

97-11-4221
MOTC-IOT-96-MBA008

船舶設籍制度之探討



交通部運輸研究所

中華民國 97 年 4 月

97-11-4221
MOTC-IOT-96-MBA008

船舶設籍制度之探討

著者：王穆衡、張世龍、陳一平

交通部運輸研究所

中華民國 97 年 4 月

國家圖書館出版品預行編目資料

船舶設籍制度之探討 / 王穆衡, 張世龍, 陳一平著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運輸研究所, 民97.04

面 ; 公分

參考書目:面

ISBN 978-986-01-3820-7(平裝)

1. 航運管理 2. 船舶 3. 國籍

579.646

97006247

船舶設籍制度之探討

著者：王穆衡、張世龍、陳一平

出版機關：交通部運輸研究所

地址：臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 97 年 4 月

印刷者：良機事務機器有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 110 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：100 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1009700695 ISBN：978-986-01-3820-7 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：船舶設籍制度之探討			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-01-3820-7(平裝)	政府出版品統一編號 1009700695	運輸研究所出版品編號 97-11-4221	計畫編號 96-MBA008
主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：張世龍、陳一平 聯絡電話：2349-6846 傳真號碼：2545-0431			研究期間 自 96 年 2 月 至 96 年 12 月
關鍵詞：船舶設籍，權宜船，出籍			
摘要： <p>交通為實業之母，而我國更是航運依存度相當高之國家，航運政策與國輪發展課題至關重要。近年國輪因經營成本提高、造船不易、尤其以不能航行大陸地區之航線區域限制等問題，使國輪船隊發展受限，船舶出籍問題嚴重，已成為我國輪船隊發展面臨之考驗。綜觀我國國輪出籍的因素，主要是船東為降低營運成本、因應營運地區限制問題，或者是企圖減少受政府之管制等因素。</p> <p>本研究主要動機在於探討船舶設籍制度，藉由蒐集亞洲鄰近國家船舶設籍制度，檢視我國船舶設籍制度的缺失與國輪發展之現況及船舶出籍因素，研擬具體因應對策，以作為政府相關單位未來對船舶設籍制度規範與制定航運發展政策之參考。</p>			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
97 年 4 月	108	100	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: Review on Shipping Registration System			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-01-3820-7(pbk)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009700695	IOT SERIAL NUMBER 97-11-4221	PROJECT NUMBER 96-MBA008
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Mu-Han Wang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Mu-Han Wang PROJECT STAFF: Shyh-Long Chang, I-Ping Chen PHONE: 886-2-23496846 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM February 2007 TO December 2007
KEY WORDS: Shipping registration, Flag of Convenience (FOC), Flag out			
ABSTRACT: <p>It is important to promote the development and maintenance of efficient, well-balanced merchant marine flag carriers to support waterborne foreign commerce and to serve as an auxiliary naval and military, in the time of war or national emergency. Recently, the problems of high operation costs, changing marketing environments, and especially the restrictions on the three direct links has decreased the number of marine flag carriers in number.</p> <p>This study attempts to explore the main factors of Taiwan's national fleets' flagging-out and compare the shipping registration systems with other Asia's nations to analyze the shipping registration system deficiency in Taiwan.</p> <p>In order to promote vessels' flagging-in and flagging-back, this study suggested to aggressively increase incentives, as well as, at the same time, to release limitations. In addition, this study also suggested the necessity of modifying Taiwan's ship registration system. The findings of this study would provide valuable references to pertinent authorities while setting development policies of national fleets.</p>			
DATE OF PUBLICATION April 2008	NUMBER OF PAGES 108	PRICE 100	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

船舶設籍制度之探討

目 錄

目錄.....	III
表目錄.....	VI
圖目錄.....	VII
第一章 緒論	1
1.1 研究緣起與目的.....	1
1.2 研究範圍與內容.....	2
1.3 研究方法.....	2
1.4 研究架構與流程.....	3
 第二章 文獻回顧	 5
2.1 船舶設籍因素及出籍主要考慮因素.....	5
2.2 船舶設籍制度.....	9
2.2.1 權宜船籍登記制度.....	11
2.2.2 第二船籍登記制度.....	15
2.2.3 第二船籍登記制度與權宜船籍制度之比較.....	18
 第三章 船舶國籍的基本理論與聯合國船舶登記條件公約	 21
3.1 船舶國籍的意義及存在的理由.....	21
3.2 船舶國籍的取得.....	22
3.2.1 授籍條件.....	22
3.2.2 授籍行為.....	25
3.3 船舶國籍的喪失.....	26
3.4 船籍國的權利及義務.....	27
3.4.1 船籍國的權利.....	27

3.4.2 船籍國的義務.....	29
3.5 聯合國船舶登記條件公約.....	35
第四章 國輪發展現況及面臨問題.....	39
4.1 國輪發展現況分析.....	39
4.1.1 國輪發展環境分析.....	41
4.1.2 國輪船隊現況分析.....	46
4.2 國輪船隊經營面臨之問題.....	49
4.2.1 船員來源不足與國籍限制.....	49
4.2.2 航運競爭力降低.....	50
4.2.3 獎勵少、限制多.....	53
4.2.4 航業國營政策之變革與衝擊.....	53
第五章 我國及國外船舶設籍制度分析.....	55
5.1 我國船舶登記制度.....	55
5.2 國外船舶登記制度.....	58
5.2.1 日本船舶設籍制度.....	58
5.2.2 香港船舶設籍制度.....	60
5.2.3 新加坡船舶設籍制度.....	61
5.3 船舶設籍制度比較.....	63
第六章 船舶設籍問題之因應對策.....	67
6.1 我國船舶登記制度之對策.....	67
6.2 國輪未來發展之對策.....	68
6.2.1 船員僱用限制與對策.....	68
6.2.2 兩岸航行限制與對策.....	69
6.2.3 航運稅捐因素與對策.....	70

6.2.4 雙重船級問題與對策.....	72
6.2.5 國輪動員問題與對策.....	73
6.2.6 其他獎勵措施因素與對策.....	73
第七章 結論與建議.....	77
7.1 結論.....	77
7.2 建議.....	80
參考文獻.....	83
附錄1 簡報資料.....	87

表 目 錄

表 2.1	登記權宜船之優缺點比較表.....	8
表 2.2	船舶懸掛本國與外國旗比率.....	10
表 2.3	全球主要公開設籍國船噸分布情形.....	12
表 4.1	我國船舶艘數與載重噸增長變化.....	40
表 4.2	中華民國國輪船噸擴充經過.....	43
表 4.3	1995-2006 年我國國輪與權宜輪艘數統計.....	47
表 4.4	交通部國籍船舶登記數.....	48
表 4.5	我國國籍船舶僱用外籍船員人數統計表.....	50
表 4.6	臺灣地區各港進出港貨物國輪承運量.....	51
表 4.7	進出口貨物運費統計表.....	51
表 5.1	亞洲四船籍近年擁有國輪船艘數之變化.....	64
表 5.2	亞洲四船籍近年擁有國輪船噸之變化.....	64
表 5.3	亞洲四船籍船舶設籍制度之比較分析.....	66

圖 目 錄

圖 1.1	研究流程圖.....	4
圖 2.1	船舶登記制度之分類.....	11
圖 4.1	國內航業政策發展變革.....	45
圖 4.2	公營事業民化政府持股比例分析.....	54
圖 5.1	我國船舶登記之流程.....	56

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

海權對國家經濟長期規劃與發展之影響重大，是國家強盛和繁榮的主要因素，尤其是以貿易立國的臺灣，必須控制海洋，並保持制海權，特別是與國家利益和海外貿易有關的主要海運航線，長榮海運集團張總裁榮發曾經呼籲臺灣應該要制定一套具體可行的海運政策，參照各國現行辦法採取各種獎勵措施，積極重建我國船隊，並改善國輪經營環境，使業界能在經營上與外輪公平競爭，來振興我國海運事業。

近數十年來，傳統海運國家一直面臨船舶出籍(Flagging out)的問題，例如美國、英國、希臘與日本等國，權宜船籍(Flag of Convenience; 簡稱 FOC)的歷史由來已久，最早源自 16 世紀的歐洲，時至現今，使用權宜船籍的原因，也漸漸變成以規避貿易限制的經濟因素為主。自第二次世界大戰以來，權宜船籍的運用更是急遽增長，對於船東而言，權宜船籍可說是較經濟、自由的，但伴隨而來的是管理上及安全性的問題，因此，權宜船籍時常遭到國際運輸勞工聯盟(International Transport Workers' Federation; 簡稱 ITF)、聯合國貿易暨發展委員會(United Nations Conference on Trade and Development; 簡稱 UNCTAD)、國際海事組織(International Maritime Organization; 簡稱 IMO)、國際勞工組織(International Labour Organization; 簡稱 ILO)等團體的抵制或規範，甚至有被認定為次標準船(Sub-standard)的疑慮。

另一方面，傳統海運國家面臨嚴重的船舶出籍問題，為了保持國輪船隊的發展，吸引出籍的船舶回籍，使產生第二船籍登記制度(Second registry system)，在諸多第二船籍登記制度當中，亦不乏成功的案例，回顧我國所面對的國輪船噸流失現象，依據交通部 1995 年「我國發展第二船籍登記制度可行性之研究」指出，因為立法問題、船員雇用、船級檢

驗、政治因素等理由，認為第二船籍登記制度在我國是不可行的，但隨著時間及環境變遷，我國船舶載重噸雖逐年增加，但國輪船噸不但大量流失，新造船舶懸掛外籍比率大幅提升，反映國輪出籍或不入籍問題嚴重程度。因此本研究主要動機在於探討船舶設籍制度，藉由蒐集與比較亞洲鄰近國家船舶設籍制度，檢視我國船舶設籍制度的缺失與國輪發展之現況及船舶出籍因素，研擬具體因應對策，以作為政府相關單位未來對船舶設籍制度規範與制定航運發展政策之參考。

1.2 研究範圍與內容

依據上述緣起與目的，本計畫案之主要內容為：

- (1) 蒐集、整理、比較各國船舶設籍制度。
- (2) 整理船舶國籍之相關理論與國際公約。
- (3) 分析國輪發展現況與問題。
- (4) 檢視我國國輪出籍因素及現行船舶設籍制度與相關法規的缺失。
- (5) 提出我國船舶設籍制度與國輪未來發展之建議。
- (6) 結論與建議。

1.3 研究方法

本研究之方法以靜態的次級資料(secondary data)蒐集與分析為主，並對各國船舶設籍制度、我國國輪出籍因素及現行船舶設籍制度的缺失加以探討，蒐集的次級資料主要包括：

1. 國內政府出版品：包括交通部官方有關我國船舶設籍制度之論述及國輪統計資料，行政院及所屬各機關因公出國人員出國報告書，本所相關之研究報告等官方資料。
2. 國內交通、運輸、經營管理等相關科系研究所師生相關研究報告及論文。
3. 期刊、專著、報章雜誌等。

4. 相關網站。

1.4 研究架構與流程

本報告計分為七章，各章主要內容如下：

第一章為緒論，主要敘述研究緣起與目的、研究範圍與內容及研究架構與流程。

第二章則以文獻回顧之方式，就船舶所有人考慮之船舶設籍因素、國輪出籍主要因素及歐、美國家較常利用之船舶設籍制度(權宜船籍制度、第二船籍登記制度)加以探討，以比較各種設籍制度之優缺點。

第三章則整理船舶國籍之相關理論與國際公約，說明船舶國籍的取得、喪失之程序與規定及船舶國籍國之權利與義務。

第四章分析我國國輪發展現況與問題，包括國輪發展環境分析及船隊現況分析，並綜整我國船舶出籍主要因素。

第五章首先檢視我國船舶法、船舶登記法及外國籍船員僱用許可及管理規則等相關法規，以說明我國船舶登記制度，並介紹國外船舶設籍制度，最後分析我國船舶設籍制度與日本、香港與新加坡之差異。

第六章則針對第四章、第五章有關船舶設籍面臨之主要問題及國輪船隊面臨之問題，研擬我國船舶登記制度及國輪未來發展之具體因應對策。

第七章則提出研究結論及相關建議。

本研究之流程，如圖 1.1 所示。

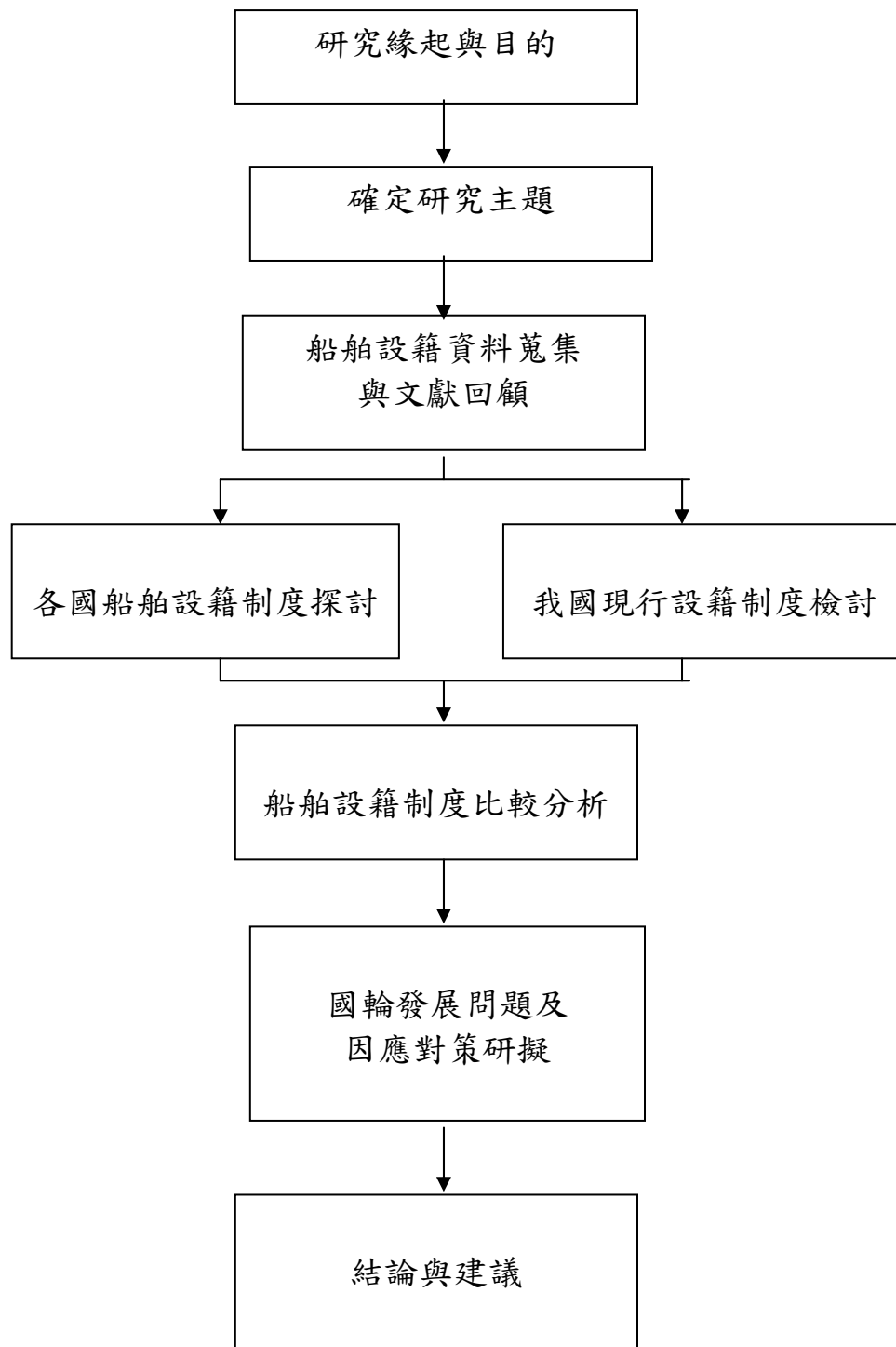


圖 1.1 研究流程圖

第二章 文獻探討

本章將引為研究基礎之相關文獻加以回顧，包括船舶設籍考慮因素、船舶設籍制度，其中船舶設籍制度主要分析權宜船籍制度與第二船籍登記制度，並就兩制度之差異加以比較說明。

2.1 船舶設籍因素及出籍主要考慮因素

國輪船隊之發展，對國家產生效益方面，李彌與周和平(1999)指出，可以包括：

- (1)配合國家經貿發展：因臺灣為海島型經濟體系，貨物進出 95%以上皆仰賴海洋運輸實現，發展國際貿易有賴國輪船隊支援；
- (2)賺取或節省國家外匯、制衡外輪於我國航運之供需：林光等(2001)認為發展國輪船隊，被視為節省外匯支出重要方式，亦為開發中國家積極發展國輪船隊主因；
- (3)增加航運市場就業機會：於船員就業問題與相關產業上，亦能透過政策制定或配套措施，促進航運相關產業發展，如船舶管理、船舶服務業、貨櫃集散站、港埠經營、倉儲物流、造船業、修船業等，皆能增加航運市場就業機會，提升國家整體經濟發展；
- (4)加強國家動員運輸力量：以商船為國防「第四武力」觀念，林繼國與陳一平(2002)認為，目前臺灣國際地位及外交關係，受限於國際政治現實，國輪可視為國土延伸，並維持國家尊嚴象徵；
- (5)建立完整海權(sea power)等效益：以外貿為導向之海洋型經濟國家應須重視海權，航運事業及其營運之商船隊，即為構成總體海權之重要組成，而商船「質」的提升與「量」的擴張，則有賴國家政策扶植，

以發揮領導之作用。

黃承傳與鍾政棋(2004)於探討船舶設籍關鍵影響因素中，從政策、成本、經營、市場四個層面探討歸納如下：

- (1)因應政府政策：考慮行政管理措施、規避管制、兩岸貿易限制及缺乏優惠措施；
- (2)降低營運成本：考慮船員成本、雙重船級費用、資金籌措及稅捐負擔；
- (3)改善經營條件：考慮船員僱用來源、符合國際運輸勞工聯盟(ITF)要求及船舶維修場；
- (4)配合市場環境：考慮國內市場開放及營運地區限制等影響因素。

馮正民等(2002)分析我國船舶設籍對航運公司船員成本之影響發現，若國輪改掛權宜船，每船每年平均可節省船員成本高達 48.91%，而航運公司具體作法則是僱用較低成本之外籍船員。營運成本因素乃是出籍主因，而航運公司在不同市場環境下，會出現不同出籍行為。因此，船舶出籍可視為航運公司自我解除管制(self-deregulation)之行為。至於船舶出籍主要考慮之因素可從下列文獻加以探討。

陳世圯(1999)認為，國輪營運不利競爭之因素有：(1)課徵高額營利事業所得稅；(2)須僱用成本較高國籍船員；(3)船舶須具備雙重船級證書；(4)戰時有被徵用義務；(5)不得經營中國航線等。因此，為促進我國航業發展，航運政策方向應研議稅捐減免與船員僱用措施、爭取我國船級認可、國輪動員補助方案、兩岸航運政策、船貨配合政策與航運補貼等措施。

鍾政棋(2004)分析船舶出籍因素對我國航運公司設籍選擇之影響程度時認為，散裝船舶設籍決策因素以「降低營運成本」最重要，其次為「配合市場環境」與「改善經營條件」；就評估準則而言，以「營運地區限制」為首要關鍵影響因素，其次較為重要因素依序為「船員成本」、「船員僱用來源」、「國內市場開放」、「資金籌措」及「稅捐負擔」等。

馮正民等(2002)認為，傳統航運國家船舶出籍因素，不外乎經濟因素考量、船員供給問題與全球化因素。

Lee (1996)分析韓國船舶出籍因素與航運政策發現，韓國船舶出籍因素主要有船員成本增加、保險費用過高、稅制不利、外資管制與法令不具彈性等，使船舶設籍成為航運公司營運之重要關鍵。

林玲園等(2004)分析航運公司選擇本國船籍或權宜船籍偏好之決定因素發現，船舶大小與降低國籍船員成本對權宜船籍之選擇具影響性。而航運公司若經營中國航線及遠洋貨櫃運輸，選擇權宜船籍之意願較高。我國現行法規應與其他各國比較，並加以修正使之更具彈性，方能提升航運公司之競爭力，並建議參考國外主要航運國家實行噸位稅(tonnage tax)制度，以提升我國航商選擇登記我國船籍之意願。

林繼國與陳一平(2002)對於近年國輪出籍問題認為，首先應確立國輪發展政策方針，成立航政局，將權宜船籍船納入管理，並訂定輔導國輪發展之法源。於國輪經營成本方面，應降低船員僱用限制及稅捐之課徵，考慮變更船籍登記制度，並解決國輪政策之資金財源，研議相關補助獎勵措施，減少國輪營業限制，修正過時法令，積極創造有利經營環境。換言之，政府應放寬船員僱用管制，增加設籍誘因。

因此，權宜船優缺點間之權衡，仍為船舶所有人選擇船籍之考量重點，一般而言，登記權宜船之優缺點，如表 2.1 所示：

表 2.1 登記權宜船之優缺點比較表

優點	缺點
1. 營運成本大為降低。	1. 需政府外交法律保護時，政府無能為力。
2. 免繳本國稅捐，逃避國家重稅，使資本迅速累積。	2. 無權行駛本國沿海內河及未開放為國際港口之口岸。
3. 便利向外商銀行貸款。	3. 不能享受分配承運本國政府與民間之進出口貨運。
4. 船員無工會支持，船舶所有人對其方便管理。	4. 不能享受本國政府各種減免稅捐優待。
5. 船舶所有人，可自由運用外匯，便利國外低價造船或購船。	5. 不能享受政府各種獎勵補助。
6. 自由處分船舶。	6. 不能享受國家銀行低利貸款或造船保證。
7. 逃避國家軍事徵用。	7. 受海員工會及碼頭工會之杯葛，影響船舶營運。
8. 船舶營運可作最充分之利用。	8. 制度之濫用導致問題叢生。
9. 運價不受政府管制。	
10. 不會公布船舶所有人之姓名。	

資料來源：李振機，「權宜船籍問題之研究」，私立中國文化學院海洋研究所航運組碩士論文，1979 年 6 月。

綜合前述可知，船舶出籍因素主要基於經濟理由，目的是為降低營運成本。本文綜整前述相關文獻，歸納我國船舶出籍主要因素如下：

1. 船員僱用限制：國籍船員供需嚴重失調，國籍船舶受限國內船員相關法規限制，使船員成本相對較高，成為船舶設籍權宜船的主要因素之一。
2. 兩岸航行限制：船舶於國際間航行，林光等(2001)認為，並不因國籍而有特殊營運航線或區域限制，而我國航運仍受限未能進出發展迅速之中國市場。
3. 航運稅捐因素：交通部(1998)指出，臺灣經濟發展程度已超越依賴稅捐獎勵促進產業升級。但實際上，目前國內稅捐獎勵對象，以發展高科技產業為主，對提供經貿基礎服務之航運業，並不容易獲得重視。
4. 獎勵措施因素：1990 年「獎勵投資條例」廢除，免稅優惠措施自 1993 年停止實施，造船融資辦法亦同時廢除。而 1994 年 11 月通過「獎勵民間參與交通建設條例」，亦未將航運業之發展納入，更影響業者投資

購建國輪意願。整體言之，我國對航運公司及船舶營運管制並不嚴格，但諸多伴隨獎勵措施衍生之法規限制，於獎勵中止後並未隨之修正，致使獎勵與限制無法達成平衡，難以滿足國內航運公司之需求。

5. 雙重船級問題：目前我國中國驗船中心(CR)，並非國際驗船協會(IACS)會員，為因應國際航運需求，船舶須具備雙重船級(dual class)，徒增國輪營運成本。
6. 國輪動員問題：依全民防衛動員準備法第十九條規定，為強化動員實施運輸能量，國防部應會同交通部與內政部，訂定動員實施階段國軍機動運輸及軍品運補交通管制辦法。面對封鎖狀態，外購物資緊急獲得及航運管制，行政院動員會報應指導各機關共同建立。

2.2 船舶設籍制度

依據聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)的統計，2007 年世界各國登記外國國籍的船舶總噸位占全球 66.3%，如表 2.2，由於可見，外國國籍的使用非常普遍。

表 2.2 船舶懸掛本國與外國旗比率

percentage shares of dwt

Flag of registration	National flag	Foreign flag	Total
Developed countries	17.3	48.6	65.9
Countries with economics in transition	1.2	1.7	2.9
Developing countries	15.2	16.0	31.2
Total	33.7	66.3	100.0

資料來源：UNCTAD，Review of maritime transport 2007。

Toh and Phang (1993)指出，有關船舶設籍制度可分為公開設籍(open register)與封閉設籍(close register)之制度。公開設籍制度主要可區分為傳統國家(National)與國際(International)船籍制度；前者又衍生第二船籍(second register)登記制度，例如英國、法國等；後者又可分為權宜船籍(Flag of Convenience；簡稱FOC)制度，如巴拿馬、賴比瑞亞等，與準權宜船籍(Quasi-FOC)制度，例如新加坡、香港等。相對於公開設籍制度則有封閉設籍制度，如臺灣、俄羅斯等。如圖 2.1 所示。

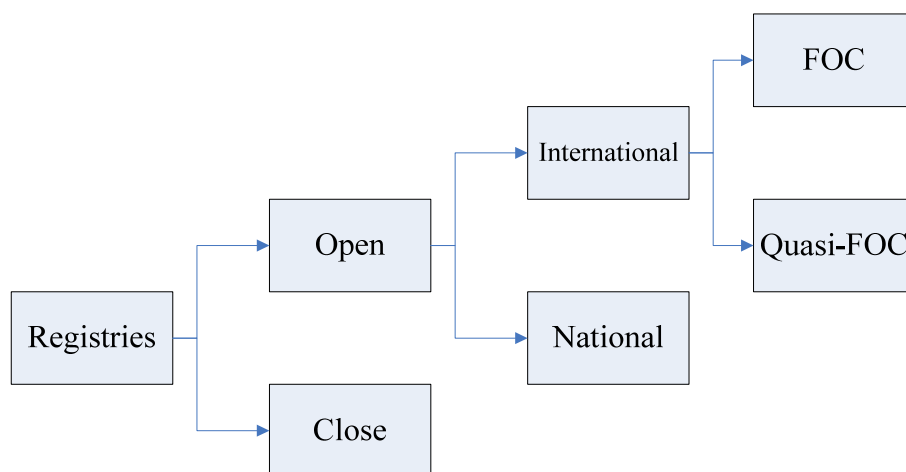


圖 2.1 船舶登記制度之分類

以下將針對權宜船籍制度與第二船籍登記制度分別加以分析，並對兩種制度之差異加以比較。

2.2.1 權宜船籍登記制度

依據聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)的統計，現今世界上主要的公開設籍國家有巴拿馬(Panama)、賴比瑞亞(Liberia)、巴哈馬(Bahamas)、馬紹爾群島(Marshall Islands)與馬爾他(Malta)等國，船噸分布情形如表 2.3。

表 2.3 全球主要公開設籍國船噸分布情形

單位：船舶數，仟載重噸

船旗 船舶	巴拿馬 (Panama)	賴比瑞亞 (Liberia)	巴哈馬 (Bahamas)	馬紹爾群島 (Marshall Islands)	馬爾他 (Malta)	合計
艘數	4,954	1,668	1,158	793	976	9,549
載重噸	217,480	96,492	50,517	48,893	34,823	448,205
載重噸 比率(%)	23.3	10.3	5.4	5.2	3.7	47.9

資料來源：本報告整理自 UNCTAD, Review of maritime transport 2007。

由表 2.3 可知，全球五大主要公開設籍國船噸總數合計 448,205 仟載重噸，約占全球船舶總噸數的 47.9%。由於可見，權宜船籍使用的普遍，對世界海運影響之深遠。因此，權宜船籍的問題確實值得各國的重視。

根據 Boczek (1962) 定義：「權宜船籍係指一船旗國因任何理由，允許外國人擁有或控制之船舶，基於登記者之便利或認為適當理由，依該船旗國條件而入籍者」。聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)則認為，「所謂權宜船籍或公開設籍制度，乃部分國家就船舶所有權或船員配置毫無關係存在，而僅以微少費用提供外國船東，使之懸掛該國國旗之制度」。

權宜船籍的概念最早可追溯自 16 世紀左右，當時大多是為了政治因素，保護船舶而登記他國的船籍，二次世界大戰結束，權宜船籍的發展，由最初的巴拿馬到現今的眾多權宜船籍國，對航運市場產生重要影響，其迅速擴展的原因，羅俊瑋(2004)認為有下列 4 項因素：

1. 從權宜船旗的授籍國而言，制定寬鬆的船舶登記條件或以其他優惠政策吸引其他國家的船舶前往登記，其將登記視為商業行為，藉以賺取可觀的登記費與稅金。

2. 二次世界大戰後，世界經濟的快速發展，國際貿易貨物透過海運運輸之數量成長快速，促進各國船隊的快速發展，因權宜船籍國寬鬆的入籍條件，加上其不對權宜船籍船進行管制，降低船舶的營運成本，使船舶所有人在國際航運的競爭中佔有利地位。因而受到船舶所有人的喜愛，各國船舶所有人紛紛將所屬船舶入籍權宜船籍國。
3. 八十、九十年代，由於發展中國家船隊在國際航運市場上的劣勢地位，使得發展中國家放棄航運保護政策，鼓勵本國船舶入籍權宜船籍，如此不但可以提高其在航運市場的競爭力，又可減少本國政府對航運業之財政補貼。
4. 某些國家為避免與敵對國貿易上直接往來，往往藉助權宜船間接的與其進行經貿往來。

從上述因素觀之，權宜船籍得以存在並發展之主要考量為經濟因素，綜合觀之，大致有以下數個有利的條件：

1. 有較寬鬆的船舶登記條件與手續。
2. 有較寬鬆的船舶管理條件。
3. 有較寬鬆的船員管制條件。
4. 較低廉的船舶營運成本。

而今有關權宜船籍最廣義且最傳統之見解，當以英國商務部委由 Rochdale Committeem 於 1970 年所發表之 Rochdale Report 為主，該報告對權宜船籍國之主要特徵歸納如下 6 點：

1. 權宜船籍國准許非該國之國民擁有及控制之船舶在該國登記。
2. 登記入籍手續簡便，只要權宜船籍國設於國外之辦事處即可，同時船東得任意申請變更船籍。
3. 權宜船籍國不對船舶經營所得課稅或僅課極輕微的稅捐，一般僅依船舶

噸位計收登記費及年費。

4. 權宜船籍國都是一些小國，在可預見的情況下不須要徵用登記之船舶，但對大量船舶所徵收之小額費用，卻對該國的國民所得及國際收支有相當的貢獻。
5. 准許自由僱用任何國籍之船員。
6. 權宜船籍國無力或無行政措施對登記之船舶執行政府或國際管制規定，而且也無意控制船舶所屬之公司。

國內學者黃異(1985)簡潔之定義，亦充分說明了上揭 6 項原則：「權宜船旗是指船舶所有人為逃避本國財稅方面、船員及船舶管理方面之嚴格管制以及營運方面的限制，所選擇為船舶登記之國家的旗幟」。

然而，權宜船籍對其母國亦會造成不良影響，例如船員就業機會與航運稅收減少，戰時可徵用之船舶減少，亦缺乏配合國家經貿發展政策等，都將直接或間接影響國家的經濟、貿易、國防安全與國家政策。

於船舶安全方面，Alderton and Winchester (2002)研究發現，權宜船籍船安全紀錄的確劣於其他設籍制度之船舶。並指出權宜船籍發展，是來自經濟上之優勢，航運公司為追求利潤而大量使用權宜船籍船。

Llacer (2003)認為，權宜船籍國大多缺乏對船舶管理之意願與能力，對船員僱用幾無規範，於寬鬆管理與檢驗之規範下，船舶航行安全與環境生態保護，皆面臨嚴格考驗。

由於公開設籍國在設籍制度上，缺少適當法令規範船舶安全，又缺少適合船舶專業檢驗機構，國際運輸勞工聯盟在 1930 年代就已開始注意權宜船籍的問題，更在 1948 年以實際行動抵制設籍於巴拿馬及宏都拉斯的船舶；國際海事組織(International Maritime Organization；簡稱 IMO)亦漸由對抗公開設籍制度，轉變為規範督促之角色。未來銀行、保險業者與港口國管制(port state control；PSC)力量，亦可能影響船東選擇船舶設籍之決定。

2.2.2 第二船籍登記制度

在國際海運市場權宜船籍的利用已不可能消失，特別是傳統海運國家對其依存之程度甚高，以其國內船東立場而言，長久以來運用權宜船的經營方式下，尚可生存於高度競爭的國際海運活動中，一旦加以管制或取消，則該國政府勢必要有一套更有效且具吸引力之方法，以說服船舶所有人。

歐洲各主要航運國家為了強化其本國海運公司之國際競爭力，並基於保障國家安全與其國際政治與經濟上的地位，紛紛針對其本國海運公司對外競爭之條件，制定出新式的船籍登記制度，即通稱之第二船籍登記制度(Second Registry System)。

西歐國家所努力促成的第二船籍登記制度，實際上是有下列諸項因素所支持：

1. 船舶懸掛外旗，船噸流失嚴重，逐年來船隊外流之現象，已到了不得不重視的階段。
2. 在國防上，西歐諸國多數為北大西洋公約組織(NATO)加盟國，基於安全保障之原因，北大西洋公約組織對商船船隊之船噸相當的重視，對船噸減少一事當然有所顧忌，以 1982 年福克蘭戰役中，英國政府徵用大型商船共計 57 艘，投入戰場運補軍事物資給各國印象深刻，故商船船隊擁有量自當有其特殊的重要地位，因而發展商船為國家第二武力，應可說是促成第二船籍登記制度最重要之因素。
3. 數十年來海運業不景氣，權宜船籍乘機發揮其優勢競爭力，使傳統海運之經營蒙受相當大的壓力，在各海運大國反身檢討本國海運發展之政策時，除了國防安全之考量外，在國際收支、海運相關產業的振興，與海運公司本身的結構上，無不希望能吸引出籍之船舶能儘快回籍。

第二船籍登記制度可區分為「離島船籍登記制度」(off-shore registry system)和「國際船籍登記制度」(international ship registry system)兩種登記制度。前者仿「公開船籍」登記制度，以離島屬地或尚未形成政治力之自治地為船籍登記地。例如英國曼島(Isle of Man, 1984)、法國克魯格林(Isle of Kerguelen, 1986)及荷屬安地列斯(Antilles)等屬之。

然離島船籍登記所在地，常人煙稀少通訊不便，對航運業仍有諸多限制。於是挪威、丹麥及西歐等國採突破性政策，在國境內有別於原有制度之外，另行創設「國際船籍登記制度」。

自 1986 年英國設立第二船籍登記制度以來，實施第二船籍之國家與日遽增。其目的主要為吸引本國出籍之船舶回籍，其次是增加外國船舶入籍。第二船籍登記制度主要有以下優點：

- (1) 收取少許登記費或年費，以與權宜船籍國競爭；
- (2) 對船員之國籍與僱用幾無限制，船東可直接與船員交涉僱傭契約，獲較大彈性空間，以降低船員成本；
- (3) 外匯與資金流通限制較少，船東資金運用較自由；
- (4) 第二船籍國較遵守聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)、國際海事組織(IMO)、公平處理委員會(fair practice committee; FPC)、航海人員訓練、發證及當值標準國際公約(International convention on standards of training, certification and watch-keeping for seafarers; 簡稱 STCW convention)等國際組織或公約，對船舶安全、船員勞動條件之規範，均要求於該船籍國內設置實際分支機構，以執行實際管理船舶之責任與義務，亦受該國政府規範與管理，達到真實聯繫(genuine link)之目的，以與權宜船籍制度有所區別。

目前實施第二船籍登記制度的國家或地區，其登記制度或有差異，但

仍可歸納出下列共同特色：

1. 通常選擇有一定獨立自治權之離島或自治領域或在本國選擇一個特定都市，使制度擬定時之阻礙減少，並可爭取時效。
2. 懸掛本國旗，在船舶安全、船員勞動條件等均應遵守相關國際公約之規定，行政管理體制上則受該國政府之規範與管理。
3. 船員國籍資格條件放寬，允許僱用外籍船員，可自由交涉僱用契約內容，船東可在船員薪給成本上獲得競爭優勢。
4. 需在設籍地或該國境內設立公司或分支機構履行管理船舶之義務。
5. 外匯運用、資金流動減免管制。
6. 船上人員配置數具有彈性。
7. 登記費、稅金方面較權宜船籍國更具吸引力與競爭性。

我國船舶噸位逐年下降，交通部(1995)為振興航運發展，促使船舶回籍，曾研討我國實施第二船籍登記制度可行性，但考量政經現況與航運環境下，認為我國在當時並不適合推動第二船籍登記制度。因為我國船舶出籍主因：

- (1)在於經營成本較高，尤指國籍船員成本，加上國籍船員尋僱不易，導致大幅僱用外籍船員；
- (2)我國現行船籍政策對國輪航運公司營運「自由度」束縛較多，行政手續「便民度」不足；
- (3)並未依法設立航政局，以致船舶管理體制不健全。

因而建議於現行「體制內」加強國輪航運公司經營競爭力，不須於「體制外」重新研擬第二船籍登記制度。其體制內建議改革方向包括：

- (1)放寬僱用外籍船員限制；
- (2)建立外籍船員認證制度；
- (3)輔導中國驗船中心(China Corporation Register of Shipping；

CR) 加入國際驗船協會(International Association of Classification Societies; 簡稱 IACS), 以解決雙重船級問題:

(4)及早依法設立航政局, 以健全航政管理體制等方案。

2.2.3 第二船籍登記制度與權宜船籍制度之比較

一般而言, 資本和勞動力乃是資本主義經濟體制中的兩大要素, 開發中國家欲趕上先進國家, 必須維持此兩大要素的平衡, 而事實上權宜船籍船卻完全破壞了此種平衡, 其直接結合先進國家低成本的資本, 並運用開發中國家低成本的勞動力, 造成傳統海運國家與開發中國家雙方之航運業均陷於營運困境; 如果以此權宜船籍的觀點來思考, 則第二船籍登記制度應該居於何種制度呢?

其實第二船籍登記制度仍然是以先進國投資之海運企業, 僱用開發中國家之低薪船員為其訴求, 其本質上與權宜船籍並無差異, 可說第二船籍登記制度是權宜船籍制度的延伸。

然而第二船籍登記制度與權宜船籍制度仍有不盡相同之處, 而其主要之差異是與第二船籍登記制度所宣稱的高品質船籍(Flag of Quality)有關, 說明如下:

1. 第二船籍登記制度之海事行政機構, 較權宜船籍提供國之組織完善, 服務較佳, 並能以其之能力要求入籍船舶嚴格遵守國際公約與規則, 且較重視船舶檢驗, 以船級(Class)來保障並提昇航行安全品質, 不似部份權宜船籍國視船籍為商品而加以販賣。
2. 第二船籍登記制度對本國船員僱用與配置, 有部份強制性的要求, 較權宜船籍船籍國的法令來得嚴格。

綜合文獻可知, 傳統航運國家面對船舶出籍問題由來已久。船舶出籍程度與航運發達程度亦成正比, 但研究方向主要在促使船舶回籍之範疇。

面對船舶出籍問題，相關文獻皆提出船舶登記制度之修正或改變，以作為具體因應對策。本文除深入分析我國船舶出籍因素外，並將檢視現行船舶設籍制度，並進一步比較亞洲日本、香港與新加坡之船舶設籍制度，作為我國現行船舶設籍之借鏡，最後提出我國船舶設籍及國輪發展主要面臨的問題及其因應對策。

第三章 船舶國籍的基本理論與聯合國船舶登記條件公約

3.1 船舶國籍的意義及存在的理由

國籍(Nationality)通常與人的觀念共用，國籍被用來指稱一個人基於種族、文化、語言及意識形態等方面的特性，歸屬於特定群體的情形。在國際法上，國籍導致於國籍國與第三國間的權利與義務，例如：對本國人有對人管轄權及外交保護權，允許本國人入境的義務，對境內外國人給予合理待遇的義務等；在國內法上，基於國籍而來的權利義務，則是指介於國籍國與國籍者間的權利義務。

何謂「船舶國籍」？可以比照前揭國際法上自然人的國籍概念，對船舶國籍做如下說明：船舶國籍是指船舶歸屬於特定國家的情形，船舶國籍是一種法律上的連繫，使得船舶與該船籍國有法律上的隸屬關係，船舶國籍引起船舶國與第三國間的權利與義務，使船籍國能對船舶為管轄及保護，進而排斥其他國家之干預並能完成維護公海秩序的目的。

但是何以船舶需要國籍？學者G. Hoog(1979)以公海自由原則(即各國得自由使用公海)來說明船舶國籍存在的理由，而航行是使用公海的基礎，因此欲能使用公海必須首先掌握航行，而欲掌握航行，則以控制船舶為先決條件，而欲控制船舶必須能對船舶實施排他管轄及保護為條件，而船舶國籍正在於建立一個特定國家(即船籍國)對於船舶的管轄及保護，進而排斥其他國家之干預，顯見船舶國籍存在的理由，是為了達到實現及保障使用公海的目的。

其次，公海自由原則又規定，公海不得在任何國家之排他管轄之下，就此而論，公海近似於「無管轄的真空地帶」，因此，在船舶進入公海之後，船舶內部秩序及公海秩序的維持將形成問題，為了達到維持船舶內部

秩序及公海秩序的目的，船舶顯然必須在一個特定國家管轄之下，因此，船舶國籍存在的理由可說是為了確定船舶管轄權歸屬，進而維持在公海中船舶內部秩序及公海秩序。

3.2 船舶國籍的取得

為維持船舶內部秩序及公海上秩序，船舶應有國籍。如果我們承襲前揭有關船舶國籍存在理由的論證，則我們會應會主張：船舶應取得實際利用者的國籍，析言之，船舶應取得實際利用該船為工具以使用公海之國家的國籍，如此最能有效達到維持船舶內部秩序及公海上秩序之目的。但是此種主張實際上窒礙難行，如果甲船在某航次中承載乙國貨物，亦即被乙國實際利用，那麼甲船應取得乙國國籍，但在另一航次中承載丙國貨物，即被丙國利用，則應取得丙國國籍，結果由於每次利用國之改變，將使船舶必須經常更改國籍，進而使得適用船舶之法規亦須經常變動，如此國籍存在之目的---維持公海上船舶內部秩序及公海秩序---反而無法達成，因此，國際法不能以實際利用的觀點，做為決定船舶國籍的標準。

其次，國際法也沒有直接規定何種船舶應隸屬何國，目前國際法規定的方式是由各國自行決定將其國籍授予何船舶，因此，有關船舶國籍的取得，通常是由各國自行決定授籍的條件及授籍的方式。依據此種條件與方式，船舶取得國籍。以下分別就授籍條件及授籍行為加以探討。

3.2.1 授籍條件

一、授籍自由原則

國際法讓各國自行擬定授籍條件，此即所謂的授籍自由原則。而各國常基於各種不同的因素，來擬定其授籍條件，例如航運政策方面的因素，以及經濟財政方面的因素等，但是，各國國內法上所採用的授籍條件，則十分相近，這些授籍條件可被歸納為下列數種：

1. 本國船舶即船舶的所有權屬於本國人。

所謂本國人，包括自然人與法人。船舶所有人為自然人一人且為本國人時，不會滋生任何問題，但若船舶所有人為多數自然人時，則各國國內法常會進一步要求自然人群體為本國國籍者，或者要求具本國國籍之自然人人數及其所持所有權比例應達特定標準。

決定法人為本國人的標準，通常有兩種方式：一為法人依據本國法律設立，一為法人在本國控制之下；後者可以依下列三點加以確認：

- (1)法人之經營權在本國人掌握之中，例如：公司負責人的全部或部份為本國人；
- (2)本國資金，例如：公司股東或出資人全部或特定比例以上股東或出資人為本國人；
- (3)法人主要事務所或營業場所在本國境內。

2. 本國船員即船員為本國國籍者。

但是，各國要求寬嚴不一，歸納主要可分為下列各類：

- (1)船長與全體海員為本國國籍者；
- (2)船長與特定比例之海員為本國國籍者；
- (3)船長與其他甲級海員為本國國籍者；
- (4)船長為本國國籍者。

3. 本國建造即船長在本國境內完成建造即取得國籍。

大部份國家都以本國船舶做為授籍條件，換言之，各國大多僅願將其國籍授予本國自然人或法人所有的船舶，少數國家則設立較嚴格的授籍條件，不但以本國自然人或法人所擁有的船舶做為授籍條件，也同時以本國船員及本國建造做為授籍條件。但是所謂的權宜船籍國的授籍條件，通常傾向於寬鬆，不但未以本國船員及本國建造做為授籍條件，也未以本國船

船做為授籍條件。

我國的授籍條件，依船舶法第 2 條規定如下：

『所稱中華民國船舶，謂依中華民國法律，經航政主管機關核准，註冊登記之船舶。

船舶合於左列規定之一者，得申請登記為中華民國船舶：

一、中華民國政府所有者。

二、中華民國國民所有者。

三、依中華民國法律設立，在中華民國有本公司之左列各公司所有者：

（一）無限公司，其股東全體為中華民國國民者。

（二）有限公司，資本三分之二以上為中華民國國民所有，其代表公司之董事為中華民國國民者。但其船舶為行駛國際航線者，其中華民國國民所有資本為二分之一以上。

（三）兩合公司，其無限責任股東全體為中華民國國民者。

（四）股份有限公司，其董事長及董事三分之二以上為中華民國國民，並其資本三分之二以上為中華民國國民所有者。但其船舶為行駛國際航線者，其中華民國國民所有資本及中華民國國民擔任董事之人數為二分之一以上。

四、依中華民國法律設立，在中華民國有主事務所之法人團體所有，其社員三分之二以上及負責人為中華民國國民者。』

因此，我國的授籍條件僅採用本國船舶一項，凡是外國自然人或外國法人所有的船舶，皆無法取得我國國籍。

二、授籍自由的限制

如前所述，船舶國籍存在之目的，是在於維持公海上及船舶內部的秩序，授籍自由應受此項目的的限制；換言之，國家不得基於其他目的將其國籍授予船舶。

有學者認為，除上述限制外尚有另一限制，即禁止多國籍船原則。所謂多國籍船是指具有二個或二個以上國籍的船舶。雖然有些學者認為船舶得具多數國籍，若依此見解，則具有多數國籍的船舶，應同時在多國的管轄及保護之下。此種結果將使船舶的許多法律關係混淆不清，造成困擾，因此，有些國家為避免多國籍船舶現象的發生，於國內法中納入下揭三原則中任何一項：

1. 船舶必須先喪失原國籍，始能取得新國籍。例如，要求船舶所有人於申請國籍時，應具備喪失原國籍之證明文件。
2. 新國籍效力的發生，以舊國籍之喪失為條件。例如，不要求船舶所有人於申請國籍時，備具喪失原國籍之證明文件，而僅於有關法律中明定，新國籍之生效取決於舊國籍之喪失。
3. 新國籍的取得，導致舊國籍的喪失。例如，可以於國內法中可明文規定，凡船舶取得他國國籍時，即喪失其所授國籍。

3.2.2 授籍行為

在理論上各國得採用下列兩種方式之一，使船舶取得其國籍：

1. 船舶自動取得其國籍：

法令列舉船舶取得國籍的條件，若條件具備，船舶國籍即發生，因此船舶取得國籍不必經過特殊的授籍行為。

2. 船舶取得國籍須經過授籍行為：

法令列舉申請船舶國籍的條件，主管機關基於申請，授予船舶，因此船舶國籍的發生基於授籍行為。

其中第一種方式可能造成無國籍船舶或多國籍船，因此，各國尚乏採用此制者，一般國家之國內法都採用前揭第二項方式。

其次各國的國內法上的授籍行為為何？通常各國多採登記制度，但各國登記制度有不同的目的。所謂登記是指將有關船舶的事項，記註於特定

的簿冊之中，至於登記機關、登記項目、登記程序等各國規定不一。然登記並非唯一的授籍行為，除登記外，尚有臨時國籍授與行為及註冊，臨時國籍授與行為大都由駐外領事或其他特定機關為之，臨時國籍授與行為而生的國籍，謂之臨時國籍，臨時國籍的目的，在於便利國外建造的船舶駛返本國或便利在本國承造的船舶駛往國外交付，或為便利未登記之船舶航行之用。

我國國內法所採船舶取得國籍方式，若從船舶法第二條觀之，則會使人認為我國採用前揭之「船舶自動取得其國籍」的方式；但若再進一步斟酌船舶法中其他條文、船舶登記法和船舶國籍證書規則等規定，則會認為船舶必須經過授籍行為始取得我國國籍，根據這些法規的規定，船舶欲取得我國國籍必須完成下列程序：船舶所有人應向船籍港主管航政官署為所有權登記，航政主管官署為登記後，應將登記事項轉陳交通部，由交通部發給國籍證書。

3.3 船舶國籍的喪失

國際法並未對船舶國籍喪失的理由及方式加以規定，而是由各國於國內法自行擬定，各國國內法上所採用的國籍喪失的理由，主要有下列各項：

1. 船舶所有人(自然人)喪失本國國籍。
2. 船舶共同所有人喪失本國國籍之人數達特定之數目。
3. 船舶所有人(法人)不符合法定條件，例如：法人之事務所遷離本國，本國籍股東減少至特定人數以下等。
4. 船舶所有權移轉至外國人。
5. 船舶滅失或解體。
6. 船舶沉沒不能打撈或能打撈但放棄打撈。
7. 船舶毀損不能修復或能修復但放棄修復。
8. 船舶失蹤。

9. 船舶被沒收。

10. 船舶從事海盜、走私或其他非法行為。

其次船舶國籍喪失的方式有二：

1. 船舶國籍喪失的原因發生，船舶即自動喪失國籍。
2. 船舶國籍喪失的原因發生，即應為註銷登記，在未註銷登記之前，船舶未喪失國籍。

我國船舶法第 21 條對船舶國籍喪失的理由及方式規定如下：

『業經登記之船舶，如遇滅失、報廢或喪失中華民國國籍時，船舶所有人應自發覺或發生之日起十五日內，向船籍港之航政主管機關申請辦理註銷手續；其船舶國籍證書，除已遺失者外，並應繳銷。

船舶失蹤歷六個月或沉沒不能打撈修復時，船舶所有人應向船籍港之航政主管機關依前項規定辦理註銷及繳銷手續。』

3.4 船籍國的權利及義務

船籍國授予船舶國籍，而使船舶具有國籍，船舶國籍的效果則是：船籍國與第三國間發生特定的權利及義務。下文僅就船籍國之權利及義務說明如下。

3.4.1 船籍國的權利

依據國際法之規定，船籍國享有二項基本的權利，即：船旗管轄權與船旗保護權。

(一) 船旗管轄權

所謂船旗管轄權是指船籍國針對船舶所享有的權能(competence)，但是船旗管轄權只有在船舶離開本國領域之後才存在，因為，當船舶在本國領域時，該船舶是在本國的對地管轄之下。

船旗管轄權通常包括以下各項：

1. 船籍國得對與船舶有關事項為規範。
2. 船籍國得對在船舶中之事項為規範。
3. 船籍國得對船舶實施行為。
4. 船籍國得在船舶中實施行為。

船籍國得為規範的事項，包括民事、刑事、行政事項等，因此，船籍國得制定海商法，刑法中處罰海盜行為之規定及有關船舶管理及船員管理的法規，以及航行相關之法規等。另船籍國得實施的行為，則包括民事性質、刑事性質以及行政性質的行為等，例如：扣押、拿捕、處罰以及臨檢、搜索、調查和其他各種行為，但是，此項行為必須是由船籍國國家機關為之。

(二)船旗保護權

所謂船旗保護權是指船籍國針對其船舶向第三國得實施保護的權利。析言之，第三國任意否定船籍國之「船籍國地位」及其管轄權時，船籍國得向第三國提出異議及向其主張國際法上責任，第三國任意對船舶主張管轄時，船籍國對於實際上已發生及可能發生的違法侵害，採取必要的排斥及預防措施。

船旗保護權為船籍國的權利，是否主張該權利端視船籍國的決定，而非由受害人決定是否願意船籍國主張船旗保護權。

其次船旗保護權與外交保護權可能發生競合。例如甲國船舶所有人 A，將其船舶在乙國為登記，使船舶取得乙國國籍，船舶所有人 A 是在其國籍國甲的外交保護權之下，而此項外交保護權及於船舶所有人之所有物（即船舶）；另一方面，船舶國籍國乙也對船舶有船旗保護權。在此情況下，船旗保護權優於外交保護權，只有在船籍國疏於主張船旗保護權時，外交保護權始得被主張。另外，若船舶喪失國籍，則船舶國即喪失船旗保護權，此時，船舶所有人母國的外交保護權將及於船舶。

3.4.2 船籍國的義務

船舶是在船籍國的船旗管轄權之下，因此國際法若欲達到保護特定公益之目標或達到特定與船舶有關之目的，勢必依賴船籍國，賦予船籍國特定的義務。國際法賦予船籍國特定的義務，通常包括防制海洋遭受船舶排放或傾倒之污染、保護海底電纜及管線、保障海上安全、海上救助等。在下文中將就前揭各項加以說明。

(一)有效管轄義務

如上一節所述，船舶在船籍國的船旗管轄權之下，船旗管轄權既是船籍國的權利，則船籍國是否為管轄及為何種程度的管轄，則悉依船籍國之斟酌，但是，權宜船籍現象已經暴露出船籍國對於船舶管轄過於鬆懈的缺點，因此，1982 年聯合國海洋法公約 (United Nations Convention on the Law of the Sea，簡稱 UNCLOS) 對於船籍國設立應為有效管轄的義務，該公約第 94 條明白揭示，船籍國應對懸掛該國旗幟的船舶行政、技術及社會各項事宜為有效的管轄和控制 (Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.)。

(二)污染防制義務

海域環境遭受污染的問題由來已久，而最早形成污染的主要原因，則是船舶向海中排放油料或含油混合物，其次則是傾倒(dumping)，即向海中沉置不良物質，如具放射性的廢料等，為了達到防制污染的目的，國際社會自 1926 年以來，即一直致力於制定各種條約 (例如：International Conference on Pollution of the Sea by Oil, 1954 ; International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969; International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973.)。1958 年的公海公約 (Convention on the High Seas)，第 24 條及第 25 條禁止船舶油料及具有放射性物質排入及傾倒入海中之規定如下：

第 24 條 各國應參酌現行關於防止污濁海水之條約規定制訂規章，以防止因船舶或管線排放油料或因開發與探測海床及其底土而污染海水(Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.)。

第 25 條 一、各國應參照主管國際組織所訂定之標準與規章，採取辦法，以防止傾棄放射廢料而污染海水(Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radio-active waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.)。

二、各國應與主管國際組織合作採取辦法，以防止任何活動因使用放射材料或其他有害物劑而污染海水或其上空(All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of these as or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.)。

但是，近來由於科技進步以及海洋使用日益頻繁，造成海洋環境污染的原因益形增加。

欲防止、減少、控制來自船舶排放之污染的目的，最有效的方法不外是對船舶構造、設備、機具、人員、船舶操作、航行及其他船舶行為等為各種必要的要求。由於船舶是在船籍國的船旗管轄權之下，因此前述目的勢必透過船籍國來達成，換言之，欲達成污染防制之目的，應責成船籍國對其船舶為前項之要求。

公約除特別揭示前揭船籍國的義務外，尚進一步規定船籍國應遵照國際組織或一般外交會議所制定有關防止、減少及控制船舶污染海洋環境之各種規範，來制定國內法並要求其船舶遵守。此種規範主要涉及船舶建造、設計、裝備、人員配置等方面，對於符合此方面規定之船舶，船籍國應簽發證書，並備置於船上，船籍國應要求船舶接受定期檢查，確保船舶實際狀況與證書所載相符，若船舶有違背國際組織或一般外交會議所制定的規則與標準，則船籍國應即進行調查，以及提起司法訴訟，以有效防止、減少及控制船舶污染海洋環境。

(三)保護海底管線電纜義務

由於海底電纜常遭船舶(特別是拖網漁船)破壞，因此國際社會即致力於研擬國際公約，來達到保護海底電纜的目的，此項努力最後導致1884年海底電纜保護公約(Convention for the Protection of Submarine Cable)的出現。該公約首先揭示破壞海底電纜行為是犯罪行為(Article II It is a punishable offence to break or injure a submarine cable)。該公約並未規定締約國對於所有締約國國民之破壞電纜行為有管轄權，而是締約國僅對於由其船舶所發生之破壞電纜行為有管轄權，且不問該行為是否由其國籍者所為。

締約國應要求其所屬從事於放置或修理電纜之船舶，遵守由締約國所共同訂定之防止碰撞訊號的規定，締約國應要求其船舶對於放置或修理電纜之船舶，保持至少一哩的距離(Article V: Vessels engaged in laying or repairing submarine cables shall conform to the regulations as to signals which have been, or may be, adopted by mutual agreement among the High Contracting Parties, with the view of preventing collisions at sea. When a ship engaged in repairing a cable exhibits the said signals, other vessels which see them, or are able to see them, shall withdraw to or keep beyond a distance of one nautical mile at least from the ship in question, so as not to interfere with her operations.)。此外，締約國應要求其船舶遠離標示電纜設置、失靈及損

壞之浮標，至少四分之一哩以上(Article VI: Vessels which see, or are able to see, the buoys showing the position of a cable when the latter is being laid, is out of order, or is broken, shall keep beyond a distance of one-quarter of a nautical mile at least from the said buoys.)。

(四)保障海上安全義務

為了保障船舶、貨載、旅客及船員的海上安全，國際社會中出現許多條約與協定，這些條約與協定責成締約國針對其船舶採取一些必要措施，換言之，船籍國依這些條約與協定負有特定的義務，來達到海上安全的目的。

有關保障海上安全的條約與協定及其主要規定內容略述如下：

1. 1960 年海上人命安全公約(The International Convention for the Safety of Life at Sea)，對於船舶的結構及設備等方面為規定。
2. 1960 年國際海上避碰規則(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)，對於船舶操作及航行為規定。
3. 1930 年海上信號協定(Agreement Concerning Maritime Signals)，統一了各種使用的信號及船舶在進港時應發之信號。
4. 1966 年國際載重線公約(International Convention Concerning Respecting Load-lines)，明定締約國應對其船舶為檢查及在船身上標識載重線，以及發給適當之證明。
5. 1947 年船舶噸位丈量統一制度公約(Convention for a Uniform System of Tonnage Measurement of Ships)，規定締約國應對船舶為丈量之標準，以及為標識的方法，並應發給適當證書。

上揭各種條約與協定是對保障海上安全做細節性的規定，1958 年公海公約(Convention on the High Seas)，則將所有有關條約歸納，提出一原則性的規定，而成為第 10 條第 1 款，依第 10 條第 1 款規定，各國為確保海上安全，應為懸掛本國國旗之船舶採取有關下列等款之必要辦法：

1. 信號之使用、通訊之維持及碰撞之防止(The use of signals, the

maintenance of communications and the prevention of collisions;);

2. 船舶人員之配置及船員之勞動條件，其辦法應參照可適用之國際勞工文書(The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;);
3. 船舶之構造、裝備及適航能力(The construction, equipment and seaworthiness of ships.)。

第 10 條第 2 款並進一步要求各國採取此項辦法，須遵照公認之國際標準並須採取必要步驟，確保此項辦法之遵守(In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.)。

1982 年聯合國海洋法公約第 94 條第 3 款及第 5 款，承襲前揭 1958 年公海公約第 10 條第 1 款及第 2 款的規定，但是，1982 年聯合國海洋法公約第 94 條第 4 款對於第 3 款為進一步規定。第 4 款之規定如下：

1. 船舶在登記前應接受檢查，在登記後亦應接受定期檢查，檢查應由合格的船舶檢查員行之，船舶應備置船舶安全航行所需的海圖、航海出版物以及航行裝備和儀器；(that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;)
2. 船舶應由具適當資格(特別是具備航海技術、航行、通信和海洋工程方面資格)的船長和高級船員負責，船員的資格和人數應依船舶種類、大小、機械和設備來決定；(that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;)

3. 船長和高級船員及有關船員，應充分熟悉及遵守有關海上人命安全，防止碰撞，防止、減少和控制海洋污染，維持無線電通信所適用的國際規章。(that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.)

(五)海上救助義務

海上救助行為很早即通行於海上航行的船舶間，而成為國際習慣法，此項救助義務被納入於 1910 年統一海上救助及撈救特定法律規範公約(Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea)，該公約明定締約國應責成所屬船舶船長，在不嚴重危及船舶、船員及旅客之情況下，給予遭受生命危險之人員救援及協助。

1958 年公海公約第 12 條則將上揭義務予以擴大，而包括下列各項：

1. 對於在海上發現有淹沒危險之人，予以救助(To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;)；
2. 於據告有人遇難亟需救助理當施救時儘速前往援救(To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;)；
3. 於碰撞後，對於他方船舶、船員及乘客予以救助，並於情況許可時將其船舶名稱、船籍港及開往之最近港口告知他方船舶(After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.)。

第 12 條第 2 款並進一步規定：各沿海國應為海面及其上空之安全設立並維持適當與有效之搜尋及救助事務，如環境需要並與鄰國互訂區域性的合作，以達成此項目的(Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and where circumstances so require by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.)。

1958 年公海公約第 12 條規定於 1982 年納入聯合國海洋法公約，成為該公約之第 98 條。

3.5 聯合國船舶登記條件公約

1974 年聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)第 6 屆海運委員會通過決議討論「船舶與船籍國間，欠缺真正連繫對於國際海運活動之經濟影響」，該次會議內容係開發中國家以強烈態度表示排除權宜船籍制度之開端。其後在 1981 年有關權宜船籍船海運委員會第 3 次特別會期中，通過權宜船籍制度係開發中國家本國船隊最主要之阻礙因素，必須予於排除之決議，並確立真實連繫之經濟三要素(Economic Genuine Link)，即船舶所有(Ownership of Ship)、船員配置(manning of Ships)、以及船舶管理(Management of Shipowning Companies and Ships)。然而當時各主要海運國家因為定期航運規章(Liner Code)制度之實施，正陷於政策適應與調整之際，對制止權宜船籍船之新制度，則以其已運用已久，不能輕言廢止等相對之經濟因素加以排解，另一方面，開發中國家仍如往常其他事例一樣，在此一問題上亦不能達成一致之決議，幾經波折，最後終於在 1986 年 2 月由 109 個國家共同決議通過了聯合國船舶登記條件公約(United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships)。

以該公約之精神觀之，雖然開發中國家借聯合國貿易暨發展委員會之力量，以抵制已開發國家實施權宜船籍船制度之泛濫，但就公約某些條文中對於船籍國應履行之義務規定方面頗多選擇性與勸告性之用語，以及對於真實連繫之經濟三要素之參與程度如何，並未設立標準以為管制，是為該公約最大之弱點，其無積極貫徹實施之決心與力量可見一斑。該公約將在獲得占世界船舶噸位 25% 的 40 個國家批准後生效，然截至今日，實際成為締約國之國家仍不多。

聯合國船舶登記條件公約條文共計 22 條及 3 個附錄，其主要內容略述如下：

1. 目的(Objectives): 為了確保或加強一國與懸掛其國旗的船舶之間的真正聯繫，並為了在船舶所有人和經營人身分的查明和承擔責任以及在行政、技術、經濟和事務方面，對這些船舶確實施行管轄與監督，船旗國須適用本公約所載之條款。
2. 定義(Definitions): 定義船舶、船旗國、船舶所有人、經營人、登記國…等名詞。
3. 公約的適用範圍與基本原則 (Scope of Application and General Provisions): 該公約在第 3 條中明確規定，本公約適用於第 2 條所定義的所有船舶，並於第 4 條中就該公約遵循的基本原則作出明確的規定。
4. 國家海事主管機關(National Maritime Administration): 公約在第 5 條中要求船旗國必須設立受其管轄和控制且具有法定資格和適當的國家海事主管機關，同時還要求船旗國必須執行所適用的國際規章與標準，尤其是關於船舶和船上人員的安全及防止海洋環境污染的國際規章與標準。
5. 關於身份識別與確定責任(Identification and Accountability): 為便於識別船舶所有人或有關人員的身份，以便確定其相對應的責任，該公約在第 6 條對締約國作出關於身份識別的要求。

6. 船舶所有權登記的實質性條件(Identification and Accountability): 該公約在第 7、8、10 條對締約國船舶所有權登記的實質性條件，作出原則性的規定。
7. 船員配置(Manning of ships): 關於船員配置的問題，該公約在第 7、9 條中作規定。
8. 船舶登記(Register of ships): 該公約的在第 11 條就船舶登記所涉及的問題作出規定。
9. 光船租賃登記(Bareboat charter): 關於光船租賃登記，公約在第 12 條中作出明確的規定。
10. 其他: 該公約在第 13 條中就合營企業的問題，作出建議性的規定，並在第 14 條和第 15 條中分別就保護勞工以及減少不利經濟影響的措施作了規定，並要求立即實施作為公約附件的兩個決議所載明的措施。另公約的第 16 條至第 22 條分別就公約的保管人、執行、簽到、批准、接受、核准、加入、生效、審查、修正、修正案的生效、退出等問題作出規定。

第四章 國輪發展現況及面臨問題

航運事業是我國的重要生存之命脈，若無海運則國家可能就無法生存，因此無論政府與航運業者，在過去五十多年來一直在努力發展航運事業，政府採取各種獎勵措施，協助業者建立我國自有的船隊，因而國輪船噸在 1993 年間，曾經一度突破一千萬載重噸大關，航線遍及世界各地，為我國進出口業者提供快速、安全、密集、廉價的船運服務。今天我國之能成為世界主要貿易國及高額外匯存底國家之一，海運之密切配合，其功不可沒。但是最近幾年國輪船噸持續下降，國輪承運我國進出口物資的比率亦明顯降低。

造成此一現象的主要原因，是過去促使我國航業發展的各種獎勵措施，例如提供低利貨款的造船計畫，原獎勵投資條例中給予國輪的租稅優惠等，均相繼廢止停辦；而國貨國運政策亦在國際化、自由化的聲浪下大打折扣。加上最近幾年，政府堅持既定的大陸政策，國輪在大陸市場經營的權益而無相對的補償，僱用外籍船員也不如外輪方便等因素，造成國輪的經營環境遠不如外籍輪之局面。國輪為了生存競爭，不得已放棄我國國籍改懸權宜船旗。在此情況之下，我國船隊正逐漸失去競爭力，難以立足於世界航運市場，如不及時挽救，恐造成大量外流，而所謂「國輪船隊」，將難以維繫。

以下即分析國輪發展現況與問題，包括國輪發展環境、船隊現況分析，並對國輪船隊經營面臨的問題加以探討。

4.1 國輪發展現況分析

根據聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)近年統計，我國船舶艘數與載重噸增長變化，如表 4.1 所示；於 2007 年我國航運公司擁有 1,000 總噸

以上船舶(含國輪與權宜籍船)共有 574 艘，總載重噸共有 24,858,000 噸，占全球船噸 2.54%，是全球第 11 大航運國家，其中國輪 97 艘占我國所屬船舶之 16.90%，載重噸為 4,076,000 噸占 16.40%，權宜船籍船 477 艘占我國所屬船舶之 83.10%，載重噸為 20,781,000 噸占 83.60%，船舶出籍比率由 1998 年的 51.17% 上升到 2007 年的 83.60%。統計顯示，近年來我國輪艘數與噸數雖略增，但權宜船艘數與噸數增加之趨勢更為明顯。

以下就我國國輪船隊發展現況及問題加以分析。

表 4.1 我國船舶艘數與載重噸增長變化

單位：載重噸

年度	船舶艘數			船舶載重噸			占全球船噸%	全球排行
	ROC 船(%)	FOC 船(%)	小計	ROC 船(%)	FOC 船(%)	小計		
1998	179 (39.17)	278 (60.83)	457	7,862,811 (48.83)	8,239,598 (51.17)	16,102,409	2.29	11
1999	167 (34.79)	313 (65.21)	480	7,617,309 (42.35)	10,370,568 (57.65)	17,987,877	2.48	12
2000	163 (32.02)	346 (67.98)	509	7,603,196 (38.61)	12,088,206 (61.39)	19,691,402	2.69	9
2001	162 (31.09)	359 (68.91)	521	7,205,099 (38.19)	11,662,034 (61.81)	18,867,133	2.52	11
2002	144 (26.57)	398 (73.43)	542	6,697,751 (30.87)	14,995,465 (69.13)	21,693,216	2.86	9
2003	133 (25.19)	395 (74.81)	528	6,313,645 (28.28)	16,014,886 (71.72)	22,328,531	2.91	9
2004	111 (20.67)	426 (79.33)	537	5,199,044 (22.73)	17,678,913 (77.27)	22,877,957	2.95	10
2005	112 (21.10)	419 (78.90)	531	5,297,000 (22.70)	18,034,000 (77.30)	23,331,000	2.78	10
2006	109 (19.71)	444 (80.29)	553	4,772,000 (19.57)	19,618,000 (80.43)	24,380,000	2.69	9
2007	97 (16.90)	477 (83.10)	574	4,076,000 (16.40)	20,781,000 (83.60)	24,858,000	2.54	11

資料來源：本研究整理自 UNCTAD, Review of maritime transport 1998-2007。

附註：本表係總噸位 1,000 噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

4.1.1 國輪發展環境分析

國輪船隊對國家發展所產生的效益，在經濟方面包括促進國民經濟成長、促進貿易發展、取得外匯，改善國際收支、增加就業機會、增加本國籍船員、確保國輪競爭力；在產業方面可改善海運產業（船舶維修、造船、船舶管理、船舶營運等）、確保國輪船隊不會因國際公約或組織之影響而處於不公平之競爭劣勢；在國防方面可確保可利用民間商船，以支持國家安全所需之國防配置，國家動員時可依國防需要對商船作適當之管理。

臺灣地區缺乏天然資源，對外經濟以貿易為主，屬典型海島型經濟國家。運輸與貿易之間關係密切，海運運輸貨載量大、運費成本低之特性，遂成為臺灣貨品進出口的主要運輸管道。早期船舶運送業由配合軍運組織聯營，再經汰舊換新，擴建噸位。遷臺初期百廢待興，在歷經整理、汰換、擴充、遲滯及成長五個時期中，政府推動之國輪政策多屬保護及獎助之發展政策。

依據本所「國輪船隊整建問題之研究」（2002）研究報告指出，臺灣地區特殊海島型經濟型態，政府主管當局為求建立安全可靠之運輸體系，掌握進口民生必需品之運輸主權，使採購大宗物資之供應與國輪之營運融為一體，爰於 1970 年頒佈「大宗物資進口辦法」，此為「國貨國運」政策之濫觴。國內推動十大建設時期，政府援以由鋼鐵業供給貨源與輪船公司簽訂長期運送契約，並由船公司委託船廠造船，完工後即照合約裝運，三者相輔相成。當時政府亦宣示「國貨國運、國輪國造與國輪國修」的航業與造船工業基本政策。

1975 年交通部以當時我國內外環境競爭條件不足，以致國輪船隊無法與外籍航商競爭，向行政院提報「擬議訂定航業政策」，行政院於 1977 年 4 月 7 日頒佈「貿易、航業及造船配合實施方案」，將各項施政重點具文納入該方案中，此後交通部即依該方案訂定各期造船計畫，並責成海外航務聯營總處與相關之國營事業公司、中央信託局、大宗農產品聯合採購機構等洽商國貨國運事宜。為達國貨國運之政策目標，先後於 1981 年頒佈「公

營事業進口大宗物料實施國貨國運作業要點」及「公營事業進口一般器材實施國貨國運作業要點」，其中主要規定國輪之優先承運權利與基本的運費管制。早期政府航運、貿易、造船政策目標重疊，獎勵措施較完整且具有實惠，國輪船噸因國輪國造、國貨國運等政策而得以成長快速，國輪各期獎勵措施及船噸擴充情形如表 4.2 所示。

1987 年間由於臺灣對外貿易高度成長，世界各國自由主義抬頭，國內有識之士乃倡議對貿易實施國際化及自由化，以取得國際間相對等的政策待遇，航業發展政策自此產生重大變革與影響（如圖 4.1）。為因應國際海運自由化、國際化之趨勢，影響國內航運、貿易、造船等政策之推動，國輪因國內外經營趨勢丕變、經營環境惡化使發展受限。政府基於輿論開放自由進口，並取消聯合採購體制。此舉造成國輪散裝船喪失大量承運機會，在開放自由進口後，國輪獲得承運機會大減，嚴重影響國輪之營運。

目前國輪政策對船舶登記為國籍船，可說毫無任何無誘因，相對而言，有太多法令規章及經營上之限制，「新船不來、舊船求去」之問題，也日漸凸顯國輪政策亟待檢討修正。

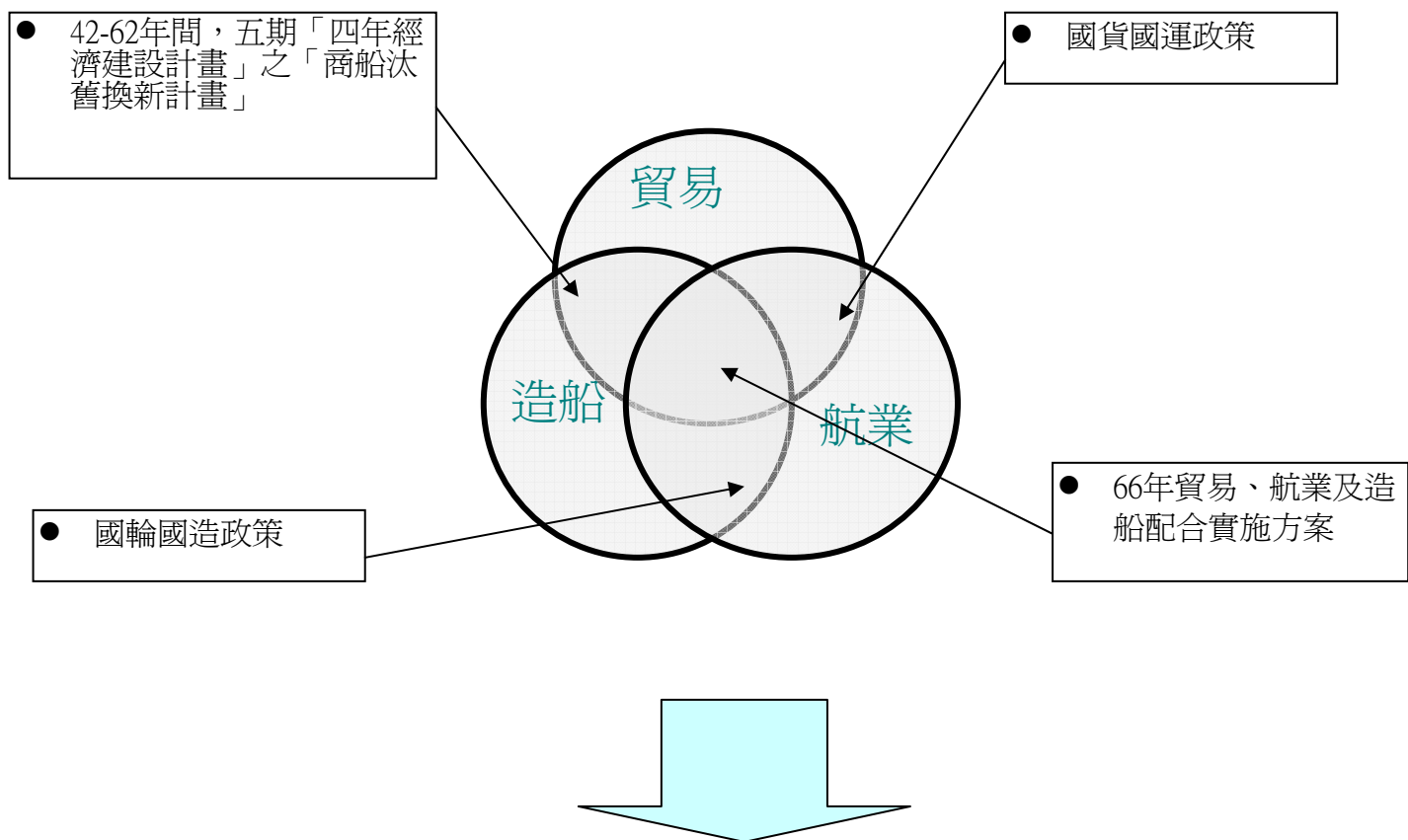
表 4.2 中華民國國輪船噸擴充經過

時間	經過	影響
1936 年	公佈「造船獎勵條例」	
1953 至 1969 年	第一期四年經濟建設計畫，分期擬訂造船計畫	因應各期計畫中進出口貿易及國防需求。船噸規模止跌回升。購造 83 萬載重噸商船為目標。共建造新船 51 艘 35 萬 2 千載重噸。
1960 年	公佈獎勵投資條例	五年免營業稅優惠。
1971 至 1972 年	第五期「四年經濟建設」之第五期商船汰舊更新計畫	國際運價劇跌，國際金融體制變化，商船汰舊更新計畫受挫。
1973 年	第六期商船汰舊更新計畫	購造 140 萬載重噸商船的計畫取消。
1977 年	頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」	配合經濟邁入「後工業化」(Post-Industrial)對外貿易擴張衍生之需求。
1977 至 1985 年	實施三期造船計畫	共建造新船 54 艘 296 萬載重噸，計畫項外另有 30 艘，62 萬載重噸加入，成效頗大。
1981 年	公佈航業法	旨在促進航業發展，繁榮國家經濟。
1983 年	船舶數突破 200 艘	
1985 年	核定中國造船公司造船融資實施要點	以融資優惠方式鼓勵國輪國造。
1986 年	擬訂國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	鼓勵建造新船，放寬購買現成船規定，以汰舊換新。目標 2000 年前，汰換逾齡船舶 400 萬載重噸，新建或購買現成船 1000 萬載重噸，使規模達 1200 萬載重噸。
1987 年	配合海運自由化政策，廢除「貿易、航業及造船配合實施方案」	商船隊擴充計畫遭遇停滯成長挫折。
1990 年	廢除獎勵投資條例	商船隊擴充計畫遭遇停滯成長挫折。
1991 年	促進產業升級條例施行細則訂定	未有實質優惠。
1992 年	配合自由化政策，廢除國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	商船隊擴充計畫遭遇停滯成長挫折。
1992 年	商船隊突破一千萬載重噸	為國輪船噸極盛時期。
1994 年	獎勵民間參與交通建設條例訂定	未將海運列入，僅污染防治及科技設備列入。
1994 年	擬訂振興航業方案草案	中程計畫-推動造船計畫。
1995 年	於高雄港務局設置「境外航運中心」	使臺灣國際商港得以「不通關、不入境」方式，從事大陸輸往第三地或第三地輸往大陸貨物轉運。
1995- 1999 年	修訂航業法及相關子法	因應自由化、國際化政策放寬經營限制。
1997 年	開放外籍船舶經第三地航行兩岸定期航線	臺灣地區、大陸地區航商設籍或租用營運之外籍船舶及外國籍船舶經第三地(包括香港地區)航行兩岸定期航線
1999 年	召開獎勵國輪發展政策會議	研擬相關獎勵國輪發展方案。

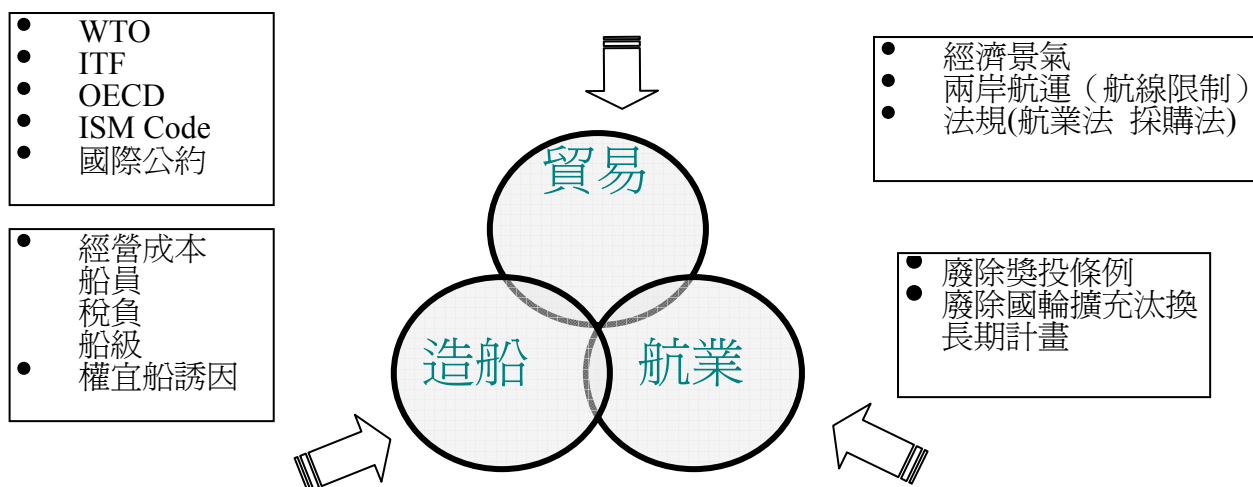
2001 年	境外航運中心辦理海空轉運作業	海空聯運
2001 年	通過「自由貿易港區設置管理條例」	以國際機場及國際港口設置自由貿易港區，成為兩岸全面貿易的試點。

資料來源：本研究整理自國輪船隊整建問題之研究，運研所，2002 年。

航運、貿易、造船政策目標重疊，獎勵措施多。
國輪船噸因國輪國造、國貨國運等政策，成長快速。



自由化、國際化趨勢影響航運、貿易、造船政策。
國輪因國內外經營趨勢丕變、經營環境惡化使發展受限。



資料來源：「國輪船隊整建問題之研究」，運研所，2002 年。

圖 4.1 國內航業政策發展變革

4.1.2 國輪船隊現況分析

我國國輪發展有國輪船隊出籍情況嚴重、國輪經營規模小等問題，茲說明以下：

一、國輪船隊出籍情況嚴重

臺灣地區經營國際航線之民營航運公司，營運上部分採權宜船方式經營，國人新建船舶亦多登記為權宜船，加以國內公營事業民營化政策之推動，使原屬國營航業之陽明海運及台灣航運公司相繼完成民營化，也因應業務競爭需求將船舶「出籍」。依聯合國 UNCTAD 以 1,000 總噸以上船舶之統計資料發現，國人擁有船噸登記為權宜船比例，也從 1998 年的 51.17% 上升到 2007 年的 83.60%(表 4.1)。國輪公司(除公營機構因受法令限制，或專營國內航線，無法登記為權宜船籍外)可能因營業上需求，將所擁有之船舶登記為權宜船籍。而國輪公司擁有之權宜船，除股票上市公司須公諸於市場外，多半較不願透露此項資訊，因此，權宜船數量可能更多。

另依 Institute of Shipping Economics and Logistics (簡稱 ISL) 及我國交通部統計資料亦顯示，國輪比率有逐年降低之情況；依據 ISL 1995-2006 年航運統計年報，我國 300 總噸位以上之國輪與權宜輪艘數如表 4.3 所示，我國國輪比率由 1995 年的 49.98% 逐年下降至 2006 的 27.50%。

表 4.3 1995-2006 年我國國輪與權宜輪艘數統計

單位：艘

年別	國輪	權宜船	合計	國輪比率(%)
1995	233	234	467	49.89
1996	239	247	486	49.18
1997	238	244	482	49.38
1998	232	273	505	45.94
1999	220	302	522	42.25
2000	213	337	550	38.73
2001	212	352	564	37.59
2002	198	397	595	33.28
2003	189	391	580	32.59
2004	170	421	591	28.76
2005	171	423	594	28.79
2006	165	435	600	27.50

資料來源：本研究整理自 Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995-2006。

附註：本表係總噸位 300 噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

若依我國交通部統計資料(表 4.4)，100 總噸以上客貨船國輪之船舶登記數，由 1999 年的 290 艘減少至 2007 年 11 月的 258 艘，減幅為 11%，船舶載重噸則由 7,630,749 噸降至 4,595,837 噸，減幅達 40%，顯示近年除籍船舶應多屬大型之船舶。國籍船舶貨運量亦由 1999 年的 111,719 千公噸，減少至 2006 年的 78,135 千公噸。

表 4.4 交通部國籍船舶登記數

單位：艘、噸

年 別	艘數(Vessels)	總噸位(G. R. T.)	載重噸(D. W. T.)
1999 年	290	5,445,290	8,630,749
2000 年	288	5,336,130	8,391,652
2001 年	280	4,790,827	7,472,055
2002 年	272	4,234,607	6,789,777
2003 年	267	3,735,331	6,091,318
2004 年	272	3,707,112	5,998,971
2005 年	270	3,374,761	5,484,290
2006 年	258	3,005,230	4,962,058
2007 年 11 月	258	2,792,573	4,595,873

資料來源：本研究整理自交通部，中華民國交通統計月報第 474 期，2007 年 11 月。

附 註：國籍船舶登記數係 100 總噸以上，包含貨船及客船，惟不含漁船及非營業船舶。

二、國輪經營規模小

依交通部「95 年度交通年鑑」所述，截至 2006 年底止，我國船舶運送業計有 135 家，其中多屬小型船舶或規模較小（多為一船公司）之國輪公司，大抵以從事國內航線居多。船公司擁有船舶艘數多寡，與船期安排、船舶調派等皆有密切關係，目前國輪公司之經營規模以小公司居多，其應變能力不足，規避風險能力及應變彈性較差，易受景氣波動影響。以擁有國籍船艘數計，擁有國輪 2 艘以下之公司數為約占四分之三強。且一船公司多為船噸較小船隻，以擁有載重噸位分析之結果，擁有千載重噸以下約占二分之一強，而擁有二十萬載重噸以上國輪之公司，僅有長榮、立榮、陽明、萬海、新興、裕民、益壽、中國航運、遠森科技等公司。

目前部分航商或因貨載分配因素，僅留部分象徵性國輪；或租船營運；或於國內以船務代理方式經營其設立於國外子公司之船舶。甚而僅設立公司而未實際擁有國輪，此與航業法（第九條…依法辦理公司登記，置

妥自有船舶…)規定不符，使我國建立國輪船隊之政策目標受到威脅。

4.2 國輪船隊經營面臨之問題

交通部(1995)探討「我國發展第二船籍登記制度可行性之研究」指出，國輪航運公司面臨主要問題有以下 11 點：(1)國籍船員成本較高；(2)稅金負擔較重；(3)國籍船員短缺嚴重；(4)國輪獎勵措施缺乏；(5)船舶買賣、購建核准之營運限制；(6)船舶金融政策闕如；(7)貨源不穩定；(8)營運區域限制；(9)國際競爭激烈，國輪承運率低；(10)港埠作業效率有待提升；及(11)雙重船級問題。

以下分別就船員來源不足與國籍限制、航運競爭力降低、獎勵少、限制多等問題加以說明。

4.2.1 船員來源不足與國籍限制

由於國內經濟發達、國民所得提高、家庭結構改變（人口較少）、船員工作需遠離家庭及陸上就業容易等因素，船員就業市場由船員外僱轉換成須僱用外籍船員之情形。而新臺幣持續升值後，船上待遇無法相對提高，亦影響船員上船意願，近年臺灣地區已由海員供給者之角色，轉換為需求者角色，並由菲律賓、大陸、越南、印度等較低所得國家取而代之。國內政經環境的變遷，勞資糾紛迭起，使勞動意願低落，而海上工作缺乏變化且深具危險性，待遇又未適當調整，國內海事院校相關科系畢業生上船意願普遍低落。

近年船員數目減少，目前船員較缺乏船副、管輪級乙級船員。為解決船員短缺問題，交通部雖於 1994 年 7 月起頒布實施「外國籍船員僱用許可及管理規則」，放寬每船只能僱用甲級船員，艙面部及輪機部各乙名船員之限制；及僱用外籍乙級船員，不得超過全船乙級船員二分之一的限制，但部分公司仍認為不足，基於營運成本考量及稅費負擔，選擇可使用次標準船員之權宜船，僱用薪資所得較低之開發中國家船員，以減少船員

工資支付。

依交通部交通年鑑統計，服務於國籍船舶之外籍船員人數（表 4.5），於 2000 年有 502 人，但截至 2006 年底止，服務於國籍船舶之外籍船員則增加至 949 名。

表 4.5 我國國籍船舶僱用外籍船員人數統計表

單位：人

年	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
僱用外籍船員人數	502	891	903	866	923	938	949

資料來源：本研究整理自交通部交通年鑑 2000 年至 2006 年。

4.2.2 航運競爭力降低

國輪因內部經營環境之劣勢，及外部競爭環境之威脅，形成惡性循環，削減了國輪之國際競爭力。近年全球經濟景氣雖逐步好轉，惟在國際船噸持續成長情況下，導致供過於求現象，亦使運價結構改變，使競爭更趨激烈。旋以亞洲金融風暴的影響，使國內進口線貨量銳減，因進出口貨載嚴重失衡，也將使船舶營運調度更加困難，市場競爭也更趨激烈。而未來兩岸三通政策、遠洋貨櫃運費調漲、亞洲進口貨量下降等因素，將為影響國內船舶運送業競爭力之主要關鍵因素。概括而言，國輪仍面臨內外環境之競爭壓力，使我國航運競爭力持續受影響，茲分述如下：

1. 國輪承載率持續下降

國內因經貿環境改變，使貨載成長趨緩，運輸需求也相對減少，政經生態的改變，產業投資意願降低，加上兩岸關係及南向政策之推助，促使產業出走。而技術進步、產業升級後，產品多朝輕、薄、短、小方向發展，連帶使進出口貿易貨量停滯不前，艙位需求減少。外國航商為爭食我國家建設計畫大餅，擴充市場占有率，紛紛降價求售，競爭更形激烈，使近 10 年來我國地區各港進出港貨物國輪承運噸數並無明顯變化，但國輪承運比率（表 4.6）卻由 1996 年的 37%減少至 2006 年的 23%，

且國輪所佔運費收入偏低（表 4.7），約 95%運費盡為外籍船舶所賺取。

表 4.6 臺灣地區各港進出港貨物國輪承運量

單位：千公噸；%

年 別	國輪載貨噸數	外國輪載貨噸數	總 計	國輪承運比率
1996 年	51,290	86,261	137,551	37.29
1997 年	49,945	105,371	155,316	32.16
1998 年	52,521	100,092	152,614	34.41
1999 年	58,702	103,726	162,428	36.14
2000 年	60,870	105,378	166,248	36.61
2001 年	56,443	116,418	172,861	32.65
2002 年	55,992	126,761	182,753	30.64
2003 年	50,936	141,995	192,931	26.40
2004 年	56,254	157,209	213,463	26.35
2005 年	51,818	150,613	202,431	25.60
2006 年	45,511	151,691	197,202	23.08

資料來源：歷年中華民國交通統計要覽，交通部統計處。

表 4.7 進出口貨物運費統計表

單位：新臺幣百萬元

年期	國輪	外輪	國輪比例	合計
2004	14,181	221,217	6.02%	235,398
2005	13,161	212,435	5.82%	225,996
2006	9,547	224,667	4.08%	234,214

資料來源：歷年中華民國交通統計要覽，交通部統計處。

此反映近年來國輪船噸萎縮，導致貨量降低，而整體出口貨量上升，國輪承運量並未同步增加，國輪承運率反而呈現大幅下滑，突顯國輪航商正面臨前所未有的市場衝擊與競爭力下降。臺灣早期經濟發展模式以積極賺取外匯為主，外匯為一國家在一定期間內賺取與支付的國際收支流量，許多海運國家認為發展國家船隊以發達海洋運輸，對國家國

際收支帳之平衡有積極的貢獻。

一個國家船隊在外國提供服務可以賺取外匯，而對一個需長期仰賴外輪提供海洋運輸服務之國家而言，發展國家船隊常被視為節省外匯支出之重要方式。雖然事實上海運運費收入之某種比例是否可列為外匯收入，仍端視一個國家海運之體質而定，並無通論，但爭取外匯之說卻是政府發展國家船隊之主要動機之一。

2. 競爭環境受國際化、自由化影響

為增進國際地位，拓展正式及實質外交關係，須積極加入國際組織，以加入 WTO 言，面對之國際貿易體系將更趨自由，航貿政策也將更國際化、自由化，交通運輸業將擴展成一跨國性、全球性之服務產業，海運市場有關各行業之競爭，將擴及全世界其他業者。而海運市場日漸開放，為免引起國際間的指責與報復制裁，雖不宜再採取保護主義，但環視各海運先進國家，對其國內航業(尤其在國輪政策方面)或多或少均採取各種形式之獎勵補貼措施。面對逐步開放之競爭壓力，宜全面檢討調適。

3. 經營規模小應變能力差

國內經營環境逐漸惡化，國輪船隊紛紛出籍以權宜船方式營運，使國輪船噸減少，導致國輪一船公司盛行，應變彈性差，易受運費市場波動影響。在未有適當政策以輔導聯營結構重整，或支援補助融資政策下，導致業者自相競爭，削弱整體力量。

根據交通部國輪統計資料顯示，近年來國籍船舶艘數減少並不明顯，但船噸減少卻很顯著，國輪船隊呈現小型化趨勢，如何挽回權宜籍大型商船加入國輪船隊，將是政府部門獎勵國輪政策之重要指標。若純由數據研判，國輪船噸似乎呈現逐年萎縮現象，但若干年來國內船公司購建船舶之行動並未中斷，所流失的主要為新造船或原先懸掛中華民國旗幟船舶競相「出籍」投入權宜船陣營，而流失的船舶亦以大型商船居多。因此長期來看，除非國輪整體經營環境有重大改變，否則「一船公

司」仍是航運市場的主要現象，航運公司得不到實質的利益前提下，國人擁有的龐大權宜船船隊，甚難期待回籍。

4.2.3 獎勵少、限制多

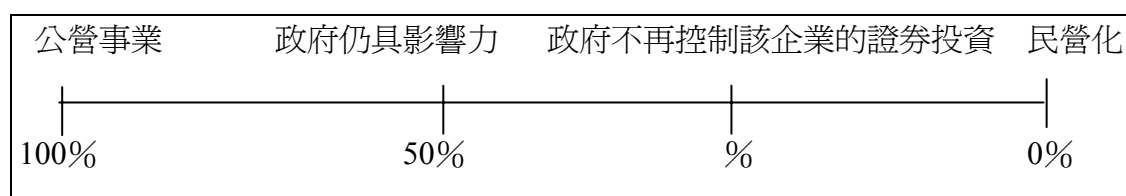
自 1990 年「獎勵投資條例」廢除後，其免稅優惠措施自 82 年底停止實施，造船融資辦法亦同時廢除，對航商而言，目前並無登記國輪之實質優惠誘因，影響航運業者投資購建船舶之意願。整體而言，政府對我國航商及船舶營運管制並不嚴格，然諸多伴隨獎勵措施衍生之法規限制，在獎勵中止後，並未隨之修正，致使獎勵與限制無法達成平衡，難以滿足航商需求。

相關之限制如現行法規有關船舶買賣、購建核准之營運，皆有限制及一定申請手續及流程。如航業法第九條：「經營船舶運送業，應具備營業計畫書，記載船舶購建規範、資本總額、籌募計畫，連同其他有關文書，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設。」及第十四條：「船舶運送業建造船舶，應於建造前擬具造船計畫，申請交通部核定。」，自國外購買現成船亦有船齡之限制，如第十五條：「船舶運送業自國外購買現成船，其船齡不得超過允許輸入之年限，並應於購買前擬具營運計畫書，檢附船舶規範，申請當地航政機關核轉交通部核定。」第十二條則限制船噸減損之可能因素：「船舶運送業將所有船舶拆解，或以光船出租、抵押、出售於國外，應敘明理由，申請當地航政機關核轉交通部核定。」等。

4.2.4 航業國營政策之變革與衝擊

國營航業本為航業基礎脆弱或民間投資力量有限的國家，為維護本國航業之生存，由政府撥出鉅資創辦大規模之國營航運公司手段，如印度、韓國、阿拉伯國家及民營化前我國之陽明海運與台灣航業公司等。依公營事業民化政府持股比例分析之（圖 4.2），陽明與台航在釋出政府擁有 50

%以上的股權後，已具有民營企業之經營特性，基於營運成本考量及航行大陸地區之航線限制等因素，也慢慢將所屬國輪出籍，或於造船之際逕登記為權宜船。



資料來源：自由中國之工業月刊 1998 年 10 月，薛琦。

圖 4.2 公營事業民化政府持股比例分析

在公營事業經營基礎上，以往政府持股理由如維持市場秩序、企業經營團隊的培養、追求企業永續經營及考量可能對資本市場之衝擊等因素已不被強調，反之，一些似是而非的政府持股理由，如配合執行政府政策、民營化配合措施未能完備、財團化之市場壟斷等因素，因應自由化趨勢演變將不復存在，尤其是民營化後企業不再有配合政策之包袱。因此，航業國營之政策也隨著陽明海運、台航公司的民營化，走入歷史。

陽明海運與台航公司之新造船訂單，都將計畫懸掛巴拿馬等外國船旗，業者表示主要因為掛懸掛我國國旗並無經營上實質之益處，政府部門也未提供任何獎助或補貼，營運上限制也較多。值得政府有關部門重視的是，民營公司如長榮集團之新船訂單，多年來未再登記為國輪，民營公司在商言商，自不待言；而前原屬公營機構之國輪公司在民營化後，不但新船訂單不再登記為國輪，甚至為航行貨源充足之大陸地區之需要，紛紛將原國輪出籍，國輪船噸流失量粗估在「新船不來，舊船求去」之情況下，至少減少百萬噸以上，實不可不加以重視。

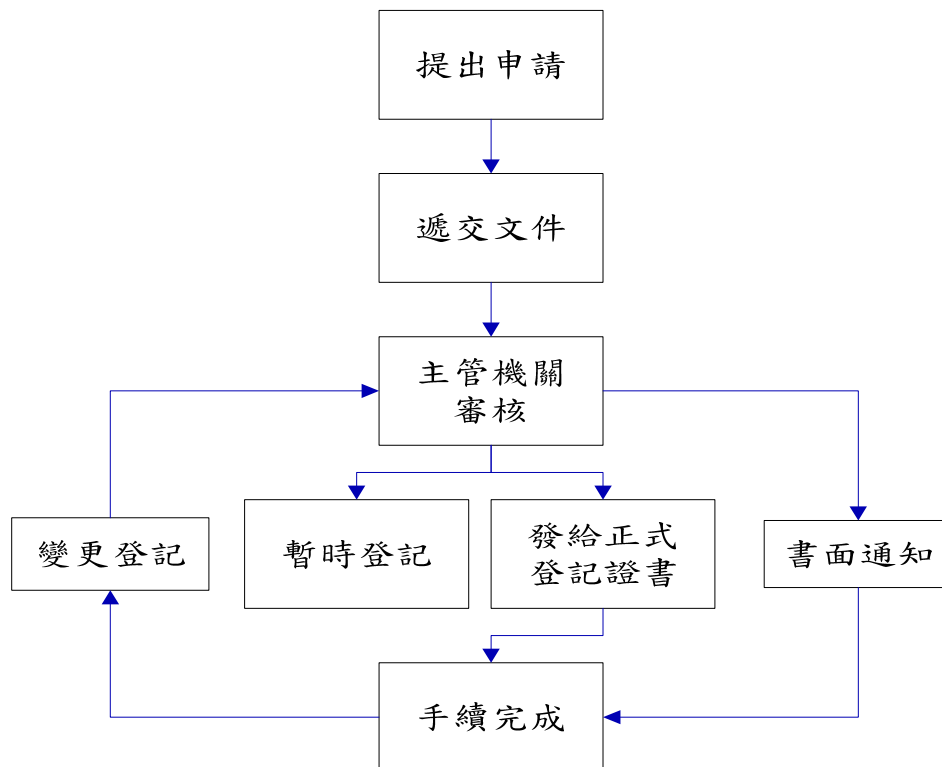
第五章 我國及國外船舶設籍制度分析

有關我國的授籍條件、船舶國籍喪失的理由及方式，須依船舶法第 2 條、第 21 條規定，已於第三章加以闡述，本章首先檢視我國船舶法、船舶登記法及外國籍船員僱用許可及管理規則等，以說明我國船舶登記制度，第二節則介紹各國設籍制度，最後分析我國船舶設籍制度與日本、香港與新加坡之差異。

5.1 我國船舶登記制度

按船舶登記法第二條規定，船舶登記，以船籍港航政機關為主管機關。但建造中船舶之抵押權登記，以建造地航政機關為主管機關。至於申請登記資格，則如第三章所述，符合船舶法第二條規定之一者，得申請登記為中華民國船舶。

我國船舶登記流程，依據張雅涵「我國船舶設籍制度與國輪發展因應對策分析」(2005)之研究，如圖 5.1 所示。



資料來源：張雅涵，「我國船舶設籍制度與國輪發展因應對策分析」，
國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，2005 年。

圖 5.1 我國船舶登記之流程

我國船舶之登記，依船舶登記法第二章申請登記程序之規定，應由登記權利人及義務人或其代理人，共同向主管機關申請。提出申請時依船舶登記法第 11 條之規定應附送下列文件：

- 一、申請書。
- 二、証明登記原因之文件。
- 三、曾經登記者，其登記證書。
- 四、登記原因與第三人有關係者，其證明文件。
- 五、登記義務人之權利登記證明文件。

初次登記所有權者，應依船舶法第 14 條規定，取具船舶噸位證書、船舶檢查證書或有效國際公約證書，及經交通部認可之驗船機構所發船級證書，連同申請書一併附送。於本國建造船舶，如設有抵押權者，應取具船舶建造地航政機關之抵押權證件，連同申請書一併附送。

船舶依前述規定登記後，航政主管機關除依船舶登記法簽發登記證書外，應轉報交通部發給船舶國籍證書。由登記權利人一方申請登記時，依據船舶登記法第 20 條規定，主管機關應立即以登記通知書通知登記義務人。

申請船舶登記時，依船舶登記法第 60 條之規定，應繳納下列各項登記費：

- 一、因遺產繼承或贈與取得所有權者，減除其已繳遺產稅或贈與稅外，按船舶價值千分之一計算。但公益或公用事業因捐贈而取得所有權者，按千分之零點二計算。
 - 二、因前款以外之原因取得所有權者，按船舶價值千分之二計算。
 - 三、為所有權之保存或共有船舶之分割者，按船舶價值千分之零點五計算；船舶價值超過二千萬元者，其超過部分，按千分之零點二五計算。
 - 四、租賃權存續期間未滿十年者，按船舶價值千分之零點五計算；存續期間十年以上者，按船舶價值千分之一計算；存續期間無定者，按船舶價值千分之零點五計算；因租賃權轉租而登記者，其已經過之期間，應自存續期間中扣除，以其餘期間視為存續期間，計算登記費。
 - 五、取得抵押權者，每件一百元。
 - 六、暫時、附記、變更、更正、回復及註銷之登記，每件二十元。
- 前項登記，屬於公務船舶者，免繳登記費。

第一項第一款規定之事項，航政主管機關得通知船舶所有人，繳納適當保證金額後，辦理所有權登記。

另船舶登記法第 61 條規定，申請移轉或註銷船籍港時，應依左列各款分別繳納登記費：

- 一、轉籍 每 10 噸 2 元。
- 二、銷籍 每 10 噸 1 元。

前項噸數依總數計算，不足 10 噸者，以 10 噸計。

在船員僱用方面，依據船員法第 5 條對船長之規定，船長應為中華民國

國國民。而在外籍船員的僱用上，則需依「外國籍船員僱用許可及管理規則」第 8 條之規定：

船舶所有人或船舶營運人依本規則僱用外國籍船員時，應優先僱用合格之我國籍船員。

船舶所有人或船舶營運人僱用外國籍船員，依左列規定辦理：

- 一、甲級船員：一等船副、一等管輪或二等大副、二等大管輪以下資格之職務，艙面部及輪機部每船得各僱用乙名，但不得擔任船長、輪機長職務。
- 二、乙級船員：每船之外國籍乙級船員不得超過全船乙級船員人數之二分之一為原則。

前項規定，交通部得視需要調整之。

5.2 國外船舶登記制度

為進一步了解船舶設籍制度，以下分析亞洲日本、香港與新加坡之船籍制度，並彙總其主要差異，最後並與我國船籍制度比較分析。

5.2.1 日本船舶設籍制度

日本為航運發達國家，擁有相當規模商船隊與造船業，是全球主要航運國家之一。張廷璐「日本海運政策」(2004)一文認為，日本航運政策目標，主要在確保海上運送安定，並強化國際航運競爭力。因此，積極推展航運事業，航運自由化程度相當高，航運事業於國民經濟占有重要地位。

日本為確保船舶國際競爭力及防止船隊流失，實施多項鼓勵國輪政策及新式船舶登記制度，包括：

1. 日本於 1996 年成立「國際船舶登記制度」，成為其航運政策核心；
2. 為保證貿易物資運輸之安全性，對日本籍船舶出租與轉讓，實行中止勸

告制度，並透過減輕登記許可稅與固定資產稅之措施，以保證制度順利實施；

3. 1998 年起國際航運按市場供需運作，取消艙位調整管理；
4. 2001 年進行海事行政組織重組，成立海事局及海上技術安全局；
5. 為提高航運企業競爭力，對國際航運企業給予特殊稅收優惠，並透過國家政策投資銀行，提供航運業長期低利貸款。

其次日本亦非常重視國際海事組織(IMO)、亞太經濟合作(Asia Pacific Economic Cooperation; APEC)、經濟合作暨發展組織(Organization for Economic Cooperation and Development; OECD)等多邊談判，強調航運自由化，要求相關國家開放本國航運市場；就歐盟航運競爭政策，於歐盟各國間對航運企業保護問題進行談判；對市場進入及外資航運企業於內陸設立分支機構問題，亦積極與中國進行談判。

整體言之，日本係以貿易立國，對外貿易 99%透過國際航運實現，為適應經濟全球化，航運業正進行產業結構調整、放寬航業限制、提高港口效率、擴大網路傳輸技術應用於航運業，以實現將世界貨運量六分之一吸引至日本，創建世界航運中心新形象之目標。

近年來日本船舶數量略為減少，且日本籍船舶持續減少中，主要原因包括：

- (1)維持日本籍船舶成本太高，如船舶檢查嚴格、手續繁雜、船員薪資較高；
- (2)日幣升值使航運公司至外地設立分公司，入籍為權宜船籍船並改僱外籍船員；
- (3)與其他航運國家比較，其補貼相對較低，但營運費用卻較高。

我國航運公司受日本航運經營模式影響頗深，因此其船舶設籍制度確實值得我國參考，而上述船舶減少因素，亦可作為我國之借鏡。

5.2.2 香港船舶設籍制度

香港航運政策由海事處制定辦理，由航運政策科負責管理船舶設籍，制定技術與監控標準，並將之納入香港法例中。其有關船舶註冊之職能如下：

1. 確保在香港註冊、領牌的船舶，以及使用香港水域的船舶，均符合安全、環保標準。
2. 管理香港船舶註冊，配合國際公約而訂立相關政策、標準和法例。
3. 確保在香港註冊、領牌的船舶，以及使用香港水域的船舶，所聘用的海員均符合資格，並規管海員註冊和僱用海員等事務。

香港之船舶登記制度於船舶申請設籍時，須由船東提出：

1. 委任代表人之接受委任書；
2. 須具備船東同意該船舶設籍之同意書，及船東與船舶租賃契約租船人(demise charterer)之聯同聲明書，聲明該租船人之資格，或該租船人於契約下占有該船舶，並管理船舶航行與營運有關事宜，包括船長與海員之僱用；
3. 該船舶於香港設籍期間，不在其他地方設籍之聲明。

船舶首次註冊時，須出示船舶建造或買賣之證明，或該船舶所有權歸船東之法院命令，或證明該船舶於香港以外地方已終止設籍之證明，並提出有效之驗船證書及該船舶標誌證書等。另外，如認為申請入籍之船舶有設籍之疑慮時，可向申請人或該船舶代表人送達通知書，要求提供所需資料，以決定同意設籍與否。

有關船級協會方面，下列國際驗船協會已獲香港海事處授權進行檢驗及簽發證書，包括(1)美國驗船協會(ABS)、(2)法國驗船協會(BV)、(3)中國船級社(CCS)、(4)挪威驗船協會(DNV)、(5)德國驗船協會(GL)、(6)韓國船級社(KR)、(7)英國勞氏驗船協會(LR)、(8)日本驗船協會(NK)及(9)義大利驗船協會(RINA)等。

5.2.3 新加坡船舶設籍制度

近年來新加坡籍船舶艘數及總噸位成長快速，張志清(1999)認為，主要原因係：

1. 政府善用整體發展優勢，吸引外籍航運公司設立營運中心，並將所屬船舶入籍新加坡，享有各項優惠措施及有利經營環境。其中較顯著為「特許國際航運企業方案(The Approved International Shipping Enterprise Scheme；AIS)」；
2. 實施「新加坡船舶登記制度(Singapore Registry of Ships；SRS)」，提供多項優惠措施，鼓勵國際航運公司之船舶入籍；
3. 配合地理位置，發展遠洋及近洋之集貨船隊，如海皇航運集團(Neptune orient lines；NOL)即以新加坡為主要樞紐港，承運國際遠洋船隊卸載之轉口櫃，以致船舶艘數與噸位成長迅速。

新加坡實施特許國際航運企業方案(AIS)之目的，主要配合其總體航運中心發展計畫，鼓勵國際航運公司將營運總部或區域業務中心設於新加坡。

新加坡 AIS 海運優惠稅制，其有效期間為 10 年，屆期可以續辦，並以擁有國際網路和經營業績良好的船公司為對象，目前約有 30 家公司取得 AIS 資格，其中包括日本郵船(NYK)、NAVIX LINE 在新加坡的法人公司，如 NYK BULK SHIP (ASIA)、NAVIX ASIA 等。對掛新加坡國旗的船舶營運所得之收益採取免稅規定，凡取得 AIS 的公司即使租傭非新加坡籍的船

船，所得的收益視同新加坡籍船一樣不予徵稅。包括掛非新加坡旗船舶在新加坡以外地區的經營所得；掛新加坡旗船舶的經營所得，及批准子公司和船務公司的股息，皆可獲得免稅。惟掛非新加坡旗船隻如只在新加坡提貨則不能免稅。而登記之公司需同時符合下列條件：

1. 以新加坡為基地；
2. 每年最少要在新加坡支出 400 萬坡幣；
3. 船隊至少有 10% 的船舶在新加坡註冊。

為達此目的，新加坡提供多項優惠措施，包括

1. 十年免稅優惠；
2. 該公司之子公司及關係企業之股利所得免稅；
3. 船舶出售所得若用於該公司之營業則免稅；
4. 上述免稅優惠每隔五年檢討一次，由新加坡貿易發展局負責查核，十年後仍可依個案申請上述免稅優惠。

具體而言，新加坡船舶登記制度(SRS)，與所謂準權宜船制度(Quasi-FOC)相類似，提供類似其他開放權宜船登記國家之實質優惠，以吸引國際上其他船東在該國登記船舶，雖然短期在登記費用及所得稅等方面稅收可能減少，但長期而言，以上述登記條件刺激並活絡新加坡各項經貿活動。

新加坡籍船舶登記制度主要具有下列優勢之誘因：

1. 低廉登記費用；
2. 對船員僱用無國籍限制；
3. 承認多種船級協會發給之船級證書，減少雙重船級費用；
4. 於新加坡境外所有營運收益均免所得稅；
5. 依 SRS 登記為船舶所有人，須為新加坡公民或永久居留者，或為 AIS 航

運公司；

6. 無外匯管制；

7. 至 2004 年止，依 SRS 登記之船舶安全紀錄良好；

8. 政治安定及政策穩定，有助於推行 SRS 制度，並吸引外籍航商之船舶入籍。

9. 無貿易區域之限制。

新加坡船隊發展策略，張志清(1999)分析，有如下特色：

1. 除稅捐優惠外(如 AIS 與 SRS)，基本上並無特殊獎助措施。因新加坡本國市場有限，採自由市場機能決定投資意願、船級選擇與船噸供需等，反而較為有利；
2. 如何吸引外資、外商與發展外貿，成為新加坡重要經濟政策。AIS 與 SRS 之實施，已有相當成效，並實質吸引國際航運公司設立營運總部或區域營運中心；
3. 支持國營公司發展遠洋船隊，如 NOL 併購 APL，乃結合船隊、市場與貨櫃場站等資源，以達規模經濟效益；
4. 配合貨櫃轉運量(約占其貨櫃吞吐量三分之二)，發展區域性集貨船隊；
5. 藉外籍航商之船舶改籍，其成效迅速，然一旦誘因消失，此優勢恐難維持。如何培養本土航運公司則較困難，而且不易達成。國家航運發展須有充足本土經營人才，以及高級船員之培養，若僅以併購方式未必能達成目標。

5.3 船舶設籍制度比較

透過前述亞洲國家船舶設籍之探討，以下分析我國船舶設籍制度及其與日本、香港與新加坡之差異，茲將亞洲四船籍近年擁有國輪艘數及船噸之變化，如表 5.1 及表 5.2 所示。

整體言之，臺灣與日本國輪船噸數皆呈現減少趨勢，2006 年日本仍保有 1,401.1 萬載重噸，但臺灣僅剩 502.9 萬載重噸，於四船籍中表現最差。香港則呈現明顯成長，2005 年以 4,287.3 萬載重噸，超越新加坡 3,962.4 萬載重噸。

表 5.1 亞洲四船籍近年擁有國輪船艘數之變化

單位：艘

船籍 \ 年度	2002	2003	2004	2005	2006
日本	2,937	2,763	2,667	2,607	2,551
香港	535	636	767	924	1,013
新加坡	973	966	993	1,024	1,131
臺灣	198	189	170	171	165

資料來源：本研究整理自 Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)，Shipping Statistics Yearbook，2002-2006。

附註：本表係總噸位 300 噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

表 5.2 亞洲四船籍近年擁有國輪船噸之變化

單位：萬載重噸

船籍 \ 年度	2002	2003	2004	2005	2006
日本	1,746.0	1,614.4	1,544.3	1,495.7	1,401.1
香港	2,269.2	2,638.8	3,374.5	4,287.3	5,071.3
新加坡	3,263.6	3,286.7	3,617.1	3,962.4	4,746.3
臺灣	698.5	666.1	558.8	568.6	502.9

資料來源：本研究整理自 Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)，Shipping Statistics Yearbook，2002-2006。

附註：本表係總噸位 300 噸以上船舶，資料時間為每年 1 月 1 日。

綜合以上分析，亞洲四船籍船舶設籍制度之比較，如表 5.3 所示。其中，船員僱用限制方面，僅我國對船員僱用有一定比率限制。於兩岸航行

限制方面，亦僅我國輪對中國市場有營運地區限制，甚至無法承運卸載港不在我國港口之運務，如澳洲裝運礦砂或穀物至中國之限制。於航運稅捐因素方面，日本除登記費外僅課徵固定資產稅，香港與新加坡則採行噸位稅制度，而我國是以船舶價值課徵登記費外，又須繳納營利事業所得稅，明顯與其他三者不同，且稅額亦較高。於獎勵措施因素方面，我國幾乎沒有實質獎勵措施。於雙重船級問題方面，亦僅我國須取得雙重船級。於國輪動員問題方面，我國船舶仍有被徵用之可能。

綜合以上諸多不利因素可以發現，我國國輪發展之劣勢與威脅較多，優勢與機會愈來愈少。於船舶設籍因應對策方面，如何改進不適合或阻礙國輪發展之規定，採行有利船舶入籍或回籍之船舶設籍制度，實乃我國當前迫切之課題。

表 5.3 亞洲四船籍船舶設籍制度之比較分析

影響因素	日 本	香 港	新加坡	臺 灣
船員僱用限制	無限制	無限制	無限制	有限制
兩岸航行限制	無限制	無限制	無限制	不得經營中國航線
航運稅捐因素	除登記費外 課徵固定資產稅	採噸位稅制	採噸位稅制	除登記費外 課徵營業所得稅
獎勵措施因素	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 船舶特別折舊制度 ◦ 船舶買換特別課稅制度 ◦ 船舶固定資產稅課稅標準額特別措施 ◦ 國際運送貨櫃固定資產稅減輕措施 	航運相關收入 完全免稅	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 十年免稅優惠 ◦ 船舶在境外營運收益免稅 ◦ 子公司及關係企業股利所得免稅 ◦ 船舶出售所得用於該公司營運免稅 	無實質獎勵措施
雙重船級問題	須具備 NK 船級	承認 九個國際驗船協會	承認 八個國際驗船協會	須具備 CR 船級 CR 非 IACS 會員
國輪動員問題	有	無	無	有

資料來源：張雅涵，「我國船舶設籍制度與國輪發展因應對策分析」，海洋大學航運管理學系碩士論文，2005。

第六章 船舶設籍問題之因應對策

面對未來國際航運競爭壓力，林繼國與陳一平(2002)指出，惟有國內建立健全船舶設籍制度，方可確保國輪生存發展空間。因此，須整合自由化和國輪發展整體策略目標考量下，研擬兼顧國輪永續並促進經營效率之發展對策。

基於前述有關船舶設籍及國輪船隊面臨之問題，本章將分別就我國船舶登記制度及國輪未來發展提出具體因應對策。

6.1 我國船舶登記制度之對策

(一) 將國人擁有之權宜船納入登記管理

依據國際運輸勞工聯盟(ITF)對權宜船之定義指「某船的受益擁有權和控制權屬於其懸掛國旗以外之國家」，因此，船主的國籍與該船的船籍是否一致為認定上的主要依據，國際間亦針對Flag of Registry 或 Country of Ownership 分別統計及加以區分，國人所擁有的權宜船，其受益擁有與控制權仍屬國人所擁有，建議可參酌中國大陸做法，要求業者將國人所擁有之權宜船進行登記並納入管理。

(二) 研擬修正船舶登記法及其子法

我國船舶登記法(1975年6月修正)及船舶登記法施行細則(1983年11月修正)之規定，大致上基於我國當時之國情，亦參酌當時之國際公約及海運經營環境；惟近年來國際航運市場競爭激烈，航商之經營型態已有巨幅調整，例如選擇以出籍來節省營運成本，或以租賃契約(Lease Purchase)來擴充船隊等，因此我國船舶登記法及其子法仍有依外在環境變化而檢討修正之必要。

(三) 放寬船舶法第 2 條，有關國輪船舶之設籍條件，使外國自然人或外國法人所有的船舶，可以取得我國國籍。

(四) 檢討是否修正我國船舶相關規費

目前國際間，各船籍國對船舶入籍時所收取費用方式及所用之名稱，隨國情有所不同，在船舶登記註冊上，大致依據船舶類型及噸位的不同，收取註冊費和噸稅，也就是說，最初註冊費和噸稅，大都隨船舶噸位徵收。

而我國航商或登記權利人在船舶所有權登記時，依船舶登記法採依「船價」，分別按船舶價值千分之一或千分之二計算，僅須繳交相關之登記費法，無須每年另繳交年費，但在我國有營業行為之航運公司仍應依所得稅法第二條，課徵營利事業所得稅，

然而船價常隨船舶市場波動不易認定，而且以國際商輪船舶大都為大型船舶而言，我國船舶登記註冊以從價收費似有偏高之現象，但依各港務局之統計，2005 年我國國際商輪船舶登記數量為 22 艘，僅佔所有登記船舶 6%，對佔有 47% 的 20 噸以下小船而言，卻未必比他國為高，但如欲與世界接軌，似仍應採噸位計收所有權登記費較為妥適。

6.2 國輪未來發展之對策

6.2.1 船員僱用限制與對策

船員僱用問題有兩方面，一是國籍船員不足與成本問題，另一則是外籍船員僱用限制問題。因此，應積極輔導乙級船員轉任甲級船員，加強船員專業訓練，提高合格船員上船服務意願。林光等(2001)認為，可採用船員所得稅減免或船員替代役方式，解決船員不足問題。對僱用國籍船員人數超過一定比率之航運公司，給與稅捐優惠或船員費用差額補助，以提高

國輪僱用國籍船員意願。

而近年船員較缺乏船副、管輪與乙級船員，欲彌補此船員人力缺口，除我國船員培訓外，應儘速研修交通部訂定之「外國籍船員僱用許可及管理規則」，根據此規則，目前每艘國輪雖可僱用船副及管輪各一人上船服務，但仍無法解決國輪船員人力不足的現象，為促使我國海運事業發展，亟待勞、資與主管機關三方共同研議尋求交集，找出一個大家都可以接受的解決方案。中華民國輪船商業同業公會全國聯合會建議交通部可藉訂定獎勵國輪培育在校學生實習辦法之際，增訂國輪凡依規定培育航行員及輪機員實習生者，可增加僱用外籍船副、管輪各一名，其職務並可放寬至大副及大管輪之規定，以有效解決船員缺乏之問題。

另馮正民等(2002)認為，我國應放寬或解除國輪僱用外籍船員之限制，因為依日本、香港與新加坡之規範，只要船員符合 STCW 國際公約規定，皆無國籍限制問題。

另內政部基於履行政府公共事務或其他社會服務，乃訂定替代役實施條例；而國防部基於輔導國防工業，乃制定「研究所畢業役男自願服役國防工業儲訓為預備軍士官實施規定」的行政命令，以上措施皆基於政策考量而提出；因此，為建立我國船員教育考試訓練及任用整合制度，交通部似應提出類似替代役或國防役之作法，或可稱為「船員役」。

船員役之設計原則，應把握培訓符合國際公約之要求，朝向由航商、政府主管機關與學生三方簽約、服船員役視同海上資歷、優先僱用與待遇正常化等方向，俾律定具體可行之輔導措施，以達成學校教育船員為國輪船隊所用，以解決航商之人才短缺，年輕學子上船服務意願低等問題。

6.2.2 兩岸航行限制與對策

兩岸經貿關係持續發展，對兩岸直航需求日漸升高，而國輪航線及區域仍受限政治因素，禁止經營兩岸航線業務，我國政府不允許登記為中華

民國籍的船舶，停靠中國大陸地區港口裝卸貨物，而中國大陸政府不允許懸掛中華民國國旗之船舶進入其所轄港口裝卸貨物，令我國國輪失去競逐世界最大進出口貨源市場的機會，貨源受到嚴重的限制。此種兩岸航行限制問題，為我國特有現象。

目前經由境外航運或兩岸三地作業方式航行兩岸，雖已行之有年，但僅限於國輪公司所屬權宜船籍船。散裝國輪運載中國大宗進口物資，如自澳洲進口穀物至中國之運務，依目前法律仍不許可。而該類運務裝載港與卸載港均不在臺灣，且無國家安全顧慮，但因無法航行之限制，致航運公司失去商機，只要整備足夠檢驗程序，安全問題應不構成阻礙。

目前國輪無法從事兩岸貿易貨物之攬載，航商多將新建船舶懸掛權宜船旗或將船舶出籍，此種現象在近年來國輪船噸變化已漸浮現，未來恐更明顯。因此，航政主管機關應積極協調兩岸政策主管機關行政院大陸事務委員會，研究國輪航行中國港口之可行性，除擴大現行境外航運中心貨櫃運輸範圍及功能外，另應擴及不定期船散裝運務，至少可爭取國輪比照「臺港航線模式」參與兩岸航運之經營。

6.2.3 航運稅捐因素與對策

航運業為一資本密集之產業，且面臨全球性競爭環境，營運風險高，資金投資亦屬沉沒成本（景氣不佳時，資產處分方式除變賣外，難以轉作其他用途），1989 年廢除「獎勵投資條例」之際，國內產官學界曾為企業投資的各項租稅是否減免而產生激烈的爭辯，最後政府在兼顧企業投資意願及產業升級的前提下，制定「促進產業升級條例」，決定廢止過於浮濫的選擇性租稅優惠，而改以獎勵有助於產業升級的「功能性」活動，包括自動化設備投資、研究發展、人才培育、自創品牌等。並針對高科技等重要事業，給予個人及企業投資抵減及股利緩課的租稅優惠。據此，政府除對在國內設置全球營運總部之企業，有給予稅賦減免及航運業除新造船舶

的自動化或防治污染等設備得以適用減免外，對於投資國輪或國輪公司並無任何租稅減免的優惠或投資獎勵措施。

「促進產業升級條例」自 1991 年 1 月 1 日實施以來，歷經多次修正，其中「租稅減免」及「第七十條之一」營運總部租稅優惠將於 2009 年 12 月 31 日施行屆滿。雖然在財政拮据下，「促進產業升級條例」有不少功成身退的呼聲，不過，在當前全球化、區域化、知識化的潮流下，政府仍有必要設計一嶄新的條例，透過適當政策工具的運用來加速產業發展，以延續產業成長的動力。另一方面，過去以製造為主的經濟體，已轉變為製造、服務雙主軸，惟製造業面臨附加價值下降之疑慮，服務業亦有擴大規模及提升附加價值之課題。因此，製造、服務業均需正視創新、加值之政策需求。

有鑑於此，經濟部為促進產業創新加值，提升產業競爭力，目前正研擬「產業創新加值條例草案」，除了全面檢討租稅減免外，如何活用其他政策工具來引領企業提升競爭力、促進企業創新加值，期望透過創新加值之輔助及輔導、無形資產流通運用、產業人才資源之發展、促進企業創新投資、產業永續發展及租稅金融支援措施之運用等，使臺灣成為「創新驅動」經濟體，並邁入「知識驅動」的階段，為臺灣下一波的經濟成長奠定基礎。

部分經濟學者認為臺灣經濟發展已超越依賴租稅獎勵來促進產業升級的階段，而營造一個可以普遍適用於各類產業的低稅賦、無障礙、公平競爭的大環境，遠比選擇性地給予特定產業高度的租稅減免優惠，更有助於提升經濟效率及產業升級，因此，對於提供經貿基礎服務的航運業，如何獲得租稅減免或獎勵，卻反較不容易獲得重視。

基於賦稅平等原則，針對特定產業賦與免稅或減免稅率等優惠措施，確有有失公允。但當前海運業對於專業人員之需求仍與日俱增，不同於其他產業之人才飽和情境。故於此人才匱乏之際，應就其產業發展環境之特殊性，研擬相關配套辦法，以吸引優秀人才參與服務，奠定永續發展之基

礎。

然而依據本報告有關亞洲四船籍案例比較可知，日本有船舶特別折舊制度，及固定資產稅課稅標準額特別措施，與國際運送貨櫃固定資產稅減輕措施等稅捐減免方案。香港雖以自由經營為政策，無任何稅捐優惠措施，但採行噸位稅制，且公司登記方便，故其船籍相當具有吸引力。新加坡船隊發展政策，雖藉重外籍航運公司加盟，但所生經濟效益應可肯定。

我國國情雖有不同，然於航運稅制方面，似可仿效新加坡制度，以提高航運公司之船舶入籍。基此，我國應從改變稅制與措施著手，畢竟航運稅收不應是國家目標，間或推行噸位稅與稅捐抵免等方案，方不致因稅捐因素造成船舶不願入籍或出籍。

本所(2007)亦曾對我國海運實施噸位稅之可行性進行深入研究，探討實施噸位稅國家採用噸位稅之原因，並衡量我國航業發展之環境，設定我國實施噸位稅之政策目標如下：

1. 增加國輪船隊
2. 增加國籍船員之培訓及僱用人數
3. 提供岸基產業或岸勤專業人才
4. 增加在國際海運社會之發言力量及影響力
5. 因應國防運輸之需求
6. 鼓勵航商及相關產業在我國設立商業管理總部，並與其他產業共同發展。

該報告並對我國實施噸位稅成功與否之關鍵指標、配套措施及實施噸位稅制之最佳時機提出具體建議。

6.2.4 雙重船級問題與對策

目前國輪必須取得雙重船級認證，依船舶法規定，國輪必須取得交通部認可驗船機構(即中華民國船級會社，CR)發給之船級證書，但實際上，

CR 所發給之船級證書，並不被國際船級社協會(Internation Association of Classscification Societies LTD. 簡稱 IACS)或國際之保險公司及再保公司承認，國輪必須另外花費費用取得其他國家之主要船級會社(如 LR、ABS 或 NK 等船級社)所發給的船級證書，船舶之維持成本將因而提高。

依據亞洲四船籍案例比較可知，日本船舶雖須取得 NK 船級證書，但 NK 為 IACS 會員；香港與新加坡則承認 IACS 主要之船級證書，因此皆無雙重船級問題。是故，我政府應積極爭取 CR 取得 IACS 之承認，使我國驗船協會被國際社會接受，或修改船舶法承認 IACS 驗船證書，使國輪免於須取得雙重船級之負擔。若上述作法短期內無法達成，則可研議補貼國輪取得雙重船級證書之費用，以增加航運公司船舶入籍意願。

6.2.5 國輪動員問題與對策

依據行政院頒佈「全民防衛動員準備實施辦法」有關交通動員準備規定，國輪列為戰備動員主要運具。國際間銀行對國輪融資，往往拒絕貸款，縱或同意融資亦大幅提高利息，以致增加航運公司之資本支出。因此，應可參考美國之作法，其於 1993 年制定「航運安全及競爭力法案」，由運輸部以補貼方式建立美籍商船「航運安全船隊」，提撥預算給予合於補貼條件之船舶，俾於國家緊急或戰時支援國防事務，以此鼓勵航運公司以國輪方式營運。

6.2.6 其他獎勵措施因素與對策

(一) 購建船舶融資補貼

由上述可知，未來在「產業創新加值條例」中，將航運業納入，恐不符實際，惟為挽救快速流失的我國輪船隊，對航運業的輔導措施確有存在必要。對於國輪公司購建船舶採行融資補貼方案，不僅可以協助造船業發展，進而由造船業帶動關連基礎產業，亦能因此遏止國輪繼續流失。因此，為提振國輪船噸規模，維持國家航運自主性，帶

動航運造船工業發展，相關部會必須進行整合，以研擬購建船舶採行融資補貼之方案。

其次，外國建造但入籍我國者，給與免稅或相關獎勵，輸入現成船亦可按船齡給予一定比率獎勵，不但可提高稅收及設籍國輪意願，亦能協助國內造船工業發展。

交通部(1997)指出，國內造船獎勵措施無法有效因應市場改變，為改善國輪投資環境，認為有成立融資基金之必要。並設立專責機構，訂定國輪融資基金管理辦法，包括融資利率、融資額度、融資期限與還款方式等，以健全融資基金之運作，推動國輪長遠發展。

(二) 船員所得稅優惠

從所得來源與國際航線航運實務分析，船員分為受僱於國輪公司及受僱用於非國輪公司兩類，前者因國輪公司主事務所在國內，船員因僱傭契約所獲得報酬為在中華民國來源所得，依現行所得稅法第 1 條及第 8 條規定，受僱國輪公司的船員因船上工作所獲報酬，需計入所得納稅；至於受僱於非國輪公司的船員，其所獲得報酬，則因非國輪公司，主事務所在國外，船員因僱傭契約所獲得報酬為非中華民國來源所得，依現行所得稅法第 1 條及第 8 條規定，此類船員之船上工作報酬，並無計入所得納稅。

因此同樣為我國船員，只因僱主之國籍不同，而在納稅負擔上卻有極大差異；另為鼓勵船員上船工作，海運先進國家(如英國)，就採行類似措施，對其船員發揮相當作用。但在我國，需修訂稅法相關定義規定，才能達成利用免稅手段使船員願意上船工作，尤其是到國輪服務。雖然財政機關基於立場表示政策上傾向不宜修法，但交通部如認為建立培育船員服務輪船隊為國家重要政策，仍應洽財政部尋求共識。

就航運政策及對航商在租稅、修造船及融資等方面之優惠獎勵措施而

言，為鼓勵本國船員上船工作意願，政府應提供國輪上服務之船員所得稅、訓練費用等的優惠、放寬現成船的輸入年限、放寬國輪僱用外籍船員人數之限制、在兩岸海運尚未通航之前，開放國籍船舶由第三地直航大陸港口、對行駛國際航線之公司，放寬其本國人之資本額及擔任董事人數應達二分之一以上之限制等，以減輕航商營運成本，增加營運彈性及商機等，這些可加以研擬之政策與措施，以長遠的觀點而言，對我國整體航運產業經營發展與振興國輪未來發展具有實質效果，值得政府決策部門考量其推動實施之可行性。

第七章 結論與建議

本研究首先整理船舶國籍之相關理論與國際公約，並介紹我國及鄰近亞洲國家船舶登記制度，最後對我國國輪發展現況及問題加以探討及研擬因應對策，做為未來相關單位之參考。

本報告除了第一章緒論，說明本研究之研究目的與分析架構外，第二章則就船舶所有人考慮之船舶設籍因素、國輪出籍主要因素及歐、美國家較常利用之船舶設籍制度(權宜船籍制度、第二船籍登記制度)加以探討，以比較各種設籍制度之優缺點；第三章則整理船舶國籍之相關理論與國際公約，說明船舶國籍的取得、喪失之程序與規定及船舶國籍國之權利與義務；第四章分析我國國輪發展現況與問題，包括國輪發展環境分析及船隊現況分析，並綜整我國船舶出籍主要因素；第五章首先檢視我國船舶法、船舶登記法及外國籍船員僱用許可及管理規則等相關法規，以說明我國船舶登記制度，並介紹國外船舶設籍制度，最後分析我國船舶設籍制度與日本、香港與新加坡之差異；第六章針對第四章、第五章有關船舶設籍面臨之主要問題及國輪船隊面臨之問題，研擬我國船舶登記制度及國輪未來發展之具體因應對策。

本章將分別就研究結論、未來之政策建議及後續研究之建議，總結歸納前述之研究內容，整理提出本研究的心得與檢討，並期能對我國船舶登記制度及國輪未來的發展策略有所裨益。

7.1 結論

一、船舶所有人選擇船籍之主要考量因素以「降低營運成本」、「配合市場環境」與「改善經營條件」為主；至於船舶出籍因素主要基於經濟理

由，目的是為降低營運成本。本文歸納我國船舶出籍主要因素包括：(一)船員僱用限制；(二)兩岸航行限制；(三)航運稅捐因素；(四)獎勵措施因素；(五)雙重船級問題；(六)國輪動員問題。

二、權宜船籍制度之權宜船籍國，大多缺乏對船舶管理之意願與能力，對船舶航行安全與環境生態保護，皆面臨嚴格考驗，受到國際運輸勞工聯盟的關注與抵制。於是歐洲各主要航運國家紛紛制定新式的船籍登記制度(即通稱之第二船籍登記制度)，使船舶入籍能享有較佳之優惠條件，在船舶安全、船員勞動條件上能遵守相關國際公約之規定，行政管理體制上也能受到該國政府之規範與管理，以強化其本國海運公司之國際競爭力；交通部於 1995 年為振興航運發展促使船舶回籍，曾研討我國實施第二船籍登記制度可行性，但考量政經現況與航運環境下認為，我國並不適合推動第二船籍登記制度。

三、依據聯合國貿易暨發展委員會(UNCTAD)、Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)及我國交通部之統計資料均顯示，近年來國輪比率有逐年降低，我國船舶登記權宜船籍船之艘數與噸數有明顯增加之趨勢，顯示國輪船隊出籍情況嚴重。

四、我國國輪有國輪船隊出籍情況嚴重、國輪經營規模小，船員來源不足與國籍限制、航運競爭力降低、獎勵少、限制多等問題，然國際航運仍屬商業行為，變更國籍成為船舶所有人之手段而非目的，因此如何運用適當有效之國輪發展政策，以解決相關船員、稅賦等營運成本問題，及營業航線限制等政治影響因素；甚至創造有利的經營環境，以吸引國輪回流或登記為國輪，實為我國航運政策之重大課題。

五、分析我國船舶設籍制度及其與日本、香港與新加坡之差異，發現船員僱用限制方面，僅我國對船員僱用有一定比率限制。於兩岸航行限制方面，亦僅我國輪對中國市場有營運地區限制，甚至無法承運卸載港不在我國港口之運務；於航運稅捐因素方面，日本除登記費外僅課徵

固定資產稅，香港與新加坡則採行噸位稅制度，而我國是以船舶價值課徵登記費外，又須繳納營利事業所得稅，明顯與其他三者不同，且稅額亦較高；於獎勵措施因素方面，我國幾乎沒有實質獎勵措施；於雙重船級問題方面，亦僅我國須取得雙重船級；於國輪動員問題方面，我國船舶仍有被徵用之可能。綜合以上諸多不利因素發現，國輪發展之劣勢與威脅較多，優勢與機會愈來愈少。於船舶設籍因應對策方面，如何改進不適合或阻礙國輪發展之規定，採行有利船舶入籍或回籍之船舶設籍制度，實乃我國當前迫切之課題。

六、本報告分別就我國船舶登記制度及國輪未來發展提出具體因應對策如下：

（一）我國船舶登記制度之對策：

1. 將國人擁有之權宜船納入登記管理
2. 研擬修正船舶登記法及其子法
3. 放寬船舶法第 2 條，有關國輪船舶之設籍條件，使外國自然人或外國法人所有的船舶，可以取得我國國籍。
4. 檢討是否修正我國船舶相關規費

（二）國輪未來發展之對策：

1. 船員僱用限制之對策

（1）實施船員替代役方式，解決船員不足問題。

（2）修訂「外國籍船員僱用許可及管理規則」，增加僱用外籍船員。

2. 兩岸航行限制之對策

航政主管機關應積極協調兩岸政策主管機關行政院大陸事務委員會，研究國輪航行中國港口之可行性。

3. 航運稅捐因素之對策

應就航運產業發展環境之特殊性，研擬相關配套辦法，以吸引優秀人才參與服務。

4. 雙重船級問題之對策

- (1)積極爭取 CR 取得 IACS 之承認，使我國驗船協會被國際社會接受，或修改船舶法承認 IACS 驗船證書，使國輪免於須取得雙重船級之負擔。
- (2)補貼國輪取得雙重船級證書之費用，以增加航運公司船舶入籍意願。

5. 國輪動員問題之對策

提撥預算給予合於補貼條件之船舶，俾於國家緊急或戰時支援國防事務，以此鼓勵航運公司以國輪方式營運。

6. 其他獎勵措施因素之對策

- (1)研擬購建船舶採行融資補貼之方案。
- (2)船員所得稅優惠。

7.2 建議

一、成立航政局

航業法第三條明文規定，中央應成立航政局，以掌管全國航政業務，交通部組織法亦有設置航政局之規定，而目前仍以交通部航政司主管全國航運行政及航港事業，並負責航運政策、法令規章之釐定建議和業務執行之督導。現行航政司編制人員少而有責無權，相關國輪政策之推動無法步入正軌，甚至在爭取預算分配之際也有心無力。而目前若干航政法規可能已不合競爭環境之需求，政府市場監督的角色扮演與制衡監督力量，也常因航政局未能成立主導而偏差或乏力。因此，建議政府應儘速成立航政局，以加強其對航業政策之規劃、航業督導考核及營運管理之功能，並通盤檢討不合時宜之相關法規，以利國輪政策之務實推動。

二、變更船籍登記制度

由於航運市場環境變化及高度自由化之趨勢，建議可重新考量

「第二船籍登記制度」之適用可行性，參考仿效如挪威(NIS)、丹麥(DIS)、曼島(英國)等所謂「第二船籍登記制度」或新加坡 AIS「準權宜船制度」，提供船籍登記之足夠誘因，縱使無法吸引國際船東在國內登記，起碼設計提供足夠誘因使國人所屬權宜船回籍，若此，國輪回籍，船噸應可增加，進而帶動航運及國家整體經濟發展。

三、其他航運獎勵措施之建議

為提升我國航運公司及其屬輪在國際市場上之競爭力，建議可考慮採行下列之航運獎勵措施：

1. 放寬現成船輸入年限，便利航運公司彈性處分其船舶。
2. 採行船員國防役，以鼓勵航輪畢業生上船意願，藉以提升船員人數及培訓機會。
3. 增加船員所得稅寬減優惠，以提升船員上船工作意願。
4. 將航行國際航線之船舶運送業，納入新修正促產條例中之重要策略性產業，鼓勵航運公司投入資金、強化競爭力。

四、本研究受限時間及人力，僅以文獻整理及論述方式，針對船舶設籍制度及國輪發展問題加以探討，並提出因應對策。因此，本研究建議後續研究之方向，包括：

1. 可考慮以量化方式，針對他國如何因應出籍問題作更深入的探討。
2. 可對選擇權宜船籍關鍵因素之優先順序進行探討。

參考文獻

1. 交通部，「亞洲已開發國家航運政策之比較分析」，交通部航政司，1998 年。
2. 交通部，「我國發展第二船籍登記制度可行性之研究」，交通部航政司，1995 年。
3. 交通部，「中華民國 95 年交通統計要覽」，交通部統計處，2006 年。
4. 交通部，「中華民國交通統計月報」，交通部統計處，第 474 期，2007 年 11 月。
5. 交通部運輸研究所，「中華民國 95 年運輸研究統計資料彙編」，2006 年 11 月。
6. 李彌、周和平，「兩岸通航現況下國輪發展政策之研究」，交通部航政司，1999 年。
7. 交通部，「成立國輪造船及購船融資基金之研究」，交通部航政司，1997 年。
8. 交通部，「船舶登記法及船舶規費之檢討」，交通部航政司，2006 年。
9. 林繼國、陳一平，「國輪船隊整建問題之研究」，交通部運輸研究所，2002 年。
10. 王穆衡、陳一平、張世龍，「海運實施噸位稅可行之研究」，交通部運輸研究所，2006 年。
11. 交通部運輸研究所與中華經濟研究院合辦「我國輔導航業發展政策之檢討—相關國輪獎勵及稅費減免措施之研究」座談會，2000 年 7 月。
12. 中國海事專科學校，「我國發展第二船籍登記制度可行性研究研討會輯要」，1995 年 4 月。
13. 黃異，「國際法上船舶國籍制度之研究」，文笙出版社，1985 年初版。
14. 吳朝升，「船籍制度之發展及其影響之研究」，專上圖書有限公司，1991


年。

15. 馮正民、鍾政棋、袁劍雲，「船舶設籍對航商船員成本之影響」，運輸計劃季刊，第 31 卷第 3 期，頁 663-678，2002 年。
16. 陳世圯，「我國航運業發展與未來措施之展望」，海運月刊，7 月號，頁 8-11，1999 年。
17. 李振機，「權宜船籍問題之研究」，中國文化學院海洋研究所航運組碩士論文，1979 年 6 月。
18. 陳一平，「國輪出籍問題與因應對策之研究」，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，2001 年。
19. 鍾政棋，「我國散裝航運公司船舶設籍與營運績效之分析」，國立交通大學交通運輸研究所博士論文，2004 年。
20. 張雅涵，「我國船舶設籍制度與國輪發展因應對策分析」，國立臺灣海洋大學航運管理研究所碩士論文，2005 年。
21. 林玲圓、梁金樹、丁吉峰，「臺灣地區航商選擇登記本國船籍或權宜船籍分析」，國立臺灣海洋大學海運學報，第 13 期，頁 203-214，2004 年。
22. 吳朝升，「第二船籍登記制度簡析」，船貿週刊，第 5 期，頁 34-36，1992。
23. 林光、張志清、陳一平，「國輪出籍問題與因應對策之研究」，航運季刊，第 10 卷第 4 期，頁 1-18，2001 年。
24. 黃承傳、鍾政棋，「我國散裝船舶設籍關鍵影響因素之分析」，運輸計劃季刊，第 34 卷第 1 期，頁 27-62，2004 年。
25. 張廷璐，「日本海運政策」，航海技術，第 11 期，頁 1-15，2004 年。
26. 張志清，「新加坡之海運發展政策」，航運季刊，第 8 卷第 1 期，頁 44-64，1999 年。
27. 陳昊旻，「從消失中的美國船旗看我國國輪未來之發展」，海運月刊，12 月號，頁 2-12，2000 年。

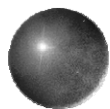
28. 楊鈺池，「我國國輪海運競爭力之發展問題與因應對策」，航貿週刊，第 15-18 期，2000 年。
29. 羅俊瑋，「論權宜船(上)」，航貿週刊，第 39 期，頁 70-76，2004 年。
30. 羅俊瑋，「論權宜船(下)」，航貿週刊，第 40 期，頁 66-71，2004 年。
31. 中華日報航運版相關報導。
32. 臺灣新生報航運版相關報導。
33. UNCTAD, Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development, United Nations, UNCTAD/RMT, New York and Geneva, 1998-2007.
34. ISL, "Shipping Statistics Yearbook", Institute of Shipping Economics and Logistics, 1995-2006.
35. Rowlinson, M. P. and Leek, B. M., "The Decline of the Regionally Based UK Deepsea Tramp Shipping Industry", Journal of Transport Geography, Vol. 5, No. 4, pp. 277-290, 1997.
36. Toh, R. and Phang, S. Y., "Quasi-Flag of Convenience Shipping: The Wave of the Future", Transportation Journal, Vol. 33, No. 2, pp. 31-39, 1993.
37. Boczek, "Flag of Convenience - An International Legal Study", Harvard University Press, 1962.
38. Lee, T. W., "Flagging Options for the Future", Maritime Policy and Management, Vol. 23, No. 2, pp. 177-186, 1996.
39. Alderton, T. and Winchester, N., "Flag States and Safety: 1997-1999", Maritime Policy and Management, Vol. 29, No. 2, pp. 151-162, 2002.
40. Li, K. X. and Wonham, J., "Who Is Safe and Who Is at Risk: a Study of 20-Year-Record on Accident Total Loss in Different Flags", Maritime Policy and Management, Vol. 26, No. 2, pp.

137-144, 1999.

41. Llàcer, F. M., “Open Registers: Past, Present and Future” ,
Marine Policy, Vol. 27, pp. 513-523, 2003.



附錄1 簡報資料



船舶設籍制度之探討

交通部運輸研究所

中華民國97年4月



大綱

壹、緒論

貳、文獻回顧

參、船舶國籍的基本理論與
聯合國船舶登記條件公約

肆、國輪發展現況及面臨問題

伍、我國及國外船舶設籍制度分析

陸、船舶設籍問題之因應對策

柒、結論與建議



壹、緒 論 (1/4)

一、研究緣起

1. 海權對國家經濟長期規劃與發展之影響重大，是國家強盛和繁榮的主要因素，尤其是以貿易立國的臺灣。
2. 傳統海運國家一直面臨船舶出籍的問題，時至現今，使用權宜船籍的原因，也漸漸變成以規避貿易限制的經濟因素為主。
3. 近年來我國船舶載重噸雖逐年增加，但國輪船噸不但大量流失，新造船舶懸掛外籍比率大幅提升，反映國輪出籍或不入籍問題嚴重程度。



壹、緒 論 (2/4)

二、研究範圍與內容

主要研究內容包括：

- (1) 蒐集、整理、比較各國船舶設籍制度。
- (2) 整理船舶國籍之相關理論與國際公約。
- (3) 分析國輪發展現況與問題。
- (4) 設籍制度與相關法規的缺失。
- (5) 提出我國船舶設籍制度與國輪未來發展之建議。
- (6) 結論與建議。

壹、緒 論 (3/4)

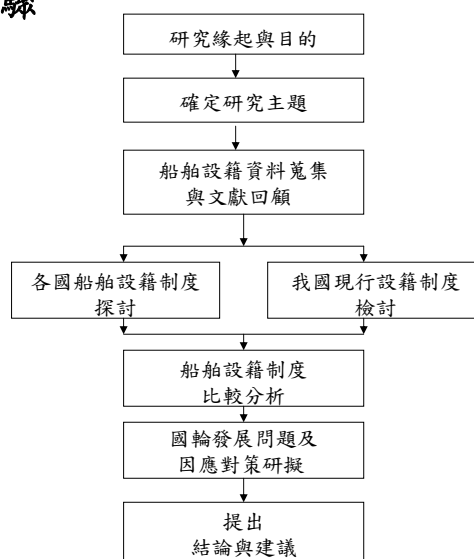
三、研究方法

以靜態的次級資料(secondary data)蒐集與分析為主

1. 國內政府出版品：包括交通部官方有關我國船舶設籍制度之論述及國輪統計資料，行政院及所屬各機關因公出國人員出國報告書，本所相關之研究報告等官方資料。
2. 國內交通、運輸、經營管理等相關科系研究所師生相關研究報告及論文。
3. 期刊、專著、報章雜誌等。
4. 相關網站。

壹、緒 論 (4/4)

四、研究步驟



貳、文獻回顧 (1/2)

一、船舶設籍因素及出籍主要考慮因素

- 船舶所有人選擇船籍之主要考量因素以「降低營運成本」、「配合市場環境」與「改善經營條件」為主。
- 船舶出籍因素主要基於經濟理由，目的是為降低營運成本。
- 本文歸納我國船舶出籍主要因素包括：(一)船員僱用限制；(二)兩岸航行限制；(三)航運稅捐因素；(四)獎勵措施因素；(五)雙重船級問題；(六)國輪動員問題。

貳、文獻回顧 (2/2)

二、船舶設籍制度

- 權宜船籍登記制度
- 第二船籍登記制度
- 交通部(1995)為振興航運發展促使船舶回籍，曾研討我國實施第二船籍登記制度可行性，但考量政經現況與航運環境下，認為我國在當時並不適合推動第二船籍登記制度。

三、第二船籍登記制度與權宜船籍制度之比較

- 第二船籍登記制度之海事行政機構較權宜船籍能以其能力要求入籍船舶嚴格遵守國際公約與規則。
- 第二船籍登記制度對本國船員僱用與配置有部份強制性的要求，較權宜船籍國的法令來得嚴格。



參、船舶國籍的基本理論與聯合國 船舶登記條件公約 (1/3)

一、船舶國籍的意義及存在的理由

確定船舶管轄權歸屬，進而維持在公海中
船舶內部秩序及公海秩序。

二、船舶國籍的取得

● 授籍條件

授籍自由原則

授籍自由的限制

● 授籍行為

● 船舶國籍的喪失



參、船舶國籍的基本理論與聯合國 船舶登記條件公約 (2/3)

三、船籍國的權利及義務

● 船籍國的權利

船旗管轄權

船旗保護權

● 船籍國的義務

有效管轄義務

污染防制義務

保護海底管線電纜義務

保障海上安全義務

海上救助義務



參、船舶國籍的基本理論與聯合國 船舶登記條件公約 (3/3)

四、聯合國船舶登記條件公約

- ⊕ 聯合國船舶登記條件公約條文
共計22條及3個附錄



肆、國輪發展現況及面臨問題 (1/2)

一、國輪發展現況分析

- ⊕ 根據UNCTAD統計，2007年我國航運公司擁有1,000總噸以上船舶共有574艘，總載重噸共有24,858,000噸，占全球船噸2.54%，是全球第11大航運國家。
- ⊕ 其中國輪97艘占我國所屬船舶之16.90%，載重噸為4,076,000噸占16.40%。
- ⊕ 權宜船籍船477艘占我國所屬船舶之83.10%，載重噸為20,781,000噸占83.60%。
- ⊕ 船舶出籍比率由1998年的51.17%上升到2007年的83.60%。
- ⊕ 統計顯示，近年來我國輪艘數與噸數雖略增，但權宜船艘數與噸數增加之趨勢更為明顯。



肆、國輪發展現況及面臨問題 (2/2)

二、國輪發展環境分析

三、國輪船隊現況分析

- 國輪船隊出籍情況嚴重
- 國輪經營規模小

四、國輪船隊經營面臨之問題

- 船員來源不足與國籍限制
- 航運競爭力降低
 - 國輪承載率持續下降
 - 競爭環境受國際化、自由化影響
 - 經營規模小應變能力差
- 獎勵少、限制多
- 航業國營政策之變革與衝擊



伍、我國及國外船舶設籍制度分析 (1/2)

一、我國船舶登記制度

1. 船舶法
2. 船舶登記法
3. 外國籍船員船員僱用許可及管理規則

二、國外船舶登記制度

1. 日本船舶設籍制度
2. 香港船舶設籍制度
3. 新加坡船舶設籍制度



伍、我國及國外船舶設籍制度分析 (2/2)

三、船舶設籍制度比較

- 船員僱用限制方面，僅我國對船員僱用有一定比率限制
- 於兩岸航行限制方面，僅我國輪對中國市場有營運地區限制。
- 航運稅捐因素方面，日本除登記費外僅課徵固定資產稅，香港與新加坡則採行噸位稅制度，而我國是以船舶價值課徵登記費外，又須繳納營利事業所得稅。
- 獎勵措施因素方面，我國幾乎沒有實質獎勵措施。
- 於雙重船級問題方面，亦僅我國須取得雙重船級。
- 於國輪動員問題方面，我國船舶仍有被徵用之可能。



陸、船舶設籍問題之因應對策 (1/2)

一、我國船舶登記制度之對策

- 將國人擁有之權宜船納入登記管理
- 研擬修正船舶登記法及其子法
- 放寬船舶法第2條，有關國輪船舶之設籍條件
- 檢討是否修正我國船舶相關規費



陸、船舶設籍問題之因應對策 (2/2)

二、國輪未來發展之對策

- ⊕ 船員僱用限制與對策
- ⊕ 兩岸航行限制與對策
- ⊕ 航運稅捐因素與對策
- ⊕ 雙重船級問題與對策
- ⊕ 國輪動員問題與對策
- ⊕ 其他獎勵措施因素與對策



柒、結論與建議 (1/6)


一、結論

1. 船舶出籍因素主要基於經濟理由，目的是為降低營運成本。本文歸納我國船舶出籍主要因素包括：
 - (一) 船員僱用限制；
 - (二) 兩岸航行限制；
 - (三) 航運稅捐因素；
 - (四) 獎勵措施因素；
 - (五) 雙重船級問題；
 - (六) 國輪動員問題。




柒、結論與建議 (2/6)

2. 採行權宜船籍制度之權宜船籍國大多缺乏對船舶管理之意願與能力，對船舶航行安全與環境生態保護，皆面臨嚴格考驗。於是歐洲各主要航運國家紛紛制定新式的第二船籍登記制度，使船舶入籍能享有較佳之優惠條件，在船舶安全、船員勞動條件又能遵守相關國際公約之規定，以強化其本國海運公司之國際競爭力。
3. 依據統計資料均顯示，近年來國輪比率有逐年降低，我國船舶登記權宜船籍船之艘數與噸數有明顯增加之趨勢，顯示國輪船隊出籍情況嚴重。



柒、結論與建議 (3/6)

4. 我國國輪有國輪船隊出籍情況嚴重、國輪經營規模小如何運用適當有效之國輪發展政策，以解決相關船員、稅賦等營運成本問題，及營業航線限制等政治影響因素；甚至創造有利的經營環境，以吸引國輪回流或登記為國輪，實為我國航運政策之重大課題。
5. 分析我國船舶設籍制度及其與日本、香港與新加坡之差異，發現發現船員僱用限制方面，兩岸航行限制方面，航運稅捐因素方面，獎勵措施因素方面，雙重船級問題方面，國輪動員問題方面條件均較日本、香港與新加坡為差。
6. 本報告分別就我國船舶登記制度及國輪未來發展提出具體因應對策。



柒、結論與建議 (4/6)

二、建議


(一)成立航政局

航業法第三條明文規定成立航政局以掌管全國航政業務，交通部組織法亦有設置航政局之規定，建議應儘速成立航政局，以加強其對航業政策之規劃、航業督導考核及營運管理之功能，並通盤檢討不合時宜之相關法規，以利國輪政策之務實推動。

(二)變更船籍登記制度

由於航運市場環境變化及高度自由化之趨勢，建議可重新考量「第二船籍登記制度」之適用可行性，使國輪回籍船噸增加，進而帶動航運及國家整體經濟發展。

(三)制定跨部會國家級的「國輪發展方案」



柒、結論與建議 (5/6)

(四)其他航運獎勵措施之建議

- ❶ 取消國輪航行大陸港口之限制，增加本國航運公司將其屬輪改旗回籍之意願。
- ❷ 放寬現成船輸入年限，便利航運公司彈性處分其船舶。
- ❸ 採行船員國防役，以鼓勵航輪畢業生上船意願，藉以提升船員人數及培訓機會。
- ❹ 增加船員所得稅寬減優惠，以提升船員上船工作意願。
- ❺ 將航行國際航線之船舶運送業，納入新修正促產條例中之重要策略性產業，鼓勵航運公司投入資金、強化競爭力。

本研究受限時間及人力，僅以文獻整理及論述式，

針對船舶設籍制度及國輪發展問題加以探討，提出因應對策。

因此，本研究建議後續研究之方向，包括：

1. 可考慮以量化方式，針對他國如何因應出籍問題作更深入的探討。
2. 可對選擇權宜船籍關鍵因素之優先順序進行探討。

簡 報 結 束

