

《民法典》体系化下 船舶物权变动规则解释论

李志文

内容提要 因《民法典》和《海商法》欠缺船舶物权变动条件的规定,学界对此形成了“交付说”与“合意说”两种认识,两种认识的分歧缘于交付主义对船舶法律属性的认识偏差及形式主义物权变动模式的思维惯性。在我国《民法典》对物权变动采取形式主义和意思主义二元模式并存的背景下,船舶物权变动“登记对抗”规则与动产物权变动形式主义模式下的“交付说”并不契合。为此,解释船舶物权变动规则,应以船舶作为准不动产且其交易需注重内部安全的价值判断为逻辑基点,综合运用目的解释、比较解释以及体系解释等方法,诠释《民法典》体系下船舶物权变动的意思主义模式,阐明船舶物权变动中“登记对抗”构造的真意,考虑船舶物权与地役权、土地承包经营权等变动规则的一体化,以合意生效弥补我国现有船舶物权变动规范的不完整,并通过未来修改《海商法》予以完善。

关键词 民法典 船舶物权变动 解释论

《民法典》的出台标志着我国正式形成了系统化的民法制度体系。在交通运输工具物权变动方面,《民法典》第225条维持了原《物权法》第24条的规定,这使得前《民法典》时代既存交通运输工具物权变动制度不完善的问题未能得到彻底解决。鉴于《民法典》第225条对船舶、航空器和机动车物权变动进行了统一的规定,在理解和适用上存在着相同的共性问题。为更好地阐明问题以及弥补该条的规范缺失,本文选择以船舶物权变动为视角,探讨《民法典》实施后作为特别法的《海商法》与《民法典》之间的衔接问题,通过释法消解现有立法中船舶物权变动规则的不同认识,为我国船舶等交通运输工具物权变动规则的理解和适用奠定方法论基础。

我国船舶物权变动规则的理论争鸣及反思

我国规定船舶物权变动的立法始于1993年颁布的《海商法》第9条和第13条,2007年《物权法》第24条沿用《海商法》和《民用航空法》的规定,将船舶与航空器、机动车放在一起,规定了交通运输工具的物权变动,2020年颁布的《民法典》对船舶物权变动的规定没有变化。上述立法有一个共同之处,即在物权变动的一般规则中欠缺物权何时发生变动的规定。而如何理解我国船舶等交通运输工具物权变动的条件,在学术界及实务界引起了较大的分歧。

(一)我国船舶物权变动规则“交付说”和“意思说”的争鸣

我国现有研究文献和司法判例在运用规范分

析方法解释船舶物权变动时,通常把船舶与航空器和机动车作为特殊动产,讨论其物权变动,并形成了“交付说”与“合意说”两种观点。^①

“交付说”认可特殊动产与普通动产的物权变动具有实质上的相同性,交付是其变动的最终衡量要件,只是不产生公示效力,而另将登记作为对抗善意第三人的公示要件。持该观点的学者主张“交付说”是规范解释的当然结果,如有学者认为依文义解释和体系解释,原《物权法》第24条关于船舶等特殊动产的物权变动规范属不完全法条,应当结合原《物权法》第23条有关动产交付的一般规定,以交付作为生效要件。^②也有学者提出,原《物权法》第24条虽规定了登记对抗规则,却与该法中其他规定登记对抗主义的条文有所区别,并未直接规定船舶等交通工具的物权变动依合意生效,故应当将其视为以第23条交付主义为基础的条文。^③

“合意说”则主张当事人之间合意是特殊动产物权变动的生效要件,登记为对抗第三人的公示要件,合意生效才是对法律条文进行体系化解释的当然结果。如有学者认为原《物权法》第24条将特殊动产从第23条规定的普通动产物权变动规则中独立出来,说明两者采取不同的物权变动生效要件。^④还有学者指出“合意说”符合国际立法通例。国际上绝大多数国家的船舶物权变动立法,皆采取意思主义的登记对抗模式。原《物权法》第24条与国际惯例相同,在解释上特殊动产物权变动应以合意为生效要件,无需特殊动产的交付。^⑤

司法判例虽然普遍采纳“交付说”的观点,但大多数判例并未深究《民法典》第224条与第225条之间的关系,而是简单地认定船舶等交通工具为特殊动产,属于动产的一种,应同样适用一般动产物权变动经交付生效的规则。在诸多船舶权属争议案件的判决书中,法院均依据《民法典》第224条和第225条,将交付作为船舶物权变动生效的依据。而最高人民法院2012年发布的《关于审理买卖合同纠纷案件适用法律问题的解释》(以下简称《买卖合同司法解释》)第10条将交付作为船舶等交通工具物权变动的生效条件,甚至优于登记的效力,对一般动产与特殊动产的物权变动实际上进行了同质化的处理,使得司法实践倾向

于认可“交付说”。2020年该司法解释修正后,本条内容并无变化,这就进一步强化了此种认识。

(二)对我国船舶物权变动规则“交付说”的反思

“交付说”与“合意说”的争辩,表面上看是源自对特殊动产物权变动规则与原《物权法》和《民法典》体系下相关条文关系的不同解读,但实际上是对将船舶包括航空器视为动产属性,以及物权变动二元立法模式下的形式主义惯常思维造成的结果。

其一,“交付说”将船舶、航空器与机动车一起纳入动产范畴引发对船舶法律属性的误判。“交付说”对交通工具动产属性的认知来自我国物权立法的规定。2007年的《物权法》将船舶等交通工具的物权变动置于“动产交付”一节中,从而导致在解释上我国学界对船舶、航空器以及机动车采用“特殊动产”的表述,^⑥以区别于普通动产,但实际上又将该类财产最终归属于动产范畴。因此,当船舶等交通工具物权的变动条件欠缺时,“交付说”即遵循特殊动产物权变动没有特别规定而应适用一般动产物权变动规定的逻辑,将原《物权法》第23条/《民法典》第224条中关于动产物权变动于交付时生效的规定适用于船舶等交通工具,在动产物权变动规则中寻找解决船舶等交通工具物权变动现存问题的方案。事实上,船舶和航空器类似,它们虽然在物理意义上属于动产,但与其他动产有着本质的差异。因为船舶和航空器价值较大,民法理论上通常将其定位为“准不动产”。^⑦在各国立法例中,船舶也往往被视为不动产,^⑧以登记而非交付作为船舶物权的公示方式,且在不动产物权变动体系下构建船舶物权变动的规则,^⑨由此在构成要件上与动产物权变动形成本质的区别。而机动车则不同于船舶和航空器,在性质上属于动产。把性质不同的船舶、航空器与机动车放在一起规定物权变动,引发了对该物权变动底层逻辑的认知障碍,并进而影响着交通工具物权变动要件在法律适用上的判断。

其二,“交付说”将物权变动形式主义模式的思维惯性带入意思主义模式导致对交付的误用。《民法通则》时期,我国民事立法中的物权变动采用单一的形式主义模式,经过交易实务和司法实

实践的多年运用,在理论和实务中形成了动产需经交付才发生物权变动的思维定式。2007年的《物权法》沿用《海商法》与《民用航空法》中船舶和航空器所有权、抵押权的变动规则,在第24条中规定了船舶、航空器及机动车的物权变动,与土地承包经营权、地役权和动产抵押权一起构成了区别于其他不动产和动产的物权变动,由此确立了我国物权变动形式主义和意思主义二元模式并存的格局。这种情形在《民法典》中得以延续,固定了我国《民法典》物权变动的规则体系,形成了以形式主义为物权变动一般规则,意思主义为物权变动例外的结构。前者见于《民法典》第209条和第224条,区分不动产和动产,物权经双方当事人合意,依登记/交付后发生变动;后者对于船舶、航空器和机动车以及土地承包经营权、地役权和动产抵押权,则规定登记为物权变动的对抗要件,只是原《物权法》第24条/《民法典》第225条船舶等交通工具的物权变动缺乏对物权变动时点的规定。这一立法上的缺憾,以及对动产物权变动需经交付的形式主义固有观念,导致了本应在意思主义模式下的“登记对抗”中考虑的船舶物权变动规则,却在形式主义模式下的“交付生效”规则中进行了混搭使用。船舶物权变动的“交付说”,实际上是以形式主义物权变动模式的逻辑去考量意思主义模式下物权变动规范所带来的结果。而意思主义模式下的登记/交付对抗规则与形式主义模式下的登记/交付生效规则本不应当产生纠缠,从根源上两者并不存在互用的基础。

我国船舶物权变动规则解释之价值取向

从对我国船舶物权变动规则的争鸣及反思中,可以体会到有关船舶物权变动规则的解释并非简单的规范推理问题,还涉及立法价值的考量。判断船舶物权变动的模式,需要以价值思辨为指引,综合判定船舶的法律属性、船舶交易需求与国际实践等因素,并以此作为我国船舶物权变动规则解释的基础。

(一) 船舶作为“准不动产”的法律属性

船舶是船舶物权的客体,船舶的性质决定了船舶物权的公示方式以及船舶物权变动的构成要素。如果船舶是动产,交付即为其物权的公示方式及物权变动的构成要素。如果船舶是不动产,

则登记是其物权的公示方式及物权变动的构成要素。有鉴于此,如何定位船舶的法律属性,成为认定我国船舶物权变动规则的前提和基础。而讨论船舶的法律定位应当追本溯源,依据物的基本划分和船舶本身的特性进行综合研判。

在大陆法系物权法律制度中,动产和不动产是一种最基本的分类。罗马法时代,以可移动性和整体性等物理属性作为两者划分的基本要素。^⑩现代大陆法系国家民法典继受这一标准,同时也考虑物的利用和功能等社会属性。相较于动产,不动产具有更高的经济价值和独特的社会、政治意义,各国在物权法上对其有着不同于动产的制度安排。^⑪根据两者的划分,分别确立不同的物权公示方式,其中动产以占有和交付为公示方式,不动产以登记为公示方式,并通过公示对外表征物权的状态和物权变动,建立起静态和动态的物权体系。

船舶不同于一般的物,具有价值和功能上的特殊性。以物理属性衡量,船舶具备航行能力,能够在船员的操纵下航行(移动)并且不改变船舶的性能,符合民法上的动产之义。然而,从船舶的价值性和利用的功能性上考量,它却异于一般动产而更接近不动产。一方面,船舶因远超一般动产的经济和政治价值被赋予不动产性质。在中世纪日耳曼法中,船舶即因造价高昂,不亚于一般的不动产,而被认定为具有不动产属性,其物权变动排除了对动产规则之适用;^⑫另一方面,船舶的人格化属性也使其与不动产性质相契合。在普通法上,因船舶可以航行且具有类似于生命体的活动特征,被拟人化后视为法律关系的主体,可以单独承担法律责任,^⑬并依托船舶拟人化理论发展出了“对物诉讼”制度。近现代随着航运的发展以及相关国际公约的推进,各国确立了以船舶国籍、船籍、船名和权属关系为内容的船舶登记制度,使船舶与自然人之国籍、姓名相对应。通过船名识别船舶,并依托船籍与船舶登记国产生实际联系,实施船旗国管辖。而对于船舶物权,则准用不动产公示制度,有关船舶所有权、抵押权的设立、变更和消灭,如同不动产一样进行登记并以此公示船舶物权,或者准用不动产的有关规定。如法国法中海洋船舶、内水船舶均需要注册登记。^⑭德国法中不动产物权的公示和登记制度以及其他相关

制度也同样适用或者准用于船舶。¹⁵此外,船舶流动性较强,其航行范围不限于一国的管辖海域。船舶通过国籍、船籍港与具体地点产生联系,类似于不动产所在地,成为国际私法冲突规范的连接点,并建立起船舶物权适用船旗国法的规则。而在船舶上发生的私法行为,亦有船旗国法律的适用。因此,从某种意义上说,船舶已成为一国领土的延伸,体现出与土地等不动产极为相似的特征,这也正是大陆法系各国在物权变动中将船舶定性为适用不动产规则的“准不动产”的原因。

我国《民法典》将船舶物权变动置于“动产交付”之下,在法律规范的体例安排上,无疑更重视船舶之物理属性。然而,我国相关立法又依据船舶的价值和功能性,比照不动产对其进行了制度设置,通过《民法典》《海商法》《船舶登记条例》等建立了船舶登记制度,与其他国家具有一致性。从私法角度看,《民法典》第225条以及《海商法》第9条和第13条皆规定了船舶物权变动的“登记对抗”规则,确立了以登记作为船舶物权的公示方式。虽然船舶物权的“登记对抗”规则与不动产“登记要件”的效力不同,但这仅是不同物权变动模式带来的差异,而在以登记表征物权这一点上,却是以不动产观念建构了船舶物权变动的制度规则。

因而,在基于法律行为发生的船舶物权变动时,解释上应当将船舶当作不动产来看待。在相关法律规范不完善时,应将其置于不动产物权变动的同类模式中进行理解和适用,而不是在动产物权变动体系下寻找解决的方案。

(二) 船舶交易注重内部安全保护的趋向

物权变动法律制度以调整物之流通为立法目的,厘定船舶物权变动的立法模式应当以立法者所追求的船舶流通秩序为依据。物之流通秩序具有交易外部安全与内部安全两个维度,前者注重对交易外部第三人的便利性,而后者则更加关注交易当事人本身。

从船舶交易的特征来看,船舶物权变动制度应当偏向保证交易的内部安全。有学者运用法经济学方法,量化分析了物之流通频率与流通秩序之间的联系,指出高频率的物之流通更加偏重外部交易安全,而低频率的物之流通则往往导向交易内部安全。¹⁶船舶作为准不动产,其高价值性和

低交易频率迥异于一般动产,在物权变动中更应当注重内部安全。一方面船舶交易涉及大量的事前调查,通过调查在买卖双方之间建立一种相对信赖关系。出于对交易效率的考虑,可以通过简化船舶权利移转程序,维护船舶交易的内部安全和实际所有人的权利,在双方彼此信任的情况下可斟酌自由决定是否申请登记以保障所取得的物权利益,以彰显私法自治精神;¹⁷另一方面,高价值性决定了船舶物权变动较为罕见且远离日常生活,对社会整体交易秩序安全影响较小,交易外部安全的重要性低于内部安全。

从船舶交易的国际实践看,海洋船舶物权变动法律制度的设计亦有保障内部安全的趋同性。私法中的船舶作为一种独特的生产要素,其主要功能在于航行和运输,以其航行运输的范围为标准,又可分为航行于国内水域的内河船舶以及进行国际远洋航行的海洋船舶。就海洋船舶而言,由于海上商事活动具有涉外性、国际性等特点,其物权变动法律制度设计理当参考国际商事实践。在国际船舶买卖中,当事人双方文书交接中包含一份重要的法律文件,即经过公证的书面卖契。¹⁸卖契是令船舶的所有权发生移转并用以证明的凭证,¹⁹卖契中除载明船舶的基本数据和参数、签字人的姓名及在公司中的职位外,最重要的就是明确说明船舶由卖方拥有所有权与表示所有权的转移,²⁰该文件主要在当事人之间流转,主要保障交易的内部安全。究其原因,是由于在海事实践中,船舶通常交由受雇于船舶所有人的船长、船员控制,船舶所有人凭借指示船长、船员,形成对船舶的实际支配,而非凭借现实占有来实现。对第三人而言,船舶的实际占有情况本就不甚明了,并不存在一种“占有即所有”的法律确信,船舶交易的外部安全也没有严格保护之必要。故绝大多数国家的海洋船舶物权变动立法更倾向于保障交易的内部安全,并已形成一种通例。²¹因此,出于与国际惯例保持一致的考量,我国海洋船舶物权变动法律规则的解释,更应当从交易内部安全的角度出发。

不论是基于交易特征还是国际实践的考虑,海洋船舶的交易均需要注重内部安全的保护。而对于内河船舶,即使不考虑国际性,其依然具备价值高、流通频率低的特征,同样需要保障其交易的

内部安全。综合衡量,我国船舶物权变动规则也应遵循这种价值趋向进行解释。

我国船舶物权变动规则解释的方法论

文义解释、论理解释和比较法解释是法律规范适用中法律解释的主要方法论,而论理解释又包括了目的解释、体系解释等解释方法。^②其中,文义解释主要以法律所载文字的通常语义阐释法条,论理解释和比较法解释则强调通过考察立法目的、体系关联及域外立法等方面剖释法律规定的真意。^③鉴于《民法典》第225条属于不完全法条,法律对船舶物权变动要件并未作出直接的规定,通过文义解释有其局限性,而运用目的解释、比较法解释以及体系解释,有利于探求该法律规范本身的立法目的,在考量《民法典》体系化的基础上,研判我国船舶物权变动规则的真正含义。

(一) 船舶物权变动规则的目的解释

目的解释意在通过法律内在所蕴藏的理性进行解释,这种理性可借助价值判断加以探寻。正如德国法学者托马斯·默勒斯于《法学方法论》中所指出的,“法秩序亦是价值秩序”。^④由此,应通过阐明不同物权变动立法模式的价值偏重,确定我国船舶物权变动规则解释之取向。

大陆法系各国立法例中,物权变动主要有意思主义与形式主义两种模式。两种模式虽然都有债权合意之要求,但在是否需要以交付、登记等公示方式作为物权变动的必要条件方面存在分歧。形式主义模式在物权变动规则中,因物权变动恒伴有公示行为,登记或者交付成为其重要环节。意思主义模式虽然也将公示方式引入物权变动,但仅作为物权变动的对抗要件,当事人意思则对物权变动具有绝对影响。这种差异直接带来了两种模式结构的不同,形式主义模式注重公示方式的转移权利之功能,登记或交付成为物权变动的必要要件,未登记或未交付不生物权变动的效力;意思主义模式注重对当事人自由意志的尊重,合意则为物权变动的构成要件,登记或者交付仅为变动后的物权对外效力辅助机制,“未登记/未交付”成为其在该模式构成中的基本表达。

形式主义模式发源于罗马法,诞生于物资相对匮乏的时代,体现出一种重视“仪式”而轻视意志的拜物观。随着近代商品经济的繁荣发展,形

式主义模式保障交易安全的特有功能在日渐复杂的交易实践中被重拾,并逐渐分化出以《德国民法典》为典型的物权形式主义和以《奥地利民法典》为典型的债权形式主义。前者在物权变动中引入了物权行为,通过交付、登记等形式体现物权合意,与债权合意一并构成物权变动的前提;后者则略去了物权契约,仅要求债权合意叠加公示产生物权变动效力,^⑤但两者都将登记、交付作为物权变动的生效要件。采用意思主义物权变动模式的法国,其物权变动规则诞生于以不动产为核心的农业社会,适逢习惯法、自然法思想和法国大革命中个人自由主义相互交融,最终形成强调合意作用的意思主义模式。法国大革命后,在自然法和追求个人自由的氛围下,立法者意图通过“去公示主义”破除可能妨害交易自由的公权力事先授权行为,将登记、交付等公示行为排除于物权变动的生效要件之外,尽可能地消除国家对自由意志的干涉,进而摒弃“前《法国民法典》时代”形式主义的桎梏,彰显了浓烈的经济自由主义色彩。^⑥

以立法所保障的交易秩序论,形式主义模式与意思主义模式是两个截然不同并显著对立的立法主义,^⑦甚至立足于完全对立的价值观基点。前者以社会为本位,限制意思自治和保障第三人利益,以维护交易安全;后者则以个人为本位,鼓励交易自由,追求交易效率。由此,形式主义模式更加注重保护社会整体的交易安全,将当事人之间内部交易安全的重要性置于外部交易安全之下;而意思主义模式则更加强调对当事人真实意思的维护,在物之转让频率较低的情形下施加此种特殊保护,不至于显著妨害社会整体的交易秩序。

由此可见,船舶尤其是海洋船舶作为一种更需要保证交易内部安全秩序的准不动产,其物权变动立法模式在解释上更适合采取有益于保护内部安全的意思主义。而交付主义论者所秉持的“特殊动产适用动产规则”之论点仅从法律条文的章节安排出发进行解释,却忽略了船舶本身的法律属性及其交易属性。

(二) 船舶物权变动“登记对抗”的比较解释

我国《民法典》第225条的规定参考了《海商法》与《民用航空法》的规定,而《海商法》在船舶物权变动规则时吸纳了国际惯例以及其他国家或地区的立法经验。《海商法》第9条关于船

船所有权变动的规定,与《日本商法典》第687条有着类似的表达。因此,依循我国《海商法》船舶物权变动规则的借鉴之路,考察和比较船舶物权变动规则的域外立法例,有助于进一步理解船舶物权变动“登记对抗”的构造机理,为作出符合我国船舶物权变动原意的解释提供依据。

大陆法系国家大多在商法典或者其他单行法中规定船舶物权变动,以意思主义的物权变动模式居多。^②对于船舶物权与一般物权在变动规则上是采取单一模式还是区别模式,各国民商法典有两种体例安排:

其一,物权变动单一立法模式下的船舶物权变动。在这些国家中,无论是民法典还是商法典,均规定了同一物权变动模式。在体例安排上,通常是民法典对物权变动作出一般性规定,商法典仅就特殊情形作出规定,没有规定的,适用民法典的一般规定。如《日本民法典》第176条确定了“物权的设定及转移,仅因当事人的意思表示而发生效力”的意思主义模式的一般规则,第177条和第178条分别针对不动产和动产,规定了“未经登记/交付,不能对抗第三人”,共同构成不动产和动产的完整物权变动规则。对于船舶物权变动,《日本商法典》第687条仅规定“船舶所有权的移转,非经登记并记载于船舶国籍证书,不得以之对抗第三人”,^③在此将船舶作为不动产进行特别规定,至于船舶物权何时发生变动,则遵循《民法典》第176条的一般规定,与日本民法典中不动产物权变动的安排相一致。^④而同属意思主义模式的法国,对船舶物权变动之规定也大同小异。法国虽将船舶视为动产,但将其归为动产的特殊门类“注册动产”中,其物权变动适用合意生效、公示对抗的规则,迥异于一般动产,并与“抵押权公示”“地产公告”等通过公示对抗第三人的不动产物权变动规则保持一致。^⑤

其二,物权变动区别立法模式下的船舶物权变动。这些国家通常在民法典中对物权变动采形式主义模式,另在商法典或单行法中对船舶物权变动采意思主义模式,且船舶物权变动的规定较为完整。比如德国民法典体系下物权变动采形式主义模式,而对于船舶,《登记船舶和建造中船舶权利法》区分海船和内河船作出不同的制度设计。对于已经登记的海船采用“纯合意原则”,仅

需双方当事人合意而无需其他条件即可发生船舶所有权变动,^⑥登记并非强制性要求,仅起更正登记簿之效力。^⑦而对于内河船则采用形式主义模式,经合意和登记发生物权变动效力。^⑧

可见,船舶物权变动采取意思主义模式的国家,无论是单一制还是区别制,船舶物权变动均为“合意生效”“未登记不对抗”结构,所不同的只是在规范处理上,单一模式国家的特别法仅规定了“未登记不对抗”,而区别模式国家的特别法则有完整的船舶物权变动意思主义的规范表达,并独立于形式主义的物权变动体系。从比较法角度,“登记对抗”规则的构造本就与“合意生效”相联系,我国船舶物权变动采取“登记对抗”规则,无论其是否借鉴日本商法典,着眼于此种构造上的联系,船舶物权变动“合意生效”均有其溯源的基础。当然,意思主义下的船舶物权变动在一定程度上欠缺对世性,^⑨而物权的基本特点除支配性外,还应当包括对世性,即便是在登记对抗下也不应否认此种对世性。^⑩《民法典》第225条的登记对抗规则,是为了兼顾船舶物权的外部效力,在采用意思主义模式的同时,通过“未登记不对抗”的设计补强船舶物权的对世性,同时借助于“未登记能对抗”和“未登记不能对抗”的“第三人”范围的调节,最大限度地贴合物权的本质属性。

(三) 船舶物权变动规则的体系解释

分析法学家主张法律研究应注重从逻辑和形式上分析实在的法律概念和规范,并形成了一套以逻辑分析和语言分析为基础的系统而精密的法律分析方法。^⑪船舶物权变动的体系化即强调其变动规则在法律规范上的逻辑自足性,形成位阶分明、没有矛盾及漏洞的规范体系。^⑫为保证此种体系上的逻辑自洽性,对船舶物权变动规则的解释还应当置于其他同类制度的视域下加以检视。

首先,船舶物权中具体物权变动具有合意生效的规则一体性。依基于法律行为所发生的物权变动类型划分,船舶物权变动包括船舶所有权变动和船舶抵押权变动。从船舶物权自身体系化的角度来看,该两种船舶物权应当具有相同的变动规则以及内在机理。《海商法》第9条和第13条分别就船舶所有权和抵押权变动规定了“未经登记的,不得对抗第三人”,在规范构成上,两者保持了一致性。而《民法典》则将船舶物权变动的

一般规则规定于第 225 条,将船舶抵押权与其他动产抵押权统一规定在第 403 条,同样表明《民法典》下船舶所有权与船舶抵押权的变动属于同一物权变动体系,具有统一的法律规则遵循。因此,在理解船舶物权变动规范时,应当将我国民事立法中的两种船舶物权变动置于同一体系下进行考量,采用同种物权变动构成。当原《物权法》和《民法典》确定了船舶抵押权“自合同生效时设立,未经登记不得对抗第三人”时,船舶所有权也应当依此规则进行解释,在双方当事人达成合意时发生变动。

其次,意思主义物权变动模式下船舶物权与其他物权变动存在合意生效规则的统一性。同一物权变动立法模式因其宗旨和所追求目标的一致性,决定了物权变动要件具有趋同性,以满足体系化的内在要求。我国《民法典》对物权变动采取了形式主义和意思主义二元制,绝非交付主义所谓“一脉相承的形式主义”变动模式。基于《民法典》第 225 条和《海商法》第 9 条、第 13 条关于船舶物权变动“未登记不对抗”的规定,登记并非船舶物权变动的生效要件,仅为对抗要件,与形式主义模式下登记兼具公示与生效功能不同。基于前文价值分析的目的解释,我国船舶物权变动模式更符合意思主义模式的规范构成。在此认知下,把握和理解我国船舶物权何时发生变动的要件,需要比照意思主义模式下的其他物权变动规则。而《民法典》中采意思主义物权变动的其他物权,还包括土地承包经营权、地役权和动产抵押权,《民法典》对该类物权何时变动均作出了明确的规定。第 333 条“土地承包经营权自土地承包经营权合同生效时设立”,第 374 条“地役权自地役权合同生效时设立”,第 403 条“以动产抵押的,抵押权自抵押合同生效时设立”,几乎无一例外地将合同生效作为土地承包经营权、地役权和动产抵押权变动的时间节点。因此,当《民法典》第 225 条没有规定船舶等交通工具物权何时发生变动时,也应当比照同种物权变动模式下的法律规范进行解释和适用,以合同生效作为船舶物权变动的条件。只有这样,才能保持统一物权变动模式下的体系一致性,维护该立法模式所确立的规则统一性。

结 论

物权变动的形式主义和意思主义是两个相互对立的立法模式,在我国现有《民法典》物权变动二元模式并存条件下,船舶物权变动“登记对抗”规则的意思主义模式与“交付说”中交付即生效所依附的形式主义模式并不契合,两者是不同的物权变动模式,不能以形式主义模式的观念解释船舶物权变动规范的不完整,而应回归基于法律行为发生的物权变动中的船舶准不动产立法本性,在意思主义模式自身内部寻求解决的方案。从文义解释、论理解释和比较法解释中,船舶物权变动自“合意生效”“未登记不对抗”自有其历史、目的性和体系化的合理性。未来,随着我国物权变动意思主义模式理论研究的逐渐成熟以及司法实践的日趋丰富,完善相关立法是解决目前我国船舶以及航空器和机动车物权变动规则不完整的妥当方法。在厘清不同类别交通运输工具属性的基础上,以准不动产作为船舶和航空器物权变动的逻辑基准,通过特别法另行规定的方式弥补当前《民法典》第 225 条的规范缺失;同时将机动车回归到动产范畴,适用交付生效的物权变动规则。2018 年我国启动了《海商法》的修改,^⑨为船舶物权变动规则的完善提供了一个良好的契机。可以在《海商法》修改中增加“船舶物权在当事人达成合意时发生变动”的规定,为船舶物权变动规则做出明确的安排,以消弭学界对我国船舶物权变动规则的不同理解,减少法律适用上的困扰。

①《民法典》对船舶等交通工具物权变动规则承继《物权法》的规定,学界对船舶物权变动的研究成果大多形成于《民法典》生效前,而《民法典》生效后有关船舶物权变动的司法判例较多,本文主要以彼时的文献分析论证理论界的观点,以《民法典》生效后的司法判例分析实务界的观点。

②崔建远《再论动产物权变动的生效要件》,《法学家》2010 年第 5 期。

③汪志刚《准不动产物权变动与对抗》,《中外法学》2011 年第 5 期。

④李志文《〈物权法〉实施对船舶物权立法的影响》,《现代法学》2008 年第 5 期。

⑤张洪波《交付在特殊动产物权变动中的意义》,《山东社会科学》2014 年第 10 期。

⑥现有文献中,只有少数学者将船舶等交通工具作为准不动产

- 进行讨论,见杨代雄《准不动产的物权变动要件——〈物权法〉第24条及相关条款的解释与完善》,《法律科学》2010年第1期;汪志刚《准不动产登记对抗主义的一般法理》,《法商研究》2018年第2期;汪志刚《准不动产物权变动与对抗》,《中外法学》2011年第5期;崔拴林《准不动产物权变动登记对抗规则的法理与适用》,《法学家》2021年第2期等。
- ⑦屈茂辉《动产交付规则的解释与适用》,《政法论坛》2008年第6期。
- ⑧卡尔·拉伦茨《德国民法通论》,王晓晔、邵建东等译,法律出版社2003年,第382—383页。
- ⑨《日本民法典》第176—178条和《日本商法典》第687条,《韩国商法典》第743条。
- ⑩费安玲《不动产与动产划分之罗马法与近现代法分析》,《比较法研究》2007年第4期。
- ⑪李国强、郑天娇《动产与不动产区分的相对化——兼论物的分类对所有观念演进的影响》,《浙江社会科学》2009年第8期。
- ⑫李秀清《日耳曼法研究》(修订版),商务印书馆2005年,第249页。
- ⑬霍姆斯《普通法》,冉浩、姚中秋译,中国政法大学出版社2006年版,第24页。
- ⑭⑮弗朗索瓦·泰雷、菲利普·森勒尔《法国财产法》(上),罗结珍译,中国法制出版社2008年,第490、471—493页。
- ⑯鲍尔、施蒂尔纳《德国物权法》(上册),张双根译,法律出版社2004年,第687页。《德国民法典》第452条、第578条a。
- ⑰刘经靖《“交易安全”影响物权变动模式的原理与谱系——以“流通频率”变量为线索的展开》,《法学论坛》2017年第2期。
- ⑱胡绪雨,《船舶二重买卖中善意取得的逻辑构成与信赖基础》,《法商研究》2020年第5期。
- ⑲卖契本质上是一份合约,只是必须经过签署、盖印及交付。同时卖契构成船舶登记不可或缺的法律文件。参见杨良宜《船舶融资与抵押》,大连海事大学出版社,2003年,第283页。
- ⑳杨良宜《船舶买卖法律与实务》,大连海事大学出版社2004年,第64页。
- ㉑初北平《“卖契”概念应引入我国船舶登记法律》,《现代法学》2014年第1期。
- ㉒赵俊芳《我国物权法特殊动产物权变动生效要件的解释与完善》,《法律科学》2017年第4期。
- ㉓王利明《法学方法论——以民法适用为视角》(第二版),中国人民大学出版社2021年,第28页。
- ㉔梁慧星《民法解释学》(第四版),法律出版社,2015年,第216页。
- ㉕托马斯·M.J.默勒斯《法学方法论》(第四版)杜志浩译,北京大学出版社2022年,第264页。
- ㉖姚昭杰《物权变动中的意思主义与形式主义——以预告登记为视角》,《江西社会科学》2014年第6期。
- ㉗汪志刚《意思主义与形式主义对立的法理与历史根源》,《法学研究》2010年第5期。
- ㉘梁慧星、陈华彬《物权法》,法律出版社2020年,第88页。
- ㉙域外国家关于船舶物权变动也有形式主义立法模式,如《希腊海事私法典》《荷兰商法典》《俄罗斯航运法》《意大利航海法典》,登记为船舶物权变动的构成要件。我国《海商法》船舶物权变动主要借鉴了意思主义模式,本文也以此进行规范对比分析。
- ㉚刘成杰、柳经纬《日本最新商法典译注》,中国政法大学出版社2012年,第257页。
- ㉛我妻荣《新订物权法》,有泉亨补订,罗丽译,中国法制出版社2008年,第74—77页。
- ㉜《登记船舶和建造中船舶权利法》第2条第1款规定:为了转移已经登记的海船的所有权,所有权人和受让人达成所有权转移给受让人的合意是必要的和充分的。德国《民法典》第929a条对未登记的海船也采取同样的规则。
- ㉝鲍尔、施蒂尔纳《德国物权法》(上册),张双根译,法律出版社2004年,第688—689页。
- ㉞见《登记船舶和建造中船舶权利法》第3条第1款:为了转让在内河航运船舶登记册上登记的船舶的所有权,船东与受让人之间达成协议,并将所有权转让登记到登记册上是必要的。
- ㉟汪志刚《意思主义与形式主义对立的法理与历史根源》,《法学研究》2010年第5期。
- ㊱王利明《再论物权的概念》,《社会科学研究》2006年第5期。
- ㊲王涌《分析法学与中国民法的发展》,《比较法研究》1997年第4期。
- ㊳参见黄茂荣《法学方法与现代民法》,法律出版社2007年,第581页。
- ㊴2018年,我国《海商法》被列入交通运输部年度立法计划,经过部门征求意见和社会公开征求意见后,于2019年底形成《中华人民共和国海商法》修改送审稿,2020年1月报送国务院,由司法部开展审核修改工作。

作者简介:李志文,大连海事大学法学院教授、博士生导师。大连,116026

(责任编辑:蒋秋明)

Interpretation of Ship's Real Rights Change under the Systematization of the Civil Code

Li Zhiwen

Abstract: As the Civil Code and Maritime Law do not provide for the conditions for ship's real rights change, two views had been formed in academic world, which are the delivery theory and the agreement theory. The divergences of two views are caused by the misconception of ship's legal attribute under the delivery theory and habitual thinking of formalism patterns of real rights change. And because the formalism and intentionalism of real rights change are both provided in the Civil Code, the rules of registration resistance in ship's real rights change do not fit with the delivery theory under the formalism patterns of movable real rights change. For this reason, when interpreting the rules of ship's real rights change, the ship should be regarded as quasi-immovable and the transaction of ship should focus on the value judgment of internal security. Using the methods of teleological interpretation, comparative interpretation and systematic interpretation to illustrate the intentionalism of ship's real rights change under the Civil Code, clarifying the true meaning of "registration resistance" in the change of ship's real rights, attempting to achieve the integration of ship's real rights, servitude and conventional usufruct on rural land for agricultural operations, making up the defect of current rules of ship's real rights change in China with the theory of effectiveness upon agreement, and perfecting the rules through the future amendments to the Maritime Law.

Key words: the Civil Code; ship's real rights change; interpretation of law