



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

船舶所有权 法律制度研究

李志文 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



海商法博士精品文库

总主编 司玉琢

本书由大连市人民政府资助出版

船舶所有权 法律制度研究

李志文 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

船舶所有权法律制度研究/李志文著. —北京:法律出版社, 2008. 4
(海商法博士精品文库)
ISBN 978 - 7 - 5036 - 8190 - 5

I. 船… II. 李… III. 船舶—所有权—研究—中国
IV. D922. 294

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 034188 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/吴 昉

装帧设计/乔智炜

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

总发行/中国法律图书有限公司

经销/新华书店

印刷/永恒印刷有限公司

责任印制/张宇东

开本/A5

印张/12 字数/328 千

版本/2008 年 4 月第 1 版

印次/2008 年 4 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5036 - 8190 - 5

定价:28.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

总 序

仲春四月,正值莺飞草长、万物复苏之季。本人总主编的《海商法博士精品文库》与读者见面,图为繁荣法学园圃,能增添一枝新葩。

海商法作为法学的一个分支,屈指算来,在欧洲近则有几个世纪的发展历史,远则可追溯到查士丁尼的《法律汇编》。经过长期的积淀,形成了特色鲜明、风格独特的调整海上运输关系和船舶关系的法律制度。我国航海事业的萌芽发展也甚为悠久,据史料记载,早在殷商末年,我国就有人横渡太平洋到达美洲。后来,秦朝徐福远渡日本,唐朝设立众多市舶司,明朝郑和七下西洋——这些辉煌的航海历史,说明我们曾经在航海事业上处于世界领先水平。然而自明清以来,政府厉行海禁,闭关锁国,谓之寸板不得下海,航海事业一落千丈。在这样的社会政治经济背景下,加之我国历代民商法制落后,海商法的立法和研究也就暂付阙如。

改革开放后,我国国民经济持续快速发展,依法治国方略逐渐得以实施,对外经贸来往活动日益繁多。在现实经济生活的推动下,我国海商法理论和实践也取得了突飞猛进的发展,与航运发达国家的差距正在不断缩小。其主要标志有三:一是 1993 年新中国第一部《海商法》颁布并实施,标志着我国海事立法进入一个新的历史阶段;二是自 1985 年以来,十个专门海事法院相继诞生,每年受案量逾万件,海事司法实践锤炼了大批海事专业法官和律师;三是人才培养,每年数以百计的海商法本科和硕士研究生,源源不断地输入人才市场。更为可喜的

2 船舶所有权法律制度研究

是,自 20 世纪末,中国开始自己培养海商法的博士生。

大连海事大学基于自身位居沿海港口城市的地缘优势,一直着重海商法学学科建设。在领导的关心、学校的扶持、教师的群策群力下,海商法学在大连海事大学得以稳步发展,学生培养层次也逐渐提高。1998 年,经国家学位委员会正式批准,大连海事大学设置了我国第一个以海商法为主要研究方向的国际法学博士点,迄今共有博士生导师 7 人。

本人所指导的年轻学子,理论功底深厚,专业知识广博,思想敏锐,有强烈的创新意识及开拓精神。他们的博士论文拓宽了海商法学的视野,丰富了海商法学的内容,具有较高的学术价值及实践意义。为了展示年轻一代海商法学者的风貌及研究成果,增加不同部门法之间的了解融通,今将陆续出版其中佳作,命名为《海商法博士精品文库》。希望该系列专著能够由涓流而积瀚海,推动我国海商法的研究,使之走向更高远的境界。同时也恭迎兄弟院校的海商法博士论文,忝于此系列专著。如果这种愿望可以达致,实为海商法研究之福祉。

寥此数言,是为序!

司玉琢

二零零七年春于大连

内容摘要

船舶所有权为船舶物权的基础与核心,既具有财产所有权的一般属性,又具有特殊性。受制于物权立法和理论的发展,目前,我国船舶所有权理论研究较为薄弱,立法还很不完善,一些重要的理论问题还存在较为模糊的认识,并带来了航运实务和海事司法实践中的争议。本书主要从法律制度上对船舶所有权进行研究,在充分考虑到我国物权法体系的一体性、船舶所有权的特殊性的基础上,对船舶所有权制度中存在的理论和实践问题进行了分析和探讨,以建立与我国物权法体系相协调的船舶所有权制度,完善船舶所有权立法,为航运实务和海事司法实践提供理论依据和参考。

本书共分七章,第一章具体剖析了船舶所有权的构成,提出了船舶的界定因素和所有人的认定标准,并针对我国国有航运企业船舶在国外被无辜扣押的事实,尝试了国有航运企业船舶所有权的建构思路;第二章分析了我国船舶所有权变动的立法模式,针对目前船舶物权变动存在二元立法模式的现状,在具体分析我国船舶所有权变动模式存在的理论和实践问题的基础上,考虑到我国经济发展水平、船舶所有权登记习惯以及船舶交易安全的需求,从体系化的角度,提出了船舶所有权变动立法模式的建议;第三章研究了发生船舶所有权变动的具体形态,提出了建立船舶善意取得、沉船所有权和无主船舶取得等立法建议;第四章研究了程序上的船舶所有权登记,区分了实务中存在混淆认识的船舶登记和船舶所有权登记,探讨了建立完整船舶所有权登记程序的

2 船舶所有权法律制度研究

设想和构造,并针对《船舶登记条例》提出了相应的修改建议;第五章提出了公法对船舶所有权限制必须严格遵守法定性和程序性的一般准则,具体分析了船舶没收、船舶强制打捞、船舶强制报废和法院拍卖等公法行为对船舶所有权限制的界限,以及对船舶所有人、其他船舶权利人利益的影响;第六章研究了船舶建造中的船舶所有权,提出了船舶建造中存在建造中船舶、建成船舶和移交船舶三种状态,并具有不同法律属性和所有权归属;第七章分析了方便旗船的所有权安排和利弊,提出了我国航运企业对其合理利用应当把握的相应措施。

关键词:船舶 船舶所有人 船舶所有权 船舶所有权变动 船舶所有权登记 建造中船舶所有权 方便旗船舶所有权

Abstract

The ownership of ship is the basis and the key element of the real right in ship, which bears the general attributes of property ownership and also some specific features. Restricted by the development of the property legislation and the theory concerned, the status quo of the Chinese ship's ownership theory is underdeveloped with incomplete legislation, some important theories have vague realizations which brings about the disagreements in maritime legal practice and shipping practice. The thesis studies the ownership of ship from the aspect of legal system. On the basis of the particularity of the ownership of ship and the unity of the Law of Property Rights system, the thesis explores and analyses the existing theoretical and practical problems in the system of ownership of ship, for the purpose of offering some theoretical basis and reference to the navigation and maritime judicatory practice in the process of establishing the system of ownership of ship which is in accordance to the system of real right law system and the perfection of the legislation of ownership of ship in China.

This thesis is divided into seven chapters. Chapter One analyzes the composition of ship ownership, puts forward the defining elements of ships and the criterion of owners, and tries to construct the idea of holding the ownership by state-owned shipping companies based on the fact that

2 船舶所有权法律制度研究

ships of China's shipping companies are often detained abroad without any fine reason.

Chapter Two analyses the legislature mode of the shift to China's ownership of ship. After exploring the theoretical and practical problems to shift mode with the consideration of the elements of economics, the tradition of registry of the ownership of ship, and the transaction security of ship and the present situation of the binary legislature mode of the ownership of ship, the thesis suggests a systematic legislature mode of the shift to the ownership.

Chapter Three does a research on the specific configuration of the shift to the ownership of ship, putting forward a legislature suggestion on the ship's acquisition by good faith, ownership of sank ships and ship without legal owner.

Chapter Four studies the procedural registry of ownership of ship, distinguishing ship registry from ship ownership registry and exploring the plan and construct of establishing a complete registry procedure of the ownership of ship. The chapter also puts forward some editing suggestions to the Statute of Ship Registry.

Chapter Five suggests a general criterion for restricting the ownership by public law, i. e. abiding by rigidly the law and formality, specifically analyses the limitedness and effect that ship confiscation, compulsory removal and rejection, and auction by courts have on the ship's owner, and the interests of other ship owners.

Chapter Six explores the ship's ownership while under its construction and gives analysis to the composition, disadvantages and advantages of ownership of ship of flags of convenience, putting forward to the three states of ships: in construction, constructed and the hand-over ones, with different legal attributes and property rights attributes respectively.

Chapter Seven analyses the arrangements, advantages and disadvantages of ownership of ship of flags of convenience. And finally

the thesis advances the corresponding measures that China's shipping companies should take for the purpose of a better utilization.

Key words: ship, shipowner, ownership of ship, the shift of ship's ownership, registry of ownership of ship, ownership of ship while in construction, ownership of ship of flags of convenience

目 录

引 言	1
第一章 船舶所有权构成分析	5
第一节 船舶所有权层面	5
第二节 船舶	10
第三节 船舶所有人	33
第四节 船舶所有权	45
第五节 国有航运企业中的船舶所有权	53
本章小结	61
第二章 船舶所有权变动——立法模式的选择	62
第一节 船舶所有权变动的一般理论	62
第二节 对我国现有船舶所有权变动立法规定的分析	92
第三节 我国现有船舶所有权变动立法存在的问题	100
第四节 我国船舶所有权变动立法模式的选择和设计	104
第五节 非因法律行为发生的船舶所有权变动	117
本章小结	121
第三章 引发船舶所有权变动之具体样态	122
第一节 船舶所有权变动概述	122

2	船舶所有权法律制度研究	
第二节	船舶买卖	130
第三节	船舶的善意取得	152
第四节	船舶沉没	164
第五节	无主船舶	171
	本章小结	179
第四章	船舶所有权登记——登记程序	180
第一节	船舶所有权登记概述	180
第二节	船舶所有权登记建构的合法性基础和内在逻辑	193
第三节	船舶所有权登记的基本程序	196
第四节	船舶所有权登记的准备程序——预告登记	210
第五节	对船舶所有权登记错误的补救机制	217
第六节	完善我国船舶所有权登记的立法建议	225
	本章小结	227
第五章	公法对船舶所有权的限制和影响	229
第一节	公法的界定及对船舶所有权限制的一般理论	229
第二节	没收船舶	238
第三节	沉船的强制打捞	250
第四节	船舶的强制报废	265
第五节	法院拍卖船舶	271
	本章小结	287
第六章	船舶建造的所有权问题	288
第一节	船舶建造的法律含义	288
第二节	船舶建造阶段的船舶状态及其法律属性	292
第三节	船舶建造中的船舶所有权	298
第四节	船舶建造中船舶所有权转移所涉及的风险和负担	309
	本章小结	311

第七章 方便旗船的所有权问题	312
第一节 方便旗船	312
第二节 方便旗船的所有人	317
第三节 方便旗船所有权的构成	323
第四节 我国国有航运企业对方便旗船所有权的运用及应对措施	335
本章小结	342
参考文献	343
后 记	363

引 言

通常的意义上讲,法律制度可以从它的法律性质和经济性质两个方面进行观察。其中,法律性质着重于其规范的构成,而经济性质则着重于其社会作用,^{〔1〕}两者具有一定的内在联系,并且相互作用。因而,研究法律制度中所包含的规范构成和社会作用对我们全面理解该法律制度具有重要的意义。本书亦以此作为对船舶所有权制度研究的视点。

从法律制度上研究船舶所有权,船舶所有权不仅仅是一种财产权,它还表明了船舶所有人对船舶的支配和基于此形成的与他人之间的权利和义务关系。因而,船舶所有权制度将涉及船舶、船舶所有人和船舶所有权等基本构成,涉及船舶所有权的动态过程。船舶所有权既具有财产权法律制度的一般属性,又具有特殊性。作为物权,船舶所有权与其他财产权一样,具有支配性、排他性和追及性,因一定的法律事实而发生变动。但同时船舶所有权又是以船舶为客体的物权,在一些方面又具有特殊之处,在所有权安排上需要特殊考虑:(1)船舶本身为动产,价值较大,具有流动性甚至跨国航行的特点,各国法律在处理船舶物权时,均以登记作为公示方式,遵循一定的不动产物权变动模式。(2)船舶具有海商法船舶和非海商法船舶之分,在法律适用上有所分别。非海商法船舶多为不从事商业活动的船舶或者小型船舶,一些国

〔1〕〔日〕我妻荣:《债权在近代法中的优越地位》,王书江、张雷译,谢怀拭校,中国大百科全书出版社1999年版,第235页。

2 船舶所有权法律制度研究

家将小型船舶按其本身的动产属性,依照动产物权变动规则处理,^[1]以交付作为公示,采取了与海商法船舶不同的立法模式。同时,船舶在不同状态下还存在自身属性的转化,如建造中的船舶从建造开始到完成,船舶存在由建造中船舶向海商法船舶的转化,而船舶沉没或被强制报废后,可能发生由船舶转为沉船、废钢船的过程,由海商法船舶变为非海商法船舶,从而具有不同的法律适用和规则,并产生不同的法律后果。(3)船舶具有人格化。每一船舶必须具有国籍,才能航行,因而,船舶登记就不仅仅是权利登记,还包括国籍登记,其中,船舶国籍登记具有较强的公法性质,一些国家实行船舶国籍和船舶权利的一体登记。我国虽然将两者加以划分,但船舶国籍登记和权利登记却均由海事主管机关负责,由于我国在船舶国籍登记上实行严格登记,两者在船舶所属关系上又有一定的契合,导致船舶物权登记不同于一般的不动产登记,在程序设置上应作不同的考虑。(4)船舶上常常设有负担,除了一般不动产所具有的抵押权外,还存在船舶优先权和船舶留置权,且优先权具有秘密性和随船转移性,不易把握。船舶所有权变动时,在制度设置上通常要比一般财产权更需要考虑当事人与船舶其他权利人的利益协调和平衡问题。

可见,船舶所有权制度作为我国物权法律制度的组成部分,决定了对船舶所有权的研究不可能完全脱离一般财产权体系、基本理论和研究成果,我国现有物权法理论和立法对船舶所有权的研究将具有相当的参考价值,而新颁布的《物权法》更是为我们研究船舶所有权法律制度提供了良好的契机。同时,对船舶所有权制度的研究又受其特殊性的制约,决定了船舶所有权的制度设置应考虑在整体协调下符合其特有属性。

目前我国对船舶所有权的研究还处于较为薄弱的阶段,学界现有的研究多对针对物权法的一般理论,且成果颇丰,而专门针对船舶所有

[1] 《日本商法典》将不满 20 总吨的船舶按照动产对待,无须进行所有权登记。(参见《日本商法典》第 686 条)我国台湾地区对船舶除“海商法”特别规定外,适用“民法”动产的规定,应当理解为船舶为动产。(见我国台湾地区“海商法”第 6 条)

权的理论研究却很少,^[1]备受冷落。在海商法学界,相关的著述仅有关船舶物权的研究,^[2]有关船舶所有权的论文亦不多见,且多针对实践中的具体问题进行个案探讨,缺乏对船舶所有权法律制度在整体上的深入和系统研究。立法上,针对船舶所有权的法律规定很不完善,《海商法》和《物权法》仅规定了船舶所有权变动的公示和变动模式,此外再其他无进一步的规定。同时,上述两法以登记对抗构造了船舶物权变动的意思主义立法模式,并与其他财产的物权变动模式不同,形成了我国目前物权变动二元立法模式并存的现象。二者由于理论基础、理念和内部构造不同,由此要求不同的制度配置,立法模式交错带来理论上的困扰和配置上的缺乏,需要进行理性的思考和选择。对非海商法船舶如何处理,是按照动产抑或是不动产看待没有明确的规定,亦存在法律上的空白。而《海商法》和新颁布的《物权法》虽然规定登记为船舶所有权的对抗要件,但由于欠缺其他相应规定和不具备长期的海事司法实践积累,再加之理论研究的薄弱,带来了相当多的实践问题,如对登记对抗和对第三人范围的理解,对船舶所有人的认定等问题上均存在模糊的认识,造成实务中对第三人范围的扩大适用,没能从制度上把握船舶所有权登记的真正含义。上述问题的存在均对船舶所有权制度的理论研究提出了迫切要求。

本书依照体系化的思维方式,运用经济分析方法、比较分析方法对船舶所有权制度进行了系统研究。从我国物权法体系着眼,在对我国现有船舶所有权法律规定的分析上及船舶所有权相关制度的完善和制度安排上,既考虑将船舶所有权制度置于我国整个物权法体系中的协调一致性,减少制度设置上的冲突和摩擦,同时又关注船舶所有权与一般财产权法律制度的差异性和在制度安排上与一般物权的有机衔接。本书在法律制度的层面上研究船舶所有权,以海商法中的船舶为基点,研究船舶所有权的构成、船舶所有权的变动模式和具体变动形态及船

[1] 周宏楷:“船舶所有权论”,载《民商法论丛》2000年第1卷(总第16卷),金桥文化出版(香港)有限公司2000年版。

[2] 李海:《船舶物权之研究》,法律出版社2002年版。

4 船舶所有权法律制度研究

船舶所有权登记程序,分析了公法对船舶所有权限制的界限和船舶所有权带来的影响;同时针对实务中的建造中船舶所有权和方便旗船舶所有权的具体问题进行了理论上的探讨,以建立我国船舶所有权理论体系,完善船舶所有权立法,为实践提供理论指导。