

海商法系列教材

Series Textbooks on Maritime Law

海商法 案例教程

Casebook of Maritime Law

袁发强 主 编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

海商法系列教材 | Series Textbooks on Maritime Law

海商法 案例教程

袁发强 主 编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

海商法案例教程/袁发强主编. —北京:北京大学出版社, 2012. 5

(海商法系列教材)

ISBN 978 - 7 - 301 - 20412 - 2

I. ①海… II. ①袁… III. ①海商法 - 案例 - 高等学校 - 教材
IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 049183 号

书 名: 海商法案例教程

著作责任者: 袁发强 主编 陈 琦 副主编

责任编辑: 黄 蔚

标准书号: ISBN 978 - 7 - 301 - 20412 - 2/D · 3081

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 电子邮箱: law@pup.pku.edu.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62752027

出版部 62754962

印 刷 者: 北京富生印刷厂

经 销 者: 新华书店

730 毫米 × 980 毫米 16 开本 23.25 印张 430 千字

2012 年 5 月第 1 版 2012 年 5 月第 1 次印刷

定 价: 48.00 元

未经许可, 不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有, 侵权必究

举报电话: 010 - 62752024 电子邮箱: fd@pup.pku.edu.cn

编写说明

海商法学是一门专业性和实践性都很强的学科。纯粹的课堂理论教学方式往往不能取得较好的效果,这种情况对于法学专业本科学生来说尤为明显。为此,我们尝试在华东政法大学法学专业本科学生中开设“海商法案例教学课程”,以案例为引导,以问题为中心,帮助学生理解和掌握海商法知识和理论,并了解这些知识和理论在实践中的运用。本书的编写正是为实现这一目的而设计的。

目前,国内有关海商法案例的书籍已经很多,大多是作为课外阅读材料使用,因此在内容和体例上除有大体分类外,主要以分析案情为主。这种体例的书籍如果和理论教材配套使用有一定的积极意义。我们试图编写一本单独开课使用的教材,通过开设讨论式的、采用案例教学法的海商法课程,培养和提高学生的学习兴趣 and 自学能力,使学生增强实践运用能力和理论分析能力,真正达到“复合型”、“应用型”效果。

开设海商法案例教程的目的在于,通过案例培养学生对海商法知识的兴趣,同时锻炼学生分析问题、提炼法律争议点的能力;在对有关问题进行分析解答的同时,进一步提出思考问题,介绍有关参考书目和参考文献。本书在每章节后还附有相关法规的条文,以方便课堂讨论时学生对有关法条的掌握。本书在体例上设置了“本章知识要点”、“基础知识介绍”、“案情介绍”、“事实提炼”、“争议问题提炼”、“案件分析”、“相关评论和理论争议、分歧介绍”、“思考问题”、“阅读延伸”、“本案涉及法条”等多个栏目。这或许是本教材创新的地方,是否成功有待实践检验。在此,我们恳请使用本教材的高等院校和读者提出宝贵意见和建议,以便我们修改、完善。

本书的编写得到了华东政法大学国际法专业研究生胡轶木、耿芳、廖龙柳、吴婷、李缙缙、李路媛、廖强等同学的帮助和支持。他们或帮助收集案例、整理问题,或帮助编辑、校对。在此,对他们的辛勤劳动表示感谢!当然,本书可能在内容上仍有值得推敲的地方或错误之处,欢迎读者批评、指正。

主编 袁发强

2012年1月5日

目 录

第一章 船舶	(1)
第一节 船舶登记	(1)
第二节 船舶所有权	(7)
第三节 船舶抵押权	(10)
第四节 船舶留置权	(24)
第五节 船舶优先权	(29)
第二章 船员	(39)
第一节 船员劳动合同	(39)
第二节 船员适任	(46)
第三章 港口	(56)
第一节 港口作业	(56)
第二节 港口经营人的法律地位	(61)
第四章 海上货物运输合同	(68)
第一节 班轮运输合同	(68)
第二节 航次租船合同	(87)
第三节 承运人的适航责任	(93)
第四节 不合理绕航	(98)
第五节 提单	(103)
第六节 货运代理合同纠纷	(125)
第七节 多式联运合同纠纷	(129)
第五章 海上旅客运输合同	(135)
第一节 海上旅客运输合同	(135)
第二节 海上旅客运输人身损害赔偿	(142)
第六章 船舶租用合同	(150)
第一节 定期租船合同	(150)
第二节 光船租赁合同	(155)
第七章 海上拖航合同	(161)
第一节 海上拖航合同	(161)
第八章 船舶碰撞	(167)
第一节 船舶碰撞责任认定	(167)

第二节	船舶碰撞损害赔偿	(177)
第三节	特殊的船舶碰撞事故	(187)
第九章	海难救助与打捞	(212)
第一节	海难救助	(212)
第二节	强制打捞	(219)
第十章	船舶污染	(225)
第一节	船舶污染损害赔偿纠纷的归责原则	(225)
第二节	船舶污染损害赔偿的民事主体	(229)
第十一章	共同海损	(235)
第一节	共同海损的宣布与担保	(235)
第二节	共同海损分摊	(240)
第十二章	海事赔偿责任限制	(246)
第一节	准予当事人享受海事赔偿责任限制的法定条件	(246)
第二节	设立海事赔偿责任限制基金	(253)
第三节	海事赔偿责任限制基金的计算	(257)
第十三章	海上保险合同	(262)
第一节	海上保险基本原则	(262)
第二节	保险标的的损失	(287)
第三节	保险代位求偿权	(294)
第四节	保证条款	(298)
第五节	海上船舶保险	(304)
第十四章	海事争议解决	(310)
第一节	海事仲裁	(310)
第二节	海事诉讼	(319)

第一章 船 舶

【本章知识要点】

船舶是海上货物、旅客运输的基础和载体,是海上运输必不可少的工具。船舶登记制度是保护船舶权利、要求船舶承担特定义务的重要依据,是船舶从建成到投入营运的必经环节。船舶所有权之所以受到各国法律、法规的调整,是因为它明确了谁对船舶享有所有权,谁就享有占有、使用、收益和处分该船舶的权利。这对于船舶的合理、有效使用具有重要的意义。船舶抵押权制度是一种商业融资方式。为了鼓励建造或者购买船舶,发展航运业,各国海商法都设立了船舶抵押权或其他担保物权的制度。船舶留置权制度的设立目的是保护造船人和修船人的合法权益。实践中,当合同另一方违反合同约定,如拒绝给付造船或修船的费用时,造船人或修船人可以通过留置船舶的方式,督促债务人及时履行义务。显而易见,相比给付造船与修船的费用,失去对船舶的控制的损失对于债务人而言要大得多。船舶优先权的实质是一种海事请求权,指产生该海事请求的船舶获得优先受偿的权利。通过这种优先受偿权,法律所认可的主体,如海难救助方、被拖欠工资的船长、船员等的合法权益受到优先保护。这种利益保护选择的根本目的是从整体上保障海上运输活动顺利进行。

第一节 船 舶 登 记

【基础知识介绍】

船舶登记是指对船舶享有某种权利的人,包括自然人和法人,依照国家法定的程序,提供相关文件,向国家授权的船舶登记机关提出登记申请,由登记机关依法审查,对符合法定条件的予以注册,并以国家名义签发相应登记证书的法律程序。船舶登记制度与船舶海上安全航行有重要关系,各国都有专门的机关负责船舶登记。船舶登记包括船舶所有权登记、船舶国籍登记、船舶抵押登记、光船租赁登记。

船舶登记具有法律层面上的意义和船舶航行安全上的意义。所谓“法律层面上的意义”,是指船舶经过登记,取得船舶国籍和船籍港,才能悬挂本国国旗在海上航行,从法律上确认船舶取得了航行权。办理船舶登记的港口是该船的船籍港。经过登记,船舶同时取得船舶国籍和船舶国籍证书,可以悬挂本国国旗在海上航行,并且得到本国法律的保护。《联合国海洋法公约》也对船舶提出了

类似的要求。^①所谓“船舶航行安全上的意义”,是指依照联合国《海洋法公约》,每个国家应对悬挂该国旗帜的船舶有效地行使行政、技术及社会事项上的管辖和控制。^②上述管辖和控制应当包括以下措施:第一,每艘船舶应当在登记前及其后适当的间隔期间,受合格的船舶检验人的检查,并在船上备有船舶安全航行所需要的海图、航海出版物以及航行装备和仪器;第二,每艘船舶都应当由具备适当资格,特别是具备航海术、航行、通信和海洋工程方面资格的船长和高级船员负责,而且船员的资格和人数与船舶种类、大小、机械和装备应当相称;第三,必须遵守关于海上生命安全,防止碰撞,防止、减少和控制海洋污染和维持无线电通信所适用的国际规章。船舶登记制度体现了国家对船舶的监督管理,以保障船舶的航行安全。^③

船舶经过登记,不仅取得船舶国籍和船籍港,取得悬挂本国国旗的权利,还取得证明船舶国籍以及其他航行方面的证书和文件。具体而言,有以下证书:船舶国籍证书、船舶适航证书、船舶吨位证书、船舶载重线证书、船级证书、货船设备安全证书、货船无线电报安全证书、货物冷藏设备入级证书、运河专用吨位证书和免除证书等。其中,船舶国籍证书又称“航行权证书”,是船舶进行海上航行的必备要件。船舶适航证书是证明船舶结构和性能符合一定要求,船舶因此具备在一定区域航行的能力的证书,是船舶适航的形式要件。如果这一证书缺失,船东将承担船舶不适航的责任。然而,《国际海上人命安全公约》有关证书的规定中没有保留这一证书,而是被客船安全证书和货船构造安全证书取代。除了上述证书以外,船舶海上航行还需要准备下列文件:航海日志、轮机日志、无线电台日志、旅客清单、船员名册、罗经日志、航行签证簿等。上述证书和文件是船舶海上安全航行的保证。随着时代的发展,国际海事组织、海事各主权国家和地区均加强了对船舶的管理。特别是在近年来原油、危险品大量通过海路运输的情况下,良好的监管不仅确保了船舶的安全航行,也对海域环境的保护起到了积极作用。

各国为了加强对船舶的监督和管理,普遍制定了有关船舶登记的法规。例如,我国制定了《船舶登记条例》。除去专门的船舶登记法规,个别部门法也有涉及国家对船舶安全航行进行监管的条款。例如,我国《航运公司安全与防污染管理规定》第15条规定:“需要建立安全管理体系的航运公司,应当建立安全管理体系并保持体系的有效性。需要建立安全管理体系的航运公司的范围,由交通部公布。”第16条规定:“需要建立安全管理体系的航运公司,除应当符合

① 参见联合国《海洋法公约》第91—94条第2款。

② 参见联合国《海洋法公约》第94条第1款。

③ 参见陈宪民主编:《新编海商法教程》,北京大学出版社2011年版,第35—37页。

本章第四条至第十四条规定外,还应当满足以下要求:(一)制定安全与防污染操作规程;(二)确保当发生事故、险情和不符合规定情况时得到报告、调查、分析和纠正;(三)有效控制与安全管理体系有关的所有文件和资料;(四)对安全管理体系进行内部审核、有效性评价和管理复查。”

【案例】 船舶登记的意义

江苏瑞浩祥国际物流有限公司诉川运有限公司

船舶碰撞纠纷案^①

【案情介绍】

原告江苏瑞浩祥国际物流有限公司(以下简称“原告”)是“德山”轮的船舶所有人。2007年11月28日,江苏省船舶检验局南京局向“德山”轮发放了《海上船舶检验证书簿》、《海上货船适航证书》等相关证书。2007年12月5日,南京海事局向“德山”轮发放了《船舶最低安全配置证书》。2008年5月15日,为执行原告的运输任务,“德山”轮装运62个TEU从上海港出发,目的港鲅鱼圈。2008年5月17日12:04,“德山”轮在行驶至37°51.7'N,122°15.7'E附近的海域时,与被告川运有限公司(以下简称“被告”)所有的“Medi Tradition”轮发生碰撞。由于情势危急,“德山”轮船长宣布弃船,全部船员先后转移到“Medi Tradition”轮上。弃船前,轮机长关闭了机舱“速闭阀”,但是未封堵船舶油舱透气孔,没有关闭机舱门窗(4个门、1个天窗和1个应急通道)。随后,船舶快速左倾,艏部下沉。约12:27,“德山”轮沉没。

17:50,威海海事局对现场进行了勘验,勘验报告显示“Medi Tradition”轮船艏左右各有一个破洞。“Medi Tradition”轮球鼻艏撞入“德山”轮船体深约2米。根据“Medi Tradition”轮球鼻艏尺寸及两船碰撞态势,“德山”轮船体左舷破洞高约3.5米,宽约2.5米左右。“德山”轮当场沉没,船载集装箱随船沉没。“德山”轮油舱破损,所载燃油及机舱污水泄漏入海,污染海域,造成重大污染事故。威海海事局同时获悉,碰撞发生时,“Medi Tradition”轮的二副并未在驾驶室当班,同时船员没有保持正规瞭望。

经调查,“德山”轮配备18名船员加上1名船东代表胡玉清,且持证船员的适任证书齐全有效,符合船舶最低安全配员证书的规定要求。“德山”轮所持的SMC证书和DOC证书已失效。DOC证书被取消后,原告并未停止营运,而是持

^① 本案改编自:(2008)青海法威海事初字第32-1号。

已作废的船舶 SMC 和 DOC 复印件继续营运。“Medi Tradition”轮持有的法定船舶证书齐全有效。该轮本航次配备 21 名船员,持证船员的适任证书齐全有效,符合船舶最低安全配员证书的规定要求。

2008 年 8 月 4 日,双方未能就碰撞责任的承担达成协议。原告遂将案件诉至法院。庭审过程中,原告主张碰撞发生时被告的二副未能在驾驶室履行职务,严重违反了职业操守,因此被告应对碰撞承担主要责任;被告则主张“德山”轮的 SMC 证书和 DOC 证书已过期,“德山”轮在此航程中不适航,应承担碰撞的主要责任。

【事实提炼】

原、被告因船舶碰撞责任的分摊发生争议,协商不成后,原告遂将争议诉至法院。庭审过程中,原告主张案发时被告船员未尽其职是导致本次碰撞发生的主要原因,被告应对本次碰撞承担主要责任。被告则主张原告 SMC 证书和 DOC 证书过期,因而其所有轮船在本航次中不适航,应对碰撞承担主要责任。

【争议问题提炼】

本案中,缺失 SMC 证书和 DOC 证书是否对碰撞责任产生影响?证书不全或证书过期意味着什么法律后果?

【案件分析】

SMC 证书是指船舶安全管理证书(Safety Management Certificate),是依据国际安全管理规则(ISM)审核,为符合要求的船舶签发的。DOC 证书是指安全符合证书(Document of Compliance),实践中也称为“船/港保安符合证书”,是按照国际安全管理规则(ISM)的规定,载货船舶应在船上拥有的必要证书。简单地说,DOC 证书是海事局等部门发给船公司的安全证书,而 SMC 证书则是发给相应船舶的安全证书。上述两项证书是为保证船舶、船公司实现船舶的安全管理而设定的,属于国际海事组织相关的法规强制性规定,海事组织的成员国大多通过国内立法使它们能够在国内得到落实。

本案中,虽然原告 SMC 证书和 DOC 证书过期违反了国家的有关行政规定,但这并不是本次碰撞发生的主要原因。从案件事实看,碰撞发生在 12:04,此时段属于二副当班的时段(大副当班时间为 4:00—8:00 am/pm,二副当班时间为 0:00—4:00 am/pm,三副当班时间为 8:00—12:00 am/pm),而事实上二副并未在驾驶室履行职责。这是严重违反船员适航义务的。同时,碰撞发生时,被告所有的“Medi Tradition”轮的船员未能保持正规瞭望。这也是严重违反船舶碰撞规则的。因此,被告应当对本次碰撞承担主要责任。就 SMC 证书和 DOC 证

书过期而言,它们并没有对本次碰撞的责任承担起到决定作用。值得注意的是,“德山”轮被撞后,在弃船前,由于情势紧急,轮机长关闭了机舱速闭阀,但是未封堵船舶油舱透气孔,没有关闭机舱门窗。这也是导致本次碰撞发生后原油大量泄漏的原因之一。这从另一个角度说明了强制船舶安全管理(DOC 证书)的重要性。

综上所述,对于此次碰撞,原、被告双方都需要承担一定的责任,其中被告应承担主要责任。

【相关评论和理论争议、分歧介绍】

当今世界各国主要采取三种船舶所有权登记模式:严格登记制度、开放登记制度、半开放登记制度。为保护国内航运业,发展中国家大多实行严格登记制度。实行严格登记制度的国家对船舶登记设置了严格的条件:首先,要求本国船员在船员中必须占多数。其次,船公司或其主要办事处应设在本国境内,公司大多数管理人员也必须是本国公民。此外,还要求在船公司的资本中,本国资本占50%以上。^① 开放登记制度又称“方便旗船制度”,实行此类制度的国家往往不对船舶登记设立任何条件限制(如巴哈马、巴拿马、洪都拉斯等国),船舶所有人只需要缴纳一定的登记费用,其船舶就可在该国登记,并悬挂登记国国旗航行。开放登记制度除了节省费用外,还能为由于外交或者政治原因不便进入某些国家的船舶提供进入之便利。但是,开放登记制度本身有着严重的缺陷。登记国为了收取登记费用,不对船舶登记设置任何准入门槛,也不对登记船舶实施实质上的管理。一旦发生海事争议,很难确定船舶的真实身份和地位。事实上,悬挂方便旗的船舶往往就是因为本身的瑕疵,如技术资料不完整、技术状况不良等,很难在实施严格登记制度的国家获得登记,才退而求其次,去实施船舶开放登记制度的国家进行船舶登记。这些船舶发生事故的可能性较大,在一定程度上扰乱了正常的海事秩序。因此,世界上大多数国家对开放登记制度持保留态度。半开放登记制度是一种介于严格登记制度和开放登记制度之间的登记制度。实行半开放登记制度的国家虽然对船舶登记设置了一定的条件和准入门槛,但一般都比较宽松。半开放登记制度一般为航运业和经济较发达的国家所采用。一方面,这些国家不像实行开放登记制度的国家那样,需要通过船舶登记开辟创汇途径;另一方面,半开放登记制度的实行也有利于吸引境外的资本和国外的船员,正好弥补登记国船员资源匮乏的缺陷。^②

① 参见傅廷中:《海商法论》,法律出版社2007年版,第32页。

② 参见陈宪民主编:《新编海商法教程》,北京大学出版社2011年版,第40—41页。

【思考问题】

1. 我国法律在船舶国籍登记方面设置了哪些条件?
2. 船舶登记法律制度的作用有哪些?
3. 试分析当前船舶登记制度的缺陷。
4. 实行开放登记的国家在法律上设置了哪些条件吸引船舶来本国登记?
5. 试分析开放登记制度的优缺点。

【阅读延伸】

1. 王立志:《船舶登记法律制度的经济分析》,载《甘肃政法学院学报》2006年第1期。
2. 李志文、王金东:《从程序视角论我国的船舶物权登记》,载《当代法学》2007年第4期。
3. 杨荣波:《船舶登记制度的国际统一性研究》,载《中国海商法年刊》2007年卷(第18卷),第346页。
4. 李志文:《船舶所有权法律制度研究》,法律出版社2008年版,第171页。
5. 孙叶平:《21世纪方便旗制度的新思考》,载《中国海商法年刊》2010年第2期。

【本案涉及法条】**《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》****第15条**

需要建立安全管理体系的航运公司,应当建立安全管理体系并保持体系的有效性。

需要建立安全管理体系的航运公司的范围,由交通部公布。

第16条

需要建立安全管理体系的航运公司,除应当符合本章第四条至第十四条规定外,还应当满足以下要求:

- (一) 制定安全与防污染操作规程;
- (二) 确保当发生事故、险情和不符合规定情况时得到报告、调查、分析和纠正;
- (三) 有效控制与安全管理体系有关的所有文件和资料;
- (四) 对安全管理体系进行内部审核、有效性评价和管理复查。

第二节 船舶所有权

【基础知识介绍】

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。占有一般表现为船舶所有权人控制船舶的权利。使用表现为船舶所有人对船舶按其性能或用途进行事实上的运用的权利。收益表现为利用船舶获取一定的经济利益的权利。处分表现为船舶所有人依法对船舶进行处置的权利。对于船舶所有权,我国海商法采用的是“登记对抗主义”,即船舶所有权未经登记的,不得对抗第三人。我国《海商法》第7条规定:“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。”我国《物权法》第39条规定:“所有权人对自己的不动产或者动产,依法享有占有、使用、收益和处分的权利。”由此可见,船舶所有权是一种财产所有权,其反映的是物权关系。船舶所有权的主体是船舶所有权人,既可以是自然人,也可以是法人,还可以是国家。我国《海商法》第8条就规定:“国家所有的船舶由国家授予具有法人资格的全民所有制企业经营的,本法有关船舶所有人的规定适用于该法人。”具体而言,船舶所有人能够控制和使用船舶,将其投入生产经营,也可按照自己的意愿出卖船舶,还可将船舶有偿出租给他人经营;所有人也可将船舶作为标的物,担保所有人按期履行债务;当所有人破产时,船舶还可作为清偿债务的标的物。船舶所有权的客体是船舶,包括船体、船机和船舶属具。因此,当船舶转让时,船舶属具也随同其一起转让。

根据物权理论,动产可通过占有推定所有权的归属。具体而言,谁占有该动产,谁就是物的所有权人。但是,船舶作为一种特殊的动产,显然不能简单地通过此种方式处理所有权的归属。因此,法律要求船舶所有权的转让必须登记,未经登记不得对抗第三人。除了船舶以外,我国《物权法》第24条对航空器、机动车也有同样的要求。依据我国《海商法》第9条的规定,只要船舶在转让后未进行船舶所有权的变更登记,出让人和买受人就不能以船舶所有权的主体已变更为由抗辩第三人。出让人仍需要对船舶给他人造成的损害承担赔偿责任,而受让人也必须面临诸如自己占有却未完成变更的船舶被扣押甚至被拍卖的风险。

从这个意义上讲,船舶所有权登记制度是明晰船舶所有权归属的必经之路。实行船舶所有权登记的目的是以下三个:第一,以船舶登记作为一种公示方式,可以加强船舶所有权的公信力,从而保护船舶所有人的合法权益。这主要体现在,当船舶发生所有权权属纠纷时,船舶所有人可以凭借登记证书获得法律的有效保护。第二,保障船舶买卖的顺利进行。船舶登记对船舶所有权起到的证明作用可以使买家确信第三方不会在该船舶上主张权利。第三,有利于船舶担保

制度的顺利实施。由于船舶抵押权的设定以船舶所有权的存在为前提,因此船舶所有权登记也是船舶抵押权登记的前提。

【案例】 船舶所有权与船舶登记的关系

苏吉义诉黄金生船舶权属纠纷案^①

【案情介绍】

2001年8月24日,原告苏吉义(以下简称“原告”)与被告黄金生(以下简称“被告”)签订合同,约定原告以1,600,000元人民币的价格购买被告所有的“津塘03036”号货船(800总吨)。双方随后完成了船舶交接手续。为方便从事货物运输,原告与被告协商将“津塘03036”号货船的船舶登记证书、船舶所有权证书、船舶航行签证簿登记于被告名下。上述证书由原告持有,原告凭此开始从事货物运输。2008年4月22日,原告要求被告协助其进行“津塘03036”号货船的船舶所有权变更登记。被告以“津塘03036”号货船因未进行船舶所有权变更登记为由,认为“津塘03036”号货船的船舶所有权并没有发生转移,因此拒不协助原告进行船舶所有权变更登记。原告遂向法院起诉,要求法院确认其对于“津塘03036”号货船的船舶所有权。

【事实提炼】

原告从被告处购得货船,为方便经营,船舶所有权人仍登记为被告。后原告要求被告协助其进行所有权变更登记。被告以自己拥有登记簿记载的所有权为由,否认船舶所有权已转移。原告遂向法院起诉,要求确认其船舶所有权。

【争议问题提炼】

原告对涉案船舶是否享有所有权?

【案件分析】

我国《海商法》第9条规定:“船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。船舶所有权的转让,应当签订书面合同。”由此可见,我国法律对船舶所有权的转让有一定的形式要求,无论是买卖还是赠予,都必须签订书面合同,否则将因为缺少法律规定的要件而导致该

^① 本案改编自:(2009)津高民四终字第579号。

转让行为的效力待定。就本案而言,原告与被告买卖船舶并签订了买卖合同。买卖合同明确约定了船名、交易金额等内容,符合关于船舶买卖必须签订书面合同的法律规定。关于船舶所有权自何时转让的问题,我国《海商法》并未规定。但是,船舶作为一种动产,应受到物权法关于动产相关规定的调整。我国《物权法》第23条规定:“动产物权的设立和转让,自交付时发生法律效力,但法律另有规定的除外。”由此可见,“津塘03036”号货船的船舶所有权自船舶交付之时起转让,即自双方完成船舶交接手续后,被告即将船舶所有权转让给原告。

我国《海商法》第9条规定:“船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。船舶所有权的转让,应当签订书面合同。”由此可见,对于船舶所有权和船舶登记的关系,我国采用的是“登记对抗主义”,即未经登记不得对抗第三人。此处“第三人”是指善意第三人,恶意第三人并不适用该条款。被告作为买卖合同的当事方,显然不是我国《海商法》关于登记对抗的调整对象。

具体到本案,被告不能够以“津塘03036”号货船并未进行所有权变更登记为由,主张其仍是船舶的所有权人。作为买卖合同的当事方,被告对于船舶所有权发生转让的事实是十分清楚的,因此应积极协助原告办理船舶所有权登记变更手续。

【相关评论和理论争议、分歧介绍】

我国《海商法》第9条规定:“船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。船舶所有权的转让,应当签订书面合同。”对于该“第三人”应如何理解的问题,理论界大致有三种观点:有学者认为,“不得对抗的第三人”应当为船舶物权变动当事人之外的任何人。^①也有学者认为,“不得对抗的第三人”应当限于善意第三人。第三人应为特定的出让人与受让人当事人以外的第三人,该第三人应为对船舶所有权的登记内容与其实际状况或真实情况所存在的不符不知情的第三人。^②还有学者认为,“不得对抗的第三人”应当是与船舶有利害关系的善意第三人,他们是具有船舶物权或类似权利的人,包括:(1)船舶物权取得者;(2)因法定程序而直接取得对船舶支配权利的债权人。未经登记的物权变动不能对抗对船舶具有支配力的第三人。原因在于,当事人间船舶所有权变动,产生物权效力,该物权优于债权,但不能优于具有支配权的物权。^③

① 参见金正佳:《海商法讲座〈船舶所有权、抵押权、优先权〉》,载《海事审判》1995年第2期。

② 参见李海:《船舶物权之研究》,法律出版社2002年版,第66页。

③ 参见司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社2010年版,第45页。

【思考问题】

1. 在买卖船舶过程中,被作为买卖标的的船舶范围包括哪些?船舶备件的所有权自何时转移?
2. 建造中船舶所有权如何认定?
3. 建造中船舶能否进行所有权登记?
4. 船舶在租赁期间发生所有权变动的,租赁关系是否受影响?

【阅读延伸】

1. 张丽英:《海商法原理·规则·案例》,清华大学出版社2006年版,第19—20页。
2. 司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社2010年版,第47—50页。
3. 彭亮、周燕雁:《论建造中船舶所有权归属及转移》,载《中国海商法年刊》2008年卷(第19卷),第383页。

【本案涉及法条】

《中华人民共和国海商法》

第7条

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。

第9条

船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

第三节 船舶抵押权

【基础知识介绍】

船舶抵押权是指抵押权人对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。在受偿顺序上,船舶抵押权先于普通债权受偿,后于船舶优先权和船舶留置权受偿。同时,我国《海商法》并未禁止建造中船舶进行抵押。建造中船舶抵押权是以“建造中船舶”这种特殊的“船舶”为客体的抵押权。关于如何认定建造中船舶的问题,国内法采用的是“龙骨安放说”。1994年中华人民共和国港务监督局发布的《船舶登记条例若干问题的说明》第8条将建造中船舶定义为已安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶。建造中船舶抵押权的设立应当依法进行登记。

【案例一】 船舶司法拍卖对优先受偿的影响

北欧商业银行—欧洲银行诉佛他贸易有限公司船舶抵押权纠纷案^①

【案情介绍】

1999年11月4日,北欧商业银行—欧洲银行(以下简称“北欧银行”)和贷款人资源公司(以下简称“资源公司”)签订贷款协议,由北欧银行向资源公司提供贷款。资源公司与兰德尔公司约定由兰德尔公司出面为其提供担保。随后,北欧银行与兰德尔公司签订抵押合同,兰德尔公司将“凤凰”轮(船舶注册在圣文森特和格林纳丁斯)作为抵押物担保资源公司按时还款。“凤凰”轮于1999年7月光船租赁给西珊瑚公司并办理了登记,光船租赁期间悬挂俄罗斯国旗。光船租赁人西珊瑚公司同意兰德尔公司将“凤凰”轮抵押给北欧银行。兰德尔公司与北欧银行于1999年11月在圣文森特办理抵押登记。后因资源公司未能归还原告贷款,北欧银行于2001年12月11日向法国巴黎商业法庭提起诉讼。2003年9月11日,法国巴黎商业法庭判决资源公司偿还北欧银行贷款。2003年5月13日,“凤凰”轮驶抵朝鲜罗津港,因船东拖欠船员工资、港口费和黄金三角洲贸易银行贷款而被朝鲜罗津法院扣留。2004年9月20日,上述债权人共同向朝鲜罗津法院递交拍卖船舶申请。11月1日,朝鲜罗津法院发布关于强制出售“凤凰”轮的通知。11月5日,朝鲜罗津法院将“凤凰”轮拍卖给朝鲜罗津石油公司。朝鲜罗津法院于2004年11月26日确认“凤凰”轮已出卖给罗津石油公司,但“凤凰”轮的原抵押登记和船舶注册登记均未注销。2005年1月18日,罗津石油公司将“凤凰”轮更名为“罗津”轮并在朝鲜海事局办理了临时登记,朝鲜海事局向罗津石油公司颁发了没有第三人索赔证书。6月8日,罗津石油公司与被告佛他贸易有限公司(以下简称“佛他公司”)签订“罗津”轮买卖合同。后佛他公司将“罗津”轮更名为“联盟”轮并于7月7日在伯里兹国际商船登记处办理了船舶登记。8月10日,“联盟”轮在天津港靠泊。北欧银行于8月11日向天津海事法院申请扣押“联盟”轮。8月19日,北欧银行以“凤凰”轮的船舶注册登记和抵押登记均未注销为由,向天津海事法院起诉确认其抵押权并要求佛他公司偿还系列款项。庭审过程中,北欧银行与佛他公司均未向法院提出要求适用圣文森特和格林纳丁斯法律的请求,也未向法院提供圣文森特和格林纳丁斯法律。

^① 本案选自:(2005)津海法商初字第401号。