

# 关于船舶物权司法保护若干问题的调研

宁波海事法院课题组\*

**摘要：**船舶物权是海商特别法律与物权基础法律交叉衔接、跨越审判、执行、审监等多个领域的课题。由于《海商法》《海事诉讼特别程序法》以及相关司法解释对船舶物权的部分规定相对滞后，《物权法》及其司法解释成为审理解决船舶物权纠纷的重要法律依据，也给审判执行工作带来一些困惑和难题。海事司法实践中，存在未经登记的船舶所有权人滥用对抗权损害债权人合法权益、商事留置权对船舶留置权制度造成冲击、船舶抵押权担保的债权不明确、船舶优先权确认与行使不当绑定等问题，课题组经调研后提出四点建议：一是对物权法司法解释（一）第6条的适用进行限定，实际所有人不能证明其对所有权未登记无过错，不能主张登记所有人的债权人非善意第三人；二是依法厘清与船舶有关担保物权的界限，妥善处理商事留置权、船舶留置权、船舶抵押权之间及其对其他债权人利益的影响；三是创新船舶优先权制度，建立船舶优先权确认、行使和实现相互区分的司法机制，明确船舶优先权的行使只需要当事人提交船舶扣押申请即可；四是把可参与船舶价款分配的债权限定为被拍卖船舶担保的债权。文后附司法解释建议稿。

**关键词：**船舶物权；登记对抗；清偿顺位；司法保护

## 引言

《海商法》意义上的船舶是指可航行于海水的20总吨以上的商船，具有造价高、承载多、多种权利聚合、不同权利人之间潜在利益

---

\*课题组成员：吴勇奇、王佩芬、张建生、罗孝炳（执笔）、王连生、吕辉志、谭勇、童凯。

冲突大等特点，属于动产物权保护领域值得专门关注的对象。虽然我国《海商法》《海事诉讼特别程序》对船舶物权的范围和保护方式作了一些规定，但是两部法律均制定于上个世纪 90 年代，部分内容与后出台的《物权法》以及新修订的民事诉讼法律制度存在不协调，这造成海事司法实践中产生一些法律适用难题，影响船舶物权主体依法全面有效维护自身权益，这对于近年深陷国际航运业不景气拖累影响的我国航运企业来说，显然是不利的。

## 一、船舶物权保护概论

### （一）船舶物权的定义

在我国现行法律下，船舶物权并非一个特定概念，而是概指我国《海商法》规定的船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权以及船舶留置权。《中华人民共和国海商法》修改建议稿第五条对此种分散状况作了改进，明确把船舶物权规定为船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权和船舶留置权<sup>1</sup>。我国《海商法》在第二章船舶的第一节、第二节、第三节分别规定了船舶所有权、船舶抵押权和船舶优先权<sup>2</sup>，并在第三节船舶优先权部分规定了船舶留置权。船舶所有权是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。船舶抵押权是指抵押权人对于抵押人提供的作为债务担保的船舶，在抵押人不履行债务时，可以依法拍卖，从卖得的价款中优先受偿的权利。船舶优先权是指海事请求人依照《海商法》第 22 条的规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。船舶留置权是指造船人、修船人在合同另一方未履行合同时，可以留置所占有的船舶，以保证造船费用或者修船费用

1. 司玉琢、胡正良主编：《〈中华人民共和国海商法〉修改建议稿条文、参考立法例、说明》，大连海事大学出版社 2003 年版，第 1 页。

2. 参见《海商法》第 7 条、第 11 条、第 21 条和第 25 条。

得以偿还的权利。

## （二）船舶物权的保护

### 1. 基本法的有关规定

实体方面，根据《物权法》第 32 条规定，物权受到侵害的，权利人可以通过和解、调解、仲裁、诉讼等途径解决。课题组仅研究诉讼途径解决。根据《物权法》第 33 条至第 37 条，物权受到侵害的诉讼途径包括：物权确认、返还原物、排除妨害清除危险、修理或恢复原状、损害赔偿等。该法第 38 条规定，物权保护方式可以单独使用，也可以根据权利被侵害的情形合并适用。关于船舶，该法第 24 条将之作为特殊动产进行了规定，即“船舶、航空器和机动车等物权的设立、变更、转让和消灭，未经登记，不得对抗善意第三人。”即所谓善意第三人，物权法司法解释又做了界定，后文另述。

程序方面，《民事诉讼法》第 196 条和第 197 条规定了实现担保物权案件的基本程序。根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第 361 条规定，《民事诉讼法》第 196 条规定的担保物权人，包括抵押权人、质权人、留置权人；其他有权请求实现担保物权的人，包括抵押人、出质人、财产被留置的债务人或者所有权人等。同时，该司法解释第 363 条明确海事法院可以管辖实现担保物权案件。据此，《民事诉讼法》虽然允许海事法院受理实现担保物权案件，但并未将船舶优先权纳入到实现担保物权案件的范畴之内。

### 2. 海商特别法的有关规定

《海商法》没有单独就船舶物权保护作出专门规定，而是在第二章分别就船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权进行单节规定，并在第三节船舶优先权部分暨该法第 25 条规定了船舶留置权的定义以及

居于船舶优先权之后、船舶抵押权之前受偿。关于船舶所有权和船舶抵押权，该法第9条和第13条分别作出规定，应当向船舶登记机关办理登记，否则不得对抗第三人。该法第20条规定，被抵押船舶灭失，抵押权随之消灭。由于船舶灭失得到的保险赔偿，抵押权人有权优先于其他债权人受偿。该法与《物权法》的最大区别是规定了船舶优先权。该法第28条规定了船舶优先权的行使方式为“通过法院扣押产生优先权的船舶”。

《海事诉讼特别程序法》对船舶物权的規定主要体现在第三章海事请求保全、第十章债权登记与受偿程序和第十一章船舶优先权催告程序，第三章和第十章的内容主要是对船舶的扣押、拍卖以及船舶价款的分配，对于享有船舶抵押权、留置权以及船舶优先权的权利人而言，可以依据该法申请扣押和拍卖船舶，并从船舶价款中依次受偿。船舶所有人则要承担船舶扣押期间的安全管理、看管费用，在船舶价款分配完毕后尚有剩余时，有权依据该法第119条第3款向海事法院要求退还余款。可以说，船舶所有权不是该法以及最高人民法院制定的海事诉讼相关司法解释关注的重点。该法对船舶优先权催告作了单独规定，但实践中此类催告案件尚不多见。

## 二、船舶物权保护存在的问题评析

### （一）未经登记的船舶所有权人滥用对抗权

#### 1. 问题的根源——船舶所有权登记与实际不一致

从海事审判接触到情况看，船舶登记所有人与船舶实际所有人不一致有以下几种情形：（1）船舶买卖后，买卖双方未办理所有权变更登记。具体分为三种情况：一是在办理变更登记的合理期间尚未办结登记手续船舶即被扣押拍卖，但这种情况在审判实践中极少发生；二是买卖双方长期不去办理变更登记手续，这种情况较为常见；三是渔

船买卖后，因无法办理船网工具指标的转移手续而不能办理船舶变更登记，这种情形在浙江渔区普遍存在，卖出地多为山东省，船网工具指标的转移因地方保护主义而受到限制。(2) 商船因挂靠经营而将船舶所有权登记在经营人名下。自 2001 年交通部发布《国内船舶运输经营资质管理规定》和《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》，取缔挂靠经营实行委托经营以来，<sup>3</sup>船舶实际所有人便采取变更登记船舶经营单位为船舶所有人或共有人的方法继续进行挂靠经营，以致产生船舶登记所有人与实际所有人不一致现象。(3) 合伙体共有渔船登记在船长一人名下。出于方便渔船油补领取等的方便，浙江渔区普遍将合伙体所有的船舶登记在船长一人名下，以致产生船舶登记所有人与实际所有人不一致现象。(4) 船舶的隐名合伙、多层投资而产生的船舶登记所有人与实际所有人不一致现象。审判中常发现一些公务人员参与船舶合伙经营，因为违纪等原因，不敢显现在船舶合伙人名单中而以其他人的名义出现。(5) 方便旗船从一定意义上讲也属于船舶登记所有人与实际所有人不一致的情形。方便旗船与船舶的“开放登记”相联系，并与“单船公司”形影不离。实践中，有的开放登记国家对船东的国籍没有什么要求，而有的国家，如利比利亚则要求船舶所有人在该国成立一家公司作为船东。但不管开放登记国家的要求如何，都将产生和可能产生一个船舶的登记所有人与实际所有人不一致的问题。

## 2. 裁判转向——案外人异议增多

船舶的所有权存在着两种公示方式，一是交付占有，为物权变动的要件；二是所有权登记，为物权变动的对抗要件，<sup>4</sup>两种公示相比，

---

3. 参见：史红萍，“从挂靠乱象到专业管理之道——对国内船舶经营模式的法律探讨”，《人民司法》2011 年第 3 期。

4. 杜万华主编：《最高人民法院物权法司法解释（一）理解与适用》，人民法院出版社 2016 年版，第 185 页。

交付占有并不为公众所知，也与船舶占有人往往不是船舶所有人相矛盾，而所有权登记则更具明确性和公告性。本院长期依据该观点进行审判与执行，均获得当事人的理解与配合，办案的社会效果良好。然而，自 2013 年下半年以来，船舶登记所有人、船舶实际所有人以及第三人的利益平衡被打破。不少当事人依据最高人民法院执行局（2013）执他字第 14 号批复<sup>5</sup>主张船舶的实际所有权，并以此对抗第三人申请对债务人名下船舶的扣押与拍卖。对此，本院均以该批复为个案，不具普遍指导意义为由，未予采纳。<sup>6</sup>裁判的转向始于 2016 年<sup>7</sup>。根据 2016 年 2 月 22 日颁布的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国物权法〉若干问题的解释（一）》（以下简称物权法司法解释（一））第 6 条，结合最高人民法院执行局的批复，只要第三人对船舶登记所有人的债权属于非物权性的一般债权，本院只能判决不能执行登记在被执行人名下，实际属于他人所有的船舶（即船舶的实际所有人可以对抗第三人对船舶登记所有人的执行）。

裁判导向的变化导致案外人异议明显增多。统计数据显示，自

---

5. 2013 年 6 月 22 日最高人民法院执行局（2013）执他字第 14 号批复内容为：湖北省高级人民法院：你院鄂高法（2011）384 号《关于人民法院能否对挂靠且登记在被执行人名下营运的船舶予以强制执行的请示》收悉。经审查认为，执行法院在办理姜明贵、姜长河、吴守英、姜保云申请执行兴化市中远航运有限公司船舶碰撞损害赔偿纠纷一案时，对登记在被执行人兴化市中远航运有限公司名下的船舶采取强制执行措施前，要注意查明船舶是否另有实际所有人。如果有证据证明登记在被执行人名下的船舶系基于船舶实际所有人与被执行人的挂靠经营关系，实际所有人与船舶登记所有人即被执行人不一致的，不宜对该船舶采取强制执行措施。此复

6. 参见：宁波海事法院（2014）甬海法执异字第 9 号民事裁定书。在该案中，案外人张细吉将其所有的“万舟兴 2”轮登记在台州市万舟海运有限公司（简称万舟公司）名下进行挂靠经营，该轮被万舟公司抵押给了中国民生银行股份有限公司台州分行（简称民生银行台州分行）。执行中，案外人以万舟公司无权将该轮抵押给民生银行台州分行，民生银行台州分行主观上存在故意或重大过失，不适用抵押权的善意取得为由提出执行异议，要求中止执行该轮。宁波海事法院认为：万舟公司已就“万舟兴 2”船在船舶登记部门办理了抵押登记，台州民生银行自抵押登记之日对该船享有抵押权，本院裁定扣押、拍卖该船于法有据。故案外人请求中止执行“万舟兴 2”船的理由不能成立。

7. 参见：宁波海事法院（2015）甬海法执异初字第 4 号、浙江省高级人民法院（2016）浙民终 63 号民事判决书。在该案中，宁波海事法院认为：登记在林应庆名下的“浙台渔油 32086 船”，陈祥尧等八人实际占有 87.5% 的股份，该八人提出执行异议之前，林辉豪对 32086 船实际所有权属并不知情，属于《物权法》第 24 条规定的“善意第三人”，陈祥尧等八人的船舶股份因未登记，不得对抗善意第三人林辉豪，故驳回其停止执行 32086 船的诉讼请求。而浙江省高级人民法院则认为：根据《物权法司法解释（一）》第 6 条规定的精神，除非法律另有规定，船舶登记所有人的一般债权人并不属于《物权法》第 24 条规定的“善意第三人”范围。本案 32086 船虽然登记在林应庆名下，陈祥尧等八人未被登记为 32086 船的所有人，便对船舶实际享有共有权，该权利可以对抗林辉豪的普通债权，故撤销宁波海事法院的民事判决，判决停止对陈祥尧等八人船舶份额的执行。

2013 年下半年以来，本院受理的执行异议和异议之诉案件呈逐年上升趋势。2016 年 1 月至 2017 年 5 月，本院共拍卖船舶 116 艘，案外人提出执行异议 57 件，其中 13 件由船舶实际所有人提出，占拍卖船舶的 11.21%，受理异议之诉 19 件，其中由船舶实际所有人提起的 8 件，达到 42.11%。这些案件中，除个别系因为船舶买卖、债务转股份等未能办理所有权变更登记之外，大部分系因为挂靠、合伙而导致船舶所有权登记与实际不符。

### 3. 实际所有人滥用对抗权的不良后果

将“船舶所有权取得未经登记不得对抗善意第三人”简单归纳概括为“船舶的实际所有人可以对抗船舶登记所有人的一般债权人，是对物权法司法解释（一）第 6 条的扩大适用，不仅不符司法解释的本意，而且有违对正当权力保护力度应大于对不当权力保护力度的原则，而且容易产生道德风险，被一些不法人员用来隐匿财产，逃避债务。毕竟，船舶的实际所有情况并不为公众所知，船舶实际所有人的债权人难以对其进行扣押与拍卖，而当船舶被登记所有人的一般债权人申请扣押与拍卖时，船舶的实际所有人又可行使对抗权，这无异会给航运经济活动秩序带来严重影响。

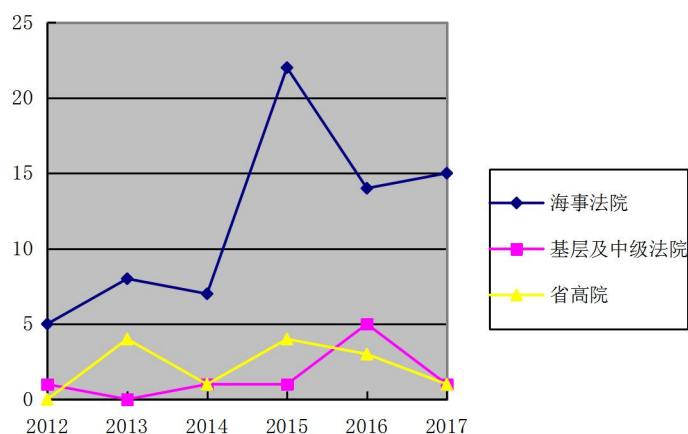
## （二）与船舶有关的担保物权界定不清

### 1. 船舶留置权外延模糊，可能损害抵押权人权益

船舶留置权在我国是一个既成的概念，仅限定于造船人和修船人，这两类主体可以通过占有建造、修理的船舶来行使船舶留置权，该权利担保的债权可以优先于船舶抵押权受偿。除此以外，《海商法》第 188 条第 2 款赋予救助人对获救船舶的实际控制权，而救助报酬本身就属于船舶优先权担保的海事请求范畴。《海商法》对船舶留置作出的严格限定，“主要是为了尽量减少排在船舶抵押权之前优先受偿的

船舶担保物权的数量，以提高船舶抵押权人（通常是船舶提供融资的商业银行）的优先受偿机会，达到鼓励航运投资的目的。”<sup>8</sup>2007年施行的《物权法》第231条对企业之间的留置规定打破了留置物与债权需具有牵连性这一旧识，形成学理上所谓“商事留置权”的概念，这对船舶留置制度造成了不小冲击。

图一：近五年来浙江法院<sup>9</sup>涉及船舶留置权的案件数量



司法实践中，早前的主流观点认为，船舶留置只能适用《海商法》规定，不能适用《物权法》规定的商事留置权，理由是特别法优先于一般法。当前主流的司法观点认为，两部法律并不冲突，船舶留置权和商事留置权可以并行不悖。最高人民法院民四庭于今年8月下发王淑梅副庭长《在全国海事审判实务座谈会上的总结讲话》，提出“固守《海商法》第二十五条的规定而排除《物权法》第二百三十一条的适用并无特别意义，反之似更符合立法主旨”，倾向认为“企业之间就船舶修造而产生的留置权争议，可以适用《物权法》第二百三十一条的规定”，这虽然是针对船舶修造，但对认识其他民事关系下能否适用《物权法》留置船舶，也有较强借鉴意义。

8.司玉琢：《海商法专论》，中国人民大学出版社2010年版，第41页。

9.本表数据通过浙江法院内网“统一检索”查询“船舶留置权”关键词而来，年度划分以该案件的案号所载年度为标准，共搜索到文书99篇，其中2012-2017年共93篇，绝大部分为判决书。最后搜索时间为2017年9月26日。



至于商事留置权的优先受偿权利如何在船舶拍卖价款中实现，是否具有船舶留置权同等效力、优先于船舶抵押权受偿，目前尚无定论。如果不同债权人对受偿顺位存在争议，面临诉讼维权受限的尴尬局面。根据《海事诉讼特别程序法》第 119 条规定，海事法院裁定认可的受偿协议或债权人协商补充、海事法院裁定作出的分配方案，一经作出即产生法律效力，债权人或被执行人能否依据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第 511 条和第 512 条提出执行异议以及执行分配方案异议之诉，未找到相关案例。

## 2. 多艘船舶为他人债务提供抵押担保，债权人如何行使抵押权

在最高额抵押与最高额保证并存时，多艘船舶为合同项下多个债权提供抵押担保，另有自然人作为保证人为债权提供连带保证。此时，由于单一船舶的价值不足以清偿债务，债权人要求扣押和拍卖单一船舶以实现抵押权，将带来如下影响：（1）与该船经营有关的不具有优先受偿权利的债权，实质上丧失了从船舶价款中获得分配款的机会；（2）如果单一船舶系登记所有人与他人共有或合伙经营，则对未登记的共有人、投资者或合伙人的权益造成直接影响，虽然隐名者可以事后向登记所有人追偿，但实际效果不甚乐观；（3）对其他抵押船舶的隐名共有人、隐名合伙人以及一般海事债权而言，客观上增加了获得全部或更多继续经营船舶、收回投资或债权的机会；（4）如果在多起船舶抵押合同纠纷中，在某一个案件中确定多艘船舶的担保责任，则该案的保证人无需承担保证责任，而其他案件的保证人则要承担更多保证责任，因为后案的抵押船舶可能已经前案拍卖，船舶价款已用于实现前案债权，债权人在后案中不得不要求保证人承担责任。

## （三）船舶优先权的相关问题

### 1. 能否请求法院单独确认船舶优先权

海事审判实践中，如果当事人认为其海事请求具有船舶优先权，往往在主张船舶优先权的同时，申请扣押当事船舶。当事人主张船舶优先权时，如果没有同时申请扣押当事船舶，海事法院则会要求当事人必须同时提出扣押当事船舶的申请。否则，对其船舶优先权主张不予支持。由此产生如下四个问题：（1）为何当事人请求确认船舶优先权时，必须同时申请扣押当事船舶？为何不能待法院确认当事人具有船舶优先权后，当事人再申请扣押船舶行使船舶优先权？即使当事人申请扣押当事船舶行使船舶优先权，最终也不一定通过拍卖船舶实现船舶优先权；（2）享有船舶优先权的船员工资报酬，一般金额不大，一律要求当事人在请求确认船舶优先权的同时申请扣押当事船舶，将给船方造成远大于拖欠金额的营运损失；（3）当事人在诉讼阶段申请扣押船舶，需要为错误申请扣押提供反担保，主张工资报酬享有船舶优先权的当事人往往难以提供，这将影响其所享有的船舶优先权；（4）在船舶优先权行使期限宽裕的情况下，允许当事人先请求确认船舶优先权，待法院确认其享有船舶优先权的判决生效后，再由当事人申请扣押当事船舶行使船舶优先权，这样既可避免当事人申请扣船错误，也可减轻当事人提供反担保的负担，还可减少债务人的营运损失，具有相当的合理性。

为了规避传统做法的弊端，海事审判实现中还出现了准许当事人申请限制船舶转让的“船舶活扣”，以代替申请“扣押船舶”来行使船舶优先权的做法。这种变通，在法理上难以自圆其说。因为这种并不符合《海商法》第 28 条之规定的所谓“船舶活扣”，既不能起船舶优先权不再被消灭的作用，又不能作为船舶拍卖的前提，还与启动船舶拍卖前，再由当事人申请将“船舶活扣”转为“扣押船舶”，而后再进行拍卖的实际做法相矛盾。

## 2. 船舶优先权的行使何时成立

对于《海商法》第 28 条规定“应当通过法院扣押产生优先权的船舶”来行使船舶优先权，实践中对其中的“法院扣押”有着不同理解。有的认为，只需要优先权人行使权利、向法院提出扣押船舶的申请即可，有的认为，应当以法院作出扣押船舶的裁定为准，如果法院不予准许扣押船舶，则优先权未能有效行使，有的则认为，应当以法院实际扣押船舶之日，即便作出了扣押船舶裁定，但是没有扣押到船舶，亦不构成有效行使船舶优先权，另外，还有观点认为，应当以船舶登记机关收到船舶扣押裁定和协助执行通知书之日为准，理由是如果此前虽然船舶被扣押，但是登记机关在不知情的情况系办理了所有权变更手续，那么船舶扣押裁定记载的所有权人应当变更为新的船舶所有人。总的评价是，上述观点均有一定的合理性，第一种观点侧重于权利的行使角度，第二种、第三种观点较为贴近法律原文的字面涵义，分别从作出裁定和执行裁定的角度对原文作出解释，第四种观点相对比较保守，旨在避免船舶所有权登记情况与扣押船舶裁定的不一致现象，维护良好的船舶扣押秩序。

### （四）普通债权参与船舶拍卖价款的分配问题

船舶价款的分配系对船舶这一客体进行价值变现后，对相关债务进行受偿的一整套制度，其本质是债权的实现。司法实践中，船舶价款分配主要是因为船舶所有人拖欠债务后，船舶优先权人和船舶抵押权人申请扣押和拍卖船舶。船舶经拍卖成交所得价款，依据法定顺序，应当先行拨付船舶扣押拍卖有关费用、诉讼费用，后由船舶优先权人、船舶留置权人、船舶抵押权人依次受偿，与船舶有关的债权则排在抵押权人后参与分配，由此产生一些问题。

#### 1. 与船有关债权参与分配缺乏实体法依据

“与被拍卖船舶有关的债权”之所以可以参与船舶价款分配，其法律依据来自我国《海事诉讼特别程序法》第十章债权登记与受偿程序，该法第 111 条规定，船舶拍卖公告发布后，债权人应当在公告期间内就与被拍卖船舶有关的债权申请登记，逾期视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第 87 条进一步将“与被拍卖船舶有关的债权”限定为与被拍卖船舶有关的海事债权。据此，如果船舶所有人在外拖欠的债务与船舶无关，那么此类债权不能在海事法院办理债权登记，也不能参与船舶价款分配，从而间接地确立了在船舶价款分配上“与被拍卖船舶有关的债权”优先于与船舶无关的债权的法律地位。但是，该法律地位并未在《海商法》等实体法律中规定，由此出现实体权利不明的基础上通过海事诉讼程序设定一项优先性权利的法理正当性问题。

## 2. 可登记的债权限定为海事债权，导致其他普通债权不能平等受偿

突出表现是船公司欠薪时，船员可以申请扣押和拍卖船舶，并依据船舶优先权从船舶拍卖价款中第一顺序受偿，而船公司的岸上人员，如公司管理人员、财务、保安等，则不能从船舶价款中领取被欠工资。对此，虽然司法实践中常常在征得船舶抵押权人同意后，酌情从船舶价款中支付岸上人员工资的一定比例，但是也有不少船舶抵押权人以自身债权受偿比例不高为由要求法院依法办理，间接地拒绝岸上人员参与分配。随着船企破产数量的增多，这一问题更加明显。因为在破产程序下，不论是在船上或岸上工作，船公司的员工均可以优先受偿，而无优先受偿权利的一般债权，不论是否与被拍卖船舶有关，都是按照比例清偿。

### 三、完善船舶物权司法保护的思考和建议

#### （一）实际所有人不能证明其对所有权未登记无过错，不能主张登记所有人的债权人非善意第三人

1. 在物权法司法解释（一）第6条出台前，未经登记的所有权不得对抗登记所有人的债权人

理由有三点：一是《海商法》和《物权法》均未对不得对抗的第三人即善意第三人作出任何限定，也没有任何司法解释对第三人作出限定。二是根据2004年颁布实施的《最高人民法院关于人民法院民事执行中查封、扣押、冻结财产的规定》（以下简称查封扣押规定）第17条，只有第三人在办理变更登记的合理期间尚未办结登记手续船舶即被扣押拍卖，以及第三人买入渔船后，因无法办理船网工具指标的转移手续而不能办理船舶变更登记，第三人对此没有过错，人民法院不得扣押、拍卖其船舶外，其他情形第三人均有过错，人民法院可以扣押、拍卖其船舶。三是根据2014年颁布实施的《最高人民法院关于人民法院办理执行异议和复议案件若干问题的规定》第25条第1款，法院按照有关管理部门的登记判断船舶所有权，该规定第26条第2款规定：“金钱债权执行中，案外人依据执行标的被查封、扣押、冻结后作出的另案生效法律文书提出排除执行异议的，人民法院不予支持。”

#### 2. 物权法司法解释（一）第6条的适用具有限定性

物权法司法解释（一）第6条仅适用于转让人转移船舶所有权，且受让人已经支付对价并取得占有的情形，不适用于船舶挂靠、渔船因船网工具指标无法变更登记、渔船合伙经营、船舶合伙投资、挂方便旗等情形。这里需要研究的问题是，转移船舶部分所有权是否属于该条规定适用范围？反对适用的理由在于，虽然部分转移和全部转让

在转让性质、转让方式上并无实质差异，但在交付占有方面，却有相当大的差异，部分转移时不能进行部分交付和占有。而且从法条字义理解，“受让人已经支付对价并取得占有”似乎也不包括转让船舶部分所有权的情况。我们认为，根据《海商法》第 10 条，船舶共有也采取登记对抗主义，此处的“第三人”应当作与《海商法》第 9 条、《物权法》第 24 条相当的理解，即部分转让所有权也可以参照适用物权法司法解释（一）第 6 条。需要注意的是，实际所有人作为共有人对船舶相关债务承担共同责任。

同时要特别指明的是，并非所有船舶买卖后不办理所有权登记的情形，均可以适用物权法司法解释（一）第 6 条。理由在于，该条的法理基础是物权优先于债权的一般原理，该原理不能用于善意产生的船舶登记所有人与船舶实际所有人不一致现象，如果船舶买卖后长期不去办理变更登记手续，买受人不能说明合理原因，那么其自行放弃对所有权的登记带来的不利后果，应当由其自己承担，以避免船舶买卖双方借此恶意隐匿财产和躲避债务。

3. 除符合物权法司法解释（一）第 6 条规定外，未经登记的所有权不得对抗登记所有权的债权人

在非船舶买卖和船舶股份转让领域，应当确定一项基本原则：船舶登记所有人的债权人主张其为《物权法》第 24 条所称的“善意第三人”的，原则上应当予以支持，法院将船舶视为登记所有人所有，船舶因登记所有人的债务（包括一般债务）被执行后，船舶的实际所有人可以向登记所有人请求赔偿。

主要理由有如下三点：（1）物权公示具有法定性。实际所有人并未通过支付对价来取得船舶占有，船舶登记在法律上是唯一有效的所有权公示方式；（2）合伙体内部关系不能对抗合伙债务的债权人。在

海事法院申请执行船舶的债务往往系船舶经营而生，对于所有船舶共有人而言，均有共同债务的性质。实际所有人因入伙、受让股份等加入到船舶合伙体，其与船舶登记所有人的共有、合伙关系，不能约束合伙体的债权人；（3）实际所有人故意将船舶登记在他人名下，应当自行承担法律风险。以商船因挂靠经营而将船舶登记在经营人名下为例，在当事人提交海事局进行船舶所有权登记的材料中，有《船舶买卖合同》、《船舶交付证明书》等手续，单从这些手续看，完全符合船舶已由实际所有人出卖并交付给被挂靠人（即船舶登记所有人）的法律要求。船舶实际所有人与船舶登记所有人对船舶所有权的登记都有过错，如司法予以支持，则将限制航运经营、融资活动的正常进行，因为作为债务人的登记船舶所有人没有责任财产可供执行，相对方不愿与之发生经济往来。

## （二）适应船舶有关担保物权制度发展趋势，明确权利界限

### 1. 在立法上扩大船舶留置权的适用范围

建议在今后修改《海商法》时，将《海商法》规定的船舶留置权单独成节，明确其定义。鉴于船舶留置的范围扩大，建议将船舶留置权适用范围从船舶修造扩张到为船舶提供劳务而合法占有控制船舶的所有海事请求，比如说提供拖航、救助、看护、打捞等服务以及对权属不明船舶进行必要的无因管理的海事请求人。要把船舶留置与船舶拍卖成交后移交买受人进行协调，规定留置权人留置船舶期间，因海事法院拍卖船舶导致留置权消灭，留置权人负有配合法院向买受人交付其占有船舶的义务，但是留置权人可以从船舶拍卖价款中依据法定顺序优先受偿。

### 2. 探索解决船舶留置权与商事留置权的受偿顺位之争

在立法未作修正前，建议司法层面通过培育和发布指导性案例、

参考性案例的方式尝试在个案<sup>10</sup>中解决《海商法》规定的船舶留置权与《物权法》规定的商事留置权之间的受偿顺位问题。目前较为折中合理的设想是，将债权人基于《物权法》享有的对船舶的留置权规定在不具有优先受偿权利的一般海事请求之前参与船舶拍卖价款的分配。理由在于，根据《海商法》第25条，船舶拍卖价款的分配顺序是船舶优先权——船舶留置权——船舶抵押权。企业之间基于船舶修造以外的债务留置船舶，或者船舶修造企业在后一次修理船舶时留置船舶要求对前一次修理的欠款行使留置权，此时均不构成船舶留置权，故不能优先于船舶抵押权受偿，这有利于船舶融资行业健康发展，也符合《物权法》第8条关于“其他相关法律对物权另有特别规定的，依照其规定”的立法本意。从有关船舶担保物权的国际公约的规定来看，仅有船舶建造人和船舶修理人的船舶留置权可优先于船舶抵押权人，而其他船舶留置权，则须排在船舶抵押权之后。<sup>11</sup>

值得注意的是，《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第22条就船舶拍卖价款受偿顺序作了进一步的细化，明确除船舶处置有关的费用可以优先拨付外，依法按照下列顺序进行分配：（一）具有船舶优先权的海事请求；（二）由船舶留置权担保的海事请求；（三）由船舶抵押权担保的海事请求；（四）与被拍卖、变卖船舶有关的其他海事请求。债权人基于《物权法》对船舶进行留置，如债务与船舶有关，则属于第（四）类海事请求。至于其与没有担保物权的普通债权的受偿顺序，作为特别法的《海商法》以及最高人民法院发布的有关司法解释没有作出专门规定，此时则有《物权法》等一般法律和司法解释的适用空间。根据该法第230条规定，债务人

---

10. 此处个案主要是指可以决定权利受偿顺位的案外人执行异议之诉、执行分配方案异议之诉。

11. 参见《1967年统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约》第5条第1款和《1993年统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约》第5条第1款。转引自司玉琢主编：《海商法专论》（第三版），中国人民大学出版社2014年版，第40页。



不履行到期债务，债权人可以留置已经合法占有的债务人的动产，并有权就该动产优先受偿。留置权人的债权可以优先于普通海事债权。如果留置权担保的债务与被拍卖船舶无关，则除非在债权登记公告期满前得到生效裁判、仲裁裁决确认商事留置权成立，否则不能参与到海事债权登记<sup>12</sup>与确权诉讼，不属于《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第 22 条规定的第（四）类海事请求，仅能够在船舶拍卖价款分配完毕后向法院申请执行本应退还原船舶所有人的余款。

### 3. 通过合并审理，分别确定抵押船舶的担保限额

根据《物权法》第 176 条，在物的担保、人的担保并存时，被担保债权应当按照约定行使担保物权。如果没有约定或约定不明确，则应当先行使债务人自己提供的物的担保，再就第三人提供的物的担保或人的担保行使担保物权。对于第三人的担保而言，债权人可以自由选择行使抵押物或保证人的财产。实践中债权人一般都会优先考虑物的担保，在全部物的担保实现后如还不能全部清偿后，才会要求保证人承担责任。在多艘船舶为多个债权提供担保，同一艘船舶上存在两个以上的第三人抵押担保时，应当对每一艘船舶的抵押担保金额进行界定，以避免出现抵押担保金额不确定，债权人可以任意选择行使抵押船舶客观上影响相关权利人利益的现象。具体而言，我院在案例<sup>13</sup>中采取的计算方式是：债权人以涉案抵押财产清偿债权须按各案借款本金中所占的比例确定受偿金额。举例而言，船舶 A 和 B 为两起借款提供最高额抵押担保，并未约定对特定借款的担保限额，其中船舶 A 担保的最高金额为 500 万元，船舶 B 担保的最高金额为 700 万元，

12.《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第 87 条规定：“海事诉讼特别程序法第一百一十一条规定的与被拍卖船舶有关的债权指与被拍卖船舶有关的海事债权。”

13.胡建新、孔昱：《中国长城资产管理公司杭州办事处诉浙江海通港航工有限责任公司等船舶抵押合同纠纷案》，载《海事司法论坛》2016 年第 4 期。

因借款逾期未还，债权人就两笔借款同时诉至法院。案件 1 借款本金为 400 万元，案件 2 借款本金为 600 万元，两案进入法院后，法院作出一并裁判，认定 A 船在案件 1 承担的抵押责任不超过  $500 \times 400 / 1000 = 200$  万元，在案件 2 的抵押责任不超过 300 万元，B 船则在案件 1 和案件 2 中的抵押责任上限分别为 280 万元和 420 万元。我们认为，是否以本金为计算依据尚有探讨空间。当事人另有约定的，按照约定。如果仅计算本金，则利息与其他费用不能纳入到抵押担保范围，可能与《物权法》第 173 条<sup>14</sup>有所冲突，建议按照合同约定确定抵押范围，在此基础上按照上述比例确定单个船舶的抵押限额，似乎更加合理。

### （三）建立健全船舶优先权的程序保障

#### 1. 船舶优先权的确认、行使与实现相分离具有法理、现实基础

法理上，结合《海商法》第 28 条和第 29 条可知，是否申请扣押当事船舶，只是当事人行使船舶优先权的具体方式，并产生当事人所享有的船舶优先权不再因满一年不行使而被消灭的效果。如果当事人不申请扣押当事船舶，海事法院对其船舶优先权确认请求不予支持，其结果等同于将申请扣押当事船舶作为认定当事人是否享有船舶优先权的一个条件，这不符海商法的立法本意。实践层面，许可当事人仅主张享有船舶优先权而无需申请扣押当事船舶的特殊情况在审判实践中早已存在。（1）确权诉讼。当事船舶被海事法院强制拍卖，当事人在经债权登记而提起的确权诉讼中，只要主张其享有船舶优先权，即视同行使了船舶优先权，其享有的船舶优先权就不会被消灭，直至其实现船舶优先权。（2）应对船舶优先权催告。在船舶优先权催告程序中，船舶优先权人自催促公告发布之日起六十日内，应当到海事法

---

14.根据《物权法》第 173 条规定，担保物权的担保范围包括主债权及其利息、违约金、损害赔偿金、保管担保财产和实现担保物权的费用。

院办理登记，主张其享有船舶优先权。当然此种主张并不产生行使和实现的法理效果。(3) 船舶企业破产。此时船舶无法被扣押，故债权人在债权申报中主张其享有船舶优先权的，视为行使船舶优先权，其船舶优先权不再因不申请扣船而被消灭，直至其实现船舶优先权。

综上，可以在程序上将船舶优先权划分为主张、行使和实现三个阶段，具体而言，在主张阶段，法院依据《海商法》第 22 条判断海事请求是否具有船舶优先权，再根据该法第 29 条判断船舶优先权有无消灭，据此作出是否确认船舶优先权的裁判。在行使阶段，法院根据《海商法》第 28 条审查判断当事人的扣船申请是否自船舶优先权产生之日起一年内提出，据此决定是否准许扣押当事船舶。如果准许，则船舶优先权不再消灭，直到实现为止。在实现阶段，借助船舶拍卖和画框分配程序进行。

## 2. 从申请行使船舶优先权之日计算有无超出一年期限

主要理由在于，船舶优先权的除斥期间为一年，不能延长、中止或中断，已经极大程度督促权利人及时行使船舶。此时如果权利人在船舶优先权产生后临近一年期满前向法院申请扣押船舶，则视为积极行使权利。至于法院是否做出扣押裁定以及能否实际扣押船舶，则具有一定的不确定性，例如从事远洋鱿钓船出海周期可能数年，船员下船后一年内向海事法院申请扣押船舶，法院可能考虑到船未回国不作出船舶扣押裁定及命令，或者作出扣押裁定后以无法执行为由终止执行。又比如，船舶所有人已进入破产重整程序的，优先权人依法不得再申请扣押船舶，此时应当以优先权人向破产管理人提出船舶优先权确认请求之日计算船舶优先权是否届满一年。此外，以船舶登记机关收到法院的扣押船舶裁定作为优先权行使之日，过于考虑船舶登记所有人是否与船舶扣押裁定记载的所有人一致，忽视了船舶优先权不受

船舶转让限制的法律特性。如果船舶所有权继受人主张其不受船舶优先权限制，则可以申请保全复议或提出执行异议，并承担相应举证责任。在法院作出解除船舶保全裁定之前，法院依据此前查明的船舶登记情况扣押船舶，构成船舶优先权的有效行使。

#### （四）合理界定可以参加船舶价款分配的债权范围

我们认为，程序法的创设，应保证实体法落实，而不应创设实体法上的权利与义务。既然《海商法》等实体法律没有将普通海事债权和船舶是否有关进行关联，那么《海事诉讼特别程序法》第 111 条也应当保持与实体法的一致性，将债权限定为“被拍卖船舶担保的债权”。如此规定，一来可以与《物权法》规定的商事留置权相互衔接，商事留置权担保的债权基于法院生效判决，可以作为被拍卖船舶担保的债权参与船舶拍卖价款的分配；二来可以大大加快船舶价款分配效率；三来不影响与船舶有关的普通海事请求，船舶拍卖公告发布后，不能实施新的船舶扣押，普通债权亦不能通过债权登记和确权诉讼参与船舶价款分配，但是可以提起一般的海事海商之诉，并对船舶价款余款进行保全；四来有利于引导普通债权人积极行使权利，实现公平受偿。普通海事债权可以依法申请扣押和成为拍卖船舶申请人，此时其作为拍卖申请人无需参与债权登记<sup>15</sup>。船舶所有人的非海事普通债务虽然不能直接向海事法院申请扣押船舶，但是可以向地方法院申请财产保全，并在取得执行依据后申请地方法院强制执行，委托海事法院拍卖船舶。此时非海事普通债权的保全次序在先<sup>16</sup>，可以优先于其他普通债权（含非申请拍卖船舶的普通海事债权）实现债权。

15.《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》第 18 条：“申请拍卖船舶的海事请求人未经债权登记，直接要求参与拍卖船舶价款分配的，海事法院应予准许。”

16.《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第五百一十六条规定：“当事人不同意移送破产或者被执行人住所地人民法院不受理破产案件的，执行法院就执行变价所得财产，在扣除执行费用及清偿优先受偿的债权后，对于普通债权，按照财产保全和执行中查封、扣押、冻结财产的先后顺序清偿。”

## 结 论

面对上述问题，船舶物权的立法应当在将来修订《海商法》《海事诉讼特别程序法》时放到一个更加重要的位置上予以推动。在此之前，海事法院及其上级法院可以进一步总结审判经验，创新诉讼机制，逐步提高船舶物权司法保护的水平，为推动我国从航运大国迈进航运强国发挥更大作用。

**附 件：**《最高人民法院关于在审判执行中正确适用〈物权法司法解释（一）〉第 6 条的若干意见》（建议稿）

# 最高人民法院关于在审判执行中正确 适用《物权法司法解释（一）》第6条的若干意见 （建议稿）

为妥善处理船舶登记所有人与实际所有人不一致所产生的一系列法律问题，根据《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国物权法》、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》及《物权法司法解释（一）》的相关规定，结合海事审判执行经验，现就正确适用《物权法司法解释（一）》第6条提出如下意见：

## 一、关于申请扣押、拍卖船舶

**第一条** 申请人申请扣押、拍卖船舶，提供船舶所有权登记证书作为确认船舶所有权的初步证据，海事法院应予准许。

**第二条** 船舶因登记所有人的债务被扣押、被公告拍卖后，船舶实际所有人提出主张和抗辩，并提供相应证据，法院经审查符合《物权法司法解释（一）》第6条规定的，海事法院应当解除、撤销船舶扣押和拍卖。

**第三条** 申请人以船舶实际所有人对其负有债务为由申请扣押、拍卖登记在他人名下的船舶，并提供相应证据的，海事法院应予准许。

## 二、关于《物权法司法解释（一）》第6条的适用

**\*第条**、转让人转移船舶部分所有权，受让人已经支付对价，虽未经登记，但转让人的债权人主张其为物权法第24条所称的“善意第三人”的，不予支持。

（\*第条、转让人转移船舶部分所有权，受让人已经支付对价的，适用《物权法司法解释（一）》第6条的规定。）

**第四条** 申请人对债务人的债权享有船舶担保物权，包括抵押权、

留置权、优先权，申请扣押、拍卖登记在债务人名下的船舶，不适用《物权法司法解释（一）》第6条的规定，海事法院应予支持。

**第五条** 《物权法司法解释（一）》第6条的规定，不适用于因船舶挂靠经营、船舶隐名合伙、船舶多层投资、方便旗船、合伙船舶登记在船长一人名下等非买卖船舶所产生的船舶登记所有人与实际所有人不一致的情况，申请人申请扣押、拍卖登记在债务人名下的船舶，海事法院应予支持。

**第6条** 申请人因一般债权申请扣押、拍卖登记在债务人名下的船舶，虽然债务人已与受让人签订了船舶买卖合同，但受让人尚未按合同约定支付船舶对价，或者尚未取得船舶占有的，不适用《物权法司法解释（一）》第6条的规定，海事法院应予支持。

### 三、关于船舶实际所有人主张与抗辩的时间限制

**第七条** 船舶实际所有人的主张与抗辩，应当在船舶被扣押、被公告拍卖后及时向执行扣押、拍卖的海事法院提出，船舶拍卖成交后提出的，海事法院不予支持。

### 四、船舶实际所有人的赔偿请求权

**第八条** 船舶因登记所有人的债务被扣押、拍卖后，船舶实际所有人因此遭受损失要求登记所有人赔偿的，海事法院应予支持。

### 五、关于申请扣押、拍卖船舶错误的赔偿与费用承担

**第九条** 申请人因船舶所有权登记在债务人名下而申请扣押、拍卖船舶错误的，

方案一：船舶实际所有人要求申请人承担解除扣押、撤销拍卖之前已经产生的申请扣押船舶费用、船舶监管费用、船舶拍卖等费用并赔偿其经济损失的，海事法院不予支持。

方案二：申请人在承担解除扣押、撤销拍卖之前已经产生的申请

扣押船舶费用、船舶监管费用、船舶拍卖等费用后，要求船舶登记所有人或实际所有人赔偿其经济损失的，海事法院不予支持。

**第十条** 申请人以船舶实际所有人对其负有债务为由申请扣押、拍卖登记在他人名下船舶错误的，船舶所有人要求申请人承担申请扣押船舶费用、船舶监管费用、船舶拍卖等费用并赔偿损失的，海事法院应予支持。

## **六、本意见的执行**

**第十一条** 本意见自下发之日起执行。法律、司法解释有不同规定的，按新规定执行。

二〇一七年九月十八日