置。

4. 香港船舶註冊的類別及服務範圍

在香港進行船舶註冊的類別及服務範圍分為臨時註冊、永久註冊、光船租賃註冊、船舶抵押註冊、更改所有權註冊以及註銷註冊等六項。

(1) 臨時註冊

當擬註冊船舶的所有權檔正本不能在進行永久性註冊的時候遞交的情況下，可以先做臨時註冊。因此，臨時註冊並非永久註冊的先決條件。臨時註冊的有效期為一個月，在特殊情況下根據船東申請可以延長一個月。

(2) 永久註冊

進行永久註冊必須遞交符合要求的正本檔。其中，如果是新造船舶，則須提交船舶建造證明書；如果涉及船舶買賣，則須提供由授權人簽署的賣據以及原註冊處簽發的船舶所有權及無抵押證明書；如果是非新建船舶並且不涉及船舶買賣，那麼就需要遞交由原註冊處簽發的船舶所有權及無抵押證明書的正本。

(3) 光船租賃註冊

訂立光船租賃合同給“合資格人”的法人企業的船舶，可以進行永久或臨時性註冊。但需要注意的是，該註冊只有在光船租約期內才有效；並且，如果船東或光船租賃的承租人變更的情況下，該船則會喪失註冊資格。

⁵ 根據《香港船舶註冊使用者須知》第 1.6 條的規定，“合資格人”是指：(i) 持有有效香港身份證並且常住香港的個人；或(ii) 在香港註冊成立的公司法人；或(iii) 根據香港《公司條例》第 XI 部分註冊的海外公司。

⁶ 根據《香港船舶註冊使用者須知》第 1.7 條的規定，“代表人”是指：(i) 作為擬註冊船舶的船東或部分所有人的合資格人；或(ii) 在香港註冊成立的企業法人，從事船舶管理業務或者具有船舶代理人身份。

(4) 船舶抵押註冊

抵押的優先權是按照抵押申請遞交並且接受的優先順序來確定，而非按照抵押簽訂日期而定。因此，在對船舶簽訂抵押合同之後及時對船舶進行抵押權註冊就顯得尤為重要。如果船舶是臨時註冊，那麼抵押權人需要向註冊官提供一份“抵押權人確認書”，以確認抵押權人曾經看到了船舶所有權檔的正本並知道在進行註冊的時候該所有權檔正本還沒有遞交。自然人、聯合抵押權人或企業法人都可以登記為抵押權人。要解除抵押則須通知船舶註冊官，解除抵押的日期和時間則會記錄在註冊紀錄冊中。

(5) 更改所有權註冊⁷

更改所有權註冊分為兩種情況，即出售註冊船舶和購買註冊船舶。

在出售註冊船舶的情況下，如果註冊船舶經過移轉，船東需要以特定表格填寫賣據，並且由賣方在一名見證人在場的時候簽立，再將該份賣據移交給買方。如果買方不是“合資格人”或不願繼續在香港進行船舶註冊，則終止船舶註冊。

在購買註冊船舶的情況下，買方須從賣方取得賣據。如果想要保留該船舶註冊，則買方須是“合資格人”，並且提供能夠證明其擁有所有權的證書。如果船舶需要大規模改造或重新裝配，那麼就需要重新檢驗。

(6) 註銷註冊

船東可以通過填寫終止船舶註冊通知書來自由終止船舶註冊。如果船舶有抵押註冊的，那麼需要先解除這些抵押，或者由所有註冊抵押權人明示同意終止該船舶註冊。如果存在光船租賃的承租人的，船東則應先通知承租人。

在強制終止註冊的情況下，除因船舶和/或船上的人的安全、污染、衛生、福利以及相關法例強制終止船舶註冊需要提前 90 天發出通知之外，其他強制終止船舶註冊必須於終止船舶註冊前 30 天通知註冊船東。

5. 船舶註冊費及其他專案註冊費

在香港進行船舶註冊登記需繳付低廉的註冊費和噸位年費，而主要目的是用作彌補登記處營運開支。

表一：

註冊費 (按總噸位計算)	
船舶總噸位	註冊費 (港幣)
500 或以下	3,500 元
超過 500	15,000 元

表二：

噸位年費(按淨噸位計算)	
船舶淨噸位	噸位年費(港幣)

⁷ 該項規定並不適用憑藉光船租賃合同經營而註冊的船舶。

1,000 或以下	1,500 元
5,000	15,500 元
10,000	33,000 元
15,000	50,500 元
20,000	65,500 元
24,000 及以上	77,500 元

表三：

服務	收費(港幣)
船舶臨時註冊	永久註冊費的 35% (每期須繳付噸位年費的 1/12, 以每 1 個月臨時註冊為一期)
臨時註冊轉永久註冊	永久註冊費的 75%
就抵押的移轉、以賣據移轉、傳轉、抵押或抵押的解除進行註冊	免費
查閱註冊紀錄冊內的記錄	110 元
註冊紀錄冊內任何記載的副本或摘錄(以每份記)	110 元
核證註冊紀錄冊內任何記載的副本或摘錄(以每份記)	260 元
簽發連續概要記錄	260 元
補發註冊證明書	260 元
簽發終止註冊證明書核證副本	220 元
就註冊紀錄冊內任何有關船舶的資料有所更改時發給新註冊證明書	免費

6. 稅收優惠

首先，從 2000 年開始，凡是在香港註冊的船舶停靠中國大陸港口均可享有高達 29% 的港口噸稅優惠。⁸此外，為了鼓勵優質船舶長期在香港維持註冊，從 2006 年 2 月起又推出了香港註冊船舶噸位年費減免計劃。⁹根據該項計劃，香港註冊船舶如果能夠持續在香港註冊兩年，並且在這兩年內從來沒有在任何港口被扣押的記錄，那麼就可以減免隨後一年的六個月的噸位年費。

⁸ 香港商船諮詢 第 2/2000 號通告，參見：<http://www.mardep.gov.hk/hk/msnote/msin.html>

⁹ 香港註冊船舶噸位年費減免計劃，香港商船諮詢 第 9/2006 號通告，參見：<http://www.mardep.gov.hk/hk/msnote/msin.html>

同時，根據香港特區政府《稅務條例》的規定，香港註冊船舶從國際營運所得的利潤，可以與一些主要的貿易國在達成寬免雙重課稅協定的情況下豁免所得稅。這些國家包括：美國、中國、英國、韓國、新西蘭、荷蘭、新加坡、丹麥、比利時、挪威、斯里蘭卡、德國等國。¹⁰

(待續…)

李連君具有香港、英國及威爾士律師執業資格，是國際知名的齊伯禮律師行禮德律師行聯營行(Richards Butler in association with Reed Smith LLP)的合夥人。他是英國特許仲裁員協會資深會員，中國國際經濟貿易仲裁委員會和中國海事仲裁委員會的仲裁員。他還是中國海商法協會理事，以及大連海事大學客座教授。他專長於國際貿易法、海商法、海事法、國際船舶買賣與融資和仲裁及爭議處理。

劉洋是齊伯禮律師行禮德律師行聯營行航運部的律師助理。他於 2008 年 7 月從上海海事大學法學院畢業，後在 2009 年 9 月獲得英國南安普頓大學法學院法學碩士學位，現在是香港大學在讀博士生。

"The views expressed and facts contained in this article are those of the authors and not those of the Institute of Sea Transport or Seaview. As such, the Institute of Sea Transport and Seaview bear no responsibility or liability for errors or omissions contained therein."

以上文章只代表作者個人觀點或意見，海運學會及編輯委員會並不負責文章內容所引起的一切法律責任。

¹⁰香港商船諮詢 第 19/2005 號通告，參見：<http://www.mardep.gov.hk/hk/msnote/msin.html>