

漫谈《物权法》对《海商法》的影响 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/480/2021_2022__E6_BC_AB_E8_B0_88_E3_80_8A_E7_c122_480513.htm 《中华人民共和国物权法》于2007年3月16日公布，并将于2007年10月1日起施行。由于《物权法》是一部维护国家基本经济制度，维护社会主义市场经济秩序，关系人民群众切身利益的民事基本大法，所以《物权法》的实施，将会对我国民事和经济领域产生重大的影响，进而言之，对《海商法》的影响也必将是震撼性的。我国《海商法》施行于1993年，距今已有14年的时间。在这14年的时间里，我国民商法理论研究获得了巨大的成果，主要表现在《物权法》的颁布。而我国的《海商法》在船舶所有权和船舶担保物权方面没有取得明显的进步，其主要原因是我国的海商法学界还停留在《海商法》是否属于“民法特别法”的争论阶段。该领域的教学、科研更是各自为政，独具特色，莫衷一是。海商法长期游离于法学范畴之外，成为名副其实的边缘科学。本文仅就《物权法》实施以后，将会对《海商法》船舶物权和货物留置权方面产生的影响作学理研究，敬请我国法学界的师长和同仁，包括海商法学界的同仁，提出意见，以期使我国的海商法在船舶物权和货物留置权方面的研究取得些微的进步。

一、《物权法》对船舶法律特性的影响

在海商法学界，直至今天也没有给船舶究竟是动产还是不动产下一个准确的定义。《物权法》将船舶设置在“动产”一章中，这是一个非常重要的信息。因为在《物权法》颁布以前，由于没有法律来规范船舶属于动产还是不动产，这就直接导致人们对买卖船舶合同中物权变动如

何认定的问题。有人认为船舶是不动产；也有的人认为船舶是动产；还有人认为船舶是动产，但在海商法中往往视其为不动产。基于这三种不同的观点，也就产生了对船舶买卖合同中物权变动的不同观点。例如，对于买方在签订买卖船舶合同以后，按照合同的约定向卖方支付了价款，但卖方仅向买方交付了船舶，却没有到船舶登记机关办理变更登记的情况。持有船舶是不动产的观点认为，此时的买卖合同无效，因为不动产所有权的移转需以办理所有权转移登记为生效要件；而持有船舶是动产观点的人则认为，动产所有权移转的公示原则是交付，既然船舶已经交付给买方，买卖合同当然已经生效；而持有第三种观点的人，由于其观点本身的不确定性，所以就无从揣测其对于上述买卖合同是否生效的观点。既然《物权法》将船舶定义为动产，那么船舶所有权的移转就无疑要遵循《物权法》关于动产以交付为公示原则的法律规范。而船舶的登记仅为对抗第三人的要件，对于买卖双方是不得对抗的。基于我国《物权法》的规定，对于上述船舶买卖合同的效力，应当作如是理解，即船舶是动产，当以交付为生效要件。上述案例既然已经交付了船舶，不仅买卖合同生效，船舶所有权也移转给了买方。至于船舶所有权的变更登记，仅为对抗第三人之必要。如果买方不愿意去办理所有权变更登记，那么也就意味着买方自愿承受卖方对第三人的到期债务，因为该第三人很可能采取扣押船舶的方法来实现自己的债权。

二、《物权法》对船舶共同共有的影响

因《海商法》仅在船舶抵押权的一节中，对共有的船舶如何设定抵押权设置了一个法条，而且没有区分共同共有和按份共有。所以在《物权法》颁布以前，无论在理论上还是在

司法实践中，都没有把握好船舶共同共有的法律特征。但是根据《物权法》，我们完全可以领会船舶共有的法律特征。由于按份共有，甚是了然，故本文仅就共同共有当议如下：

- 1、共同共有人对船舶的处分权 《物权法》第九十七条规定，处分共有的不动产或者动产以及对共有的不动产或者动产作重大修缮的，需经共同共有人全体一致同意，但共有人之间另有约定的除外。根据这一规定，如果船舶的共有人系共同共有，那么如果要对船舶进行大修或者卖给他人时，必须经过共同共有人的一致同意，除非共同共有人之间另有约定。
- 2、共同共有人对船舶的管理权 《物权法》第九十六条规定，共有人按照约定管理共有的不动产或者动产；没有约定或者约定不明确的，各共有人都有管理的权利和义务。根据这一规定，共同共有人应当对船舶的管理权事先约定妥当，否则各共有人将对船舶享有同等的管理权。这对于船舶的经营是极端不利的。
- 3、共同共有人对船舶管理费用的承担 《物权法》第九十八条规定，对于共有物的管理费用以及其他负担，有约定的，按照约定，没有约定或者约定不明的，共同共有人共同负担。船舶的固定成本和可变成本是巨大的，因此，如果共同共有人没有就船舶的管理费用事先达成一致意见，按照《物权法》的规定，共同共有人应当共同承担责任。
- 4、共同共有人在共有存续期间不得转让自己的份额 《物权法》没有规定共同共有人可以向第三人转让自己的份额，这一点与《民法通则》是一致的。这充分说明在共同共有船舶的情况下，每一个共同共有人从买进船舶并进行所有权登记的那一天起，就不能转让自己的份额，因为共同共有人的份额是无法确定的。例如夫妻关系，共同共有因共同关系

而发生，因其存续而存续，因其消灭而消灭。换言之，在共同关系存续期间，共有人不得自由处分其共有权的“应有份额”，不得请求对共有物进行分割。

5、共同共有人有重大理由时可以要求分割 根据《物权法》第九十九条和第一百条的规定，当共同共有人在“共有的基础丧失”或者有“重大理由”时，可以要求对共同共有的船舶进行分割。《物权法》所指的共有基础的丧失，是指婚姻关系的消灭，或者合伙事业的中止等；《物权法》所说的重大理由，是指某一个共同共有人确实有必须分割船舶的理由，例如家里有人得了重病，需要大笔的资金到大城市的医院去治疗等等。在这种情况下，需要分割船舶的共同共有人可以要求其他共同共有人分割船舶。依据《物权法》的规定，可以变卖船舶，尔后将变卖取得的价款予以分割；也可以折价分割，即将船舶分给其中一个共有人，这个共有人向要求分割的共有人支付一定的价款。至于每个共有人应当得到多少份额，应当视共有关系的基础决定，如果是婚姻关系，应按照婚姻法对分割家庭财产的规定分割船舶。由于《物权法》还规定因分割对其他共有人造成损害的，应当予以补偿。例如在变卖船舶的当时，市场行情非常好，要求变卖船舶的共有人是否应当赔偿其他共有人因市场行情好而没有赚到的高额利润？但是笔者认为，在市场行情很好的期间变卖船舶，船舶的价格也是非常高的，所以要求变卖船舶的共有人没有必要赔偿其他共有人。如果变卖船舶当时，市场行情很不好，虽然船价很低，但是继续经营也无法盈利，所以对于其他共有人来说，也没有损失。

6、船舶的共同共有人对外承担连带责任 《物权法》第一百零二条规定，因共有的动产或者不动产产生的债权债

务，在对外关系上，共有人享有连带债权、承担连带债务。这一法条有一个条件状语，即所产生的债权债务必须是由共有的动产或者不动产所产生的债权债务。例如，债务的产生是由于船舶与他船发生碰撞而产生，唯有在此种情况下，共同共有人才对该债务承担连带责任。如果债务的发生是由于某一个共同共有人经营船舶以外的业务而产生，那么该共同共有人之债权人自无从对共有物（船舶）声请强制执行，因会害及其他共同共有人之权利。也就是说，每一个共同共有人在共有关系以外还经营其他业务，并且因此而欠下债务，这种债务不仅不能由其他共同共有人承担连带债务，甚至连共同共有的船舶也不能作为偿还债务的标的物，因为这会损害其他共同共有人的合法权益。例如，因继承关系而取得的船舶所有权，在船舶登记机关亦登记为共同共有时，如果其中一个继承人在继承关系发生以前对第三人欠下债务，该第三人作为债权人不能要求其他继承人对其债务承担连带责任，也不能向法院申请扣押船舶，来实现自己的债权。但是根据民法学家的解释，该债权人却可以就共有物应享之权利，如盈余分配，孳息分配之请求权，仍得请求强制执行。

三、《物权法》对船舶留置权的影响 我国海商法第二章仅规定了造船人和修船人可以留置船舶，现在《物权法》已经颁布，由于《物权法》是普通法，《海商法》是特别法，所以在海上运输活动中，只要《海商法》没有特别规定或者禁止性规定的，就可以根据《物权法》关于留置权的规定，对船舶行使留置权。《物权法》第二百三十一条有一个但书，规定“但企业之间留置的除外”。这一规定是指债权人和债务人均为企业的情况下，债权人留置的财产，不必与债权属于

同一法律关系。但是必须符合《物权法》第二百三十条对留置权所规定的三个构成要件。即：第一是该船舶的所有权属于债务人（债务人）；第二留置权人（债权人）是依据合同合法占有的船舶；第三是留置权人对于债务人的债权已届清偿期。根据这一规定，可以将留置船舶的范围超出修船人和造船人的范畴。根据《物权法》的规定，新增加的有权留置船舶的人如下：1、港口经营人 港口经营人与班轮承运人之间订有一份长期的班轮运输合同，通常规定班轮承运人应当于装卸货结束后的一定时间内向港口经营人支付装卸费。由于装卸费不属于船舶优先权的一个种类，所以如果班轮公司拒不支付装卸费，港口经营人是不能留置船舶的，因为我国海商法规定只有造船人和修船人可以留置船舶。但由于物权法规定企业间对船舶的留置，可以与港口经营人的债权相分离，也就是说可以不属于同一法律关系。即如果班轮承运人没有依据合同的约定清偿上一个航次的装卸费，港口经营人可以在下一个航次对这个班轮公司所有的其他船舶，包括本船，行使留置权。2、光船承租人 海商法对光船承租人没有规定可以行使留置权，由于物权法第一百三十一条规定，企业间可以对没有任何法律关系的物行使留置权，但是一定要遵循物权法关于合法的占有留置物，留置物的所有权应当属于债务人，以及债权已经到期的基本原则。例如，在光船租赁期间，如果出租人违反海商法的规定，在未得到承租人同意的情况下，将已经出租的船舶设定了抵押权，而且这种抵押权的设定致使承租人遭受了损失，此时，承租人有权命令船长对船舶行使留置权。3、海难救助人在救助已经与发生海难的船长签订救助合同或者救助人以无因管理人的身份

救助了船舶，最后都会形成相同的一个结局，即难船的实际控制权掌握在救助人的手中。因为救助人所掌握的控制权是合法的，而且因救助结束，被救助船舶已届清偿救助费用的时间了，所以救助人对自已所救助的船舶享有留置权。虽然海商法已经赋予了救助款项的船舶优先权，但是由于船舶优先权需要经过法院的认定才能生效，这需要一个很长的诉讼时间，如果救助人依法享有了留置权，那将对救助人是一个莫大的福音，因为这可以节省时间和诉讼费用以及免遭诉累之苦。另外，对难船的留置权还可以保证救助人拿到救助款项，因为在等待法院对船舶优先权做出判决期间，难船可能由法院或者船舶所有人看管，如果船舶遭遇火灾等意外事故，致使船舶灭失，依据海商法的规定，附有船舶优先权的船舶一旦灭失，船舶优先权随之消灭。

四、《物权法》对货物留置权的影响

根据《海商法》第八十七条的规定，承运人可以因运费、滞期费和共同海损的分摊费用等留置船载货物。这一规定是指承运人只能留置本航次的货物，而其他航次，虽然承运人知道货物属于该债务人，但却不能留置，因为该货物与承运人所享有的债权不属于同一法律关系。今天，由于《物权法》第二百三十一条规定了企业之间留置的货物可以不属于同一法律关系，这就为承运人实现令人绝望的运费债权，提供了一个担保物权，这会推动我国的海运事业加快步伐，走向世界。承运人在决定留置货物以前要确定自己已经满足了行使留置权的三个基本要件，第一是该货物的所有权属于托运人；第二是承运人必须依据运输合同合法占有货物；第三是承运人对于托运人的债权已届清偿期。

1、国际海运承运人对托运人的货物留置权

虽然运输合同约定的是预

付运费，但是托运人经常拖欠运费。对于托运人拖欠的运费，承运人是无可奈何，纵然这个负有债务的托运人经常向承运人托运货物，该承运人也不能留置该托运人的货物，因为该批货物与托运人所欠的债务不属于同一法律关系。现在，承运人可以根据《物权法》第二百三十一条的规定，对负有债务的托运人所托运的货物已经装上船，尚未签发提单以前，行使留置权。或者承运人在签发了提单以后，不交给托运人，对提单行使留置权。如果是集装箱运输，承运人可以在集装箱堆场对集装箱货物行使留置权。如果该托运人仍然不能满足承运人的债权，承运人可以拍卖货物，实现债权。

2、国内沿海和江河运输承运人对货物的留置权 由于国内沿海运输没有提单制度，而是运单制度。在法律上又没有赋予运单以物权凭证的功能，所以国内沿海和江河运输对货物的留置权就没有提单的限制，承运人也就更加自由。根据《物权法》的规定，承运人可以在货物装上船以后，直至货物运抵目的港卸货以前的任何时间，对船载货物行使留置权。而这种货物还可以是与发生运费的债权没有任何法律关系的货物。承运人仅需掌握三个留置权构成要件即可。

3、港口经营人对货物的留置权 对于在港口内集散的货物，如果货物的所有权人对港口经营人负有债务，港口经营人也可以在符合留置权基本的三个构成要件条件下，对在港口内集散的货物行使留置权，而不必顾及该批货物是否与港口经营人的债权具有一定的法律关系。在港口内集散的货物包括准备装船和已经卸下船的货物 上述观点仅是笔者在学习《物权法》时的感想，《物权法》于今年十月一日实施以后，在实践中可以检验上述观点是否正确。诚然，上述观点并不能包括《物权法

》对《海商法》影响的全部内容，但是可以肯定，对所有的物流领域，包括航空、铁路、公路、仓储和代理业，《物权法》的影响将是深远的。这就需要法律人深入地研究，为物流市场提供法律武器。参考文献：1、黄松有主编《中华人民共和国物权法条文理解与适用》第1页，人民法院出版社，2007年3月。2、邢海宝执行主编《海商法保险法评论》第1页，知识产权出版社，2007年4月。3、陈宪民何其荣编著《中国海商法》第61页，1996年9月。4、郑玉波著/林群弼修订《海商法》第17页，三民书局，2003年10月。5、张丽英著《海商法》第15页，人民法院出版社，1998年4月。6、郑玉波著/林群弼修订《海商法》第18页，三民书局，2003年10月。7、张俊浩主编《民法学原理》第三版上册，第443页，中国政法大学出版社，2000年10月。8、谢在全著《民法物权论》上册第329页，中国政法大学出版社，1999年1月。9、谢在全著《民法物权论》上册第329页，中国政法大学出版社，1999年1月。（作者：王沐昕，北京天济律师事务所）100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com