

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 II

李連君 劉洋

(...上接 Part I)

(二) 新加坡的船舶註冊 (Registration of Vessel in Singapore)

1. 簡介

新加坡船舶註冊處(Singapore Registry of Ships) 于 1966 年成立，隸屬於新加坡海事和港口局(Maritime and Port Authority of Singapore)。到目前為止已經有超過 3000 艘船舶在新加坡選擇註冊，總噸位也已經超過 4370 萬噸。由於懸掛新加坡旗有諸多好處，因此在新加坡註冊船舶成爲許多國際船東的優先選擇。

在新加坡註冊的船舶不僅能夠享受到一系列稅收優惠和金融激勵政策，並且由於新加坡是幾乎所有國際海事組織通過的有關船舶安全與防治污染公約的締約國，更加之新加坡船舶註冊處在世界主要港口的良好紀錄，能夠使擁有新加坡註冊船舶的船東在全球海域經營船舶得到便利與實惠。新加坡船舶註冊處擁有一批經驗豐富並且高度負責的工作團隊，能夠高效優質地回應和處理註冊船舶的需求。此外，多達 9 家可供選擇的國際認可的船級社以及自由靈活的船員國際要求，都是新加坡吸引國際船東選擇註冊的優勢。

2. 在新加坡註冊船舶的程式

新加坡船舶註冊處提供的船舶註冊服務簡便快捷，總共只需要 5 個步驟就可以完成所需註冊，包括：(1) 確定船東和擬註冊船舶滿足註冊條件；(2) 向船舶註冊處提出書面申請，這包括取得擬註冊船舶的船名許可，申請船舶編號和呼號，以及獲得“大批轉籍計劃”(the Block Transfer Scheme) 的申請；(3) 提交擬註冊類型所需的相關文件；(4) 繳付初始註冊費和噸位年費；(5) 取得船舶登記證書和刻板登記專案(Carving and Marking Note)。

3. 新加坡船舶註冊類型

(1) 臨時註冊

新加坡與香港一樣，都可以對船舶進行臨時註冊。但不同的是，新加坡船舶臨時註冊的有效期爲一年但不可申請延長，因此船東必須在一年有效期滿前將船舶轉爲永久註冊。這種轉換將在船東補交所有永久註冊所需檔之後自動生效，並且不會產生任何費用。

進行臨時註冊所需要遞交的檔包括：(a) 申請臨時註冊表格；(b) 企業經營資訊表；(c) 指定一名代理來填寫臨時註冊申請表的聲明；(d) 指定一名船舶經理人來負責船舶營運與聯絡；(e) 船舶所有權證明；(f) 船舶價值證明；(g) 噸位證明；和(h) 船級證書。

(2) 永久註冊

除了上述臨時註冊所需檔之外，如果一艘船舶想要在新加坡永久註冊或從臨時註冊轉為永久註冊，還需要提交以下檔：(a) 船舶所有權證明。如果是新造船舶，則需要提交造船人證書(Builder's Certificate)；如果是舊船，則需要提交賣據和經認證的原所有權證明信。如果上述造船人證書或賣據是在非新加坡地區生成，那麼需要在遞交前經公證認證；(b) 噸位證明；(c) 船級證書；(d) 其他有效的船舶法定證書；(e) 取消原註冊的證明；和 (f) 經過新加坡海事和港口航運局或其他被授權船級社認可的刻板登記專案書，並且該刻板登記專案書要在簽發之後 30 天內交還給船舶註冊處。

(3) 再註冊

再註冊包括變更船舶所有權註冊和船舶改裝之後的註冊。其中，當對船舶進行下列改裝情況的時候，該船舶需要進行重新註冊：(a) 船殼或船舶結構（包括船廠、船寬、吃水或密閉艙室的面積；(b) 船舶推進設備；(c) 改裝後的船舶有不符原登記證書上所記載的內容。

(4) 船舶抵押註冊

根據抵押檔所顯示的內容，船舶抵押權會在船舶註冊之後迅速進行登記。如果船舶在申請註冊的時候沒有提交原始船舶所有權檔而處在臨時註冊的情況，那麼只有在抵押權人確認看過這些所有權檔的情況下才給予抵押權註冊。

(5) 光船租賃註冊

與香港光船租賃註冊的含義不同的是，新加坡的光船租賃註冊是指如果一艘在新加坡註冊的船舶以光租的方式租賃出去並且以光船承租人的名義在非新加坡地區進行登記註冊的情況。在光租期內，該船舶在新加坡的註冊就應申請於中止。當光船租賃期屆滿之後，船東可以再申請啓動原註冊。

(6) 註銷註冊

如果船東想要註銷在新加坡的船舶註冊登記，那麼首先必須要確保在此時船舶沒有任何抵押權，也沒有任何法院禁令阻止有關該船舶的交易。此外，還必須確認所有的噸位年費和其他費用都已繳清，並且不存在拖欠船員工資的情況。如果船舶滅失，而無論是實際全損抑或是推定全損，船東都必須及時向船舶註冊處報告。

4. 註冊費用及優惠

一般註冊費為每淨噸位 2.50 新元，最低收費限額為 1,250 新元(即 500 淨噸位)，最高收費限額為 50,000 新元(即 20,000 淨噸位)。

新加坡為了鼓勵航運業者將船舶變更登記為新加坡國籍，針對所謂的“大批轉籍計劃”提供登記費的特別優惠：在兩艘船駁的總噸位超過 4 萬淨噸，3 艘船舶的總噸位超過 3 萬淨噸，4 艘船舶的總噸位超過 2 萬淨噸或 5 艘船舶以上(沒有噸位限制)的情況下，可以享有每一淨噸位數 0.05 新元的優惠登記費用，最低收費額為 1,250 新元(即 2,500 淨噸)，最高收費限額為 20,000 新元(即 40,000 淨噸)。

(三) 中國大陸的船舶註冊 (Registration of Vessel in Mainland China)

1. 簡介

根據《中華人民共和國海商法》和《中華人民共和國船舶登記條例》(以下簡稱“《船舶登記條例》”)的相關規定可以看出，中國大陸實行的是封閉船舶登記制度。在這種登記制度下，在中國境內有住所或者主要營業所的中國公民的船舶可以進行登記，而如果企業法人的註冊資本中有外商出資的，那麼外方出資比例不得超過船舶價值的 50%。¹ 由於實行嚴格的船舶登記條件，因此規定除了確需雇用外籍船員需要報請國務院交通主管部門批准外，一般情況下中國籍船舶上的船員應當由中國公民擔任。² 此外，《船舶登記條例》第八條規定，中華人民共和國港務監督機構是船舶登記的主管機關，各港口的港務監督機構是具體實施船舶登記的機關(以下簡稱“船舶登記機關”)。

2. 中國大陸的船舶登記概述

根據《船舶登記條例》的規定，有關船舶所有權的取得、轉讓和消滅，船舶由兩個以上的法人或者個人共同擁有的，³以及船舶抵押權、光船租賃權的設定、轉移和消滅等事項都應當向船舶登記機關登記；⁴未經登記的，不得對抗第三人。船籍港是船舶進行註冊登記的港口。船舶登記機關會在船舶登記後建立船舶登記簿，並允許利害關係人查閱船舶登記簿。

船舶所有人通過購買或新建造取得船舶的，都應該進行船舶所有權登記。⁵此外，《船舶登記條例》還對從境外購買具有外國國籍的船舶，⁶向境外出售新造船舶，從境外購買新造的船舶，境內異地建造船舶，在境外建造船舶以及以光船條件從境外租進船舶⁷都明確做出了登記規範。《船舶登記條例》第十八條是有關臨時船舶國籍證書的規定，明確了臨時船舶國籍證書有效期一般不超過一年；以光船租賃的方式從境外租進船舶，臨時船舶國籍證書的期限最長不得超過 2 年；若光租合同期限超過 2 年的，光租承租人應在證書有效期內到船籍港船舶登記機關申請換發臨時船舶國籍證書。

對於船舶抵押權登記，《船舶登記條例》採取了登記優先主義和登記對抗主義。如果在同一船舶設定兩個以上抵押權的，船舶登記機關應當按照抵押權登記申請日期的先後順序進行登記，並在船舶登記簿上載明登記日期。⁸並且，船舶抵押權未經登記的，不得對抗第三人。⁹

《船舶登記條例》第五章還詳細規定了有關光船租賃登記的內容。

3. 中國大陸與第二船籍制度

所謂“第二船籍制度”，就是在不改變原有船籍登記制度的前提下，面向本國船東設置與方便旗制度類似的船籍登記制度，為本國註冊船舶提供諸多優惠便利。正是由於中國大陸實行嚴格的封閉船舶登記制度，使得大量中國船東不得不選擇懸掛方便旗，例如將船舶註冊在香港、新加坡、巴拿馬等方便旗國，以節省營運開支和在營運中不必要的麻煩。因此，為了吸引中資方便旗船舶選擇回到中國註冊船籍，中國交通

¹ 《船舶登記條例》第二條

² 《船舶登記條例》第七條

³ 《船舶登記條例》第五條

⁴ 《船舶登記條例》第六條

⁵ 《船舶登記條例》第十三條

⁶ 《船舶登記條例》第十五條

⁷ 《船舶登記條例》第十七條

⁸ 《船舶登記條例》第二十四條

⁹ 《船舶登記條例》第六條

部自 2007 年起就開始啓動研究實行第二船籍制度，並且上海市港口管理局還專門組織了《我國在上海設立第二船籍制度的可行性研究》課題評審會。但讓人遺憾的是，在 2009 年 3 月 25 日由國務院審議通過的《關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業、建設國際金融中心和國際航運中心的意見》(以下簡稱《“兩個中心”意見》)中，雖然批准了上海成爲全國第一個國際航運發展綜合試驗區，給予了大量有關鼓勵航運業發展的政策，但對於第二船籍登記制度卻隻字未提。可見各方面對於實行這一制度的有效性並未達成一致看法，並且對於可能帶來的諸多問題也沒有一個明晰的避免或解決辦法。

三、航運企業稅收政策 (Tax Policies for Shipping Enterprises)

(一) 香港對於航運企業的稅收政策 (Tax Policies for Shipping Enterprises in Hong Kong)

香港是一個眾所周知的稅項少、稅率低的自由港，這也使其作爲全球最重要的國際航運中心而大受裨益。每年在香港註冊並在香港境內獲取利潤的企業法人只需要交納企業利得稅(即企業所得稅)一項，並且規定源於香港境外的收入一概毋須繳稅。¹⁰目前，香港的企業利得稅爲應課稅收入的 16.5%。

香港對於船東公司或船舶管理營運公司傳統上一直是極具吸引力的地區之一，其中部分原因得益於香港實行的區域性稅制(Territorial Taxation System)，較低的企業利得稅和香港註冊船舶免稅制度都是這一稅制的最好體現。除此之外，香港政府對航運企業還有特別的稅收優惠政策，規定在香港《稅務條例》第 23B 條。該條通過制定單獨的小稅制，確定了對在香港經營業務的船舶所有人的應課稅利潤。根據該條規定，凡是利用香港註冊船舶從事國際航運業務的船東和租船人，所得運費和租金的稅收都可以免除。

(二) 新加坡對於航運企業的稅收政策 (Tax Policies for Shipping Enterprises in Singapore)

在亞太地區，應該說傳統意義上在航運領域能夠與香港競爭的就是新加坡。而爲了吸引更多航運企業到新加坡投資和經營，新加坡政府也不遺餘力地推出了一系列有關稅收優惠的激勵政策。

1. 航運企業所得稅的優惠措施

根據新加坡《所得稅法》(the Income Tax Act)第 13A 條規定，凡是利用新加坡籍船舶提供國際航線的運送乘客、郵件或貨物，船舶租賃，拖帶或救助等服務，都可以享受收入免稅的優惠；對於非新加坡籍船舶，這種免稅優惠僅限於從新加坡裝載(而不是僅僅從新加坡轉運)的乘客、郵件或貨物運輸所得收入。這一稅收優惠政策與香港類似，但外籍船舶的營運顯然能夠在新加坡享有更多利益。

2. 特許國際航運企業計劃(Approved International Shipping Enterprise Scheme - AIS)

新加坡政府爲了吸引更多航運公司在新加坡成立運營中心，以實現其成爲真正意義上的國際海運中心的目標，在 1991 年推出了這項所謂“特許國際航運企業計劃”。根據這項計劃，凡是通過認證取得資格的航運公司，無論其船舶是否懸掛新加坡國旗，其船隊收入均可以免繳所得稅。自實行該計劃以來，新加坡已經成功爭取到若干主要的國際航運企業落戶新加坡投資設立營運中心了。

¹⁰ 《稅務條例》(第 112 章)第 14 條

申請這項計劃的航運公司必須符合以下資格：必須已經是一個組織完備健全並且在新加坡註冊的國際航運公司；擁有詳盡規劃的運營計劃書並且經營一個成規模的船隊；之前已經在新加坡有超過每年 4 百萬新元的業務開支；此外，承諾其航運業務必須要在新加坡進行控制與管理。凡通過認證的航運公司即可享受 10 年的免稅優惠，並且可能會在未來延長至 20 年。

同樣，香港也擁有類似針對航運企業在港設立營運中心而獲得減免稅的專案，但新加坡的此項計劃更加惠及非新加坡國籍船舶。

3. 特許航運物流企業計劃(Approved Shipping Logistics Enterprise Scheme - ASL)

除了針對國際航運企業的稅收優惠政策，新加坡政府爲了鼓勵物流企業選擇以新加坡爲基地提供貨物運送及物流服務，在 2004 年推出了這項專門針對航運物流企業的稅收優惠政策。根據該計劃，這些特許航運物流企業可以享受所得增加收入不少於 10% 的優惠稅率(a concessionary tax rate)，並且此優惠期限長達十年。

相對於特許國際航運企業的高要求，要想獲得特許航運物流企業則並非難事。凡是保有優良經營紀錄，擁有詳盡規劃的營運計劃書，並且能夠承諾將公司貨運及物流業務的營運中心設於新加坡，即可能獲得新加坡政府的特許資格。

香港並沒有此項優惠政策。

(三) 中國大陸對於航運企業的稅收政策 (Tax Policies for Shipping Enterprises in Mainland China)

航運企業在中國大陸目前應繳納的稅種包括：營業稅、企業所得稅、城建稅、教育費附加、地方教育附加、預提所得稅、車船使用稅、印花稅和壞代扣代繳職工個人所得稅等。而在以上所列稅種中，又以營業稅和企業所得稅兩類稅金所佔份額最大。根據《中華人民共和國營業稅暫行條例》(以下簡稱“《營業稅條例》”)第一條的規定，營業稅的納稅主體爲在中華人民共和國境內提供該條例所規定的勞務、轉讓無形資產或銷售不動產的單位和個人。航運企業一般屬於交通運輸業(例如航運公司)和服務業(例如航運經紀公司)的範疇，而這兩種行業也都是該條例中所規定的勞務。根據《營業稅條例》的有關規定，交通運輸業適用稅率爲 3%，服務業適用稅率爲 5%。¹¹

爲了加快實現將上海建設成爲國際航運中心的目標，國務院利用《“兩個中心”意見》出臺了一系列提高和促進上海吸引航運發展的稅收優惠政策。首先，將中資“方便旗”船特案減免稅政策的執行截止日期由 2009 年 6 月 30 日延長至 2011 年 6 月 30 日。對註冊在洋山保稅港區內的航運企業從事國際航運業務取得的收入，免徵營業稅。對註冊在洋山保稅港區內的倉儲、物流等服務企業從事貨物運輸、倉儲和裝卸搬運業務取得的收入，免徵營業稅。爲了鼓勵在洋山保稅港區發展中轉業務，實施啓運港退稅政策等。此外，財政部和國家稅務總局在今年 5 月份又發佈了《關於國際運輸勞務免徵營業稅的通知》，規定自 2010 年 1 月 1 日起，對中華人民共和國境內單位或者個人提供的國際運輸勞務免徵營業稅。

(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。

¹¹ 《營業稅條例》附則：營業稅稅目稅率表

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。