

海商法的理论与实践

RESEARCH ON THE LEGAL SYSTEM
OF SHIP MORTGAGE



船舶抵押权 法律制度研究



刘安宁\著

RESEARCH ON THE LEGAL SYSTEM
OF SHIP MORTGAGE

船舶抵押权

法律制度研究

刘安宁\著

辽宁师范大学出版社
· 大连 ·

©刘安宁 2013

图书在版编目(CIP)数据

船舶抵押权法律制度研究 / 刘安宁著. —大连:
辽宁师范大学出版社, 2013. 3
ISBN 978-7-5652-0840-9

I. ①船… II. ①刘… III. ①船舶—抵押—海商法—
研究—中国 IV. ①D922. 294. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 010602 号

出 版 人:程培杰

责任编辑:刘海莲

责任校对:黄晓红 王媛媛

装帧设计:李小曼

出 版 者:辽宁师范大学出版社

地 址:大连市黄河路 850 号

网 址:<http://www.lnnup.net>

邮 编:116029

营销电话:(0411)84206854 84215261

印 刷 者:大连海大印刷有限公司

发 行 者:辽宁师范大学出版社

幅面尺寸:170mm×230mm

印 张:16

字 数:238 千字

出版时间:2013 年 3 月第 1 版

印刷时间:2013 年 3 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-5652-0840-9

定 价:32.00 元

序

船舶抵押权制度是海商法中的一项专门制度,它既体现了海事立法的特殊性和与国际海事公约的衔接,又植根于物权法的抵押权制度,是一项兼具理论性与实践性,同时又有较强的实务操作性的法律制度。对船舶抵押权制度的研究,已有许多论文发表,其中不乏颇有见地的观点。但系统地研究该制度,并初步构建该制度的基本框架,形成专门的著述还为数不多。本书在这方面做了十分有益的尝试和探索,为系统地研究该制度并使其不断地成熟和完善做了基础性的工作。

抵押权不是一个新问题,船舶抵押权也不是研究的新领域,但是,船舶抵押权所涉及的对象——船舶,由于它不同于一般的动产,却不断引发新的思考。在海事法领域,用船舶设定或者与船舶相关的专门制度较多,因此,以船舶为抵押物,不仅带来不同于普通财产抵押的特殊问题,而且存在船舶抵押权与其他船舶物权相互冲突和相互协调的问题。行使船舶抵押权涉及物权法、海商法和程序法的适用,也有许多值得探讨的地方。阅读本书,在清晰地了解船舶抵押权的设定、登记、效力和实现,以及对在建船舶的抵押等基本法律问题的同时,还可以触及相关的理论前沿和实践中的疑难问题,这种制度性框架的雏形为学术界研究船舶抵押权制度的完善提供了参考。可以看出,作者的研究并没有完结,系统性和框架性以及対个别理论问题的深入,仅仅是研究的

开始,对相关理论和实践的进一步论证将是长期的任务。特别是将中国海商法中的船舶抵押权制度,放在各国海商法相同制度的研究中,尤其是放在国际公约关于统一船舶抵押权所做的努力和立法趋势的研究中,应当是更加繁重的任务。也许,这正是本书的价值所在。

本书的作者是我指导的博士研究生,长期从事民商法的教学,同时也注重实践的锤炼。理论在指导实践的过程中会有诸多难以解释的疑惑,而实践产生的问题又需要理论上的阐释。从理论到实践,再从实践到理论的往返,是一个认识不断深化的过程,也是学术能力和学术水平不断提高的过程。作者正是在这个过程中往返,才得到了不断的提高。当她以船舶抵押权制度作为自己的博士论文选题时,我曾经提示她应当从物权法和海商法两个方面去把握和研究,并且能够在研究的基础上最终形成自己的专著。所喜的是,我的这一想法终于成为现实。如果说在博士论文的写作中,作者侧重的是海商法的视角,那么,本书的写作,作者的视野则更加开阔了。这也是年轻学者做学问、出专著应当格外注意的。

中国的海商法是从西方移植引进、消化吸收而来的,在法律体系中还很年轻。虽然如此,其包含的内容却很丰富,涉及的学科和专业也很多,不仅有许多理论上的空白需要填补,更有诸多的实践问题需要解决。船舶抵押权制度是海商法特别制度中的一项,希望作者以此为起点,逐步展开对中国海商法理论与实践问题的全面研究,为中国海商法研究事业的繁荣作出自己的贡献。

关正义

2012年10月于大连

M U L U 目 录

引 言	1
第一章 船舶抵押权概述	10
第一节 抵押权制度概述	10
第二节 船舶抵押权制度的起源	15
第三节 船舶抵押权的定义和特征	17
第四节 船舶抵押权与相关权利的比较	27
小结	30
第二章 船舶抵押权的设定	32
第一节 船舶抵押权的主体	32
第二节 船舶抵押权的客体	41
第三节 船舶抵押权的设定方式	43
小结	54
第三章 船舶抵押权登记	55
第一节 船舶抵押权登记模式	55
第二节 船舶抵押权登记效力	59
第三节 船舶抵押登记的基本程序	66
小结	85

第四章 船舶抵押权的效力	86
第一节 船舶抵押权的效力范围	86
第二节 船舶抵押权对抵押人的效力	95
第三节 船舶抵押权对抵押权人的效力	102
小结	109
第五章 船舶抵押权的实现	110
第一节 船舶抵押权的实现条件及方式	110
第二节 多个船舶抵押权之间的受偿顺位	119
第三节 船舶抵押权和船舶优先权之间的受偿顺位	124
第四节 船舶抵押权与船舶留置权之间的受偿顺位	133
第五节 船舶抵押权与船舶质权之间的受偿顺位	138
第六节 船舶抵押权和光船租赁权之间的冲突问题	140
第七节 船舶抵押和人的担保并存的问题	144
第八节 船舶抵押权纠纷的管辖问题	147
小结	150
第六章 在建船舶抵押权	152
第一节 在建船舶抵押权概述	152
第二节 在建船舶抵押权的设定	158
第三节 在建船舶抵押权登记	166
第四节 在建船舶抵押权的效力	172
第五节 在建船舶抵押权的实现	176
小结	186
第七章 船舶抵押权的保险保障	187
第一节 被抵押船舶的保险	187
第二节 船舶抵押权保险	196
第三节 在建船舶抵押保险的特殊性	211
小结	212

第八章 船舶抵押权的法律适用	213
第一节 与船舶抵押权相关的国际立法	213
第二节 一般船舶抵押权的法律适用	219
第三节 在建船舶抵押权的法律适用	230
小结	233
结论	234
参考文献	236
后记	248

引言

一、问题的提出

船舶是航运业的灵魂。随着船舶技术的发展,船舶日趋现代化、大型化,建造或购买船舶所需资金不断攀升,据日前德国交通信贷银行(DVB)发布的一份调研报告显示:大型集装箱船每艘价格接近或超过上亿美元的情况已不罕见。^① 面对如此巨资,航运企业往往无法独自承受,要实现其自身的长远发展,必须妥善解决资金问题。航运是高风险行业,航运企业还款的主要来源是船舶的营运收入。但历史经验告诉我们,即便是航运业创下了历史新高点,行业本身产生的投资回报也是不高的。而且航运市场复杂多变,波动剧烈,运费市场和船价在几个月内可以上下波动 50%,这使得航运企业的收入往往随着航运市场的变化大起大落,将直接关系到投资者投资回收的风险。

近几年来,由于亚洲地区经济增长迅速,世界海运中心东移,全球造船业重心也向亚洲尤其是日本、韩国和我国等转移。2008 年,我国

^① 上海航运交易所. 远东航运评论:超大型集装箱船挑战供需平衡. <http://www.shipol.com.cn/xw/hyxx/169247.htm>. 2011-01-10

造船完工量达 2881 万载重吨,占世界总量的 29.5%,成为世界第二造船大国。同时手持订单量、新增订单量均居世界第二,仅次于韩国,已超过日本。^① 据中国船舶行业协会统计,2010 年 1—11 月,我国造船企业完工出口船 4654 万载重吨,规模以上船舶工业企业完成出口交货值 2644 亿元,同比增长 17.2%。^② 造船行业为我国国民经济作出巨大贡献。与此同时,船舶融资也成为摆在我们面前的重大课题。

作为一种资本密集、投资风险大、投资回报低的行业,船舶融资的难度是可想而知的。如果没有可靠的担保,船舶融资是很难开展的。因此,从一定程度上说,船舶融资的发展程度取决于担保制度的完善程度。担保法律规范的健全和完善是船舶融资的必要前提条件。

早在 2006 年 9 月,国务院常务会议审议并通过了《船舶工业中长期发展规划(2006 年—2015 年)》,将船舶工业及航运业的发展提升到国家战略发展的高度,为船舶融资打造了优越的政策软环境。2009 年伊始,国务院常务会议审议并通过了船舶工业调整振兴规划,提出鼓励金融机构加大对船舶企业生产经营信贷融资支持,增加船舶出口买方信贷资金投放,将现行内销远洋船财政金融支持政策延长到 2012 年。该计划出台后,各类金融机构加大了对船舶融资的力度,使船舶融资难的局面有所改观。

我国造船业日益发展壮大,但我国的法律并没有在鼓励造船业发展方面作出更多的贡献。比如,世界上许多国家为方便造船资金的取得都规定了在建船舶抵押制度,我国法律当中也规定了在建造中的船舶可以抵押,但只是简单的一个条文,不具有可操作性。因此,银行很难放心大胆地开展在建船舶贷款业务。再如,海商法中的船舶优先权制度、船舶留置权制度是对船舶抵押权的一种威胁,为了鼓励船舶融资,限制二者所担保的债权项目就成了当然选择。而我国立法在此方面没有作出更慎重的安排,相反《物权法》的颁布更引起了对船舶留置

① 金名. 六十周年大庆 展望六大行业. <http://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/20091010/17536823754.shtml>. 2009-10-10

② 中国船舶工业行业协会. 2010 年 1—11 月全国船舶工业经济运行情况. http://www.chinaship.cn/tjxx/201012/t20101231_59877.htm. 2010-12-31

权所担保的债权范围的争议。“海商法的特性决定我们在研究海商法时,不仅要研究海商法的自身,还要研究海商法在法律体系中的定位”,“其中最主要的问题是研究海商法和民法的关系”。^① 具体来说,我国涉及船舶抵押权的法律、法规及司法解释主要有 1992 年颁布的《海商法》、1994 年颁布的《船舶登记条例》、1995 年颁布的《担保法》、1997 年颁布的《渔业船舶登记办法》、2000 年颁布的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国担保法〉若干问题的解释》以及 2007 年颁布的《物权法》等。虽然我国在法律适用上已确立了“上位法优于下位法”、“特别法优于一般法”、“新法优于旧法”作为处理法律规范冲突的原则,但在实践中,法律规范的冲突问题仍然比较突出,专家学者之间的争议不断。比如关于船舶抵押权的主体、船舶抵押权登记的法律效力、船舶抵押权人的物上代位范围、对船舶所有人处分被抵押船舶权能的限制、船舶抵押权与其他船舶担保物权之间的受偿顺序、船舶抵押权的行使条件及方式、船舶抵押权的诉讼时效、与船舶抵押相关的保险问题等。此外,由于立法的滞后性,对于许多比较有现实意义的问题,缺乏必要的调整。在建船舶抵押中就存在很多法律上的盲区。比如建造中的船舶如何定义、在建船舶抵押人如何确定、在建船舶抵押权标的物所及的范围、在建船舶抵押权的设定时间、在建船舶抵押是否必须进行登记以及如何登记、在建船舶抵押权如何实现更有利于保护抵押权人的利益、船舶交付之后已设定的建造中船舶的抵押权如何处理等问题。这些问题的存在,严重影响了我国船舶抵押担保融资功能的发挥,航运业的发展离不开船舶抵押制度的完善。

从其他国家来看,大陆法系国家主要通过成文立法来规定船舶抵押权,比如德国、法国、日本、俄罗斯、瑞典等国家均以法典形式规定了对于船舶可以设定抵押权。普通法系国家有关船舶抵押权的规定主要通过判例得以发展,但也制定了一些成文法律。比如英国有关船舶抵押权的规定主要体现在《1995 年商船航运法》中,而《美国统一商法典》规定了包括船舶抵押权在内的统一的动产担保制度。尽管如此,两大法系国家对船舶抵押权的规定却存在重大分歧。仅以法国和英国为

^① 刘安宁,关正义. 试论海商法的特性及其法理定位. 社会科学辑刊,2009(6):89.

例。法国的船舶抵押权集中体现为抵押船舶的处分及优先受偿的内容,而英国的船舶抵押权则具有占有、使用和收益的权能。要统一英法两国关于抵押权的基本观念,几乎是不可能的。^①

从国际公约的层面看,涉及船舶抵押权的国际公约主要有:《1926年统一船舶优先权和船舶抵押权若干法律规定的国际公约》、《1967年统一关于船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》、《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》、《1967年在建船舶权利登记公约》。由于“各法系,甚至是同一法系的各国对船舶抵押权的认识是不一致的”^②,这些公约,始终没有给出船舶抵押权的定义。而且从具体内容来看,多是一些程序性的规定,对于船舶抵押权的设定、内容及效力等实体问题并没有提及。虽然,它们对各国制定相应的国内法及国际立法有一定的指导意义,但是由于这些公约的参加国极其有限,特别是世界主要航运大国之间无法达成共识,因此,公约的适用和影响力都受到了极大的限制。这也从侧面反映出船舶抵押权国际立法的不完善。

实际上,船舶抵押融资具有较强的涉外性。特别是以建造中船舶进行抵押融资,在当今世界资源重新整合、世界产业重新分工的时代,所涉及的船东、船厂和银行通常位于不同国家,各国有关建造中船舶抵押权的设定和效力存在不同的法律规定,法律冲突非常明显。在无法统一国际立法的现实背景下,管辖权及法律适用问题成为审理所有涉外船舶抵押案件首先需要解决的问题。如美国JP摩根大通银行与利比亚海流航运公司船舶抵押权纠纷案就是我国入世后广州海事法院成功审理的一宗具有较大国际影响的涉外海商事案件。该案涉及10个国家和地区,当事人均为外国法人,所涉被抵押船舶的船旗国是巴哈马。广州海事法院经审理,依据我国海商法规定适用《巴哈马商船法》,判决被告利比亚海流航运公司等5家借款人偿付原告美国JP摩根大通银行贷款、透支款及其利息与相关费用共700余万美元,原告对美国JP摩根大通银行该轮享有船舶抵押权,在该轮拍卖后有权从该轮拍

① 李海. 船舶物权之研究. 北京:法律出版社,2002:93.

② 何建华. 1993年船舶优先权和抵押权国际公约释义. 北京:人民交通出版社,1995:35.

卖款项中优先受偿。^①

因此,无论从国内、国际立法来看,船舶抵押均陷入法律上的困境。国内立法或矛盾重重、或无所适从,涉外案件的管辖及法律适用问题也常常会导致实体判决的不确定性。

法律服务于经济,经济发展的需要促进法律制度的建立,反过来,法律也会对经济产生相应的影响。船舶抵押制度的确立是社会经济模式的变动对担保制度融通资金功能需求的结果。反过来,船舶抵押制度的缺陷势必会影响经济的发展。从各国实践来看,船舶融资手段滞后于船舶工业的发展,就会成为制约造船业发展的一大瓶颈。实践中的需求和立法上的不完善,凸显船舶抵押制度理论研究不仅具有理论意义,更有其现实价值。

二、本书的研究范围

构建一个好的船舶抵押制度,首要的一点是确定这一制度的应有内涵。一个相对完善的船舶抵押制度应该具备哪些特质呢?笔者认为,要解决这一问题,首先要将其置身于物权法体系当中,即明确一个相对完善的动产抵押制度应该具备哪些要素。我国有学者在借鉴罗伊教授和邓肯教授的观点后总结出动产抵押制度内涵应该包括以下几个要素:(1)可以设定动产抵押权的动产应该是宽泛的;(2)动产抵押权应以简单、高效、低成本的公示制度而周知第三人;(3)抵押物的转让应兼顾抵押权人的利益和交易安全;(4)债务人违约后,动产抵押权能以简单、高效、低成本的实行制度而得以实行;(5)同一担保物竞存的权利之间的优先顺位规则应是明确的,在大多数情况下是公平的。^②

结合船舶抵押制度的特点及现实需要,笔者认为,一个相对完善的船舶抵押制度内涵至少应该包括以下几个要素:(1)船舶抵押权或在建

^① 中顾法律网.海流航运公司船舶抵押权纠纷案. <http://news.9ask.cn/srls/bjtj/201007/826769.shtml>. 2011-01-20

^② 赵启龙.论我国动产抵押制度的完善:[硕士学位论文].上海:华东政法大学,2008:18.

船舶抵押权的标的范围应当是明确的；(2)船舶抵押权的公示方式应当简单、高效、低成本，并兼顾当事人的自由意志和交易安全；(3)被抵押船舶的转让应当兼顾抵押权人和受让人的利益；(4)船舶抵押权的实现方式应当是高效、快捷、低廉的；(5)同一船舶竞存的权利如船舶抵押权与其他船舶抵押权、其他担保物权、租赁权各自的权利范围及彼此之间的受偿顺序应当是明晰和周全的；(6)法律适用应当是明确的。

从我国目前调整船舶抵押关系的主要法律来看，《物权法》的实施对《海商法》、《担保法》中有关船舶抵押制度的规定作了修补和完善，但仍旧存在一些问题。比如《物权法》确认了《海商法》中有关船舶物权变动的登记对抗主义模式，并明确了未经登记公示，不得对抗善意第三人。但在登记方面，没有建立一个高效、低成本的登记系统和一套明确合理的错误补救机制和登记请求机制。另外，《物权法》确认了《海商法》中关于在建船舶可以抵押的问题，但只是简单提及，并没有作出具体规定。此外，在抵押权的实现方面，《物权法》增加了关于抵押权实现条件的规定，对抵押权的行使方式也进行了改良，但这些规定能否直接适用于船舶抵押权还有待于进一步探讨。还有，《海商法》对于船舶抵押权与竞存权利之间的优先序位规定尚欠明晰和周全，《物权法》对此并未作出进一步的完善。

本书拟从我国船舶抵押法律制度的现状及促进船舶融资的现实需要出发，对典型国家的相关规定及相关国际公约的规定进行比较研究，重新构建我国船舶抵押的法律制度。本书的研究范围及拟解决的主要问题包括：

第一，船舶抵押权的设定方面。主要讨论船舶抵押权的主体、客体及设定方式。船舶抵押权的主体方面，主要涉及抵押人的范围、船舶所有人的确定问题、船舶共同共有和按份共有情况下船舶抵押权的设定问题、船舶抵押权是否适用善意取得问题；船舶抵押权客体方面，主要涉及船舶的定义、哪些财产属于船舶的设备和属具等；船舶抵押权的设定方式方面，主要涉及船舶抵押权依约定产生还是依登记产生的问题。

第二，船舶抵押权的登记方面。主要讨论船舶抵押权登记的物权公示效力问题、船舶所有权登记与船舶抵押权登记的关系问题、船舶抵押权登记权利人和义务人的确定及“第三人”的界定、船舶抵押权登记

内容及登记审查制度的确立、登记错误的补救机制以及登记请求权制度应如何构建。

第三,船舶抵押权的效力方面。主要讨论船舶抵押权所及的标的物范围特别是物上代位物的范围及代位规则、抵押船舶的转让如何兼顾抵押人、抵押权人和受让人的利益、船舶抵押权的转移问题、船舶抵押权的实现条件除债务人逾期不履行债务外还可以包括哪些情况、由法院拍卖被抵押船舶是否是实现船舶抵押权的唯一方式。

第四,船舶抵押权的受偿顺位方面。主要讨论已登记的船舶抵押权之间的受偿顺位,未登记的船舶抵押权之间的受偿顺位,船舶优先权、船舶留置权、船舶抵押权所担保的债权项目的平衡问题以及三者之间的受偿顺位,其他担保物权与船舶抵押权之间的受偿顺位。

第五,在建船舶抵押方面。考虑到我国在建船舶抵押方面的法律几乎处于一片空白,本文将对在建船舶抵押制度的构建进行详细讨论。主要包括在建船舶抵押人如何确定、在建船舶抵押权标的物所及的范围、在建船舶抵押权的设定时间、在建船舶所有权登记与抵押权登记之间的关系、在建船舶抵押权如何实现更有利于保护抵押权人的利益、船舶交付之后已设定的建造中船舶的抵押权如何处理等问题。

第六,船舶抵押权相关保险问题。保险在船舶融资抵押中具有保障作用。保险分为两个层次,一是被抵押船舶的保险,二是船舶抵押权保险。被抵押船舶的保险方面主要涉及抵押权人什么情况下可以以自己的名义为被抵押船舶办理保险及在多大范围内具有可保利益、抵押权的物上代位制度如何实现的问题。船舶抵押权保险是在船舶抵押权人因船舶保险和/或保赔保险未能全部赔付而遭受损失的情况下,由保险人向船舶抵押权人进行赔偿的保险。我国引入船舶抵押权保险是否具有必要性和可行性的问题。

第七,船舶抵押权的法律适用方面。考虑到涉外船舶抵押法律冲突问题,该部分主要讨论一般船舶抵押权适用船旗国法律及适用船舶登记地法律何者更为适宜,在建船舶抵押权的设立、登记、效力方面的法律适用问题。

三、本选题的研究方法与研究现状

本书将对典型国家的相关规定及相关国际公约的规定进行比较研究,并结合我国《海商法》、《担保法》、《物权法》等相关法律法规,以比较研究方法、系统分析的方法、法经济学分析方法等为研究方法,对我国船舶抵押制度进行深入系统的研究,以期能为我国完善该制度尽绵薄之力。

比较研究方法是对不同国家或地区的法律秩序进行比较研究。它可以分为三个不同的层次:第一,对外国法律规定本身的研究;第二,比较不同国家的法律制度的异同及其发展趋势;第三,研究不同法律制度之间的现实和历史关系。学习和借鉴外国法律向来是我国建立现代法律制度的一项基本手段。而我国海商法更是移植而来的法律,“几乎已经达到了不了解其他国家的海商法就无法理解自己的海商法的地步”^①。在进行比较研究时应注意两点:第一,必须根据本国实际情况,做到仔细甄别,有取舍地为我所用。正如先贤孟德斯鸠所言,“为一国人民而制定的法律,应该是非常适合该国人民的,所以一个国家的法律竟能适合于另外一个国家的话,那只是非常凑巧的事”^②。第二,在分析看待各国法律制度时,必须考察具体法律制度在该国整个法律体系中的情况,辩证看待。对于船舶抵押权制度的研究而言,比较分析的方法可以帮助我们拓宽思路。研究借鉴走在我国前面的如英国、美国、德国、法国、日本等国家的船舶抵押制度之立法和司法实践,吸收其有益经验,可以对完善我国船舶抵押权法律制度的构建有所帮助。

系统分析的方法就是用系统的观点研究和改造客观对象的方法。它要求人们从整体的观点出发,用发展、联系、动态的观点,综合分析和研究要素之间存在的必然联系和客观规律,使各部分相互促进,以实现体系的最大功能。船舶抵押权制度的构建必须放置在我国的法律体系整体框架之内来研究,注重该制度本身各部分以及该制度与相关制度

^① 郭瑜.海商法的精神——中国的实践和理论.北京:北京大学出版社,2005:71.

^② 孟德斯鸠.论法的精神.北京:商务印书馆,1959:7.

的相互协调和促进。

法经济学分析方法是指用经济的方法来分析法律活动。法经济理论的核心在于所有法律活动,包括一切立法、司法以及整个法律制度事实上是在发挥着分配稀缺资源的作用,都要以资源的有效配置和合理利用,即效率最大化为目的。基于此论断,所有的法律活动都可以用经济学的方法来分析和指导。船舶抵押权制度的设计要在抵押权人、抵押人以及第三方的利益冲突之间谋求平衡。因此船舶抵押制度设计必须能够合理、精当地协调抵押权人、抵押人、抵押人的其他债权人等第三方之间的利益关系,如此才能使船舶抵押制度在社会实践中妥善、顺利地实行。

从1992年《海商法》确定船舶抵押制度到2007年《物权法》对动产抵押制度作了重大改进和突破,并对船舶抵押制度产生重要影响,学术界对船舶抵押制度的研究也取得了重大的进步。其间有一些专著和介绍国外研究的文献问世。但以上著作或文章因受制于研究目的、论题限制等,均未能就船舶抵押权制度进行系统的研究和设计,尚不能达到完成建构船舶抵押权法律制度的研究要求。此外,外国学者的相关著作对我国立法的完善有一定启迪和借鉴意义。但考虑到法律体系和国情的差异,必须有选择地加以吸收和借鉴。

综上,船舶抵押融资对造船业和航运业的发展具有重要的推动作用。但船舶抵押遭遇法律困境,无法发挥其应有功能,势必会阻碍造船业和航运业的发展。本书的选题既具有理论意义,又具有现实价值。本书将通过对世界各国及地区有关船舶抵押权制度的对比分析,重新构建我国的船舶抵押权制度体系。