

21 21 SHIJI FAXUE XILIE JIAOCAI JIAOXUE ANLI
世纪法学系列教材教学案例

海商法案例教程

房绍坤 郭明瑞 总主编

杨 军 编著

法学
21
案例

北京大学出版社



D922.294.5
F 181

21 世纪法学系列教材教学案例

海商法案例教程

房绍坤 郭明瑞 总主编

杨 军 编著



A1101852



北京大学出版社

北 京

HA199/03

00.28 : 11 57

图书在版编目(CIP)数据

海商法案例教程/杨军编著. —北京:北京大学出版社, 2003. 8

ISBN 7-301-06425-X

I. 海… II. 杨… III. 海商法-案例-中国-高等学校-教材 IV. D922.294.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 057597 号

书 名: 海商法案例教程

著作责任者: 杨 军 编著

责任编辑: 冯益娜 周建国

标准书号: ISBN 7-301-06425-X/D·0759

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区中关村北京大学校内 100871

网 址: <http://cbs.pku.edu.cn>

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

电子信箱: zpup@pup.pku.edu.cn

排 版 者: 北京高新特打字服务社 51736661

印 刷 者: 北京大学印刷厂

经 销 者: 新华书店

787 毫米×1092 毫米 16 开本 27.5 印张 524 千字

2003 年 8 月第 1 版 2003 年 8 月第 1 次印刷

定 价: 35.00 元

序 言

法学是一门实用性很强的社会科学,法学教育应当紧密联系立法与司法实践,以培养学生分析问题和解决实际问题的能力。为实现这一目的,传统的法学教学方法、教学内容必须进行改革。目前,各高等法律院校广泛采用的案例教学法,就是众多改革措施中最为重要的一项。案例教学法的实施,促进了法学教育水平的提高,增强了学生的实践能力,是值得推广和倡导的一种教学方法。

2001年,在山东省教育厅的资助下,我们承担了山东省法学教学改革试点专业的教学改革项目。该项目力图通过教学改革,全面提高法学专业的教学质量,培养合格的、能够适应实际需要的法律人才。为此,我们于教学的各个环节上,在强化基础理论的同时,突出强调了法学教学的实践性,通过各种方式使课堂教学及课外教学密切联系司法实际。例如,我们不仅将毕业实习安排为一个学期,以便于学生全面掌握司法实际的运作程序,而且经常邀请司法实践部门的同志到校介绍司法实践经验,开设了“法官论坛”、“检察官论坛”、“律师论坛”等,以提高学生的实践认知感。但是,我们认为,仅有这些是不够的,还必须给学生一个经常性的案例教学的手头资料,这就是案例教材。因此,进行案例教学,抓好教材建设是十分重要的,这是搞好案例教学的基础工作。现在各地出版了不少案例教材,但这些案例教材大量的是单纯的案例分析,在体例上是“一案一题”,还缺乏与法律规定、法学理论的有机结合,不利于学生通过案例掌握现行法律规定和相关的法学理论。为此,我们在北京大学出版社的大力支持下,编写了这套全新的法学案例教材,以适应案例教学的需要。

为编写一套质量高、特色鲜明的案例教材,我们进行了广泛的调查分析,总结了现有案例教材的得失,汲取了各方面的意见和建议,以使本套教材能更好地适用教学改革的要求。本套教材具有如下特点:第一,体系新颖。本套案例教材以法学的基本理论为线索,就每个具体理论问题设案情简介、思考方向、法律规定、理论分析、自测案例五个部分,这一体例可以充分地体现实践、法律、理论的结合。第二,内容简洁。本套案例教材力争以简洁的语言明确问题,解析实例,说明法理,使学生能够一目了然。第三,紧密结合法律规定。针对现有案例教材往往脱离现行法规定的缺陷,本套案例教材特别强调现行法的规定,并通过实例帮助学生理解法律的规定,以增强学生自觉适用法律的能力。第四,具有启发性。本套案例教材在每个具体理论问题的设计上都包括有自测案例,其目的就是给学生以充分的思考空间,启发学生运用理论与法律分析和解决实际问题。

本套案例教材由房绍坤教授、郭明瑞教授任总主编,同时约请具有一定教学经验、有较高法学理论水平的同志担任各分册的主编。由于我们对编写案例教材经验不足,加之司法实践经验的缺失,因此书中不妥之处在所难免。我们真诚地希望广大读者批评指正,以期使本套案例教材能够更好地适用法学教学的需要。

房绍坤 郭明瑞

2003年7月1日

目 录

第一章 船舶	(1)
一、船舶所有权的概念与特征	(1)
二、船舶登记制度	(2)
第二章 船舶担保物权	(13)
一、船舶抵押权	(13)
二、船舶留置权	(19)
三、船舶优先权	(23)
第三章 海上货物运输合同	(32)
第一节 承运人与托运人	(32)
一、承运人与实际承运人	(32)
二、托运人	(40)
三、收货人	(46)
第二节 提单	(50)
一、提单的签发	(50)
二、提单的种类	(60)
三、提单的功能及无单放货法律问题	(87)
第三节 货运索赔中的法律问题	(93)
一、提单的准据法	(93)
二、管辖	(98)
三、仲裁	(104)
四、时效	(111)
五、提单上的并入租船合同条款	(116)
六、集装箱运输	(128)
七、承运人对货物的留置权	(131)
八、关于迟延交付问题	(135)
第四节 《海牙规则》述评	(141)
一、承运人的责任	(142)
二、承运人的免责	(165)
三、承运人的赔偿责任限制	(188)
四、承运人的责任期间	(195)

五、《海牙规则》的其余重要条款及释义	(198)
六、提单公约与我国海上货物运输法之比较	(215)
第四章 租船合同	(227)
第一节 定期租船合同	(227)
一、船舶说明	(227)
二、租期	(233)
三、交船与解约(或销约)	(236)
四、航区	(244)
五、出租人提供的项目	(248)
六、承租人提供的项目	(251)
七、货物	(253)
八、租金的支付与撤船	(257)
九、停租	(264)
十、转租	(270)
十一、还船	(272)
第二节 航次租船	(278)
一、装货与卸货	(278)
二、装卸时间	(280)
第五章 船舶碰撞	(299)
第一节 船舶碰撞概念	(299)
第二节 船舶碰撞的三种类别	(302)
第三节 船舶碰撞责任的承担原则	(306)
第四节 船舶碰撞的损害赔偿	(311)
第五节 避碰规则	(318)
第六章 共同海损	(343)
第一节 共同海损概述	(343)
一、共同海损的概念	(343)
二、共同海损的构成要件	(345)
第二节 共同海损的表现形式	(353)
一、共同海损牺牲	(353)
二、共同海损费用	(359)
第三节 共同海损理算	(367)
一、共同海损理算的概念	(367)
二、共同海损的理算方法	(368)

第七章 海上保险	(381)
第一节 海上保险合同	(381)
一、海上保险合同的定义、法律特征和基本原则	(381)
二、海上保险合同的内容	(394)
三、海上保险合同的转让	(405)
四、海上保险合同当事人的义务	(408)
五、海上保险标的的损失与委付	(416)
六、海上保险赔付与代位求偿	(424)
后 记	(430)

第一章 船 舶

一、船舶所有权的概念与特征

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。

船舶所有权所具有的特性主要表现在:(1) 船舶所有权的主体是船舶所有人。但在我国,船舶经营人也可成为船舶所有权的主体。(2) 船舶所有权的客体是船舶。由于船舶的构成极为复杂,对船舶的所有权范围的界定十分必要。船舶由船体和船上设施以及船舶属具三部分构成。船体包括龙骨、外板、甲板、船舱和船机等;船上设施包括锚、锚链、舵、消防、救生、起重、电信、卫生设备等;船舶属具包括船舶的罗经、雷达、索具等助航仪器。由于船舶是一个合成体,在客观上要划清船舶设备与船舶属具之间的界限较难,在实务中一般地都是将船舶属具随同船舶同时处理的,但船上的粮油、酒、饮料、蔬菜等伙食给养品等除外。(3) 船舶所有权的取得、转让、和消灭,应当进行登记。^① 兹详述如下:

(1) 船舶所有权的取得

依我国《民法通则》第 72 条第 1 款规定:“财产所有权的取得,不得违反法律规定”。据此可以认为,船舶所有权的取得必须在行为方式上合法,否则,得不到法律的确认和保护。

(2) 船舶所有权的转移

船舶所有权的转移,主要涉及船舶所有人的所有权从何时起具有法律效力的问题。我国《民法通则》第 72 条第 2 款规定:“按照合同或者其他合法方式取得财产的,财产所有权从财产交付时起转移,法律另有规定或者当事人另有约定的除外。”我国《船舶登记条例》第 5 条规定:“船舶所有权的取得、转移和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人”。据此可以认为,船舶所有权的取得、转让和消灭,只有在办理完毕船舶登记后才具有对抗第三人的效力。因此,在船舶买卖中,当事人应特别注意买卖合同生效或船舶交付至办理船舶登记手续完毕期间的船舶责任与风险的问题。

^① 参见王国华:《海事国际私法研究》,法律出版社 1999 年版,第 36 页。

(3) 船舶所有权的消灭

船舶所有权的消灭是指因某种法律事实,使船舶所有人的所有权丧失或与所有权人脱离的一种法律现象。^①

二、船舶登记制度

(一) 船舶登记的概念及意义

船舶登记已成为各国海商法的一项制度,由我国《海商法》第5条之规定可知,我国对船舶实行登记制度。至于登记的具体事项,则依1994年由国务院发布的《船舶登记条例》办理。船舶登记是指对船舶享有某种权利的人,依法定程序向国家船舶登记机关办理登记手续而获得相应证书的法律事实。

船舶登记不仅是船舶取得合法航行权的必经程序,而且还是对船东船舶所有权的承认和保护以及对船舶国籍的确认。从我国法律及许多国家法律规定来看,船舶登记具有确认船舶所有权和抵押权等合法性的作用。另外,当同一船舶设定两个以上的抵押权时,抵押权人优先受偿的顺序也以登记的先后为准。因此,船舶登记对当事人合法权益的保护具有重要的意义。

(二) 船舶登记的三种程序

1. 船舶所有权登记的程序

各国对船舶所有权登记所须提交的文件一般要求不一。依我国的《船舶登记条例》之规定,根据船舶取得的方式不同应分别提交有关文件:(1)就购买取得船舶申请船舶所有权登记的,应提交购船发票或船舶买卖合同和交接文件;原船舶登记机关出具的船舶所有权登记注销证明书和未进行抵押的证明文件或抵押权人同意被抵押船舶转让他人的文件。(2)就新造船舶申请船舶所有权登记的,应提供船舶建造合同和交接文件。(3)就因继承、赠与、依法拍卖以及法院判决取得的船舶申请船舶所有权登记的,应当提供具有法律效力的船舶所有权取得的证明文件。

登记机关在收到申请之日起7日内向符合《船舶登记条例》规定的船舶所有权人颁发船舶所有权登记证书。

2. 船舶抵押权登记的程序

抵押权人和抵押人申请抵押登记时,应当提交双方签字的书面申请书、船舶所有权登记证书或船舶建造合同和船舶抵押合同,经登记机关审核符合规定的,在收到申请之日起7日内由登记机关将有关抵押权人、抵押人和抵押船舶情况以及抵押登记的日期载入船舶登记本和船舶所有权证书,并发给船舶抵押权人船舶抵押权登记证书。

^① 参见司玉琢等编著:《海商法详论》,大连海事大学出版社1995年版,第59页。

3. 光船租赁登记的程序

光船租赁是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶,承租人向出租人支付租金以换取对船舶的占有、使用和营运的民事法律行为。为了确定承租人根据光船出租合同所取得的使用经营权,以及为了满足光船承租人希望改变原船国籍的要求,在船舶登记的法律制度中,便有了光船租赁权登记。

案例一

【案情简介】

甲船务公司与乙公司于2000年1月20日签订《“风帆”轮转让协议书》。约定如下:由甲方将其所属的“风帆”轮以人民币1500万转让给乙方;乙方应于2000年9月25日至29日对该轮进行外观勘验并接受该船;该轮应严格依乙方验船时之现状交船,属于该船的所有技术证书、设备、备件、物料和技术资料等,无论在船上还是在岸上,均应随船交给乙方。签约后,甲、乙公司于2001年1月25日13:00时在黄埔港交船完毕。事后乙公司得知,甲公司曾在交船前通过其原经营人丁公司代购“风帆”轮的辅机备件及主机备件,并分别于2000年4月4日由丁公司将辅机备件以及于10月22日将主机备件先后在香港交付运输,运抵广州后就一直存放于广州一物资供应站仓库内。乙公司遂向甲公司主张这两批备件的权利,未果,便诉至法院,诉称:本案双方在船舶买卖合同中早已对该船的备件等做了明确的约定,即不论是船上还是岸上的备件均随船交付,并且根据习惯,该轮的备件也只能用于该轮之上,因此,甲公司应将存放于仓库中的主机备件与辅机备件一并交付。

【思考方向】

1. 本案双方所签订的船舶转让协议是否有效?
2. 双方对标的的交付范围是否明确?
3. 若双方合同未曾涉及船员私人物品及粮、油、烟、酒等用品之归属,乙公司可否对此也主张权利?
4. 甲公司是否已完全履行了交付义务?
5. 如何认定2000年4月4日发运的“风帆”轮的辅机备件及同年10月22日发运的主机备件的权利归属?

【法律规定】

1. 《民法通则》第七十二条第二款 按照合同或者其他方式取得财产的,财产所有权从财产交付时起转移,法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

第八十五条 合同是当事人之间设立、变更、终止民事关系的协议。依法成立的合同,受法律保护。

第八十八条第一款 合同的当事人应当按照合同的约定,全部履行自己的义务。

2. 《合同法》第六十条 当事人应当按照约定全面履行自己的义务。当事人应当遵循诚实信用原则,根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知、协助、保密等义务。

第一百三十条 买卖合同是出卖人转移标的物的所有权于买受人,买受人支付价款的合同。

第一百三十二条 出卖的标的物,应当属于出卖人所有或者出卖人有权处分。

法律、行政法规禁止或者限制转让的标的物,依照其规定。

第一百三十三条 标的物的所有权自标的物交付时起转移,但法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

【学理分析】

在本案中,首先应认定甲乙双方所签之船舶转让协议是在双方协商一致的基础上达成的,内容合法,当为有效合同。其次,双方在协议中明确约定,乙方应于2000年9月25日至29日对该轮进行外观勘验并接受该船,因此本案之交易是确定的。据此应认定双方对船舶及其备件的交付范围是明确的,即双方交易的范围是以2000年9月29日乙方最后勘验船舶的时间确定的。最后,本案焦点在于主、辅机备件究应归属何方所有?其关键就在于甲公司取得这两批备件所有权的时间是否在2000年9月29日之前,因为双方曾明确约定:该轮应严格依乙方2000年9月29日验船时之现状交船,属于该船的所有技术证书、设备、备件等,无论在船上还是在岸上,均应随船交给乙方。由本案观之,辅机备件当应判归乙公司所有,因为该批备件是于2000年4月4日就已在香港被交付运输,属于合同约定的2000年9月29日验船时或这之前在岸上的备件。而主机备件就不应判归乙公司,因为这批备件是于同年10月22日才在香港交付运输。根据我国《民法通则》第72条之规定,财产所有权从财产交付时起转移,故甲公司取得这批备件所有权的时间应在交付运输当时或之后,不可能在交付运输之前,即不可能在确定交易范围之前,换言之,甲公司在同乙公司确定交易范围之时尚还不具有所有权的备件,自不属于交易之范围,而无须向乙公司交付,尽管这批主机备件原确是作为“风帆”轮维修备件而予以订购的。

案例二

【案情简介】

案情 1 甲公司将某船卖给乙公司,乙公司由于经费紧张只支付了一半船款,双方约定余款于3年内结清。乙公司接手该船后一直未向船舶登记机关办理所有权转移登记。后来乙公司在经营中同丙修船厂签订了修船合同,将该船交由丙修船厂修理,并因拖欠修船费而与丙修船厂发生了争议。丙修船厂诉至法院,申请扣押该船。甲、乙公司辩称:依我国《海商法》,由于该船所有权之转移未经登记,则甲、乙公司(即船舶所有权转移当事双方)就当然可以以该船所有权转移未经登记,因而未发生效力为由来对抗丙公司(即第三人)的权利主张。法院支持了甲、乙公司的主张,判丙公司败诉。

案情 2 某渔业公司于1995年9月自某船公司处购得某冷藏运输船并开始经营该船。购船后,渔业公司为正常经营该船,在物质上、程度上作了大量准备工作,包括为该船更换一台副机、购置一部鱿鱼钩机、配备适任船员、为该船投保渔船险等等,并以拥有此船为条件同国外某公司共同投资兴办了一家水产品加工公司。购船时渔业公司曾向船舶登记机关征询过有关船舶过户事宜,登记机关因此类船舶属特殊船舶,经营此类船舶需交通部批准而未予办理登记,渔业公司在此之前即曾向交通部提出了经营此类船舶的申请。1997年3月,某船舶工业公司因与该船卖方(即某船公司)的合同纠纷而向法院申请扣押该船,渔业公司以该船之所有权已从某船公司处合法转让给自己为由提出异议。而此时交通部关于渔业公司可以经营该船的批文仍未下发至船舶登记机关,该船的所有权转移自然也就未能得到登记。于是某船舶工业公司主张某船公司与某渔业公司(即船舶所有权转移当事双方)间就该冷藏运输船所有权的转让不能对抗自己(即第三方)对该船的权利主张。兹假设有四种情况,则分别对某船舶工业公司之主张有何影响?

(1) 某船舶工业公司对买卖双方转让船舶一事并不知晓,于是提出上述主张;

(2) 某船舶工业公司对买卖双方转让船舶之事一清二楚,事后仍提出上述主张;

(3) 某船舶工业公司在提出上述主张之时,对买卖双方转让船舶一事并不知晓,直到提出后方才了解此事;

(4) 某船舶工业公司对买卖双方转让船舶一事不仅知晓,而且以某种方式明示或默示地表示接受未登记船舶所有权转移对其的约束,但事后与卖方产生合同纠纷,又提出上述主张;

【思考方向】

上述两案情有一定的关联性,即均是对《海商法》第9条及《船舶登记条例》第5条的实际应用。换言之,对这两条规定的正确理解方是这两案件的症结所在。

【法律规定】

1. 《民法通则》第七十二条第二款 按照合同或者其他合法方式取得财产的,财产所有权自财产交付时起转移,法律另有规定或者当事人另有约定的除外。

2. 《海商法》第九条第一款 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。

3. 《船舶登记条例》第五条第一款 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。

第六条 船舶抵押权、光船租赁权的设定、转移和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。

第十三条 船舶所有人申请船舶所有权登记,应当向船籍港船舶登记机关交验足以证明其合法身份的文件,并提供有关船舶技术资料 and 船舶所有权取得的证明文件的正文、副本。

就购买取得的船舶申请船舶所有权登记的,应当提供下列文件:

- (一) 购船发票或者船舶的买卖合同和交接文件;
- (二) 原船籍港船舶登记机关出具的船舶所有权登记注销证明书;
- (三) 未进行抵押的证明文件或者抵押权人同意被抵押船舶转让他人的文件。

就新造船舶申请船舶所有权登记的,应当提供船舶建造合同和交接文件。但是,就建造中的船舶申请船舶所有权登记的,仅需提供船舶建造合同;就自造自用船舶申请船舶所有权登记的,应当提供足以证明其所有权取得的文件。

就因继承、赠与、依法拍卖以及法院判决取得的船舶申请船舶所有权登记的,应当提供具有相应法律效力的船舶所有权取得的证明文件。

第十四条 船舶港船舶登记机关应当对船舶所有权登记申请进行审查核实;对符合本条例规定的,应当自收到申请之日起7日内向船舶所有人颁发船舶所有权登记证书,授予船舶登记号码,并在船舶登记簿中载明下列事项:

- (一) 船舶名称、船舶呼号;
- (二) 船籍港和登记号码、登记标志;
- (三) 船舶所有人的名称、地址及其法定代表人的姓名;
- (四) 船舶所有权的取得方式和取得日期;

- (五) 船舶所有权登记日期;
- (六) 船舶建造商名称、建造日期和建造地点;
- (七) 船舶价值、船体材料和船舶主要技术数据;
- (八) 船舶的曾用名、原船籍港以及原船舶登记的注销或者中止的日期;
- (九) 船舶为数人共有的,还应当载明船舶共有人的共有情况;
- (十) 船舶所有人不实际使用和控制船舶的,还应当载明光船承租人或者船舶经营人的名称、地址及其法定代表人的姓名;
- (十一) 船舶已设定抵押权的,还应当载明船舶抵押权的设定情况。

船舶登记机关对不符合本条例规定的,应当自收到申请之日起7日内书面通知船舶所有人。

【学理分析】

上述两案情的核心问题是未登记船舶所有权的转移对当事人的效力究竟如何。而这一效力问题包括两方面:一方面是对船舶转移当事人双方间的效力问题(在此方面,若买卖双方已完成船舶转让事宜,则即使这一事实未经登记,也丝毫不影响船舶所有权已在当事人之间发生了转移这一法律效力,换句话说,未经登记之船舶转让对买卖双方的效力不构成任何影响,一方决不可以未经登记为由而于转让船舶后又主张转让协议无效。从上两案案情来看,显然均不属于该方面的问题);另一方面是对当事人与第三人间的效力问题,而上两案之纠纷就恰恰属于这一范畴。现分述如下:

1. 甲、乙公司之抗辩不能成立

因为《海商法》第9条关于船舶所有权的转移应当登记,未登记则不得对抗第三人的规定绝对不能理解为如果船舶所有权转移未经登记,船舶所有权转移当事双方可以以船舶所有权转移未经登记,因而未发生效力为由来对抗第三人的权利主张。在船舶所有权转移当事双方与第三人的关系上,《海商法》第9条仅赋予第三人以主张船舶所有权转移未经登记因而不受其约束,并可以主张该所有权转移无效的权利,而从未赋予船舶所有权转移当事双方以任何意义的抗辩权。故甲、乙公司对丙公司之抗辩理由是不能成立的,法院支持甲乙公司的判决也就毫无疑问是错误的了。

2. 某船舶工业公司主张能否成立

首先,我们必须了解《海商法》第9条之所以规定船舶所有权转移要进行登记,并以登记作为船舶所有权转移对第三人产生约束力的前提条件,其目的无非在于通过登记这种方式使船舶所有权在当事人之间已发生转移这一事实得到公示,使第三人了解这一事实,以免因对这一事实不知情而在交易中遭受不测。本来船舶系动产,因此转移船舶所有权,交付即可满足公示的要求。但船舶又具有不动产的某些特征,常作不动产处理,因此《海商法》和《船舶登记条例》均规定船

船舶所有权转移应以登记来公示,未登记的,不得对抗第三人。

其次,此处所谓的“第三人”是否包括所有意义上的第三人?是否既包括善意第三人(即对特定的法律事件不知情或不应当知情的第三人),也包括恶意第三人(即对特定的法律事件知情或应当知情的第三人)?答案当然是否定的,因为善意第三人与恶意第三人的法律地位是完全不同的,对善意第三人,法律向来予以保护,善意保护是各国法律的通例。但是另一方面,法律所保护的也仅仅是善意第三人,而对于恶意第三人,法律则向来不予保护。《海商法》第9条的主要目的是赋予第三人在船舶所有权转移等事项未经登记时主张船舶所有权转移等对其不具有约束力、他可以不受该所有权转移约束的权利。本条规定是对第三人利益的一种保护,其所保护的第三人也只能是善意第三人,即对船舶已经根据买卖合同由卖方交付给买方,并已由买方所占有和使用,只是未办理登记这一事实不知情或不应当知情的第三人,而不应当是恶意的即对上述事实知情或应当知情的第三人,因为此时对于该第三人来说公示的目的已经达到,这种情况应视为对第三人来说登记已经进行,所以船舶所有权转移对第三人生效的前提已经具备,未登记船舶所有权转移此时就可以对抗恶意第三人。同时对善意第三人来说也只需在实施与船舶有关的法律行为的当时为善意,如果在事后得知船舶已在当事人之间转移的事实,他仍然享受善意保护。而对于放弃权利的第三人来说,既然《海商法》第9条的规定旨在赋予第三人在船舶所有权转移未经登记时主张该转移对其不具有约束力,是一种权利,权利人就有权对其进行处分。如果第三人以某种方式明示或默示地放弃了上述权利,接受未登记船舶所有权转移对第三人的约束,那么,这一所有权转移当然也就具备了对抗该第三人的效力。

因此在本案中,假定的第一种情况出现,即如果根据客观情况,船舶工业公司不了解渔业公司已向船公司购买了该船并已开始经营该船这一事实,即船舶工业公司是善意的第三人,那么对其申请法院应予支持;而当第二种情况出现时,即如果根据具体情况,船舶工业公司对上述事实知情,即船舶工业公司是恶意第三人,对其申请法院则不应予以支持;当第三种情况出现时,其仍然享受善意保护;当第四种情况出现时,则对其申请法院不应予以支持。

最后,我们还须明白一点,即使本案属于第一、第三两种情况,也就是说船舶工业公司的主张会得到法院的支持的结果,只能是依据并适用我国现行法律的结果,而并未能体现法律公平正义之最高诉求。因为实践证明,由《海商法》及《船舶登记条例》的相关规定所构成的我国现行的船舶所有权登记制度,不仅表现出某些规定不够明确(例如第三人究竟是否只包括善意第三人以及如何界定之等问题),而且在船舶所有权转移当事人与第三人的关系的处理上,在注意保障第三人利益的同时,没有能够对船舶所有权转移的当事双方的利益、尤其是买

方的利益给予应有的保护。虽然,一般说来,船舶买卖双方提供法律规定的上述文件、满足《船舶登记条例》规定的所有权转移登记的条件并不困难,正常情况下,申请人可在7日内获得船舶所有权登记书。但现实的情况并非总是如此理想,当船舶买卖合同依法成立,买受方已占有并且开始经营船舶,买受方提出登记申请后,由于申请人所无法控制的原因,船舶所有权转移长时间得不到登记。在此期间,如果当事船舶因船舶出卖方的债务而被并不知情的债权人请求法院予以扣押的话,那么对船舶买方来说尤显不公。本案情况即是一例。为避免此种情况发生,有学者曾建议《船舶登记条例》可借鉴其他法律、法规的做法,规定由船舶登记部门制作登记申请公报,将申请人的登记申请,包括申请时间、申请内容、申请登记的船舶的主要情况及时记录并予以公示。并且规定,据依法成立的船舶买卖合同而买入的、船舶买方已提出登记申请,但非由于船舶买卖双方的原因而尚未获得登记的登记中的船舶,免因船舶出卖人所负债务而受扣押。若此,当不会发生如本案陷船舶买方于不利之情况。^①

案例三

【案情简介】

甲公司因经营不善而发生财务危机,便将其所属的“南海”轮于2001年1月向丙银行设定抵押以融资500万人民币,双方约定,还款日期为2002年1月。后甲又因经营乏术,不得不以光船租赁的形式将“南海”轮于2001年5月租给乙公司使用,租期为3年。2002年2月甲公司仍未能偿还抵押担保的债务,丙银行便诉至法院,并提出扣押、拍卖“南海”轮的请求,以实现自己的债权。乙公司抗辩称,该船已被自己从其所有人处光船租赁使用,若该船被扣押、拍卖,必将给自己的权益造成损害,请求法院驳回丙之请求。像这种于同一船上设定船舶抵押权在先,设定光船租赁权在后,二者发生冲突的情况下,哪个权利应予以优先保护?而若于同一船上设定光船租赁权在先,设定船舶抵押权在后,二者发生冲突的情况下,又将会如何呢?

【思考方向】

由于光船租赁系以船舶的使用价值为其目的,而船舶抵押则以船舶的交换价值为其权利之所指,所以两者在通常情况下并不会产生冲突。但若一旦船舶所有人届期不能偿还抵押担保的债务,抵押权人必会以处分船舶的方式来确保自己权利的实现,此时,必会对光船承租人使用船舶的权益带来损害,冲突便因

^① 参见张鸿年:《未登记船舶所有权转移的效力》,载《中国海商法年刊》1997年卷,大连海事大学出版社1998年版,第16—22页。