

船東選擇船舶國籍的考量

方信雄

一、前言

我們知道決定船舶的註冊國籍或選擇船旗國乃是船東與投資人購船時最重要的課題，因為無論從營業、法律與財務等層面來看皆有其特殊意義，甚至影響到船舶日後的運航安全、貿易自由度與獲利能力，以及投資者資金的保全。

在傳統海法規範與船舶的擬人特質下，所有船舶皆需在某一船旗國註冊，其所有人始能取得合法證明文件與保有相關權益。反之，除了少數極權國家外，對於所有船舶而言，亦皆有許多船旗國任其選擇，然而在船東成本最低化的前提下，欲決定船舶在何國註冊當要審慎思量。基本上，在選擇船旗國時船東有許多必要考慮的因素，其中有些是無法單從財務的角度輕易加以量化的，而且常會造成日後意想不到的嚴重財務衝擊。另一方面，隨著近年來船旗國為應付安全、保全與成本負擔所增加規費之日益提高，使得船旗國註冊費用之相關透明度亦成為船東的主要考量因素，此意味著一旦船東誤選船籍恐將付出意想不到的昂貴代價。

長期以來，船東對於船旗國的高成本、官僚制度、過於嚴苛的法規，諸如船員的任用規定等都是難以承受的痛。而最被船東接受的註冊國家，如蒙古、薩摩亞、巴拿馬與賴比瑞亞等國最是以顧客導向，

當然也為其國家帶來可觀的稅收。因為其不僅採取簡單的賦稅費率架構，並將官僚性的規定減少至最低的程度。此亦是自七〇～八〇年代以來多數船東所採用節省成本的主要方法，特別是船員的成本。

事實上，在各不同的船旗背後都存有不同的誘因，毫無疑問地，船東的著眼點不外是風險小、成本低、高利潤，因而某些船籍登記國為迎合船東的需求，加諸礙於自身資源有限的考量，所以除了保留些許公部門的直接管理與運作權限外，其餘船舶註冊業務皆授權民間團體代為辦理，最常見者即是借助各國際知名船級協會執行船舶查驗等法定功能。處此背景下，各船籍國履行國際海事公約所賦予責任的能力當有相當程度上的差異，例如安全檢查、事故調查，以及國際公約的相關需求等。例如早期內戰頻傳自顧不暇的賴比瑞亞，就令人相當懷疑其是否還能作為一個具正常管理能力的船旗註冊國。似此，當然給船東省帶來許多規避船旗國應有的監督空間。然無論如何，選擇船旗所衍生的最終責任還是要由船東獨自承擔。不能否認地，許多開放註冊的船旗國政府亦投下鉅資改善基礎設施與行政管理組織，以便履行國際義務，並提供船東高品質的服務。當然亦有部份開放註冊的船旗國政府是既不投資亦無心改善，而採取低費率但

卻不講究服務品質與標準的策略以爭取船東入籍。令人遺憾的是，直至今日國際間對於船舶的註冊仍無一定與明確的標準，更無強制施行的方法，因為任一國旗皆代表一個國家的主權，故而不同的待遇與要求是絕對可以預期得到地。

二、關於懸旗選擇的應有考量

如同前述，正因為欠缺一套具一致性的地國際船舶註冊最低標準，因而也為船東與投資者帶來許多困擾。其實，國際海事組織曾經引進一套對船旗國進行自我評估的系統與自動的稽查計劃，但此等計劃皆非強制性的稽查評估章程，是故船東甚難判斷船旗國是否確實善盡其應有義務與服務品質。

毫無疑問地，如同眼前的各船級協會一般，各註冊國間的招徠船舶的競爭是激烈地。另一方面，正因為國際間並無有關船舶應具備的明確且一致的最低標準規定，因而船舶常因各船旗國的要求標準不同而衍生諸多預期不到的問題，例如港口國管制公約的成員國就是特別鍾意部份權宜國籍的註冊船舶，當然此差別待遇除了該等船舶的標準不符要求外，有相當程度是受政治與船旗國間邦交關係而變地。以同是懸掛巴拿馬旗的臺灣船與大陸船為例，就常會遭受不平等的檢查尺度，而此差別待遇最嚴重的地區就屬標榜執法公平的香港。當然亦有某些特定註冊國籍的船舶常遭受某些港口地區，乃至工會列為抵制對象地。因而除非情況有所改變，否則

船東在選擇註冊船籍時就不得不作商業上的考量。基本上，影響船東選擇屬輪懸旗的因素，不外：

1. 入籍起始費用與年度規費暨稅率
2. 附加費用
3. 所能提供的服務規定
4. 企業本身的適用性，例如有無船員國籍的限制
5. 長期的關係
6. 干涉較少者
7. 政治的影響
8. 財稅因素
9. 保密度，即船東組成與財務結構的隱密度

從上述可知，註冊的成本是船東最首要的考量，而面對不同船旗國所推出的種種費率架構，有時還真難以作客觀比較，因為船東為獲取較佳利益，似乎只有在年費與入籍費率間取得一平衡點，因為某些船旗國為招徠船舶入籍常以超低甚至不要入籍費的手法吸引船東，然而一旦入籍後，後續的年費與噸位稅卻是較其他船旗國高出甚多。反之，某些船旗國的註冊入籍費雖偏高，但是日後的年費卻是相對的低廉甚多。處此環境下，為了爭取更多的註冊船噸，船旗國間的激烈競爭是可以理解地，因而無論在費率或噸位稅都以相當競爭的條件來吸引招攬更多的船東。但吾人必需強調的是，幾乎所有船旗國其開放註冊的最主要目的就是要增加國家的收入，因而只要上述收入短缺勢必使其投資能力受限，亦即其所能提供的服務不佳乃

是必然的結果。何況某些船旗國其所有來自船舶註冊的全部收入幾乎都要上繳中央政府的財政部門，至於船舶註冊管理部門則是沾不到邊。似此，船東當然無法奢求其能提供任何實質服務。

除此之外，某些船旗國雖其入籍起始費用與年費可能看似頗具吸引力，然而其後續各種名目的額外費用可能會灌水到令船東發飆的地步，因而在註冊前就要詳詢所能提供的服務外，更要確認日後有無任何額外的費用。

事實上，從航商的成本分析上我們發現船舶的註冊成本僅佔船舶整體運航成本中極小比例，一般每年多在一萬美元以下，亦即約佔總運航成本的 1~2%，故而儘管各船旗國間的差異甚小，但對處於當前不景氣的情況下，即使數百美元大部份船東亦相當在意，也因此促成各船旗國一再地降價競爭。

三、如何選擇船旗以面對日趨嚴謹的法制與標準要求

對船舶營運人與船東而言，法律事務當然亦是絕對不能忽視的一環，因此船東與放款人當然希望船旗國的法律機制在遭遇各種不可預期的過程中可以保護其利益，或將其管轄權移轉至另一管轄政權代為解決困難。當然更要具靈活的機制使得新入籍船可以輕易的修正抵押條件，而且不能限制承受抵押者 (Mortgagee) 的國籍，貸款的通貨種類，與適用的利息等商業保障。

某些船東選擇特定船籍或因其他商業理由，其可能作為影響政府在其他領域的政策的槓桿作用，例如稅賦或其他讓步與特許。船東更可能經由多年的合作與船旗國政府建立良好的關係，如長榮海運與巴拿馬政府高層的關係即是最佳例證。當然船東亦知道某些船籍國根本勿需任何努力即可容易地通過檢查及取得證書。此外，在此競爭的時代，好不容易爭取到船噸的船旗國豈有輕易放手的理由，我們知道船東亦如常人一般皆存有惰性心理因素，何況船旗國常以換旗的成本與繁雜手續作為阻撓船東換旗的手段，而且早在入籍時即定下轉移國籍，抵押更正等高額的除籍費 (De-Registration fee)，因而商譽卓著與保守的航商除非有非常強烈的理由，否則多不會輕言換旗。

如同前述，某些船籍國會在服務標準上作競爭，即能二十四小時的滿足船東迅速與可靠的需求，某些船旗國由於規模較小即無法廣設服務點作類似服務，而需利用其有限的駐外使領館兼辦相關業務。有些不肖的外交官本身甚至就是一個利潤中心，其結果就是給船東增添許多隱藏成本，因為有時船東急於取得相關有效文件每需看承辦人員的臉色與態度，而這些有關船舶抵押、船舶出售證明、船員證照等重要文件的審核與核發手續常牽涉到嚴重的財務關鍵。因而上述所提到的服務就顯得特別重要，因為無法及時提供解決延遲船舶註冊問題勢必要付出昂貴的代價。這是許多選擇船旗國因素中無法量化的典型

例子外，更是船東購買廉價船籍而需付出遠超過預期代價甚多的例子。此等風險因子的項目與程度不僅有相當歷史而且愈來愈多，因為其會給船東帶來許多意想不到的罰款，所以在選擇船旗國時應考量的風險因素不外；

1. 屬意的船旗國是否為港口國管制公約鎖定與扣留的目標？請參閱表(二)
2. 意外事故發生率的高低
3. 隱藏成本
4. 服務的水平與標準要求
5. 確保入籍船舶自由貿易的政治能力
6. 財務抵押的擔保
7. 稅則規定
8. 法制事務，如權義關係與效率
9. 產業關係，是否為國際運輸勞工聯盟 (ITF) 抵制的目標
10. 是否為市場上租傭船人較喜的國家
11. 有無船級認證的阻力
12. 是否需要繳納較高額的保險費
13. 安全與透明度

其實，船舶懸掛權宜國籍船旗已是船東與航商行之有年的商業運作，最近之所以再被炒熱的原因，乃是人們發現船東與船級協會依據既有國際公約與要求下所應盡的責任與義務實在是太重了，因而愈來愈多的船東將船旗國執行國際規章的意願與能力視為選擇換旗的主要考量。此等訊息吾人可從港口國管制公約國發布的檢查與扣船資料依據船旗國作統計即可得知。此一分析可以輕易的看出某些船旗國顯然未合乎國際安全、環保與船員的標準，致

懸其旗幟的船舶被列入所謂的黑名單。

可以確定的是，黑名單上的船旗國籍船舶被沿海國檢查的機率較高，當然其被扣留的機會也相對較高，尤其在 ISM 與 STCW 公約生效後更是突顯出此一趨勢。雖船舶被扣的主要責任要由船東承擔，但是船旗國不審慎履行監督責任亦是導致船舶因缺失被扣船的主要原因。

事實上，某些船旗國亦曾嚐試自其註冊下的屬輪中剔除素質水平較差的船舶，冀以改善其作為船旗國形象與記錄，例如塞浦路斯與貝里斯即是。然令人遺憾的是，這些被除籍的次標準船依然可以找到其他船旗國作為避風港，特別是塞浦路斯與馬爾他基於急於想加入歐盟的政治考量，特對登記於其旗下保養不良的船舶，與其他任何具有曾被港口國管制公約簽約國 (Port State Control) 因缺失而扣留記錄的船舶加強保養檢查。從船東的角度來看，船舶被扣留是最不划算地，因為扣留一天表示減少一天的獲利。而每年皆要花費可觀的額外成本支出，此豈是當初為降低成本而選擇低入籍費的船旗國所能彌補地。

當然某些人士認為之所以會產生今日這種情勢，船東應負相當的責任，可是船旗國不訂定嚴謹的執行規章，使得船舶易於發生事故進而衍生額外成本亦是主因。除此之外，某些註冊國並不履行事故調查的責任，此使得船東即使沒有過失，亦會因毫無保護而需對責任條款負責，或者求助其他管道協助調查。似此，極可能因船

旗國的不作為，造成處事積極商譽卓著的航商的努力白費。令人遺憾的是，竟管人人皆知意外事故所產生的潛在成本(Potential costs)超高，特別是人命的喪亡與大規模的海水污染所造成者，但是仍有許多船東為了每天節省幾元美金的註冊成本而寧願繼續冒此風險選擇便宜的船籍註冊國。

其次，船旗國所委託與認可的船級協會(Class societies)與其態度亦是船東在選擇船籍的主要考量因素，因為此與船舶是否動輒被扣留具有相當程度的關聯，甚至某些原本即不屬於船舶的缺失，亦可能因船舶入級的船級協會的國際專業水平不足而牽連遭殃。

再者，銀行與其他船舶投資人亦會注意到船舶的註冊國籍，雖少有銀行會干涉船東的懸旗決定權，但毫無疑問地，無論抵押、貸款或投資，其前提應是能確保安全可靠者，因而銀行亦會有一定程度的意見，例如若船舶懸掛較易被扣留風險較高的船籍旗，相對地船公司的資金流通亦常會受到影響，因而客戶若為了省卻微乎其微的成本而選擇信譽不佳的船籍旗，銀行當然會考慮到客戶的財務狀況是否健全，商譽是否良好。尤其隨著權宜船旗國的日益增多，銀行較以往更注意到此一風險因素，甚至明示客戶排斥某些記錄不良的船籍註冊國。因為任何因船舶扣留所衍生的財務問題極可能影響到客戶的償債能力。有的銀行甚至載明放款銀行具有不受註冊國法庭的任何限制，而可以出售資產的完

全權力。但令人遺憾的是，有關船舶遭受港口國管制公約登錄缺失的記錄的正確性與透明度並不如銀行所預期的容易取得，故而演變至今多數銀行都表明船舶所選擇的船旗國政府應能確保其完整的抵押權。客觀言之，銀行放款都需遵循一定的國際性防範規定，但只要船旗國政府能夠滿足銀行此基本的要求，銀行通常不會對船東的選擇權表示意見。

四、結語

從文中得知，船東為降低營運成本，為屬輪選擇低成本、低門檻、低介入的船旗，絕對可以理解的，至於經濟普遍弱勢的船旗國為增加收入競相招徠船舶入籍更是不可遏止的趨勢，此從基隆港單天就有五艘懸掛蒙古(烏蘭巴托)旗的小油輪進港，而且都是船況壞到不行的次標準船，即可看出端倪。

另一方面，長期以來基於保護船員的立場，無論是開放註冊國籍(Open registers)或權宜船籍旗(Flags of Convenience)船舶，一直都是全球海員工會(Seafaring Union)與國際運輸工人聯盟(ITF)責難與抵制的對象，而且列有抵制部份船旗國的黑名單。相同地，為確保本身的商業利益，租船人、船級協會及其他相關業者更是凝聚共識聲稱要公佈次標準船旗國的名單，甚至採取經濟性懲罰，企圖迫使船東慎選船籍。

但此等運作顯然未達到預期效果，因為多數船東依舊喜愛短期節約成本的操盤

方式，但可以預測的是，此等炒短線的營運策略肯定愈來愈無法得到相關財務機關與事業伙伴的認同與支持。毫無疑問的，眼前之所以會有許多船東與其他商業利益者持續偏向支持此等次標準船旗國的原因，乃是國際間缺乏規範的共識與商業懲罰不足所促成地，吾人相信隨著局勢的改

變，加諸以商業性懲罰取代現有強制力不足的法律限制之作法，終會迫使此等次標準船旗國退出市場。

本文作者：
基隆港引水人



強制汽車責任保險 理賠申請很簡便

本保險證應隨身攜帶以備查驗

保險證號碼: 0000000000000000	
被保險人 (車主)	
保險期間	自民國 年 月 日中午12時起 至民國 年 月 日中午12時止 (按月)
被保險車輛	牌照號碼: 牌 號 號
保險公司	名稱 地址 電話 打車/車費號碼

只要交齊證明文件，
保險公司就會在
十個工作日內給付保險金。
千萬別找保險黃牛！

強制汽車責任保險 關心您

廣告



強制汽車責任保險
COMPULSORY AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE

專屬網站: www.calli.org.tw
免費服務專線 0800221783



強制汽車責任保險
粉絲團