

中国地质大学(武汉)学术著作出版基金资助出版

涉外船舶抵押中的

SHEWAI CHUANBO DIYA ZHONG DE RUOGAN FALU SHIYONG WENTI YANJIU

若干法律适用问题研究

王娟 著



中国地质大学出版社

ZHONGGUO DIZHI DAXUE CHUBANSHE

中国地质大学(武汉)学术著作出版基金资助出版

涉外船舶抵押中的若干 法律适用问题研究

王 娟 著

中国地质大学出版社

内 容 简 介

本书从冲突法的角度,采用比较研究和实证研究的方法,结合相关国际公约及我国的相关案例,对船舶抵押权设定与效力的法律适用、光船租赁时已登记船舶抵押权的法律适用、船舶优先权的法律适用、船舶应收款转让的法律适用以及建造中船舶抵押权的法律适用问题进行了系统、深入的研究。

图书在版编目(CIP)数据

涉外船舶抵押中的若干法律适用问题研究/王娟著. —武汉:中国地质大学出版社,2008.9

ISBN 978-7-5625-2272-0

I. 涉…

II. 王…

III. 船舶-抵押-海商法-研究-中国

IV. D922.294.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 137831 号

涉外船舶抵押中的若干法律适用问题研究

王 娟 著

责任编辑:谌福兴

责任校对:戴 莹

出版发行:中国地质大学出版社(武汉市洪山区鲁磨路 388 号) 邮政编码:430074

电话:(027)67883511 传真:67883580 E-mail: cbb@cug.edu.cn

经 销:全国新华书店

http://www.cugp.cn

开本:880 毫米×1230 毫米 1/32

字数:150 千字 印张:5.125

版次:2008 年 9 月第 1 版

印次:2008 年 9 月第 1 次印刷

印刷:武汉邮科印务有限公司

印数:1—500 册

ISBN 978-7-5625-2272-0

定价:28.00 元

如有印装质量问题请与印刷厂联系调换

目 录

导论	(1)
第一章 概 述	(4)
第一节 船舶抵押权的概念	(4)
第二节 船舶抵押权的法律渊源	(16)
第三节 船舶抵押权的历史	(17)
第二章 船舶抵押权设定与效力的法律适用	(20)
第一节 船舶抵押权设定的法律冲突	(20)
第二节 船舶抵押权效力的法律冲突	(30)
第三节 船舶抵押权设定与效力的法律适用	(52)
第三章 光船租赁时已登记船舶抵押权的法律适用	(68)
第一节 光船租赁的概念	(68)
第二节 光船租赁的登记	(70)
第三节 光船租赁时已登记船舶抵押权法律适用的立法现状及问题	(72)
第四节 立法建议	(76)
第四章 船舶优先权的法律适用	(80)
第一节 Maritime Liens 的内涵	(80)
第二节 船舶优先权的法律冲突	(83)
第三节 船舶优先权的法律适用	(86)

第五章 船舶应收款转让的法律适用	(100)
第一节 应收款转让的法律内涵.....	(101)
第二节 应收款转让的法律冲突.....	(102)
第三节 应收款转让的法律适用.....	(107)
第六章 建造中船舶抵押权的法律适用	(131)
第一节 建造中船舶抵押权的法律冲突.....	(131)
第二节 建造中船舶抵押权的法律适用.....	(139)
主要参考文献	(155)

导 论

全球产业格局在经济全球化的浪潮中正进行着一轮大洗牌，我国的船舶工业将迎来新的机遇和挑战。2006年国务院《船舶工业中长期发展规划》提出，未来十年是中国船舶工业发展的关键时期。而资金问题是中国船舶工业发展的瓶颈，因此，解决船舶融资问题显得尤为重要和迫切。

抵押船舶是船舶融资的一种主要方式。一般而言，船舶融资有以下几种渠道：其一，通过营运船舶产生的运费或租金收益进行资金积累。显然，这种方式对资金的规模和融资速度都有极大制约。其二，通过船舶基金筹资。船舶基金是一个纯投资工具，投资者管理或营运船舶的主要目的是为了利用船舶交易市场的波动，等待好的市场机会出售船舶牟利。由于管理或营运船舶十分复杂且风险大，成功营利的船舶基金并不多，这种融资方式也就只能成为船舶融资的一种历史的或阶段性的或偶然的方式。其三，通过公司上市向公众进行直接融资。而上市的门槛、维持上市所要接受的各种监督与约束、投资者对航运业的不了解，以及航运市场波动大等因素使得这种方式的融资能力有限。其四，通过向公众发行债券融资。但只有那些通过“信用评级”的船公司才有资格发行债券。其五，通过商业银行进行间接融资。相对于上述四种方式而言，这种方式最为普遍。它的主要优势在于，银行能在获得比较齐全担保的前提下发放贷款，而船东也能相对简单和快捷地获得资金。以船舶作抵押，是首要的担保方式，除此之外，银行通常会要求同时以转让船舶租金或运费作担保、要求个人或公司提供保证。

而船舶抵押关系具有较强的涉外性。一般而言，若民事关系的主体、客体或内容具有涉外性，该民事关系就是涉外民事关系。就船

船抵押关系而言,若抵押权人(通常为银行)、抵押人(船舶所有权人)位于不同国家、地区或具有不同国籍,或作为抵押客体的船舶具有外国国籍,或引起抵押关系产生的抵押权的设定、变更等行为发生在不同法域,该抵押关系就具有涉外性。“方便旗”船舶在航运市场的大量存在是一个客观事实。换言之,许多本国籍船东为了降低营运成本(包括登记费、税金、船员工资等)、规避本国较为严格的监管(船舶安全、保养等),通常会选择在开放登记国或方便旗国进行船舶登记。虽然方便旗船在船舶的安全性、劳动条件等方面存在问题,国际社会也存在反对方便旗的运动,但解决的办法不是排除方便旗,而是通过强化船旗国和港口国对低于标准船的控制来改善海上安全条件、海上劳动条件以及防止海洋污染等。显然,方便旗的大量存在意味着外国籍船舶的大量存在,以船舶为抵押客体的船舶抵押关系因此具有了涉外性。

涉外的船舶抵押关系可能涉及外法域法律的适用,那么,各法域的相关规定究竟有何不同?或者,各法域有关船舶抵押的规定存在哪些法律冲突?我国学者对这一问题的论述显得缺漏和零乱。本书将结合民法的基本理论,采用“主题关系相对性原理”,针对特定问题,通过考查40个国家的相关立法例,提炼出有代表性的国家进行具体的比较研究,就船舶抵押权的设定和效力的法律冲突进行系统阐述。

为了解决船舶抵押中的法律冲突问题,国际海事委员会、联合国贸易与发展会议和国际海事组织曾分别于1926年、1967年和1993年制定了3个船舶抵押权方面的国际公约,除1967年公约外,1926年公约和1993年公约已经生效,但公约的缔约国有限,不具有普遍适用性。船舶抵押权的法律冲突在相当程度上还需要依据各国的冲突规则来解决。各国的立法或者司法实践表明,船舶抵押权的冲突规则或者采用“统一制”,即统一适用“船籍国法”,或者“船旗国法”,或者“船舶登记国法”,如日本和我国;或者采用“分割制”,区分船舶抵押权的成立和效力,分别确定准据法,即船舶抵押权的成立,适用船籍国法或船旗国法,而船舶抵押权的效力则适用法院地法,如英

国、美国、德国和法国。哪一种立法例更为合理？本书在深入剖析几种相关学说的基础上，论证了船舶抵押权适用船旗国法的合理性。更为重要的是，本书提出了区分抵押合同准据法与抵押权准据法、方便旗船舶抵押权的准据法、船舶抵押权的法律适用是强制性还是任意性等几个值得注意的问题。

涉外船舶抵押中，除了船舶抵押权的准据法之外，通常还涉及与此紧密相关的其他准据法问题，包括光租转籍时已登记抵押权的准据法、船舶优先权的准据法、船舶应收款转让的准据法以及建造中船舶抵押权的准据法等。我国《海商法》只是对前两种情形作出规定，即船舶在光船租赁以前或者光船租赁期间设立船舶抵押权的，适用原船舶登记国的法律。船舶优先权，适用受理案件的法院所在地法律。一方面，已有的这两类冲突规则存在一些问题，有待进一步完善；另一方面，立法尚不周延，不能满足涉外船舶抵押实务的需要。其中，建造中船舶抵押的问题近年来已受到我国政策的鼓励和银行的青睐^①。在世界资源重新整合的当今时代，船东、船厂、银行可能位于不同国家，具有涉外因素的建造中船舶抵押将成为一种常见现象。而各国有关建造中船舶抵押的性质、抵押人（或在建船的所有权归属）、抵押客体（在建船设定船舶抵押的阶段）、抵押权效力所及的标的物范围、抵押权的实现等问题存在不同的规定，本书将在分析其法律冲突内容的基础上，结合《1967年建造中船舶权利登记公约》和英国关于新建船舶抵押权法律适用的判例，提出相关立法建议。另外，以运费、租金等应收款转让的方式担保贷款的偿还，是涉外船舶抵押中通常会采用的与抵押船舶并列的一种担保。有关应收款转让的法律冲突颇为复杂，本书将在深入分析2001年《联合国国际贸易中应收款转让公约》、1980年《合同义务法律适用公约》相关规则的基础上，提出设立应收款转让冲突规则的立法建议。

^① 为规范这种船舶融资方式，江苏、山东、辽宁纷纷出台了建造中船舶抵押融资的试点办法。

第一章 概 述

第一节 船舶抵押权的概念

一、船舶抵押权的定义

(一) 抵押权的定义

大陆法系的抵押权制度源于罗马法中的抵押权制度，但两者有所不同。罗马法中的抵押权以不转移占有为特点，但缺乏公示制度的支撑，影响抵押权的效力及危害交易安全成为其致命的弱点。现代各国均完善了抵押权的登记公示制度。罗马法中抵押权的标的不区分动产和不动产，任何具有流通性的财产都可进行抵押，而现代抵押权的标的物普遍以不动产为原则。罗马法中的抵押权除了根据约定，还可以根据法律、司法判决加以设立，后为法国和意大利忠实地继承，体现为法定抵押权、裁判上抵押权以及对动产或不动产的各种一般优先权和特别优先权，但德国没有规定法定抵押权、裁判上抵押权和各种优先权，其目的是为了确保约定抵押权的可靠性和确定性以有利于其独立流通。经过漫长的历史演变，现代的不动产抵押制度的特征主要有：不转移占有、标的物以不动产为原则、以登记公示确保安全、具有追及力、抵押权的实行以清算为原则，以清偿债务为目的，禁止流押契约。

与大陆法系的“抵押”相对应，英美法系称之为“财产负担”(charge)，而不是“按揭”(mortgage)，但随着英国1925年财产法对按揭的改造，“按揭”与“财产负担”趋于一致。“财产负担”是物的担保类型之一，它既不转移所有权，也不转移占有。传统的“按揭”是权利转移性担保，它是土地或动产为了担保债务履行或

其他义务的解除而进行的转移或让渡。传统“按揭”转移权利的特点决定了“赎回权”成为按揭人最重要的权利，决定了取消赎回权成为按揭权人最典型最恰当的救济方式。经 1925 年财产法改造之后的按揭，淡化了权利转移的色彩，引进了大陆法系的登记制度，规定除了将权利证书进行交存的方式设定担保外，所有不动产按揭担保的设定，均须进行登记，按揭权的实行主要采取变价主义和清算主义，赎回权取消请求权已失去其原来的地位。

与大陆法系的抵押权制度不同的是，按揭或财产负担的标的物不限于不动产，也可及于动产。

（二）船舶抵押权的定义

船舶抵押起初并不为大陆法国家接受，因为根据上述大陆法系抵押权的特点，其标的物以不动产为原则，而船舶在物理属性上显然是动产。为了适应船舶不移转占有融资的需求，船舶抵押于 19 世纪后半期为大陆法国家所承认。这种承认以船舶被视为不动产为前提。船舶抵押在英美法国家不存在法律上的障碍，因为上述不论是按揭还是财产负担均可及于动产。船舶抵押与财产负担或经改造的按揭含义相同，它不移转船舶的占有，也不移转船舶的所有权，因为抵押权人不愿承担船舶所有权人要承担的巨大风险。

事实上，动产抵押的产生是经济发展的现实需要对法律制度的突破，在满足融资需求的同时，不移转动产的占有，充分发挥其交换价值和使用价值。物权变动的公示方式通常分为两种情形：不动产物权的变动经登记而公示，动产物权的变动经交付而公示，而“抵押”以不移转占有或不交付为本质特征，动产之上无法设定抵押。但经济生活中有以动产抵押融资的需求，即在不移转动产占有的同时获得融资，立法不得不将抵押权制度扩及动产。船舶是动产，其地理位置的移动不仅无损于其经济价值，还有利于船舶价值的增值。但一般认为，船舶在法律上被当作不动产对待，船舶由此具有了“动产”的物理属性和“不动产”的法律属性。事实上，船舶抵押制度的创设并不能证明其被当作不动产对待，并不能掩盖船

舶是动产的事实。因为船舶抵押是一种动产抵押，在认为只有不动产才能设定抵押的时代，为了满足船舶的融资需求，同时充分发挥船舶的使用价值（非专业人士不懂航运，船舶使用的专业性要求以不移转占有的方式融资），不得不突破现行立法，创设船舶抵押制度。当经济的发展与法律的内容冲突时，经济优先。船舶抵押制度是动产抵押制度的先锋，都是为了充分利用物的交换价值和使用价值，都是经济发展的自然产物。

国际社会对船舶抵押权没有统一的定义。《统一船舶优先权和抵押权若干规则的国际公约》1926年、1967年和1993年文本均没有船舶抵押权的定义。在英国，船舶抵押权是指不移转船舶所有权，抵押权人可占有、出售船舶或申请法院拍卖以实现其担保。在美国，船舶抵押权是指转让船舶的权利（title）给抵押权人，优先性抵押构成对被抵押船舶的特权（lien）。抵押权人是赋条件的法律权利的持有人，抵押人或债务人有权回赎。在德国，船舶抵押权是指授权抵押权人针对船舶、按照抵押的顺序、最终通过强制出售船舶实现确定数额的债权。在法国，船舶抵押权是对船舶销售收入的优先性权利。瑞典与此相似，船舶抵押权是对强制出售船舶收入的优先权，不意味着任何所有权或者占有权的移转。在希腊，船舶抵押权不移转所有权，但构成“物上负担”，它授权抵押权人通过公开拍卖出售船舶，并从销售收入中优先实现债权。而意大利、日本、荷兰、挪威和葡萄牙只是简单表明船舶抵押权是一种优先性权利。我国《海商法》第11条将船舶抵押权定义为：“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。”如何理解“抵押人提供的作为债务担保的船舶”？是以转让船舶所有权的方式担保还是其他方式担保？根据《担保法》第33条，抵押是指债务人或第三人不移转占有，将该财产作为债权的担保。强调担保的方式是不移转占有。因此，我国的船舶抵押权主要有3个特征：一是以不移转占有的方式担保债权；二是具有优先受偿性；

三是抵押权人可以通过拍卖或其他方式实现抵押权。

上述各国对船舶抵押权定义的共同点在于：①不移转船舶的占有；②从船舶销售收入中优先受偿。鉴于此，可将船舶抵押权定义为：抵押权人对于抵押人以不移转占有方式提供的作为债务担保的船舶，在抵押人不履行债务时，从船舶销售收入中优先受偿的权利。

二、船舶抵押权的性质

（一）抵押权的性质

民法学界关于抵押权的性质主要存在“物权说”、“债权说”和“折衷说”3种学说。“物权说”认为，抵押权规定于物权编内，且抵押权人于其债权已届清偿期而未受清偿时，可径行申请拍卖抵押物，就卖得价金优先受清偿，也是直接支配方式的一种，且抵押权具有物权的优先效力和追及效力，因此，抵押权是物权。“债权说”认为，担保物权不是物权，只不过是担保债权的实现，根据法律或根据当事人的合意和公示，对一定的债权赋予优先清偿权的权能，并不是与债权不同地另外存在着担保物权这一物权。由此推理，作为一种典型的担保物权，抵押权当属债权。“折衷说”认为，债权与物权的本质区别在于，债权是对人的权利，而物权是对物的直接支配权，担保物权不是对人的权利，而是对担保物的支配权，因此，抵押权具有物权性；但与实体物权的诸多特征相去甚远，与债权却存有共性，如两者均以价值的移动为目的，两者均因获得利益而消灭，两者均着眼于将来，而不是现实对物的利用。应当认为抵押权是兼具物权性与债权性的权利。

另有学者从我国现行立法出发，认为抵押权在我国立法中不具有物权性，因为抵押权人对抵押物的处分要依赖于抵押人的意思，与抵押人协商对抵押物进行折价、变价或拍卖，不能达成协议时，只能向法院起诉。《担保法》并未赋予抵押权追及效力和对世效力。另外，优先权不仅仅是抵押权的特性，有些特殊债权同样具有优先性，不能以优先受偿权作为其物权性的根据。尽管如此，该学者主

张实现抵押权的物权化，按物权的构造设计抵押权制度。

我国立法关于抵押权的性质经历了一个从债权到物权的认识过程。1986年《民法通则》将抵押作为债务履行的担保，与保证、定金和留置并列规定在“债权”一节中。1995年《担保法》第53条第1款规定：“债务履行期届满抵押权人未受清偿的，可以与抵押人协议以抵押物折价或者以拍卖、变卖该抵押物所得的价款受偿；协议不成的，抵押权人可以向人民法院提起诉讼。”抵押权人的处分权受到限制，要么与抵押人协议，要么申请法院介入。至于抵押权人能否独立处分抵押物，立法未予明确。抵押权的物权性并未得到充分的体现。《物权法》第四编“担保物权”专设一章对抵押权进行规定，《物权法草案建议稿》的解释是：抵押权是债权人因为抵押而对抵押物所享有的支配权，性质上属于担保物权，其目的在于担保债的履行，与债权有着不可分割的联系。抵押权的实质内容在于取得物的交换价值，抵押权对物的支配，实际上是对物的交换价值的支配。因此，抵押权被称为价值权。抵押权的物权地位得以明确，并且其支配性表现为对物的交换价值的支配，而不是对物本身的现实支配。

通说认为抵押权是或者应当是物权。赋予抵押权以物权性，能更好地维护抵押权人的利益，便利融资，更好地实现抵押权的功能。“物权公示”是物权法的一项基本原则。因为物权是对世性的权利，直接影响第三人的利益，公示是为了让第三人知晓物权的存在状态，维护第三人的交易安全。“登记”是抵押权公示的最主要方式。

（二）船舶抵押权的性质

抵押权的物权化是抵押权制度有效发挥其功能的必然要求。作为一种特殊的抵押权，船舶抵押权理当是一种物权。其物权性在英美法国家和大陆法国家的表现程度不同。从抵押权人实现权利的方式来看，英美法国家赋予抵押权人占有、私自出售和申请法院公开拍卖的权利，而在大陆法国家，抵押权人只能申请法院强制出售被

抵押船舶，无权占有或私自出售。希腊是一个例外，它本属于罗马国家，但在船舶抵押权制度方面融合了英美法和大陆法的相关内容，它把船舶抵押权分为一般性抵押权和优先性抵押权，一般性船舶抵押权人只能通过申请法院强制出售来实现债权，而优先性抵押权人还能占有或私自出售船舶。占有或私自出售是抵押权人对船舶的直接处分，其对物的支配性更为彻底，更能体现其应当具有的物权性。

根据我国《海商法》第 11 条，“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。”“依法拍卖”是“可以”，而不是“应当”，那么除了“拍卖”这种方式，抵押权人还有什么其他途径来实现其债权？立法未予明确。船舶抵押权的物权性同样没能得到彻底体现，抵押权人的权益由此受到影响。占有或私自出售与法院强制拍卖的处分方式会产生不同的法律效果。通过法院强制拍卖能清洁船舶的所有权，或者船舶所有权将因此没有任何瑕疵，船舶上的所有负担，包括船舶优先权（maritime liens）、船舶抵押权等将因此而消灭，但从法院扣押船舶到拍卖船舶往往耗时很长，并且船舶的市场行情变动频繁，很可能因此而错失良机；若由抵押权人私自处理，则可见机行事，实现船舶价值的最大化，但私自处理不能产生清除船舶负担的效果。因此，两种处分方式各有利弊。具体选择哪一种，只能由当事人自主选择，因为当事人是其利益的最佳决策者。我国立法选用“可以”而非“应当”的措辞是明智的，即是否通过“拍卖”方式实现抵押权不具有强制性，当事人可选择适用；但其他哪些方式是立法所认可的并不清楚，使得司法实务无所适从。

三、船舶抵押权的特点

（一）船舶抵押权与民法中的抵押权

船舶抵押权是抵押权，具有抵押权的一般特征，包括：抵押权是一种物权，是一种担保物权，是不移转标的物占有的担保物权，

是以抵押财产的变价而优先受偿的权利。但船舶抵押权以船舶为抵押物，是一种特殊的抵押权。船舶航行于海上或者与海相通的水域，面临的风险巨大。虽然随着航海技术的进步，风险相对减小，但相对陆上财产，船舶面临的海上风险仍是较大的。作为抵押权的标的物，船舶的价值随时可能受到减损。另外，船舶的正常航运需要一些专业人士提供专门的服务，如船员提供劳务、燃料商或其他船舶必需品供应商提供船用必需品、救助人员提供海难救助等。这些专门服务保障了船舶的正常航运，船舶借此才可能赚取利润，偿还贷款。因此，国际社会一致认同，这些服务人员因提供服务而享有的债权（一般称之为船舶优先权），先于船舶抵押权人的债权受偿。海上特有的巨大风险和船舶优先权的存在，使得船舶抵押权人相比于一般抵押权人需要更充分的担保。船舶抵押权除了抵押标的物特殊之外，抵押权的设定和效力也具有特殊的内容。在抵押权的设定方面，民法理论一般仅对抵押人的主体资格限定为对抵押物有处分权的人，而对抵押权人的主体资格基本没有限制。但当设定船舶抵押权时，各国立法例通常对代理人或受托人能否成为船舶抵押权人有所限制。本书在第二章“船舶抵押权设定的法律冲突”一节有具体的论述）。在抵押权的效力方面，一般抵押权和船舶抵押权都以抵押权的实现为其效力表现之一，但实现方式有所不同。根据我国《担保法》第53条的规定，抵押权的实现方式主要有3种，即以抵押物折价、拍卖或变卖。所谓抵押物折价，是指抵押权人与抵押人达成协议，将抵押物折价用于清偿债权，并使抵押权人取得抵押物的所有权。所谓拍卖，是指在特定的时间、特定的场合，在拍卖人的主持下，竞买人进行竞价购买，提出价格最高者将购得抵押物。拍卖在我国实践中，通常由抵押权人申请，由法院执行。所谓变卖，是指由抵押权人通过一般的买卖或者以招标转让等方式出卖抵押物。法律通常规定一定的标准防止变卖价格显失公平。根据我国《海商法》第11条的规定，在抵押人不履行债务时，船舶抵押权人可以依法拍卖船舶。措辞为“可以”，除拍卖之外，尚有其

他方式可供选用。在我国的海事司法实践中，通常由船舶抵押权人申请海事法院拍卖。在英国以及受英国法影响的国家包括希腊，除了拍卖方式之外，船舶抵押权人还有权通过占有、私自出售船舶或者财产接管的方式实现抵押权。

（二）船舶抵押权与船舶优先权

船舶优先权是指某些法定的特殊海事债权人所享有的一种以船舶为主要标的的、具有很高受偿位次的担保物权。我国《海商法》第21条规定：“船舶优先权，是指海事请求人依照本法第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。”我国台湾著名学者郑玉波认为：“优先权就是船舶一定的债权，其债权人可以优先受偿之权利。优先权具有担保的作用，依法律规定而发生，当事人不得约定，所以德国法把它叫做‘法定质权’，英国法叫做‘海事留置权’（maritime lien），日本法叫做‘先取特权’。”加拿大威廉姆·泰特雷教授认为：“传统的船舶优先权是海商法特有的担保权，它是对财产（船舶）的一种特权，该特权附属于船舶，并获得优先受偿性，不需要法院的行为、契约或任何登记。它随着船舶所有权的移转而移转，新的所有权人可能并不知道它的存在。在这种意义上，船舶优先权是一种秘密的特权，在普通法中没有对应的概念，而与《民法》和《商人法》中的‘特权’的概念相应。”

船舶抵押权与船舶优先权的区别在于：①产生的原因不同。船舶抵押权一般根据合同约定而产生；船舶优先权根据法律规定而产生。②构成要件不同。船舶抵押权的效力取决于登记；船舶优先权不需要登记，具有隐秘性。③担保的债权不同。船舶抵押权担保的是借贷之债；而船舶优先权担保的是一类特殊的海事债权。④标的物不同。船舶抵押权的标的物一般限于船舶、船舶设备及属具；而船舶优先权的标的物除了船舶、船舶设备及属具之外，还包括发生优先债权的航行期内的运费，船舶所有人因本次航行中船舶所受损害或运费损失应得之赔偿，船舶所有人因共同海损应得之赔偿，船

舶所有人在航行完成之前为施行救助或捞救所应得之报酬。⑤优先受偿位次不同。船舶抵押权后于船舶优先权受偿。⑥消灭原因不同。船舶优先权可因时效届满而消灭,如我国《海商法》第26条和第29条第1款第1项规定,船舶转让时,船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满60日不行使而消灭;具有船舶优先权的海事请求,自优先权产生之日起满1年不行使而消灭。船舶抵押权没有时效的限制,一般因其担保的债权获得清偿或因船舶灭失而消灭。

(三) 船舶抵押权与船舶留置权

留置权“谓占有他人之动产者,有关其动产所生之债权时,于其债权受清偿前,得留置其动产,作为担保之法定担保物权”。船舶抵押权与船舶留置权的区别在于:①产生的原因不同。船舶抵押权根据合同约定而产生;而船舶留置权根据法律规定而产生。②构成要件不同。船舶抵押权的效力取决于登记;船舶留置权的效力取决于占有。③担保的债权不同。船舶抵押权担保的是借贷之债;船舶留置权担保的是需占有船舶才能产生的债权,一般仅限于救助、沉船起浮、船舶建造和修理。④优先受偿位次不同。一般而言,船舶留置权先于船舶抵押权受偿。⑤消灭原因不同。船舶留置权以占有为权利存续的要件,一旦丧失占有,留置权也就随之消灭;而船舶抵押权不以占有为条件,丧失占有不是其消灭的原因,它一般因其担保的债权获得清偿或因船舶灭失而消灭。

四、船舶抵押权的种类

(一) 以抵押的成立要件和抵押权的效力为划分标准

英国和希腊有不同种类的船舶抵押权。英国的抵押分为法定抵押(legal mortgage)和衡平抵押(equitable mortgage)。法定抵押是债务人把抵押财产的所有权转让给债权人,让债权人在债务人违约时去占有或出售财产以抵债。法定抵押要满足法定的形式要件,如抵押人是所有权人,抵押登记符合法定的程序要求等。衡平抵押只要求当事人之间有抵押意图,相比于法定抵押,它更富弹性。衡平