

專刊暨經驗交流

選擇船舶懸旗的考量因素

文/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，也因而嚴重地影響到船舶日後的運航安全，貿易自由度與獲利的能力，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亦非易事。基本上，在選擇船旗國時船東有許多要考慮的因素，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經濟衝擊。另一方面，隨著近年來船旗國為應付安全、保全與財務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行節省成本的主要方法，特別是船員的成本。面對此一情勢，許多傳統海運國家遂採行第二國籍註冊制以為因應，包括丹麥、挪威與德國皆是。因為此一權宜方法不僅可使船舶維持既有的標準，更可砍掉許多規費與限制，因而市場上皆將此行之有年的船舶國籍註冊制度視為一種節省營運成本的成功方法。

面對愈來愈多的國家加入船舶註冊市場的競爭情勢，部份註冊國家乃直接採行簡化程序、降低費率、廢除官僚作業等措施以便增加其船旗的吸引力。現今佔全球船隊70%的船舶是懸掛開放與第二國籍船旗。此等情勢的發展使得船東常要面對各種不同版本的船旗註冊說帖，當然最重要的是在此競爭的背後卻也隱藏著註冊國家間品質與所提供服務的巨大落差，亦即不同的選擇就會有不同程度的風險。

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。例如先前內戰頻傳自顧不暇的賴比瑞亞我們就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。基本上，船東在選擇船旗國時所遭遇的限制極少，因為除了美國本於仲斯法案(Jones Act)仍限制非懸掛美國旗船舶不得從事沿岸航線的規定外，許多往昔主張類似內河航行權(Cabotage)規定的國家多已廢止此項保護本國海運企業的限制。然無論如何，選擇那一個國家的船旗所衍生的最終責任還是要由船東獨自承擔，因而儘管許多知名航商與船東雖選擇開放國籍，但仍執意保持屬輪的高標準要求。相同地，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、有關船舶註冊成本的考量

如同前述，正因為欠缺一套具一致性的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已善盡其應有義務與服務品質。

而為兼顧降低成本與確保船舶品質，眼前市場上已有某些開放國籍的船旗國政府提議成立一組織以創造具自我稽核與約束的高品質的註冊管理。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，因而許多船舶常因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鐘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合要求外，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。

毫無疑問地，眼前的競爭當然無助於改善船舶的安全標準，試想噸位稅一再地調降，主管註冊機關當然無意願花錢去改善基礎機制，諸如安全事項的執行，對委託機關的監督，似此漫無限制的惡劣競爭，堅持保有一定水平的主管機關當面臨存續的挑戰。究竟透過打折、減免與豁免等策略強攻市場的新興次標準船旗國乃是船東的最愛，儘管所省卻的成本極為有限，尤其與龐大的運航成本不成比例，但是對競爭激烈的各船旗國而言，財政方式乃是最易展示與相互比較的指標。例如巴拿馬貴為目前全球最大的權宜船旗國，因而其所徵收的規費與噸位稅常被其他國家視為訂定收費的參考。然對某些船旗國而言

取得市場佔有與船噸是最重要地，而此只有以犧牲應有的標準要求作為代價。

從往昔的經驗來看，某些船東與相關利益者常假設船旗國主管機關的要求可以廣泛地適用於一般標準，但實際常常不是如船東所想的一樣，因為品質不良的服務與其他相關問題所引發的額外成本通常會超過先前規費與噸位稅所省下的成本。反之，某些船旗國卻投下其稅收中的甚大比例金額，藉以提昇組織的能力，以提供船東較廣層面的服務。這是從長遠的角度來規劃地，當然亦有不少船旗國卻僅作些微的投資以節省成本，並將船舶註冊業務視為金雞母。故而船東與其他投資者在選擇船旗國時應注意到此等差異對企業本身的遠、近程影響。

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，因為如同表.(一)所示，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。談及費用就不得不提到有關船員的發證費用，特別是在STCW的規定下，此等費用常需由航商從船員成本項目支出，而不包含在註冊成本內。此外，船員的加班費計算方式亦會因註冊國的不同而有很大的差異。至於其他最易引起爭議的當屬翻譯費，因為許多註冊國都會要求船東將船舶證書與船員證照翻譯成船旗國語文，並徵收翻譯費用。再者，某些國家常會要求船東需在船籍國設置辦事處；反之，某些國家則不強求，只要有船東代表即可，一般皆請當地的律師或會計師為之。

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。

不容否認地，若從航商的心理來看，起始註冊費用的多寡常是其決定取捨的最重要因素，或許可以說是第一印象的影響，針對此一趨勢某些船旗國竟然使出不收起始註冊費用的策略，例如位於美國的賴比瑞亞註冊公司即是一例。至於馬歇爾亦將其註冊費減少20%，而且對於噸位愈大的巨型船舶給予更低廉的優惠收費措施，企圖以總船噸數取勝。相同地，塞浦路斯則對於船齡低於十年者給予特別優惠，而巴哈馬則是鼓勵船東若將整支船隊入其船籍就提供高度優惠的促銷手法，可見競爭方式五花八門不一而足。此外，許多開放註冊國籍的國家除了噸位稅外並不對船公司徵收共同稅(Corporate tax)，而且通常會依船東的國籍透過適當的合約以免除船東雙重付稅的負擔。

毫無疑問地，財務考量為選擇船旗的另一最重要因素，例如銀行是否要求健全的抵押記錄以確保入籍船舶無財務困難，進而評估船東是否需面對較高的費率。反之，船旗國更要採靈活的機制以迎合個別船東與銀行

的需求，例如允許特定船舶的單一用途，或其他對船東較有利的船東組成架構規定。

三、如何選擇船旗與因應日趨提高的法制與標準要求

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之槓桿作用，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，好不容易爭取到的船噸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。毫無疑問地, 透過沿海國、船旗國或其他主管機關間的有效合作與接觸, 極可能避免許多不必要的問題與支出, 但令人疑惑的是偏有許多船東寧捨此正常諮詢管道, 而篤信船舶註冊仲介業者的說詞。

可以確定的是, 懸掛列於表.(二)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TCW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。例如名列當今權宜船註冊船噸首位的巴拿馬, 即被巴黎備忘錄與美國海岸防衛隊列入黑名單視為加強檢查的重點目標船舶, 這不僅是一大諷刺更是該國應該深自警惕加強改善的訊息, 否則早晚會失去其船舶註冊王國的寶座。

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。以一艘輕便型(Handy-size)的散裝船為例, 被扣留一天約需損失數千美元。此還不包括因扣船所連帶衍生的滯航費(Demurrage), 法律訴訟費用、顧問費、額外的檢驗費用與檢修成本等, 從往例概算我們得知船舶遭扣留所衍生的附加成本一小時的常高達一千美元。似此, 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。而所有這些原可避免

扣船的成本支出，常可抵上五年以上的船舶註冊費用。

某些船公司更因船旗國收回不合乎標準船舶的DOC證書(DOC, Document of Compliance)，致使其船舶遭受租船人退租以及一連串の後續檢驗，而不得不更換註冊船旗，不然就是聘任公關專家與顧問專職應付此等疑難雜症。其實此等問題的真正原因乃在各船旗國間存有爭議，亦即甲國認定合乎規定者，乙國並不一定認同，而最棘手的就是只有在問題發生後才會引發毫無前例的各種糾紛。事實上，註冊費如何的偏高，對整體營運成本所佔比例皆是微不足道地。故而船東在選擇船旗時所應注意的應是究竟那些船旗國家不是港口管制公約簽約國鎖定的目標，或是必需透過第三者進行國際安全規章稽核作業。

除上述之外，從船舶的肇事率分析亦可看出各船旗國間的主要差異，尤其是某些長期保有不良記錄者。而此等船旗國當然亦是港口國管制公約簽約國注意的黑名單目標。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。

基本上，要比較各船旗國對牽連甚廣的國際公約與要求的遵從度並不是容易的事，例如英國的國際海員研究中心曾對此進行研究，即依權重針對船旗國的行政程序、船員雇用政策、公司法、政經風險因素以及船隊的肇事率與被扣船記錄等各項進行評比。毫無疑問地，儘管如同所有的問卷調查一樣，評比作業中權重的分配與所選定的船隊亦曾引起預期的爭議，然評比的結果卻是層級分明，即是傳統的船旗註冊國得分最高，其次是第二國籍船，最低才是新近成立與缺乏規範的既有開放註冊國籍(Open register)船。其次，政治因素亦是船東應考量地，因為某些船旗是不被部份貿易國家接受地，但此一風險隨著冷戰的結束已不再那麼重要地，然而仍要關切國際的情勢的眼變，例如眼前欲經營中國大陸市場的船東如要懸掛中華民國旗則要考慮。

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有相當

程度的關聯，甚至某些原本即不屬於船級協會的缺失，亦可能因所船舶所屬的船級協會的國際專業水平不足而牽連遭殃。除此之外，如同前述某些船旗國因未設有其本國的檢查機構，而牽約委託船級協會代表執行其船旗國應有的角色。似此，許多問題就能反應出船級協會的良窳。也因此許多著名的船級協會都不得不重新考慮其與某些記錄不良船旗國間的關係。

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，銀行通常不會影響船東的選擇權。

四、結語

我們知道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的節約成本操盤方式，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。

年 費 部 份	起 始 (入 籍) 成 本 部 份
年度註冊費	起 始 登 記 費
噸 位 稅	登 記 證 書 費
年度安全檢查費	起 始 檢 驗 費
海事調查費用	船 員 證 書 費
	安 全 船 員 配 置 證 書 費
	抵 押 登 記 費
	抵 押 證 書 費
	抵 押 的 移 轉 或 更 正 費
	光船出租登記費
	無線電電臺證書費
	安全檢驗費
	安全證書費
	國際安全規章檢驗費
	國際安全規章證書費
	載重線檢查與證書費
	海難事故調查費
	翻譯費
	行政費
	所有權的移轉
	註銷費
	其他文書費用

表.(一) 船旗註冊國徵收的各種規費項目

船 旗 國	巴黎備忘錄	東京備忘錄	美 國
英屬安地瓜與巴布達島	否	否	是
荷屬阿盧巴島	否	否	否
巴哈馬群島	否	否	否
貝里斯	是	是	是
百慕達群島	否	否	否
玻利維亞	是	否	是
柬埔寨	是	是	是
塞浦路斯	是	是	否
宏都拉斯	是	是	是
香港	否	否	否
牙買加	否	否	否
賴比瑞亞	否	否	否
馬爾他	是	是	是
馬紹爾群島	否	否	否
巴拿馬	是	否	是
聖文森	是	是	是

表.(二) 被港口國管制公約國視為黑名單與檢查目標的主要開放與第二船旗國

航海人遊麗星郵輪隨筆

文/ 李 國 良

炎炎夏日，也是暑期旅遊旺季，各家旅行社推出許多配套的郵輪旅遊促銷活動，薄利多銷，雖然船員長年服務於海上，可是搭豪華郵輪的機會卻不多，於是起意携內人上郵輪一遊，除了歡樂度假以外，並可增長見識！我們選擇了麗星郵輪(STAR CRUISES)-寶瓶星號(SUPERSTAR AQUARIUS)-三天兩夜的石垣島旅程，7月12日晚，由基隆港出發，7月13日上午抵達石垣島，可以上岸觀光旅遊，晚上開航，14日返抵基隆並於下午靠泊東二碼頭，傍晚旅客離船，完成此海上度假之旅，除了身心得到休養外，也見識了郵輪的作業及管理，茲隨筆略記一二，提供給航運先進們參考！

一、寶瓶星號(SUPERSTAR AQUARIUS，圖一，圖二)簡介：

船旗國：巴哈馬(BAHAMAS) 註冊港：NASSAU IMO NO.: 9008421
總排水量：51309 GT夏季DWT：6731MT具備冰區證書(ICE CLASS)
船長：229.84 公尺船寬：32.1公尺
水尺：7.00公尺



圖一，寶瓶星號船艏

最大航速：21節平均航速：18節
主機：MAN DIESELS, 18480 KW，橫向推進器：首X2，尾X1。
客房間：756間可載客人：1511人
客人活動甲板：10層(第4層至第13層)
船員：700人
建造交船：1993年5月服務日期：1993年5月
第一任船東：KLOSTER CRUISE (1993-1998)
第一任船名：WINDWARD (1993-1998)
第二任船東：NORWEGIAN CRUISE LINE (1998-2004)
第二任船名：NORWEGIAN WINDWARD (1998-2007)
第三任船東：SUPERSTAR CRUISES (2004 ONWARD)
第三任船名：SUPERSTAR AQUARIUS (2007 ONWARD)

二、寶瓶星號報到手續：

依旅行社資訊，於7月12日1530到基隆東二碼頭港務大樓報到，進了大樓，有人告知托運行李排



圖二，寶瓶星號船艏

隊之處，是在大樓左側電梯旁，只見那兒已放了一排行李，但沒人照管，有一些搬運人員在走動，他們告知1600才開始辦理行李托運，並需旅客出示護照核對，對自行放置排隊的行李照管概不負責，臺灣的治安真是好，若在其他國家可就不行了，行李必須有人照管，否則不是遺失，就是被維安人員慎重處理。後經詢問二樓櫃檯人員，若不嫌攜帶的行李箱重及麻煩，可隨身攜帶，於是決定自己拖著走，但遇到大樓設施不便的狀況，上二樓的電扶梯故障，另一台電扶梯設定為由二樓向下，於是拖著兩個行李箱，到大樓右側的電梯搭乘，結果電梯設定只到一樓及三樓以上的辦公室，卻無法到二樓報到大廳，大樓工作人員告知可到一樓大廳左側電梯搭乘，但是左側電梯被郵輪工作人員佔用搬物料，最後只能提著兩個行李箱走樓梯上二樓，所幸港務大樓工作人員反應快，過一陣子後，將電扶梯的設定，改為由下往上，讓旅客可以方便將重的行李，自行携往2樓，不過，一台電扶梯故障，卻未派人修理，相信民眾對港務大樓的管理印象不佳。

寶瓶星號的報到櫃台服務人員尚佳，只須出示自己的護照並報上旅行社名稱，便可查到旅客資料，並發給旅客一張房卡和登船時段卡，該房卡具備多種功能，包括通行憑證、房間門卡、船上消費、餐廳登記等等，一卡可走遍全船，非常方便，值得肯定。

三、船舶開航前，救生艇演習：

寶瓶星號於7月12日2200開航，開航前半小時，實施救生艇演習，大約2115全船廣播，請旅客帶救生衣到指定的集合點集合，集合點已標示在房卡上，集合點皆在第7層甲板，救生艇下方，我和內人第一次上豪華郵輪，便很乖的從房間衣櫃內取出救生衣並著裝完成，走到第七層甲板指定的集合點，但是船上工作人員卻沒有人穿救生衣，有幾位穿著工作背心者為引導人員，而旅客更是姍姍來遲，有人甚至說，不想參加也沒關係，有人說不知道救生衣放在哪裡，客船的管理還真不容易呀！2130時間一到，船上拉起緊急警報，七短一長聲，並廣播開始救生艇演習，引導人員如同飛機上的空中小姐，示範如何穿著救生衣，告知救生衣放置在房間的的位置，若有小孩同行，可向服務台索取兒童救生衣備用，另外引導人員拿著客房名單逐一確認每個房間的旅客，是否參加這項演習，這是船上的強制規定，至於是否有漏網之魚，就不得而知了。在演習的過程中，發現船開始移動，原來船已開航了，悄悄地離開了基隆港，待演習一結束，我迫不急待地去看船的行進，領港小艇在舷側緊隨，沒一會兒，靠近船邊，接走了夜間辛苦工作的領港，大船緩緩地駛出防波堤，海面上出現一片漁船的燈海，想起以前航海的日子，不過轉過頭去，發現欣賞海景的遊客不多，大家急著去享受美食或休息或看表演去了。

四、石垣島 (ISHIGAKI, 圖三, 圖四)

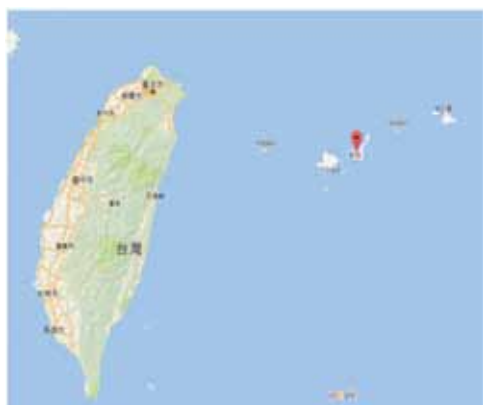
簡介:

位置：24-20-04N， 124-09-22E

面積：222。6平方公里

人口：約4萬5千人

行政：日本琉球列島沖繩縣，為八重山群島的政治、經濟、教育和交通中心



圖三，石垣島與台灣的地理位置(截自GOOGLE MAP)

五、石垣島半日遊:

寶瓶星號於7月13日1000抵達石垣港，停泊於防波堤入口的碼頭，旁邊有一棟東橫Inn旅館(圖五)，據知郵輪除停靠此碼頭外，另可停靠過去一點的離島碼頭，該處離市區更近。碼頭對面是建設中的新生地Terminal(圖六)，另外一處則停泊多艘日本海巡船艦(圖七)，郵輪在領港及拖船的協助下，完成180度調頭，船艙朝向港外，停泊於碼頭上，還未完全靠妥，代理、移民局、海關及遊覽巴士便已就位，讓人感覺良好，隨即船上響起廣播，旅行團出遊旅客先行辦手續，旅客需先在主甲板七樓右

高度：島中央為茂登岳，海拔526公尺

備註：距離沖繩縣廳那霸市有410公里的距離，離東京有近2,000公里的距離。離台灣反而比較近，距離台灣只有270公里。

*石垣港在島的南端，是花蓮港的姊妹港，締結於2001年10月25日。



圖四，石垣港的地理位置(截自GOOGLE MAP)

舷排隊，依序辦理，自由行旅客墊後並到主甲板七樓左舷排隊，待船上廣播再度響起，請所有旅客去辦證時，我們是自由行旅客，因此到主甲板七樓左舷排隊，但主甲板左舷上卻未見一人，亦未見引導人員，走到船中服務台，被告知需到船艙10樓辦手續，惟恐不及，跑至10樓室內入口，但服務人員又說須從外側樓梯排隊進入，依序前進，許多旅客也搞不清楚方向，就有點混亂狀況，所幸中國服務員尚知變通，就放行讓我們通過，直行走至排隊處而完成移民局入境手續，簡單來說，就是用船上通行憑證卡，確認身份，按手印鑑識，然後在

護照影本上貼一張觀光上陸許可書，就完成手續。外出上岸時，必須帶此文件及船上通行憑證卡，才能進出船和港口大門。經此混亂，可看出船上客人管理、實務上規範及引導脫節，有很大的進步空間。

辦好移民局手續時，也差不多中午了，因是自由行加上炎熱天氣因素，就不趕著出去，於是在船上用餐，1330才出發，首先到一個所謂的旅遊景點Aeon Max Valu超市，旁邊還有大創百元商店、書店、藥妝店等等，裏面有冷氣，在此火爐般的溫度下，這裏應是最佳選擇。在超市裏

面，也遇到旅行團的阿公、阿嬤，旅行團上午帶他們去乘玻璃船，1400就送他們到此超市，1600接他們回船，每人索費約台幣2500元，覺得有點不值，其實Aeon Max Valu就是一個超市，無法和台灣的大潤發、家樂福等大型超市相比，只能說是石垣島上最大的超市吧！在購物商圈買些喜歡的物品後，搭計程車至市區石垣市公設市場，那兒算是熱鬧的購物街吧！尤其有許多賣給觀光客的當地名產、紀念品、手工藝品等等，應該也是寶瓶星號旅客們最後的集結處吧！



(圖五，寶瓶星號的停泊碼頭)



(圖六，新建中的碼頭TERMINAL)



(圖七，日本海巡艦)

六、返航及郵輪設施享受

乘客被要求晚上七點(台灣時間)前返船，晚上八點開航，因為船首朝向港外，因此離港速度很快，沒一會兒，船已離開防波堤，航向大海，在緊湊的行程中，這時才覺得鬆了一口氣，該好好品味一下船上美食，俯視船邊波浪花奔騰，仰看星空，繁星點點，忽然覺得很輕鬆，很愜意，這才像是舒壓之旅。

寶瓶星號共有13層甲板，旅客客房由第4層開始，1至3層為船上工作人員使用，旅客不得進入，客房分佈由第4層至第11層，但主要客房區分佈在第4層至第9層，第10層為豪華套房區，房間數不多，第11層為行政套房區，只有6間房間，第4層至第6層，以客房為主，第6層有一間醫務室，開放時間是上午9點至11點，晚上6點至9點，若有緊急醫療狀況，可撥電話求助。第7層甲板，除客房外，在船中部處有接待處及服務台，會員服務台，在此可兌換外幣，有趣的是船抵達石垣島時，我們向服務台索取當地旅遊導覽或簡易地圖時，竟告知船上不提供此項資訊，若有需求，請向港口門哨或計程車司機索取。另外於下船前或下船前一晚，至此服務台，結清此航次的所有消費費用，包含房間服務費，每人每夜台幣400元整。第8層甲板以客房為主，第9層甲板前半部是客房，船中部以後為公共場所，包括航海家國際自助餐廳、王朝中式餐廳、藍湖咖啡座、湖畔吧、寶瓶星酒廊、寫真廊、免稅

店、茶苑、名品屋、精品廊、活動中心、戶外露天游泳池等等。其中航海家餐廳及王朝餐廳的用餐，含括在船票費用內，其他餐飲需另外付費，戶外露天游泳池很小，呈鑰匙孔形狀，水深1.8米，完全曝曬在陽光下，因豔陽高照，乏人問津，倒是救生員樂得躲在陰涼處乘涼。第10層甲板有少數豪華套房，在船首前部，主要活動區有星辰酒廊(跨第10層及第11層甲板)，是表演大廳、美星酒廊、國際廳、海上雲頂世界等等。雲頂世界就是CASINO賭場，有開放時間，是賭客的最愛，我們好奇穿越而過，但其實玩的人不多，許多檯面皆無客人光顧。第11層甲板是奧珊娜國際自助燒烤餐廳(跨第11層及第12層甲板)、兒童泳池、國際廳、兒童護幼中心、麗星精品廊、大班、香味軒亞洲風味餐廳，此處的奧珊娜餐廳及香味軒餐廳的用餐，含括在船票費用內。第12層甲板分為戶外的星空甲板及室內各項設施，包括凌霄卡拉OK、奧斯卡美髮及美容屋、麻將及紙牌室、時代溫泉及桑拿、腳底按摩中心、健身中心、迷你高爾夫球推桿練習場、熱點鐘錶珠寶、雲頂廳-只限會員。第13層甲板是籃球場。駕駛台在第11層，其正下方有露天看台，在第10層甲板，是進出港時的良好觀景台。

船離開石垣港後，和妻子去奧珊娜國際自助燒烤餐廳用餐，是露天甲板，太陽西下，海風徐來，享用自助美食，仰看天空繁星，同時有樂團及歌手伴唱，真是無限美好，暫拋一切煩惱，享受片刻舒適！飯後在甲板散

步，有躺椅在側旁排列，於是二人躺臥仰看星空，講一些星座故事，辨認星座位置，好不愜意。

船上表演節目也很緊湊，因行程短，此航次主要表演有四場，皆在第10層甲板星辰酒廊表演大廳，有西班牙籍魔術師EZKER魔術表演，紅心皇后歌舞秀，為孩子預備的飛龍在海上表演秀，有一場需另付費購票的成人性感秀-木偶世界。另外有收費活動，包括駕駛台導覽，小小廚師-披薩製作，廚房導覽，兒童趣味時間派對等等，若每場活動都想參加，那可就累壞了。

第三天，也是最後一天行程，船其實已經在基隆外海，慢慢漂航，主要目的是希望客人光臨CASINO賭場，購買船上免稅品，消費多多益善，我們慢慢享用早餐，四處逛逛拍照，我帶了一本書，找一個面海的室內落地窗，看書怡性，同時看海，藍天白雲，碧海蒼天，別有一番情趣，只可惜未見鯨豚活動，倒是垃圾載浮載沉在海面上，時而有之。中午，各房層的旅客依指定地點，以個人房卡各自領取護照，我們領了護照後，去享受船上最後一頓午餐，感覺一直在吃，不胖也不行。終於船漂航至1430時，船開始動了起來，航向基隆港，海面上首先迎來的是白腹鰹鳥，褐色外衣配上白色腹部，白色的尖嘴，熬翔在船艙前方，好似引航員在前引導一般，旅客使勁的用相機捕

捉牠的身影，遠遠看見一艘小艇等在防波堤旁，那就是港口的領港小艇，它默默等候著大船入港，看見領港身手敏捷一躍而上登輪，急上駕駛台，引領著大船進港，今天風和日麗，時間充足，船行進至牛稠港時，開始180度迴轉，然後倒車去靠泊東二碼頭，此時廣播聲響起，請旅客携行李至指定地點集合，電梯管制，服務人員去確認旅客皆去集合地點，未逗留在房間。大家在集合地點等候並依引導，魚貫而出離開了郵輪，1630走到梯口，船上服務人員及菲律賓三人合唱組，熱情地歌唱歡送旅客。就這樣結束了我們的三天二夜豪華郵輪初體驗之行。

接著進入港務大樓，辦理移民署入境手續，有多道窗口辦理，旅客也依序排隊，情況良好，但過了移民署，面對海關檢查，卻是一團混亂，原來港口海關要求所有旅客的行李須經X光掃描，個人認為倒也無可厚非，但只有一台X光掃描機，若旅客的行李有狀況，又需開箱檢查，後面過了移民署關卡的旅客，便擠在一起，不知如何排隊及行進，只能用無奈來形容，不過台灣人還是有風度，沒人開罵，大家亂中有序，互相禮讓，慢慢前進，終於走出海關關卡。希望政府在打造基隆為國際郵輪觀光的港口時，不論是硬體或軟體，都能自我提升，成為一流國際郵輪所青睞的觀光港口。