

船舶扣押法律问题研究

——对《海事诉讼特别程序法》第三章船舶扣押规定的修改建议

赵培元、潘军锋*

摘要：《海事诉讼特别程序法》及其司法解释对船舶扣押作了规定，构筑了较为完备的扣船规则，为海事审判提供了明确指引。随着新的法律、担保形式、登记制度、信息化建设等方面的变革，船舶扣押实践也出现了一些新的情况，既有的规则无法完全涵盖司法实践的需要，需要回应《民法典》等最新法律变化，修改相关立法规定，对船舶扣押的证据要求、担保形式、保全错误标准、扣船笔录内容、外轮搜查、船舶看管等内容予以完善，以使我国扣船规则适应经济社会发展的需要、顺应国际规则变革的趋势，实现扣船法治的现代化。

关键词：海事诉讼船舶扣押海事请求保全保全错误

2000年7月1日生效的《海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》)第三章规定了海事请求保全，其中第二节专门规定了船舶的扣押与执行，为船舶扣押提供了明确的法律指引，规范了船舶扣押程序，保障了当事人的程序利益。2003年2月1日施行的《最高人民法院关于适用<中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼特别程序法>若干问题的解释》(以下简称《海诉法解释》)对《海诉法》相关规定作了进一步的补充，完善了船舶扣押的规则。2015年3月1日施行的《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的

* 赵培元，南京海事法院海商庭庭长；潘军锋，南京海事法院海商庭副庭长，E-mail:njpanjunfeng@126.com，手机：13813979126。

的规定》（以下简称《扣船规定》）对船舶扣押作了进一步的明确，逐步形成了“一法律一解释一规定”的船舶扣押法律体系，构筑了较为完备的扣船规则，为海事审判提供了明确指引。随着新的法律、担保形式、登记制度、信息化建设等方面的变革，船舶扣押实践也出现了一些新的情况，既有的规则无法完全涵盖司法实践的需要，需要通过立法予以进一步修改完善，以使我国扣船规则适应经济社会发展的需要、顺应国际规则变革的趋势，实现扣船法治的现代化。

一、《海诉法》施行以来船舶扣押的新情况

以南京海事法院2019年12月至2020年10月受理的案件为分析样本，诉前扣船的海事请求分别为因船舶触碰趸船引发的停业损失赔偿、货损赔偿、未付修船费用、船舶买卖产生的纠纷等，诉讼中扣船的海事请求包括船舶改建纠纷、船舶买卖纠纷、船舶租用纠纷、无单放货纠纷等。从船舶扣押的司法实践看，《海诉法》施行以来出现了以下新的情况：

一是《海诉法》需要与新出台的法律、司法解释相协调。《海诉法》施行于2000年，之后出台了《物权法》《侵权责任法》《劳动合同法》等一批新的民商事法律，《民事诉讼法》也作了多次修改，《海诉法》需要与新出台的相关法律、司法解释表述及尺度相统一，以保证法律适用的统一性。比如《海诉法》第21条第20项“船舶共有人之间有关船舶的使用或者收益的纠纷”，应与《物权法》第39条相协调，不局限于使用、收益纠纷，还包括占有、处分纠纷。比如关于船员社会保险费的问题，《海诉法》第21条第15项规定，船员的工资和其他款项，包括应当为船员支付的遣

返费和社会保险费，可以申请扣押船舶。2006 年《最高人民法院关于审理劳动争议案件适用法律若干问题的解释（二）》第 7 条第 1 项规定，劳动者请求社会保险经办机构发放社会保险金的纠纷，不属于劳动争议。对于此类纠纷人民法院一般不予受理，《海诉法》的规定需与之协调。《海诉法》第 17 条第 3 款规定，利害关系人对海事请求保全提出异议，海事法院经审查，认为理由成立的，应当解除对其财产的保全。后修改的《民事诉讼法》第 227 条规定：执行过程中，案外人对执行标的提出书面异议的，人民法院应当自收到书面异议之日起十五日内审查，理由成立的，裁定中止对该标的的执行；理由不成立的，裁定驳回。案外人、当事人对裁定不服，认为原判决、裁定错误的，依照审判监督程序办理；与原判决、裁定无关的，可以自裁定送达之日起十五日内向人民法院提起诉讼。2016 年 12 月 1 日施行的《最高人民法院关于办理财产保全案件若干问题的规定》（以下简称《保全规定》）第 27 条规定：人民法院对诉讼争议标的以外的财产进行保全，案外人对保全裁定或者保全实施过程中的执行行为不服，基于实体权利对被保全财产提出书面异议的，人民法院应当依照民事诉讼法第二百二十七条规定审查处理并作出裁定。案外人、申请保全人对该裁定不服的，可以自裁定送达之日起十五日内向人民法院提起执行异议之诉。《海诉法》的规定需与执行异议的规定相衔接。

二是《海诉法》需要与新经济形态变化相适应。首先，需要适应自贸区船舶登记的创新。2013 年《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》提出利用中资“方便旗”船税收优惠政策，促进符合条件的船舶在上海落

户登记。简化国际船舶运输经营许可流程，形成高效率的船舶登记制度。2017 年《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》提出，深化国际船舶登记制度创新。2019 年《中国（上海）自由贸易试验区临港新片区总体方案》提出要实施高度开放的国际运输管理，在国际船舶登记等方面加强探索。2015 年《中国（天津）自由贸易试验区条例》第 29 条规定，自贸试验区实行以“天津东疆”为船籍港的国际船舶登记制度，建立高效率的船舶登记流程，落实现有中资“方便旗”船舶税收优惠政策。2019 年《中国（江苏）自由贸易试验区总体方案》提出将外资经营国际船舶管理业务备案下方至江苏省。自贸区船舶登记开放政策将吸引更多船舶登记在自贸区聚集，与此相关的船舶扣押案件也会相应上升，对方便旗船扣押制度的需求也逐渐显现。**其次，需要适应担保形式发生的新变化。**

《海诉法》第 16 条规定，海事法院受理海事请求保全申请，可以责令海事请求人提供担保，海事请求人不提供的，驳回其申请。该法第 75 条规定，海事请求人提供的担保，其方式、数额由海事法院决定。第 76 条第 2 款规定：海事请求人提供担保的数额，应当相当于因其申请可能给被请求人造成的损失。具体数额由海事法院决定。《扣船规定》第 4 条规定，海事请求人申请扣押船舶的，海事法院应当责令其提供担保。但因船员劳务合同、海上及通海水域人身损害赔偿纠纷申请扣押船舶，且事实清楚、权利义务关系明确的，可以不提供担保。同时第 5 条规定，海事诉讼特别程序法第 76 条第 2 款规定的海事请求人提供担保的具体数额，应当相当于船舶扣押期间可能产生的各项维持费用与支出、因扣押造成的船期损失

和被请求人为使船舶解除扣押而提供担保所支出的费用。2016 年最高人民法院《保全规定》第 8 条规定，金融监管部门批准设立的金融机构以独立保函形式为财产保全提供担保的，人民法院应当依法准许。2016 年 12 月 1 日施行的《最高人民法院关于审理独立保函纠纷案件若干问题的规定》第 23 条规定，当事人约定在国内交易中适用独立保函，一方当事人以独立保函不具有涉外因素为由，主张独立保函独立性的约定无效的，人民法院不予支持。至此，在船舶扣押实践中，当事人采取保函形式提供担保的情形越来越多，以南京海事法院为例，绝大部分案件的当事人都是通过保函的形式提供担保，《海诉法》需要对这一新型担保形式予以回应，规范保函的担保内容、形式及效力。

第三，需要适应社会化船舶看管模式的变化。《海诉法》第 26 条规定，海事法院在发布或者解除扣押船舶命令的同时，可以向有关部门发出协助执行通知书，通知书应当载明协助执行的范围和-content，有关部门有义务协助执行。海事法院认为必要，可以直接派员登轮监护。《扣船规定》第 7 条规定，船舶扣押期间由船舶所有人或光船承租人负责管理。船舶所有人或光船承租人不履行船舶管理职责的，海事法院可委托第三人或者海事请求人代为管理，由此产生的费用由船舶所有人或光船承租人承担，或在拍卖船舶价款中优先拨付。实践中船舶所有人或光船承租人不履行管理职责，海事请求人不代为管理的情形不断增多，海事法院逐渐摸索出一套社会化船舶看管模式，即法院建立船舶看管机构名册，由当事人向法院申请，选择船舶看管机构。海事请求人与船舶看管机构签订委托合同，约定船舶看管的费用、价格、结算方式及双方的权利

义务，从而保证被扣船舶的安全。《海诉法》的修改应当回应这一船舶看管模式的变化，引导当事人程序进程。

三是《海诉法》需要与新信息技术发展相呼应。首先，船舶定位技术的发展使船舶扣押更为精准。最高人民法院开发了中国海事审判平台，包含船舶定位的功能。各地海事法院也进行了船舶定位的信息化探索，如上海海事法院开发了船舶数据分析系统，可以实时定位船舶位置。船讯网等平台通过 AIS 技术为船舶定位提供了查询渠道，船舶的准确定位为船舶扣押奠定了良好基础。其次，船舶查扣联动机制的构建使船舶扣押更有效率。各地海事法院加强与当地海事部门的联系，建立联动机制，极大方便了船舶查控。如南京海事法院与江苏海事局沟通对接，计划建立“点对点”查控系统，可以实现网上一键查扣，替代线下文来文往的传统查控模式。第三，远程认证的推行使船舶扣押更为便捷。《海诉法》第 15 条规定，海事请求人申请海事请求保全，应当向海事法院提交书面申请。申请书应当载明海事请求事项、申请理由、保全的标的物以及要求提供担保的数额，并附有关证据。当事人申请扣船往往比较着急，有些涉外案件的证据在境外，扣船申请时无法提交，通过远程视频审查程序，可以查明案件事实，提高船舶扣押的质量和效率。这些信息技术的发展大大便利了船舶扣押，《海诉法》修改时应当有效回应这些变化，固定现代信息技术带来的红利。

二、现行《海诉法》关于船舶扣押规定的修改建议

（一）关于船舶扣押的事由问题

关于船舶扣押的事由，《海诉法》第 21 条款规定了 22 项事项，该规

定与1952年《统一海船扣押某些规则的国际公约》和1999年《国际船舶扣押公约》规定相类似，体现了海诉法立法的国际性。但随着一些新法律的出台，有些规定的表述不符合现行法律的规定，应当予以修订。1、将第15项社会保险费去掉，该类费用原则上法院不予受理，与劳动争议处理的尺度相统一。2、将第20项修改为船舶共有人之间有关船舶的占有、使用、收益或处分的纠纷。3、将第21项修改改为船舶抵押权、质权或者同样性质的权利，与《统一海船扣押某些规则的国际公约》和《国际船舶扣押公约》表述予以统一。

（二）关于船舶扣押的证据要求

【案例1：Oriental Pearl(东方明珠)轮案¹】 申请人 PT.Semen Bosowa Maros(马罗斯波梭哇水泥有限公司)拟向南京海事法院申请扣押 Oriental Pearl（东方明珠）轮，并要求被申请人 Oriental Pearl 轮的船舶所有人或光租人提供720万元的担保。申请人主张被申请人无单放货，导致其遭受1027140美元的货款损失。申请人只能提供正本提单的复印件，称原件在印度尼西亚暂时无法提供。申请人同意提供保函，对于一定比例的现金担保无法提供，最多提供5万人民币的现金担保。后申请人未实际申请扣船。

案例1引发的问题是，当事人在申请船舶扣押时需要提供的证据标准为何，其主张提供了三套正本提单的复印件是否已足够？《海诉法》第15条规定申请时应附有关证据，但对证据的标准未作界定。2002年《最

¹该案由南京海事法院接收的第一起扣押外轮案件材料，后当事人因未能提交原件，也未提交相应担保，最终未向南京海事法院申请扣船。

最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第 1 条规定与此类似，规定原告向人民法院起诉或者被告提出反诉，应当附有符合起诉条件的相应的证据材料。2019 年最高人民法院对此作了修改，修改为应当提供符合起诉条件的相应的证据。新修改的规定证据标准要求更高，《海诉法》第 15 条应当与新的证据规则相统一，修改为应当提供符合扣船申请的相应的证据。因此，案例 1 中申请人仅提供三套正本提单的复印件显然只是附了相关证据，但并未到达申请扣船的证据标准。当然，在现代信息技术下，实践中可以允许当事人通过远程认证的方式审查证据，比如证据确实处于境外，当事人虽然提供了复印件，但通过远程认证的方式可以确认复印件真实性的，依然可以认定为达到了提供相应证据的标准。

（三）关于担保形式的要求

案例 1 中还涉及到现金担保的数额问题，申请人称仅有保函即足够，无需另行提供现金担保，此时法院是否有权决定要求申请人提供现金担保。从《海诉法》第 75 条和第 76 条的规定看，海事法院应当有权决定担保的数额和方式。从各地海事法院的实践看，南京、武汉海事法院在一些“死扣”案件中，在当事人提供保函之外，会根据案件具体情况要求当事人提供 10%至 30%的现金担保，其他海事法院一般无需再提供现金担保。在此需要讨论的问题是，存在保函的情况下，是否还有必要要求申请人提供一定比例的现金担保？我们认为，在申请人申请“死扣”船舶案件中，如果案情确有需要，要求当事人提供一定的现金担保是必要的。一是防止船东发生弃船，可以应对船员工资、遣散费、锚地停泊费等费用。二是保证

船舶看护费用的优先拨付。三是对于一些外轮可能涉及边防费用的支付。1999年《国际扣船公约》第6条也规定法院可要求请求扣押或已获准扣押船舶的请求人按法院自定条件提供某一类别和某一金额的担保,赋予了法院对担保形式的决定权。因此,建议在《海诉法》第75条第一句后面增加规定,海事法院要求海事请求人提供一定比例的现金担保的,海事请求人应当提供。

（四）关于“死扣”与“活扣”的标准

《海诉法》第27条规定,海事法院裁定对船舶实施保全后,经海事请求人同意,可以采取限制船舶处分或者抵押等方式允许该船舶继续营运。

《海诉法解释》第29条规定,海事法院根据海事诉讼特别程序法第27条的规定准许已经实施保全的船舶继续营运的,一般仅限于航行于国内航线上的船舶完成本航次。《扣船规定》第1条规定,海事请求人申请对船舶采取限制处分或者抵押等保全措施的,海事法院可以依照民事诉讼法的有关规定,裁定准许并通知船舶登记机关协助执行。实践中,申请人往往笼统地提出两项请求,一是限制船舶的处分或抵押,二是实际扣押船舶。法院对于外轮一般进行“死扣”,对于国轮一般跟当事人释明,让其撤回实际扣押船舶的申请,进行“活扣”。实践中如何区分“死扣”与“活扣”的标准,我们认为如果当事人坚持要求“死扣”,或者“活扣”不利于保护当事人权利的,应当进行“死扣”。比如船舶买卖中,船舶已经交付但未办理登记,因买受人未支付船款,出卖人申请扣船的,此时只有“死扣”

才能保护出卖人的利益，“活扣”无法实施，即应进行“死扣”²。建议《海诉法》第 27 条增加一款，海事请求人坚持要求实际扣押船舶，或者不实际扣押船舶将损害申请人利益的，人民法院应当实际扣押船舶。

（五）关于保全错误的标准问题

《海诉法》第 20 条规定，海事请求人申请海事请求保全错误的，应当赔偿被请求人或者利害关系人因此所遭受的损失。《海诉法解释》第 24 条规定，申请扣押船舶错误造成的损失，包括因船舶被扣押在停泊期间产生的各项维持费用与支出、船舶被扣押造成的船期损失和被申请人为使船舶解除扣押而提供担保所支出的费用。但对于何为申请海事请求保全错误没有明确界定，《海诉法》第 20 条规定与《民事诉讼法》第 105 条规定是一致的，《民事诉讼法》第 105 条规定，申请有错误的，申请人应当赔偿被申请人因保全所遭受的损失。实践中对于申请海事请求保全错误的标准，存在两种观点：第一种观点认为应当采客观标准，只要存在保全对象错误或者生效判决支持结果低于申请保全标的额达到一定比例，即可认定构成保全错误。第二种观点认为，应当采用主客观相结合的标准，除保全对象错误或者生效判决支持结果低于申请保全标的额达到一定比例，尚需申请人具有损害他人的故意或者重大过失的主观要件。我们同意第二种观点，因为保全是保证诉讼顺利进行和维护司法权威的重要措施，即使可能造成被保全人的财产限制或损失，只要海事请求人不具备损害他人权益主观故意或者重大过失，在扣船时已经尽到合理谨慎的注意义务的³，该限制或

²扬州国盛船务有限公司与广东东华华晨海运有限公司船舶买卖合同纠纷案，见南京海事法院（2019）苏 72 民初 1 号案件。

³润佳船务有限公司与三井住友海上火灾保险株式会社申请诉前海事请求保全损害责任纠纷案，见中华人民共和国

由此产生的损失应认定为民事主体面临的必要风险，不能轻易转嫁给海事请求人。因此，建议《海诉法》应当对保全错误标准予以明确，在第 20 条增加一款，海事请求人明知或应当知道保全对象错误的，或者保全财产价值明显大于请求数额，经对方申请和法院释明后，申请人坚持不解封的，或者海事请求人因故意或重大过失明显超标的保全的，致使被申请人权益受损，被申请人依据前款规定主张赔偿的，应予支持。

（六）关于针对海事请求保全的执行异议之诉问题

《海诉法》第 17 条第 3 款规定了利害关系人的异议权，对于利害关系人对异议裁定不服，能否提起执行异议之诉，该法未作规定。对此存在两种观点：第一种观点认为，利害关系人无权提起执行异议之诉。《海诉法解释》第 22 条规定，利害关系人对海事法院作出的海事请求保全裁定提出异议，经审查认为理由不成立的，应当书面通知利害关系人。《海诉法》与《海诉法解释》均未赋予利害关系人提起执行异议之诉的权利，故其无权提起。第二种观点认为，利害关系人有权提起执行异议之诉。因为根据《保全规定》第 27 条规定，利害关系人享有提起执行异议之诉的权利。我们同意第二种观点，因为《海诉法》相对于《民事诉讼法》属于特别法，特别法没有规定的应当适用一般法，即适用《保全规定》的规定。为避免歧义，建议《海诉法》第 17 条增加一款，规定利害关系人基于实体权利对海事法院作出的海事请求保全裁定提出异议的，人民法院应当依照民事诉讼法第二百二十七条规定审查处理并作出裁定。利害关系人对该

宁波海事法院（2018）浙 72 民初 965 号民事判决书。

裁定不服的,可以自裁定送达之日起十五日内向人民法院提起执行异议之诉。

三、《海诉法》需要增加的规则建议

(一) 关于扣船释明内容问题

【案例 2：Kelly 轮案⁴】 申请人中储粮油脂有限公司因被申请人“KELLY”轮船所有人/光船承租人承运的货物严重受损造成损失逾 400 万美元,于 2019 年 12 月 24 日,向南京海事法院提出扣押被申请人“KELLY”轮船所有人/光船承租人所属或经营的停泊在镇江港的马绍尔群岛籍“KELLY”轮,要求被申请人提供等值于 400 万美元担保的诉前海事请求保全的申请。申请人已提供保证函及人民币 300 万元的现金担保。南京海事法院裁定准许申请,扣押被申请人“KELLY”轮船所有人/光船承租人所属或经营的停泊在镇江港的马绍尔群岛籍“KELLY”轮。

在案例 2 中,法院干警登轮后,向船长送达了扣船文书,尚需向船长进行释明。对于释明的内容,《海诉法》及其司法解释没有规定,各海事法院通过自我摸索总结了相关扣船笔录模板。我们认为,《海诉法》应当对必要的内容予以固定,以使法院有法可依,保证扣船释明的顺利进行。建议增加法院释明的内容,具体包括以下方面: 1、船舶的基本情况; 2、船员配备及工资发放情况; 3、船舶租赁、抵押、所涉债权债务的情况; 4、通知船东扣押及担保的情况; 5、其他需要释明的情况。

(二) 关于外轮的搜查问题

⁴该案由南京海事法院实施的第一起扣押外轮案件,申请人中储粮油脂有限公司与被申请人 KELLY 轮船所有人/光船承租人诉前扣船案,见中华人民共和国南京海事法院(2019)苏 72 财保 2 号民事裁定书。

在外轮的扣押中，法院需要复印船舶所有权证书、国籍证书、船检证书等材料，如果船长拒不提供相关材料，法院能否采取搜查措施？第一种观点认为，法院可以搜查。根据《民事诉讼法》第 248 条的规定，被执行人拒不履行法律文书确定的义务，并隐匿财产的，人民法院有权发出搜查令，对被执行人及其住所或者财产隐匿地进行搜查。对于外轮的扣押也同样适用。第二种观点认为，法院不可以搜查。因为外轮属于浮动的国土，未经外交途径，不得对外轮进行搜查。我们同意第一种观点，因为《民事诉讼法》第 259 条规定，在中华人民共和国领域内进行涉外民事诉讼，适用本编规定。本编没有规定的，适用本法其他有关规定。该编对此没有明确规定，故可以适用《民事诉讼法》第 248 条的规定。建议《海诉法》对此予以明确，规定法院扣押外轮时，当事人拒不履行扣船裁定，并隐匿证据的，法院有权发出搜查令。

（三）关于船舶看管问题

船舶被司法扣押后，如果船舶所有人或光船承租人不履行船舶管理职责，海事请求人也不代为管理的，海事法院往往要求海事请求人寻找看船机构看管。由于《海诉法》对于被扣船舶的委托看管没有明确规定，导致实践中对看船机构享有何种权利、负有何种义务、看船费用是否合理、看船机构是否应受监管等问题缺乏指引，建议对此予以明确。明确法院可以建立船舶看管机构名册，海事请求人可以向法院申请委托船舶看管。海事请求人应当与船舶看管机构签订委托合同，委托合同需报法院审核备案。

（四）关于“海法联动”问题

《海诉法》第 25 条规定，海事请求人申请扣押当事船舶，不能立即查明被请求人名称的，不影响申请的提出。因此，海事请求人申请诉前扣船时一般将被申请人列为某轮的所有人或光船承租人，但法院在实施中需要查明该船的所有权、抵押权、租赁情况、现实位置等，海事部门一般掌握此类信息。在信息互联互通的时代，船舶查扣不应在信息的“孤岛”中游走，而应当建立海事部门与法院的联动机制，实现信息数据实时共享。建议《海诉法》将海事部门列为船舶扣押实施的配合部门，明确海事部门与法院应当建立联动共享机制，实时沟通关于船舶基本情况及定位情况，搭建“点对点”查控平台，便利船舶查扣的顺利推进。当然，我们也需要警惕技术可能带来的证据失实问题，增强司法的鉴别力。⁵

（五）关于光船租赁船舶的扣押问题

《海诉法》第 21 条第 6 项和第 23 条第 1 款第 2 项为扣押光船承租人光船租赁的船舶提供了依据，但对于扣押光船租赁的船舶的具体条件没有规定，司法实践中认识各不统一。我们认为，扣押光船租赁的船舶，属于扣押当事船舶，非因光船承租人经营船舶产生的相关债务，申请人不得申请扣押光船租赁的船舶。对于光船承租人前后非连续光租同一船舶，申请人不得因前次债务申请扣押后一次光租的船舶。对于融资租赁船舶，因承租人经营该船舶产生的债务，申请人无权依据《海诉法》第 23 条第 1 款第 2 项申请扣押。

（六）关于换保问题

⁵ Sarah C. Derrington, James M. Turner QC, *The Law and Practice of Admiralty Matters*, Second Edition, Oxford, 2016, P240.

最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第 167 条规定，被保全人要求换保的，如果提供的换保财产等值且有利于执行，可以允许。《海诉法》对于换保没有明确规定，实践中，船舶被扣后，被申请人申请换保如何处理，能否适用民诉法司法解释的规定，需要予以明确。我们认为，可以参照民诉法司法解释的原则，规定被申请人申请更换被扣船舶，原则上需经申请人同意。申请人不同意更换，又没有充分理由的，如果另行提供的担保价值相等和有利于执行要求的，可予更换。如果价值不等或不利于执行的，则不同意更换。

（七）关于新冠疫情下船舶扣押问题

在新冠疫情背景下，要慎重采取保全措施。对专门用于疫情防控的运输船舶，谨慎采取查控措施。确有必要扣船的，引导当事人尽量采用“活扣”方式，保障航运企业的正常运转。加强对案件的识别摸排，从事疫情防控物资生产、销售、运输的企业申请临时解除或变更保全措施的，在组织当事人充分协商、综合评估利益风险的基础上，依法予以准许，确保防疫物资和措施落实到位。要平等保护中外当事人的合法权益，境外当事人受本国疫情影响无法行使诉讼权利的，要谨慎处理扣押船舶事宜，防止剥夺当事人的知情权和异议权。在实际“死扣”外轮案件中，受疫情影响不方便登船扣押的，法院可以委托外轮的船代登船从事扣押工作，法院以电子视频方式进行监督，确保疫情防控和审判工作两不误。

结语

船舶扣押是海事请求保全中最典型的措施，对于保障海事请求权的实

现发挥着重要作用。船舶扣押在各国立法例上存在禁止主义与不禁止主义的对峙⁶，背后体现的是船舶债权人与货物所有人之间利益的衡平。我国船舶扣押的规则与国际通行的规则逐步趋同，当然实践中还存在一些未尽研究的课题，比如船舶扣押与破产程序的衔接问题、船舶扣押程序的保全管辖权与实体管辖权的关系问题⁷、船舶扣押与对物诉讼的关系问题、“三无船舶”扣押问题等等，需要立足我国航运贸易实际情况，回应《民法典》新要求，等等，需要综合考虑我国法律的整体性、系统性、协调性作出妥当的制度安排。

我国《民法典》第 225 条和第 395 条分别对船舶登记和建造中船舶抵押作了规定，为船舶扣押明确了法律边界。在新的法律、经贸和航运实践背景下，船舶扣押制度的完善需要处理好三组关系：一是处理好船舶扣押法律与惯例的关系。《民法典》第 10 条规定，法律没有规定的，可以适用习惯。应当及时提炼国内外行之有效的船舶扣押实践做法，使之升格至法律层面。二是处理好国际扣船与国内扣船的关系。我国海事审判长期以来实行内河运输与海上运输规制体系的双轨制，两者有逐步融合的趋势，船舶扣押制度的完善需要有效回应该趋势的变化。三是处理好船舶扣押便利性与公正性的关系。在自由贸易试验区战略和信息技术的推动下，船舶扣押制度应当逐步向便利化方向发展，同时要防止负的外部性，确保扣船环节的程序和实体正义，通过船舶扣押彰显法治力量。

⁶柯泽东：《海商法》，元照 2010 年版，第 37 页。

⁷向明华：《经济全球化背景下的船舶扣押法律制度比较研究》，法律出版社 2013 年版，第 160 页。