

兩岸四地船舶登記制度比較分析及對澳門的啟示

楊立孚*

2020年4月20日行政長官賀一誠發表《2020年財政年度施政報告》時表示：“利用澳門可進行船舶登記的優勢，探索協同粵港澳大灣區以及內地其他一些地區與葡語國家開展海洋合作，將橫琴打造成為落實中國與葡語國家藍色夥伴關係的重要平台。”¹ 在中央政府確定澳門海域管轄範圍的背景下，為開發海洋產業推動澳門經濟適度多元發展，第12/2019號法律《船舶商業登記法》於2019年9月23日起生效，澳門在商業船舶登記方面實行開放登記制度，輔以第64/88/M號法令《設立澳門船舶登記國際中心》制定的寬鬆入籍條件，加上低廉的入籍稅捐規費與自由聘用外籍船員等措施，推進澳門船舶商業登記的發展。面對全球航運市場的競爭，加上在建設“粵港澳大灣區”的背景和“一平台”的發展策略下，如何充分利用好澳門的優勢，進一步完善澳門的船舶商業登記，對促進澳門作為海洋合作的平台發展，創新航運金融服務以推動經濟適度多元有重要的意義。

一、兩岸四地船舶登記制度的概述

船舶登記是船舶登記機關依申請將船舶權利和其他應當記載的事項予以記載並公示，以及賦予船舶國籍的行為。通過登記，使船舶權利的取得、轉讓和消滅可以對抗善意第三人，並使船舶有權懸掛該國國旗航行。² 船舶登記制度最早可追溯至羅馬法，現代的船舶登記起源於英國1660年的《航海法》（Navigation Act of 1660），國際公約方面有1921年《承認無海岸各國船旗的聲明》、1958年《日內瓦公海條約》和1982年《聯合國海洋法公

* 中國政法大學民商經濟法學院經濟法學專業博士研究生。

¹ 澳門特別行政區政府入口網站：“行政長官：融入國家發展大局，促進經濟多元發展”，參見 <https://www.gov.mo/zh-hant/news/327955/>。

² 許如清：“《中華人民共和國船舶登記辦法》解讀”，《中國海事》2017年第5期，天津。

約》對船舶實行管理。1982 年《聯合國海洋法公約》第 91 條第一款規定了各國（地區）有權自行確定以何種條件對船舶進行登記註冊、授予船籍、懸掛該國船旗。在目前國際上仍未制定出統一的船舶登記條件的情況下，³ 船舶登記條件完全由一國（地區）自行規定，依主權自行決定是否給予某船舶國籍以及依據何等條件給予船舶國籍。由於各國（地區）海運政策及國（區）情千差萬別，在船舶取得國籍的條件上也要求迥異。

（一）中國內地

中國內地共有兩種船舶登記制度，即“封閉登記制度”和“國際船舶登記制度”。1994 年 6 月 2 日國務院頒佈了《船舶登記條例》於 1996 年 6 月 1 日起施行，同時廢止《船舶登記章程》（1960），⁴ 將海船和內河船舶的登記進行了統一規定，實行的是封閉登記制度。⁵ 2016 年 12 月 13 日，交通運輸部頒佈《船舶登記辦法》，創設了自貿區國際船舶登記制度。因此，在自貿區外船舶的登記實行封閉登記制度，而在自貿區實施國際船舶登記制度，由船舶所有人向當地的海事局海事管理機構申請。

（二）台灣

根據《船舶法》（2018）、《船舶登記法》（1975）和《船舶登記施行細則》（1983），台灣也是實行封閉的船舶登記制度。根據《船舶法》（2018）第 2 條規定，授籍條件僅採用台灣船舶一項，凡是非台灣籍自然人或法人所有的船舶，皆無法取得台灣籍。台灣除了實行嚴格的船舶登記條件，台灣籍船

³ 1986 年在日內瓦召開的聯合國船舶登記條件會議通過的《聯合國船舶登記條件公約》的生效條件，合計噸位至少達世界總噸位百分之二十五的不少於四十個國家的加入。現加入的國家大多為海運不發達國家，其商船的總噸遠未超過世界總噸位百分之二十五，因此尚未生效。

⁴ 新中國成立後，船舶登記的正式立法是從 1950 年 3 月 12 日政務院發佈《關於一九五零年航務上作的決定》開始，1951 年 9 月交通部頒佈了《核發船舶國籍證書暫行章程》，對辦理船舶國籍證書有關事項進行了規定；並於同年 11 月頒佈了《船舶登記暫行章程》；1960 年 9 月 6 日交通部頒發的《船舶登記章程》對船舶登記對象、範圍、登記證書的換發、補發程序等進行了規定。

⁵ 《船舶登記條例》（1994）第 2 條：下列船舶應當依照本條例規定進行登記：（一）在中華人民共和國境內有住所或者主要營業所的中國公民的船舶。（二）依據中華人民共和國法律設立的主要營業所在中華人民共和國境內的企業法人的船舶。但是，在該法人的註冊資本中有外商出資的，中方投資人的出資額不得低於百分之五十。

舶上的船員通常由台灣籍居民擔任。船舶欲取得台灣籍必須完成下列程序：船舶所有人應向船籍港主管“交通部航港局”為所有權登記，“交通部航港局”為登記後，應將登記事項轉陳“交通部”，由“交通部”發給台灣籍證書。

(三) 香港

香港實行的是第二船籍登記制度。香港的船舶登記處於 1850 年設立，隸屬於英國。1990 年前香港曾是英國船旗的船籍港，代表英國的船舶註冊機構進行登記。1990 年 12 月 3 日港英政府開始了本土的船舶登記，從而催生了香港旗取代了英國旗，此後香港就發展成為以總註冊噸位計世界上繼巴拿馬、利比利亞和馬紹爾群島之後第四大登記中心。香港特別行政區成立後，香港船舶註冊處按《基本法》第 125 條的規定繼續運作，以“中國香港”的名義頒發有關證件。

(四) 澳門

澳門與香港都是國際海事組織的聯繫會員。澳門雖然與香港同屬特別行政區，但實行的是開放的船舶登記制度，對船舶與澳門之間存在實質聯繫的要求較為寬鬆，對申請登記的船東、船舶上服務的船員不但沒有澳門籍的限制，並提供稅費優惠待遇。澳門船舶登記程序較為簡便，只要“符合技術要件，以及適航性及保護海洋環境所需的安全條件”，⁶“基本上任何船舶均可在澳門商業登記”。⁷

二、兩岸四地船舶登記制度的比較分析

根據聯合國《海洋法公約》第 91 條，船舶必須取得國籍，懸掛該國的旗幟才可以航行和營運，這也就是“船舶登記”或者“船舶註冊”。船舶登

⁶ 第 90/99/M 號法令核准《海事活動規章》第 12 條第二款：在海事及水務局的海事登記內作船舶登錄，旨在查核船舶是否符合技術要件，以及適航性及保護海洋環境所需的安全條件。

⁷ 澳門立法會：《澳門船舶商業登記法意見書》，參見 <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>。

記條件是目前國際上統一使用的一個概念，也是准予船舶登記的先決條件，船舶只有取得登記才可以航行和營運。

（一）船舶的定義

船舶登記法律制度規範的客體物是船舶，規範的客體是以圍繞船舶產生的法律關係。因此，對於船舶的定義牽涉船舶登記的範圍及關乎相關人的權利和義務。由於國際公約對於船舶沒有統一的定義，兩岸四地船舶登記法律制度對船舶的定義也有所不同。

1. 中國內地

內地對於船舶的定義散見於《海商法》（1992）、《海上交通安全法》（1983）和《船舶登記條例》（2014）當中。《海商法》（1992）第3條“本法所稱船舶（ship），是指海船和其他海上移動式裝置，但是用於軍事的、政府公務的船舶和20總噸以下的小型船艇除外。前款所稱船舶，包括船舶屬具。”《海上交通安全法》（1983）第十二章附則“船舶是指各類排水或非排水船、筏、水上飛機、潛水器和移動式平台。⁸《船舶登記條例》（2014）第十章附則第56條“本條例下列用語的含義是：（一）船舶係指各類機動、非機動船舶以及其他水上移動裝置，但是船舶上裝備的救生艇筏和長度小於5米的艇筏除外。”通過總結，中國內地從用途上，航行能力上，和噸位方面對船舶進行界定，船舶登記適用的船舶是應用於商業或民用目的，具備航行能力的總噸位20總噸以上的海船而非河船。

2. 台灣

台灣《海商法》（2009）第1條，船舶是在海上航行及在與海相通水面或水中航行之船舶；另外，《船舶法》（2018）第3條：“本法用詞，定義如下：一、船舶：指裝載人員或貨物在水面或水中且可移動之水上載具，包含客船、貨船、漁船、特種用途船、遊艇及小船。”台灣船舶的法律特點是強

⁸ 相關的定義也見於《船舶和海上設施檢驗條例》（2019）第29條第一款：船舶，是指各類排水或者非排水船、艇、水上飛機、潛水器和移動式平台。

調裝載人員或貨物功能用途的具備航行能力的商業或民用載具，因此又把移動式平台排除在外。台灣是從用途上，航行能力上和噸位方面界定船舶。

3. 香港

香港法例第 313 章《船舶及港口管制條例》，船舶指的以任何動力承托的船隻。香港地區對於船舶的定義可以概括為只要具備機械推進及具有水上航行能力的任何船舶、船艇或航行器；又根據香港法例第 415 章《商船（註冊）條例》第 3 條，“船舶”（ship）指（除香港法例第 1 章《釋義及通則條例》第 3 條另有規定外）用作水上航行的各類並非靠槳櫓推進的船隻，包括完全或非完全用作水上航行的任何船舶、船艇或航行器，及包括完全或非完全用作水上航行而其重量是局部憑不屬於靜水浮力的力量承托的航行器，但不包括以任何方式推進的中式帆船或西式中國帆船。香港主要從用途上和航行能力上去界定船舶，具有相對寬泛的內涵和廣泛的外延。

4. 澳門

“商業登記之主要目的係公開船舶之法律狀況，以保障受法律保護之有關交易之安全”。⁹ 澳門對船舶的定義，可以見於第 109/99/M 號法令《核准海上商事之法律制度》。該法令的第 1 條船舶是指以氣勢移動且用於海上或內水運輸之工具。規範澳門船舶海事登記的 11 月 29 日第 90/99/M 號法令及其核准的《海事活動規章》。《海事活動規章》第 12 條第一款 a) 項“船舶為從事決定其船舶分類之活動，必須按照本規章之規定在澳門港務局之海事登記內作登錄”，因此所有為航行及從事其活動的船舶須於海事登記內作登錄。第 64/88/M 號法令《設立澳門船舶登記國際中心》“船舶”（navio）是指任何漂浮器具，包括水上飛機、氣墊船、水下航行器、艇以及在海上的固定或浮動平台。按照 9 月 30 日第 58/96/M 號法令第 1 條第二款所載的“船舶”（embarcação）定義(船舶的分類)。按照該 1996 年的法令，船舶是指所有用於或可用於水上運輸之任何性質之工具或器具，但在水面上之水上飛機除外。澳門地區《船舶商業登記法》第 2 條第一款（一）項“‘船舶’（Embarcação）是指受法律保護交易的標的，用於水上航行的浮動性交通工具、結構或設備，且不論其自身是否具備推進裝置。”。第 2 條第二款

⁹ 第 90/99/M 號法令《海事活動規章》第 12 條第三款。

所載的推定對該定義作出補充，第二款規定：“任何浮動性交通工具或裝置均視為船舶，而不論於其他法律規定所採用的名稱，尤其是船、水上飛機、氣墊船、水下航行器或海上平台”。由於不同法律規範的目標不同，因此出現“術語及概念上的多樣性可導致產生兼容方面的問題”，¹⁰ 所以“原則上，任何船舶都可作商業登記”，但法律另有規定除外。澳門對於船舶的範圍是從用途上和航行能力上去界定，強調其具有浮動性功能的屬性不論其自身是可供航行的任何性質之應用於商業或民用目的於海上或內水運輸的工具或器具。通過比較，可以見到澳門對於船舶的定義，在兩岸四地中具有最寬泛的內涵和廣泛的外延。

（二）船舶登記的對象

兩岸四地根據船舶的種類、用途、噸位與船齡界定船舶登記的對象。

1. 中國內地

內地對於船舶登記的對象見於《海商法》（1992）和《船舶登記條例》（2014）。由於《船舶登記條例》（2014）實質是實施船舶登記的程序法，關於船舶物權登記方面的規定基本按照《海商法》（1992）等實體法實施。

內地《海商法》（1992）第3條的規定，船舶是指海船和其他海上移動式裝置，但是用於軍事的、政府公務的船舶和20總噸以下的小型船艇除外。船舶包括船舶屬具。此外，根據《船舶登記條例》（2014）第2條（四）中華人民共和國港務監督機構認為應當登記的其他船舶。排除船舶登記的對象見於《船舶登記條例》（2014）。根據《船舶登記條例》（2014）第2條：“軍事船舶、漁業船舶、體育運動船艇及長度小於5米的小型船舶而在第56條中又規定的登記依照有關法規的規定辦理。”《船舶登記條例》（2014）第十章附則第56條“本條例下列用語的含義是：（一）船舶係指各類機動、非機動船舶以及其他水上移動裝置，但是船舶上裝備的救生艇筏和長度小於5米的艇筏除外。（二）‘漁業船舶’係指從事漁業生產的船舶以及屬於

¹⁰ 澳門立法會：《澳門船舶商業登記法意見書》，參見 <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>。

水產系統為漁業生產服務的船舶。(三)‘公務船舶’係指用於政府行政管理目的的船舶。”

登記二手船舶的船齡限制。內地對登記的船舶有嚴格的船齡上限限制，根據交通部令 2017 年第 16 号《交通運輸部關於修改《老舊運輸船舶管理規定》的決定》規定購置五類（進口）外國籍船舶的船齡（表 1），限制了老齡海船在國內登記註冊。

表 1 海船船齡標準

船舶類別	購置、光租外國籍船舶船齡	特別定期檢驗船齡	強制報廢船齡
一類船舶	10 年以下	18 年以上	25 年以上
二類船舶	10 年以下	24 年以上	30 年以上
三類船舶	12 年以下	26 年以上	31 年以上
四類船舶	18 年以下	28 年以上	33 年以上
五類船舶	20 年以下	29 年以上	34 年以上

資料來源：《老舊運輸船舶管理規定》附錄一

登記船舶檢驗入級的規定。根據《船舶和海上設施檢驗條例》（2019）第 13 條的規定，明確了中國籍國際航行船舶應當向中國船級社申請入級檢驗，在自由貿易試驗區國際登記的船舶，可以向中國船級社或者經海事局批准的符合規定條件的外國驗船公司申請入級檢驗。¹¹

2. 台灣

台灣登記的船舶範圍，根據《船舶登記法》（1975）第 1 條，本法所稱船舶，依《船舶法》（2018）之規定。《船舶法》（2018）第 3 條，船舶謂裝載人員或貨物在水面或水中且可移動之水上載具，其類別有：客船、¹² 貨

¹¹ 《國務院關於在自由貿易試驗區暫時調整有關行政法規、國務院檔和經國務院批准的部門規章規定的決定》（國發〔2017〕57 號）。

¹² 指非小船且乘客定額超過 12 人，主要以運送乘客為目的之船舶。

船、¹³ 特種用途船、¹⁴ 遊艇、¹⁵ 自用遊艇、¹⁶ 非自用遊艇、¹⁷ 小船¹⁸ 及載客小船。¹⁹ 《船舶法》(2018)第 4 條以列舉的方式，排除登記的船舶範圍：一、軍事建制之艦艇。二、龍舟、獨木舟及非動力帆船。三、消防及救災機構岸置之公務小船。四、推進動力未滿十二瓩之非漁業用小船。五、原住民族基於傳統文化、祭儀或非營利自用，出海所使用經原住民族主管機關認定之小船或浮具。其中第一款將軍事建制之艦艇排除在外，因此《海商法》上的船舶是指商船，亦即用於營利之船舶而言；第二、五款是民間商船，此非海商法上之船舶。至於漁船、民營引水船、海上遊樂船、採礦船等等，均屬商船，是登記的對象，小船根據《船舶法》(2018)第 5 條不在登記的範圍。

台灣對二手船舶登記也有船齡的限制，購買二手船舶的船東，依據《航業法》(2014)第 12 條及《船舶運送業及船舶出租業管理規則》第 9 條規定，二手船舶的船齡應依《輸入現成船舶年限表》(2019)²⁰ 之規定，由最短的 10 年到最長為 25 年船齡的船舶。

在有關船級協會方面，《船舶法》(2018)第 31 條規定：“船舶具備國際公約證書，並經主管機關委託之驗船機構檢驗入級者，視為已依本章之規定檢查合格，免發船舶檢查證書。”在兩岸四地中，台灣的最大特點是對登記的船舶入級檢驗實行雙重船級 (Dual Class) 制度，強制加入台灣“中國驗船中心”(CR)，而“中國驗船中心”並非國際船級協會 (IACS) 的船級協會，遠洋船舶還需要加入 IACS 的船級協會會員檢驗入級，須承擔雙重船舶檢驗入級費用。

¹³ 指非客船或小船，以載運貨物為目的之船舶。

¹⁴ 指從事特定任務之船舶。

¹⁵ 指專供娛樂，不以從事客、貨運送或漁業為目的，以機械為主動力或輔助動力之船舶。

¹⁶ 指專供船舶所有人自用或無償借予他人從事娛樂活動之遊艇。

¹⁷ 指整船出租或以其他有償方式提供可得特定之人，從事娛樂活動之遊艇。

¹⁸ 指總噸位未滿五十之非動力船舶，或總噸位未滿二十之動力船舶。

¹⁹ 指主要以運送乘客為目的之小船。

²⁰ “交通部”航港局：“船舶法輸入現成船年限表”，參見 <https://www.motcmpb.gov.tw/Information/Detail/4f6b83b4-11e9-4673-8cd2-00d58caa7682?SiteId=1&NodeId=54>。

3. 香港

香港法律沒有明確規定船舶的登記範圍，只需要符合“船舶”的法律定義——用於航行而不靠槳力推進的各類船隻，包括政府船舶，²¹ 而根據香港法例第 281 章《商船條例》第 3 條(1)每艘從香港航行出外貿易的船或每艘在香港水域貿易或被用作任何商業用途的船，均須領有(a)根據《商船（註冊）條例》（第 415 章）授予的註冊證明書或臨時註冊證明書；但又是 不在政府公告中列出的排除登記的船舶範圍。消極登記的範圍是根據 2005 年 9 月 16 日憲報第 4653 號公告，船舶不屬於下列類別：(i) 用來裝載石油產品或危險貨物的非自航躉船，而上述石油產品或危險貨物均屬於《國際防止船舶造成污染公約》附件 I、II、III 涵蓋範圍內任何物質；(ii) 居住躉船；(iii) 漁船；(iv) 用作加工海洋生物資源的船舶，包括鯨加工船、魚品加工船和水產養殖船；(v) 用作研究、考察或測量的專用船；(vi) 專在某國境內水域（香港和內地水域以外）服務而又不會駛出大海的非公約船舶；(vii) 以核能推進的船舶；以及 (viii) 移動式近海鑽井裝置，以上都是香港船舶的登記範圍。

香港對登記船舶沒有任何的船齡限制。船舶的法定檢驗工作，由香港海事處認可的船級協會進行。九個國際船級社協會（IACS）的會員²² 已獲香港海事處授權進行檢驗及簽發證書，它們均通過海事處的檢查及審核，符合香港的嚴格要求。

4. 澳門

澳門由於並沒有明確規定船舶的實質概念，所以存在對船舶的術語及概念上的多樣性，²³ 原則上任何船舶都可以作商業登記，只要是“受法律保護交易的標的，用於水上航行的浮動性交通工具、結構或設備，且不論其

²¹ 《商船(註冊)條例》(第 415 章)第 74 條件第 (1) 款。

²² 包括 (1) 美國驗船協會 (ABS)、(2) 法國船級社 (BV)、(3) 中國船級社 (CCS)、(4) 挪威船級社 (DNV GL)、(5) 俄羅斯船級社 (RS)、(6) 韓國船級社 (KR)、(7) 英國勞氏船級社 (LR)、(8) 日本海事協會 (NK) 及 (9) 義大利船級社 (RINA)。

²³ 澳門立法會：《澳門船舶商業登記法意見書》，參見 <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>。

自身是否具備推進裝置”²⁴ 的法律特徵。對於商船的定義，根據第 58/96/M 號法令《對船舶進行分類——若干廢止》第 5 條第一款商船係指用於運載人及貨物之船舶，即使不具備推進裝置之船舶亦然。第 5 條第二款所謂不具備推進裝置之船舶係指僅靠拖船而航行之船舶。浮動設備也是船舶商業登記範圍以內：浮動設備的定義見於第 98/99/M 號訓令《規範有關在本地航行之商船及漁船之海員受僱及在船員冊中作登記，以及受聘在船上工作之事宜》。²⁵ 但是下列船舶不適用於船舶商業登記：《海事活動規章》第 17 條第一款但書；²⁶《船舶商業登記法》第 3 條第二款（一）用於公共目的，且由公共部門為履行本身職責而使用的船舶及（二）屬依法豁免在海事登記內作登錄的船舶，和根據《對船舶進行分類——若干廢止》在水面上之水上飛機，²⁷ 及《核准海上商事之法律制度》第 1 條第三款不包括主要用於河流、運河或湖泊運輸之工具。

澳門對登記的船舶沒有任何的船齡限制，只需要符合第 90/99/M 號法令核准《海事活動規章》規定的技術要件，以及適航性及保護海洋環境所需的安全條件。

澳門有關驗船入級的規定，第 95/2019 號行政命令《將若干權力轉授予海事及水務局局長，作為簽署〈澳門特別行政區授權中國船級社為澳門籍船舶進行法定檢驗服務之協議〉的簽署人》，可以預見中國船級社將會是澳門籍船舶的驗船機構。由於澳門沒有船齡的限制，除了法律的規定外，任何船舶都可以作商業登記，令澳門船舶商業登記制度涵蓋的船舶範圍大大擴展。

²⁴ 《船舶商業登記法》第 2 條第一款（一）項。

²⁵ 根據《規範有關在本地航行之商船及漁船之海員受僱及在船員冊中作登記，以及受聘在船上工作之事宜》浮動設備係指本地航行之輔助船，尤其係指用於海港工程之汽艇、挖泥船、起重船、船上起重機、駁船、平底船及躉船，而不論其本身是否具有推進動力裝置。

²⁶ 放在船舶上之小船，即使屬救生艇亦然；輔助捕魚之小船；及在離岸三百米範圍內使用之無配備發動機或帆之海灘小船獲免除在海事登記內作登錄。

²⁷ 第 58/96/M 號法令《對船舶進行分類——若干廢止》第 4 條第二款。

（三）船東的範圍

在對登記船舶的所有權人要求方面，內地和台灣實行封閉船舶登記制度，對船舶所有人的國籍和中外出資比例做了相應的嚴格規定，而澳門對登記船舶所有權人的規定最為寬鬆。

1. 中國內地

內地主要實行封閉登記制度²⁸ 與在自貿區實行國際船舶登記制度兩種船舶登記制度。內地對於船舶國籍登記中對船舶所有人要求的相關規定散見於國務院頒佈的《船舶登記條例》、海事局頒佈的《〈船舶登記條例〉實施若干問題說明》（2004）、交通運輸部頒佈的《船舶登記辦法》（2016）。船尾旗杆上懸掛國旗²⁹ 作為船旗國國旗船舶的船東分為自然人和非自然人兩種：

（1）船東為自然人時，必須是中國公民並且在境內有主要營業所或者住所³⁰ 及在中華人民共和國境內有住所或者主要營業所的中國公民所有或者光船租賃的船舶。³¹

（2）船東為非自然人時，必須是《船舶登記辦法》第3條（二）依據中華人民共和國法律設立的主要營業所在中華人民共和國境內的企業法人所有或者光船租賃的船舶。但是，在該法人的註冊資本中有外商出資的，中方投資人的出資額不得低於百分之五十；（三）外商出資額超過百分之五十的中國企業法人僅供本企業內部生產使用，不從事水路運輸經營的躉船、

²⁸ 《船舶升掛國旗管理辦法》（1991）第4條：依照中華人民共和國有關船舶登記法規辦理船舶登記，取得中華人民共和國國籍的船舶方可將中國國旗作為船旗國國旗懸掛。

²⁹ 《船舶升掛國旗管理辦法》（1991）第6條：進入中華人民共和國內水、港口、錨地的外國籍船舶，應當每日懸掛中國國旗。第10條中國籍船舶應將中國國旗懸掛於船尾旗杆上。船尾沒有旗杆的，應懸掛於駕駛室信號杆頂部或右橫桁。外國籍船舶懸掛中國國旗，應懸掛於前桅或駕駛室信號杆頂部或右橫桁。

³⁰ 根據《船舶登記條例》（2014年修訂）第2條（一）規定：在中華人民共和國境內有住所或者主要營業所的中國公民的船舶。

³¹ 《船舶登記辦法》（2016）第3條下列船舶的登記適用本辦法：（一）在中華人民共和國境內有住所或者主要營業所的中國公民所有或者光船租賃的船舶。

浮船塢；(四) 中華人民共和國政府公務船舶和事業法人、社團法人和其他組織所有或者光船租賃的船舶；(五) 在自由貿易試驗區註冊的企業法人所有或者光船租賃的船舶。有關中方投資人的出資額的範圍，根據《〈船舶登記條例〉實施若干問題說明（2004 年）》第 1 條第一款、“中方出資額”不包括港、澳、台資本。因此，港、澳、台資本是被歸類為外商出資額。

由於內地實行嚴格的船舶登記制度，國輪紛紛出籍（flag out），政府為了吸引中資方便旗船回歸，在天津東疆保稅港區、上海自貿區和海南自貿港實行船舶登記試點方案設立國際船舶登記註冊中心，實行國際船舶登記制度，外資享受到“國民待遇”。³²

2. 台灣

台灣也是實行封閉船舶登記制度。台灣《船舶法》（2018）第 2 條對船舶之登記有所有權（人）台灣籍之限制，故非台灣籍的自然人及法人所擁有之船舶，不得進行船舶所有權登記。

此外，根據《船舶法》（2018）第 5 條本法所稱台灣籍船舶，指依台灣法律，經航政機關核准註冊登記之船舶。船舶合於下列規定之一者，得申請登記為台灣籍船舶：一、台灣地區政府所有。二、台灣地區居民所有。三、依台灣法律設立，在台灣有本公司之下列公司所有：（一）無限公司，其股東全體為台灣地區居民。（二）有限公司，資本二分之一以上為台灣地區居民所有，其代表公司之董事為台灣地區居民。（三）兩合公司，其無限責任股東全體為台灣地區居民。（四）股份有限公司，其董事長及董事二分之一以上為台灣地區居民，且其資本二分之一以上為台灣地區居民所有。四、依台灣法律設立，在台灣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台灣地區居民。《船舶法》（2018）第 2 條對台灣籍船舶的所有權人必須有台灣籍的限制，故中國內地及港澳地區、外國之人民、法人、團體或其他機構無法依船舶登記法為船舶所有權之登記。

³² 自貿區船舶登記放寬登記船舶所屬法人註冊資本中的外資比例限制，外商投資比例可以高於 50%；在“特案免稅”的基礎上免除了關稅、進口環節增值稅等；就“先證後照”申請的程序以及船員、船齡等放開等方面做除了規定，對船齡要求放寬兩年和在現有登記種類的基礎上增加了船舶融資租賃登記。

3. 香港

香港現行船舶登記／註冊制度屬第二船籍登記制度，屬非開放的船籍登記／註冊制度，對外國船東實施有條件的開放，只接受符合《商船（註冊）條例》第 11（1）條規定的合格人士所提出的在香港對其船舶進行登記／註冊。凡符合以下規定的船舶，即可在香港註冊：船舶的過半數權益由一名或超過一名“合資格”的人擁有，或由一個身為“合資格的人”的法人團體以轉管租賃（光船租賃）方式營運。“合資格的人”必須為：持有有效香港身份證並通常居於香港的個別人士；或在香港成立的法人團體；或根據香港《公司條例》第 XI 部註冊的非香港公司，相比中國內地和台灣，香港對船東與香港實際聯繫的要求相對寬鬆，是有條件的開放。

4. 澳門

澳門就船舶的商業登記方面，實行的是開放船籍登記制度，對船東實施無條件的開放，實體的公司住所無須設於澳門，其法律依據是根據第 64/88/M 號法令《設立澳門船舶登記國際中心》第 7 條³³ 和第 8 條。³⁴ 船舶商業登記的申請人只要根據《船舶商業登記法》第 27 條第一款規定，相關法律關係的主體，以及原則上對登記有利害關係或有義務促成登記的人，均具正當性請求作出登記。

（四）船舶登記的費用和稅收的規定

兩岸四地都對登記船舶收取登記費用和向登記的船舶收取稅收，然而其內涵及範圍卻大有不同。在船舶登記註冊上，兩岸四地大致依據船舶噸位的不同收取註冊費和噸稅。在船舶登記費方面，兩岸四地都對登記船舶徵收登記費，但其計算登記費的方式和給予的登記費減免力度存在差異；在對經營航運企業和船舶的稅收方面，兩岸四地的徵收方式和稅負負擔也有所不同。

³³ 《設立澳門船舶登記國際中心》第 7 條：下列行為無須任何行政許可：a) 經營海運業的公司或獨資商人的設立及登記，不論其股東的國籍及公司資本來源為何；b) 公司或獨資商人參與和經營海運業，不論其國籍及設立地點為何。

³⁴ 《設立澳門船舶登記國際中心》第 8 條：對於第 7 條 a) 項所指的實體，適用一切不違反本法令的法律規定。

1. 中國內地

內地以船舶噸位徵收船舶登記費。《船舶登記條例》（2014）第 57 條除公務船舶外，船舶登記機關按照規定收取船舶登記費。³⁵ 但是從 2017 年 3 月 15 日起財政部聯同發改委發出《關於清理規範一批行政事業性收費有關政策的通知》財稅[2017]20 號，從 2017 年 4 月 1 日起交通運輸部門取消了船舶登記費。³⁶ 雖然取消了船舶登記費，不過在兩岸四地中只有內地對進口船舶徵收關稅。內地《進出口關稅條例》（2017）對於從境外進口船舶需繳納按船舶進口完稅價的 9% 關稅和增值稅（按船舶進口完稅價加上關稅後的 17% 徵收，即是船舶進口完稅價的 18.53%），兩項共計 27.53%。

在國內經營國際海運航運的企業需要繳納的稅種有兩項，一是企業所得稅；二是印花稅。在企業所得稅方面，境內經營航運的企業繳納的 25% 所得稅，再按運輸收入的萬分之五繳交印花稅，導致國內航運企業實際稅負較重。非居民企業在國內從事船舶國際運輸業務的，又未與中國政府達成雙邊運輸免稅安排的國家和地區的單位或者個人，以其在國內起運客貨收入總額的 5% 為應納稅所得額，執行 11% 的徵收率扣繳增值稅和企業所得稅為 1.65%，相對 2013 年 8 月 1 日前按 3% 的徵收率計徵增值稅，稅負提高了 8%；境內單位提供國際運輸服務適用增值稅零稅率。

在對船舶徵收的稅收方面，內地實行噸位稅，唯收取噸位稅的方式在兩岸四地中顯出最大的不同。在徵收噸位稅方面，內地目前依據《船舶噸稅法》（2017）的規定，噸位稅的徵稅對象為各種從境外港口進入境內港口的船舶，³⁷ 噸稅的稅目、稅率依照該法所附的《噸稅稅目稅率表》執行（表 2），按期限劃分稅率。此外，內地對從事國際航行的船舶徵收車船稅；該稅

³⁵ 船舶登記費的收費標準和管理辦法，由國務院財政部門、物價行政主管部門會同國務院交通行政主管部門制定。

³⁶ 船舶登記費自 1992 年 5 月 20 日起按《關於發佈交通部水上安全監督收費專案及標準的通知》（國家物價局、財政部〔1992〕價費字 191 號）收取。2015 年 1 月 1 日起按《財政部關於取消、停徵和免徵一批行政事業性收費的通知》（財稅〔2014〕101 號）對 100 總噸以下內河船和 500 總噸以下海船船舶登記費予以免收。

³⁷ 《船舶噸稅法》（2018 修正）第 1 條：自中華人民共和國境外港口進入境內港口的船舶（以下稱應稅船舶），應當依照本法繳納船舶噸稅（以下簡稱噸稅）。

種由海關負責針對進出內地港口的、從事國際航行的船舶根據其註冊的淨噸位徵收車船稅（表 3）。

表 2 船舶噸稅稅目稅率表

稅目	稅 率（元/噸）人民幣					
	普通稅率 （按期限劃分）			優惠稅率 （按期限劃分）		
	1 年	90 日	30 日	1 年	90 日	30 日
不超過 2000 淨噸（下同）	12.6	4.2	2.1	9.0	3.0	1.5
超過 2000，不超過 10000	24.6	8.0	4.0	17.4	5.8	2.9
超過 10000，不超過 50000	27.6	9.2	4.6	19.8	6.6	3.3
超過 50000	31.8	10.6	5.3	22.9	7.6	3.8

資料來源：《船舶噸稅法》（2018 修正）附《噸稅稅目稅率表》

表 3 機動船舶使用稅標準

	稅目	計稅單位	船舶使用稅稅額標準（元）	備註
機動船舶	淨噸位不超過 200 噸的	每噸	3	拖船按照發動機功率每 1 千瓦折合淨噸位 0.67 噸計算徵收車船稅。
	淨噸位超過 200 噸但不超過 2000 噸的		4	
	淨噸位超過 2000 噸但不超過 10000 噸的		5	
	淨噸位超過 10000 噸的		6	

資料來源：《車船稅法實施條例》（2019）第 4 條

2. 台灣

在兩岸四地中，台灣船舶登記費的計算方式與別不同。台灣的船舶登記費按船舶價值千分之二繳納登記費用，³⁸ 無須每年另繳交年費。台灣對

³⁸ 《船舶登記法》（1986）第 60 條：申請船舶登記時，應依左列各款分別繳納登記費：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

於從境外進口船舶無需繳納關稅和增值稅。但船舶運送業仍應依《所得稅法》(2011)第2條，課徵營利事業所得稅(表4)或者噸位稅制兩種方式，由船東二中擇一。

表4 營利事業所得稅之稅率

所得年度	營利事業所得稅額	應稅額
2020 年度起	$Y \leq 120,000$	$T = 0$
	$< Y \leq 200,000$	$T = (Y - 120,000) * 1/2$
	$200,000 < Y$	$T = Y * 20\%$

資料來源：2018年2月公佈修正《所得稅法》第5條

噸位稅制方面，依據的是2011年1月26日公佈增訂《所得稅法》第24條之4，主要內容包括：第24條之4第一項：“自2011年起，總機構在台灣境內經營海運業務之營利事業，符合一定要件，經‘中央’目的事業主管機關核定者，其經營海運業務之收入得選擇依第二項規定按船舶淨噸位計算營利事業所得額；海運業務收入以外之收入，其所得額之計算依所得稅法相關規定辦理。第二項：前項營利事業每年度海運業務收入之營利事業所得額，得依標準³⁹按每年365日累計計算；第三項：營利事業經營海運業務收入經依第一項規定選擇依項規定計算營利事業所得額者，一經選定，應連續適用十年，不得變更；適用期間如有不符合第一項所定一定要件，經‘中央’目的事業主管機關廢止核定者，自不符合一定要件之年度起連續五年，不得再選擇依前項規定辦理。”選擇適用噸位稅制之船東不適用所得稅法第39條第1項但書關於虧損扣除及其他法律關於租稅減免之規定。此外，船舶運送業也不得適用《所得稅法》(2011)第39條第1項但書關於虧損扣除規定和其他法律關於租稅減免規定。

公用事業因捐贈而取得所有權者，按千分之零點二。二、因前款以外之原因取得所有權者，按船舶價值千分之二。

³⁹ (一)各船舶之淨噸位在1,000噸以下者，每100淨噸位之每日所得額為67元。(二)超過1,000噸至10,000噸者，超過部份每100淨噸位之每日所得額為49元。(三)超過10,000噸至25,000噸者，超過部份每100淨噸位之每日所得額為32元。(四)超過25,000噸者，超過部份每100淨噸位之每日所得額為14元。

3. 香港

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。船東在香港進行船舶註冊需要支付以船舶總噸位（Gross Tonnage）計算徵收船註冊費，目的是用作彌補登記處營運開支。總噸位不超過 500 噸按港幣 3,500 元收取，超過 500 總噸收取港幣 15,000 元。除註冊費外，船東同時亦須按照其淨噸位徵收噸位年費。

根據《稅務條例》23（B）條，香港註冊船舶從國際營運所得的利潤，可獲豁免課徵利得稅，只需要繳付年噸位費，非香港註冊船舶需要徵收 16.5% 所得稅，另加年噸位費（表 5）。

表 5 年噸位費按照船舶淨噸位計算

船舶淨噸位	每噸收費（港幣）	最高噸位年費（港幣）
1,000 或以下	不適用	1,500
5,000	3.5	15,500
10,000		33,000
15,000		50,500
20,000	3	65,500
24,000 及以上	3	77,500

資料來源：香港船舶註冊用戶須知，參見 https://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/sr_handbook_c.pdf

為了鼓勵船舶長期在香港註冊，海事處自 2006 年 2 月 1 日起實施香港註冊船舶噸位年費減免計劃。根據該計劃，香港註冊船舶如持續在香港註冊兩年年期（合資格年期），並在該兩年內從未有在任何港口國監督制度下的滯留紀錄，便可合資格獲減免隨後一年的噸位年費六個月。

為推動香港的船舶出租及船舶租賃管理業務發展，即使香港一直實行對經濟不干預的政策，香港財政司司長仍然在 2020-2021 年度財政預算案提供合資格船舶租賃管理商為合資格船舶出租商進行船舶租賃管理活動，

所得合資格利潤的稅率一般為 8.25%（即法團一般利得稅稅率 16.5% 的一半）；若合資格船舶出租商為關聯企業，稅率將降至 0%，通過稅收優惠提高香港的競爭力。香港作為自由港對於從境外進口船舶無需繳納關稅和增值稅。

4. 澳門

在澳門進行船舶登記需繳付固定的船舶商業登記手續費及噸位年費。申請澳門船舶登記，需預先繳納印花稅；商業登記費用依據第 12/2019 號法律《船舶商業登記法》第 79 條第一款⁴⁰ 制定的第 116/2019 號行政命令《核准船舶商業登記手續費表》，每一船舶的首次登記澳門幣 1,000.00 元，並設立豁免船舶商業登記手續費的條件。⁴¹ 澳門與香港一樣作為自由港，登記的船舶如屬進口之船舶，“均無須繳納關稅”⁴² 及增值稅，只繳付其他海關費用。

澳門和香港一樣也是採用噸位年費。第 64/88/M 號法令《設立澳門船舶登記國際中心》第 27 條第一款在 MSR 註冊的船舶須繳納年費，其金額按裝載噸位計算；第 27 條第二款年費可根據下列因素增減：船齡；以同一實體的名義註冊的船舶數目及註冊的船舶的擁有人根據第 23 條規定⁴³ 在澳門經營業務。航運業從澳門登記的船舶從國際營運所得的利潤，根據 9 月 9 日第 21/78/M 號法律《所得補充稅規章》第 2 條及參考中級法院第 197/2017 號案的合議庭裁判，徵收所得補充稅。⁴⁴

⁴⁰ 《船舶商業登記法》第 79 條第一款：“登記行為按經行政命令核准的相關手續費表的金額支付費用。”

⁴¹ 《核准船舶商業登記手續費表》第 2 條在《船舶商業登記法》生效之日前已於海事登記作登錄的船舶，在《船舶商業登記法》生效之日起十八個月內申請登記，豁免首次商業登記的手續費。

⁴² 《設立澳門船舶登記國際中心》第 24 條：船舶的進出口，無論其來源地或目的地為何，均無須繳納關稅。

⁴³ 經營海運業的公司或者個人在澳門註冊的船舶在澳門地區經營海運業，僅須支付一項年費。

⁴⁴ 所得補充稅是分 AB 兩組的級別來報稅。由 2014 年開始，所得補充稅可課稅的年收益豁免增至 600,000 澳門元。

三、完善澳門船舶商業登記制度的建議

船舶登記作為一項重要的海事基礎管理工作，其良性發展對澳門航運經濟發展有着重要的推動作用。通過上面的研究分析了兩岸四地船舶登記制度的內容與經驗及相關政策的比較，在借鑒兩岸三地船舶登記經驗做法的基礎上，可供澳門實施船舶登記制度的借鑒經驗如下：

（一）增加入級檢驗船級社的選擇

澳門正積極推動船舶登記發展融資租賃，建立藍色夥伴關係平台，可以預期將會吸引國內外大批遠洋船舶落戶在澳門登記，特別是澳門的註冊登記費固定，對大型船舶的船東相當吸引，預期申請澳門籍商船的船舶數量會有一定的增加。根據《海事活動規章》第 8 條第五款⁴⁵ 及第 81 條第二款⁴⁶ 分別規定海事及水務局和船級社有權限丈量船舶噸位和登記檢查。澳門加強推動商業船舶登記，而登記的船舶必須向中國船級社（CCS）申請入級檢驗，以內地作為世界上最大的造船大國之一，加上中國船級社在全球設有 120 個網點，指定中國船級社有合理性，不過對於一些船東，特別是郵輪船東，⁴⁷ 他們可選擇的餘地很少；另外一些船東尤其是當從國外購買二手船舶需要加入澳門籍時，則可能面臨轉換船級社的問題，加上忽視了韓國和日本這些造船大國和在國內積極發展的船級社，會對船東造成較長時間的船期損失及增加額外的支出。香港船舶登記註冊，可接納 10 家 IACS 中的 9 家船級社的檢驗認證，給船東帶來便利；加上國內自貿區也開放船級社的限制，明確自貿區國際登記船舶可自願向中國船級社或者經海事局批准的符合規定條件的外國驗船公司申請入級檢驗。⁴⁸ 法國必維船級社（中國）有限公司成為首家獲准在自貿區開展入級檢驗業務的外國船級社。自

⁴⁵ 《海事活動規章》第 8 條第五款：獲許可發出噸位證書之船級社，應將所發出證書之噸位丈量之計算結果副本送交海事及水務局。

⁴⁶ 《海事活動規章》第 81 條第二款：海事及水務局可認可澳門特別行政區以外的海事當局、船級社及其他船舶檢查機構的檢查結果。

⁴⁷ 中國船級社（CCS）制定對郵輪檢驗入級的規定較晚，直到 2016 年 10 月，中國船級社才首次發佈了郵輪規範（2017）及郵輪空調系統檢驗指南（2017）。

⁴⁸ 參見 2019 年 6 月 5 日海事局發佈《關於放開自由貿易試驗區國際登記船舶入級檢驗有關事項的公告》和《外國船舶檢驗機構在中國設立驗船公司管理辦法》。

貿區放寬船級社的限制，減少船東轉換船級社的成本和時間，擴充船東入級的選擇。因此，特區政府相關部門可以根據澳門船舶登記工作實際發展情況，增加對登記為澳門籍船舶入級檢驗的船級社的數量，認可國際船級社協會認可的所有成員機構開展為澳門籍船舶的檢驗業務，提高這個“前置登記”前提條件的便利度以提高船舶登記效率，增強澳門商業船舶登記制度自身的吸引力，便捷船東。

（二）推動船舶登記方式的多元化

現時澳門的商業船舶登記機關是商業動產登記局，在澳門以外地方特區政府沒有設立或者申請船舶登記的辦事處，也暫時沒有開展電子化申請，外地船東只有由法定代理人或者透過事務所設於澳門之律師或法律代辦進行。再從註冊流程上看，澳門船舶註冊所需文件多，要提供諸如船舶技術以及與所有權取得的眾多相關文件，並且還應當由法定船舶檢驗機構簽發有效的船舶技術證書。由於這些程序過於繁雜，提交的證明文件眾多，且需相關機關逐一進行檢查，完成註冊一般最少需要 15 天時間，相對內地船舶註冊一般需要 7 個工作天時間，台灣的最長期限 5 日發證，香港的 2 小時，澳門註冊所需的時間過長。

在登記工作效率這一方面，香港的船舶註冊，注重以客為本。香港海事處實施一站式船舶註冊及有關申請手續的服務，簡化了船舶註冊手續，船東可以在同一地點在 2 個小時內辦理所有註冊或註銷需要的手續。船舶註冊處除在正常辦公時間外，亦提供 24 小時和一年 365 日的船舶註冊服務，船東須於 24 小時前向註冊處提出申請。現時海事處派駐香港駐倫敦經濟貿易辦事處的海事顧問不但會為歐洲的船東提供船舶註冊服務，船舶註冊處亦可安排特區政府駐海外及內地經濟貿易辦事處代收註冊文件及發放註冊證明書。為方便外地船東進行登記，同時擴大登記船舶的基礎，商業動產登記局可以借鑒香港的經驗，考慮派出登記官員在海外和內地駐外經濟貿易辦事處為當地船東提供諮詢和船舶註冊服務。⁴⁹ 為了更好地發展藍色經濟，

⁴⁹ 《設立澳門船舶登記國際中心》第 14 條（一）：上條所指船舶可在 MSR 設於外地的任何代辦處辦理臨時註冊。

可以依據《設立澳門船舶登記國際中心》第 4 條⁵⁰ 委託或者聘任合資格的私人實體，快速地利用這些私人實體開設在全球的國家和城市的辦公機構，吸引和方便其他國家和地區的船東辦理註冊並提供便捷服務，完成船舶商業登記。這樣既降低了政府的行政成本，又有效利用資源擴大了可進行登記的船東範圍。

長遠而言，澳門應該開發和接受申請人通過遞交電子材料預先辦理船舶登記手續。國內的《船舶登記辦法》（2016）容許在自貿區船東登記可網上申請預登記，領取證書時再進行現場材料核實的做法。在自貿區國際船舶登記創新經驗的基礎上，借助《船舶商業登記法》⁵¹ 和第 2/2020 號法律《電子政務》⁵² 法律的機會，澳門可以通過電子材料以電子方式進行登記，領取證書時遞交紙質材料的做法完成船舶商業登記。

（三）研究探索為船舶登記提供便捷的“一站式服務”

澳門船舶登記的辦理效率不高，問題的根源在於過於強調政府的管理職能，而沒有突出政府應有的公共服務職能。在澳門進行商業船舶登記需要申請四個部門發出的牌照作為前置，包括在海事及水務局船舶及船員廳驗船以在海事登記內作登錄，還要在身份證明局取得刑事紀錄證明書，再在電信暨資源科技發展辦公室做無線電訊設備登記領取牌照，其後到財政局繳付費用款項，最後到商業及動產登記局完成登記，過程費時冗長，整個登記過程一般可能要花三、四個月時間。

在船舶登記的角度下，內地和香港在船舶登記方面顯示出如何更好地體現政府應有的公共服務職能。內地《船舶登記辦法》（2016）創設了自貿區國際船舶登記制度安排，就提高國際船舶登記辦理效率提出了一攬子解決方案，包括允許船舶登記網上申請，登記機關預先審查，避免了航運企業申請、領證多次往返；允許船舶登記機關及其它相關部門以船舶檢驗機構

⁵⁰ 《設立澳門船舶登記國際中心》第 4 條：總督可將 MSR 的管合總督所定條件的合資格的公、私實體。

⁵¹ 《船舶商業登記法》第 78 條（一）：為實現部門自身的目的，海事及水務局和商業及動產登記局以聯網的方式，互相直接獲取載於各自資料庫中有關商業登記及海事登記的資料，但依職權使用此等資料不得超越為實現其目的之限度。

⁵² 將於 2020 年 9 月 27 日生效的。

出具的船舶技術參數證明作為船舶技術憑證辦理各類手續，避免辦證過程中，各類證書互為前置條件導致的辦事不暢等。香港海事處從 2002 年 1 月 30 日起，以一站式服務代替從前申請人要到多個部門交申請表的做法。相反，澳門現行的船舶登記制度涉及部門眾多，部門之間的資訊共用程度較低，為船舶的登記帶來不便，需要探索實現部門間資訊共用，簡化管理流程的有效登記方式。儘管第 2/2020 號法律《電子政務》法律已經通過，但電子政務難以一蹴而就。短期而言澳門各相關發證機構有必要提供船舶登記的“一站式”辦理，實現申請人辦理登記手續一次提交、一站辦理、統一發證，屆時船東在辦理不同業務時可免於提交重複材料。在未來《電子政務》法律配套措施成熟時，可以通過政府部門內船舶資訊的整合，進一步實現船舶及通訊器材檢驗等相關單位間的跨部門的資訊共用，為船東提供更快捷的服務，這需要改變澳門相關部門原來視船舶登記為行政管理的思維，轉變為“為民服務”的理念。

（四）爭取與貿易夥伴簽訂避免雙重徵稅協定

避免雙重徵稅協定是指兩個或者兩個以上的國家為避免同一納稅人被雙重徵稅而簽訂的協議。澳門雖然稅賦成本較低，但與其簽訂互免徵稅協定的國家和地區有限，因此澳門籍船舶在跨境的運輸交易中產生了雙重徵稅的問題。截至 2019 年 12 月 31 日，雖然已與澳門簽訂《稅收資訊交換協定》或《對所得避免雙重徵稅和防止逃稅 / 偷漏稅協議》的國家和地區已增至 23 個，⁵³ 但是在兩岸四地中卻是數量最少。內地方面，2017 年 4 月 25 日，國家稅務總局局長王軍表示，中國稅務部門已與 121 個國家和地區稅務主管當局建立了雙邊稅收合作機制；已與 111 個國家和地區簽訂了稅收協議；⁵⁴ 鄰近澳門的香港已與 43 個國家或者地區簽訂了避免雙重課稅的稅

⁵³ 包括葡萄牙、中國內地、比利時、莫三比克、佛得角、丹麥、法羅群島、芬蘭、格陵蘭、冰島、挪威、瑞典、澳大利亞、印度、牙買加、馬爾他、日本、根西島、英國、阿根廷、愛爾蘭、越南以及香港特別行政區。

⁵⁴ 截至 2016 年 10 月，內地已對外正式簽署 105 個（含尚未生效）避免雙重徵稅的協定，其中針對國際海運收入，與 95 個國家或地區互免企業所得稅、與 5 個國家減半徵收企業所得稅，另與 3 個國家簽訂海運協定稅收條款、1 個國家簽訂互免國際運輸收入稅收協議或換函。

務協議：⁵⁵ 台灣也與 33 個國家或者地區簽訂全面性所得稅協定和 12 個單項海／空運輸收入稅收協定。除此以外，澳門目前仍未與其他國家和地區啟動基於《多邊主管當局間協議》（Multilateral Competent Authority Agreement，簡稱 MCAA）的國別報告自動交換跨國公司納稅資訊機制的同時，加上較少的互免徵稅協定的國家和地區，使澳門籍船舶從沒有協議的國家或者地區運輸進出口貨物，需要承擔較高的稅費。航運作為完全市場競爭的行業，澳門仍需借鑒國際市場中鼓勵航運事業發展的經驗，繼續向其他主要貿易夥伴爭取簽訂更多避免雙重課稅協議以減低成本，避免澳門籍船舶在從事國際貨物及載客運輸的競爭中處於劣勢，也減低了澳門船舶商業登記的吸引力。為避免船舶從事國際航運得益方面被雙重課稅，澳門需要與更多的貿易夥伴達成寬免雙重課稅協議。

四、結語

澳門通過實行開放船舶商業登記制度，建立了發展藍色經濟的良好基礎，但是通過與兩岸三地橫向比較，可以見到澳門的船舶登記的辦理程序和效率尚有完善的空間。為了推動澳門藍色經濟的發展，特區政府除了簡化工作程序，提升服務水準以外，更重要的是改變視船舶商業登記為履行行政管理職能，代之以提供公共服務的理念，才能夠提供更好的服務和配套措施吸引外地船東進行商業登記，以有效助力澳門的航運經濟發展。

⁵⁵ 香港稅務局：《已簽訂的全面性避免雙重課稅的協定》，參見 https://www.ird.gov.hk/chs/tax/dta_in_c.htm。