

债权登记与受偿程序的若干问题与完善进路¹

徐春龙 陈文志²

【摘要】 债权登记与受偿程序作为审执合一的海事诉讼特别程序，对及时有效处理涉及被拍卖船舶价款以及海事赔偿责任限制基金的分配发挥了积极作用。随着航运中新问题的不断涌现，该制度价值功能、程序衔接以及规则调整对象层面，出现了很多新问题，亟需改良。完善的进路在于坚持问题主义导向，以破产法为参照系，充实旧有制度，扩大既有规则调整范围；强化程序衔接，将“物”的破产与“人”的破产密切关联；创设上诉许可等新机制，扩容制度功能。

【关键词】 债权登记 受偿程序 破产法 债权人会议 上诉许可

引言

债权登记与受偿程序由《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》（以下简称海诉法）专章规定并由最高人民法院关于适用《中华人民共和国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）予以补充。该制度以效率为价值导向，实行一审终审，希图实现分配船舶拍卖、变卖款以及海事赔偿责任限制基金的快速分配，恢复正常的航运秩序。自施行以来，该制度及时有效处理了涉及船舶拍卖以及海事赔偿责任限制基金的相关纠纷，在司法实践中发挥了重要功能。但随着航运实务的不断深度发展，新类型问题

¹ 本文系广州海事法院“《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》若干问题研究”课题的阶段成果。

² 徐春龙，男，广州海事法院立案庭副庭长；陈文志，男，广州海事法院立案庭法官助理。

不断涌现，债权登记与受偿程序面临着多重挑战，在价值层面，制度文本设定的效率价值与实际功能脱节；在程序衔接层面，参照破产制度制定的“船舶小破产”与“基金绝对破产”与破产法存在冲突且部分制度衔接不畅；在调整对象层面，既有规则的“失位”导致相关纠纷“无法可依”。作为一项具有我国特色的海事诉讼制度，债权登记与受偿程序已在社会实践中证明了生命力。未来可借助海诉法修改之机，客观梳理问题，分析存在问题的原因，因应形势变化，完善既有规则、增容新规则，扩容“老”制度的“新”功能，打造具有我国特色的海事债权受偿制度。

一、多维梳理：债权登记与受偿程序存在的主要问题

（一）文本价值与实际功用不符：效率价值颇受争议

债权登记与受偿程序借鉴了《中华人民共和国企业破产法（试行）》关于企业破产宣告与清算制度的相关精神，通过设定债权登记程序，实现对涉被拍卖船舶或涉成立的海事赔偿责任限制基金（无特别说明，为行为简便，下文简称基金）的海事债权集中登记；通过设置以“一审终审”为原则的确权诉讼程序，对相关纠纷迅速审结；通过设定以法院为主导的简捷受偿程序，尽快实现涉船或涉特定海事事故的海事债权受偿。海诉法债权登记、确权诉讼、受偿分配前后相续，紧密关联，共同构建了旨在实现特定海事债权迅捷受偿的制度。从制度文本（对应于实践）价值看，尽早平息争诉，提高审判效率，节省审判资源是该债权登记与受偿程序的价值定位。³但以一审终审以及审执合一为特征的前述制度能否实现文本设定的“效率”，则颇多争议。有观点认为，应废除确权诉讼一审终审，实行二审终审。主要理由是：给付

³参见关正义、郭凌川：海事确权诉讼的审级设置问题，载《人民司法》2005年第8期，第88页。

之付应适用两审终审；重大疑难复杂案件层出不穷，一审终审不够慎重，当事人丧失审级利益；诸多例外情形以及债权实际分配过程中的“预留份”使款项分配的效率无法实现。⁴

从现状看，排除适用“一审终审”制的案件越来越多。司法解释层面，根据最高院《扣押与拍卖船舶规定》第20条、第21条以及《责任限制规定》第10条、第11条的相关规定，“当事人在债权登记前已经就有关债权提起诉讼的涉及船舶拍卖类案件”、“需要判定碰撞船舶过失程度比例的案件”、“债权人提起确权诉讼时，依据海商法第二百零九条的规定主张责任人无权限制赔偿责任的并以书面形式提出的案件”均不适用确权诉讼。当事人在船舶被法院强制拍卖以及基金设立之前对船舶所有人（光船租赁人）或者责任限制基金设立主体提起的相关诉讼，也不适用确权诉讼。涉及被拍卖船舶或者特定海事事故的纠纷中，当事人约定了域外管辖或者仲裁条款，前述纠纷的解决也不适用于海诉法规定的确权诉讼程序。前述大量的“例外”案件，往往在债权登记后很长时间内无法确定终局生效裁判⁵，司法实践中，如前述案件项下的海事债权数额较大或者存在船舶优先权、船舶留置权或船舶抵押权的情况下，船舶拍卖款以及基金的分配只能等待终局生效裁判而无法在确权诉讼胜诉方获得胜诉判决后即时进行分配，确权诉讼设定的效率价值在严重“打折”。

⁴于耀东：海事诉讼法登记债权的确权程序中的几个问题，载《中国海商法年刊》2007年第1期，第319页；亦可见：李艳秋：海事纠纷之确权诉讼研究，西南政法大学2015年硕士论文，第24-26页；吴胜顺：《海诉法》债权登记与受偿程序缺陷及制度重构，载《中国海商法研究》2018年第2期，第20页。

⁵ 本文中的“生效裁判”指向的是海诉法第115条规定的“判决书、裁定书、调解书、仲裁裁决书或者公证债权文书”，为行文简洁，下文中的“生效裁判”中，涉及法院作出裁判的，指向判决书、裁定书和调解书；仲裁机构作出仲裁的，指向仲裁裁决。

根据最高法院法官的解读，之所以将需要判定碰撞船舶过失程度比例的案件排除于确权诉讼，系因为“船舶碰撞会引起一系列纠纷，而过失程度比例的判定是一个必须首先解决的共性问题，直接影响到其他案件的审理。当诉讼需要判定碰撞船舶过失比例时，如果仍然一审终审，不利于保护当事人合法权益，也会在不同当事人之间造成程序上的不公平。”⁶船舶碰撞案件因其重大疑难属性获得了免于一审终审的“特权”。但是，在涉及特定船舶或者海事事故的纠纷中，共同海损、污染海洋环境、破坏和污染海洋、通海可航水域环境以及海难救助等案件在重大、疑难、复杂程度上与船舶碰撞类案件具有类同性，随着“一带一路”建设和海洋经济的发展，海事法院受理的涉及船舶和特定海事事故的新类型案件和复杂疑难案件将会更多。此种情形下，如持续通过个别司法解释或审判指引意见扩容二审终审案件范围，而一审终审的案件在实践中又无法迅速受偿债权，那么，海诉法初始设定的“一审终审”是否仍有保留之必要值得深入探思。

（二）机制闭合僵化：与企业破产法存在冲突且衔接不畅

近年来，拥有船舶的企业破产数量有所增加。企业破产由《中华人民共和国破产法》（以下简称破产法）及相关司法解释予以调整。根据破产法的规定，企业破产申请被受理后，实行集中管辖原则。在涉及被拍卖船舶或者基金的案件时，破产法规定的集中管辖与海诉法规定的专门管辖存在冲突，此种冲突表现在财产保全、案件管辖、案件审理、债权受偿（执行）等多个层面。海诉法对因船舶拍卖和基金设立引发的相关规定相对独立、闭合，目

⁶罗东川、王彦君、王淑梅、黄西武：《关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》的理解与适用，载《人民司法》，2015年第7期，第31页。

前海诉法及相关司法解释也未明确规定海诉法债权登记与受偿程序与破产程序如何衔接，更未规定两者冲突时如何处理。相关法律规范的“失位”，导致司法实践中冲突不断。为便于问题展现，现以时间为维度对两者之间的冲突予以梳理。

1. 债权登记启动环节。根据海诉法第 111 条以及第 112 条的规定，债权登记环节应以海事法院裁定强制拍卖船舶以及受理设立海事赔偿责任限制基金为前提。而拍卖船舶又以船舶被实际扣押为前提。此时若该船舶的船舶所有人或者光船租赁人的破产申请被破产法院受理，海诉法第 10 章债权登记与受偿程序与破产法第 19 条、第 20 条等规定的适用位阶存在争议。是按照“船舶小破产”优先于“企业大破产”的原则，由海事法院继续扣押并拍卖船舶拍卖，还是直接由海事法院裁定停止扣押并终结拍卖，未有定论。

2. 债权登记环节。海事法院裁定强制拍卖船舶、受理设立海事赔偿责任限制基金的公告发布后，将进入债权登记环节。为避免船舶未能拍卖以及基金未实际设立导致程序终结。对于当事人在船舶拍卖过程中以及基金实际设立之前且于法定期限⁷提交的债权登记申请一般采取收存登记材料、固定当事人请求以及确认申请债权登记期日，再根据船舶是否拍卖以及基金是否设立的实际结果出具不同的裁定。如船舶未能拍卖成功或基金未实际设立的，则裁定终结债权登记程序；如船舶拍卖成功或基金实际设立的，则进入债权登记环节。此一环节存在需要衔接而未予明确的问题如下。

⁷最高院扣押与拍卖船舶司法解释第 16 条规定，涉及被拍卖船舶海事债权的债权登记期间的届满之日为“拍卖船舶公告最后一次发布之日起第六十日。前款所指公告为第一次拍卖时的拍卖船舶公告。”最高院海事责任限制司法解释第 6 条规定，涉及海事赔偿责任限制基金的债权登记期间的届满之日为海事法院受理设立海事赔偿责任限制基金申请的最后一次公告发布之次日起第六十日。

（1）海事法院发布船舶拍卖公告或受理基金公告之后、法定债权登记期限届满前，如船舶所有人、光船租赁人破产申请被受理，前述公告程序如何处理？是否要重新发布公告，告知当事人仅能向破产法院申报债权？还是继续推进船舶拍卖和基金设立程序？

（2）法定海事债权登记期限届满且船舶被实际拍卖或基金实际设立的，涉船企业破产申请被裁定受理时，海事债权登记程序如何处理？裁定终结亦或仍继续推进？

（3）超过海事债权登记申报的海事债权处置问题。根据海诉法第 111 条的规定，船舶拍卖相当于“船舶破产”，如果债权人未在法定期限内就其与被拍卖相关的海事债权申请登记，视为相关债权人放弃在拍卖船舶价款中受偿的权利。根据海诉法第 112 条的规定，基金属于“绝对破产”。如果与特定海事事故有关的海事债权人未能在法定期限内申请债权登记的，则债权登记期限届满后，相关债权人无权在基金中另行受偿。对于限制性海事债权而言，如果错过了海事债权登记，则其债权即使真实合法有效，亦无法以其他途径实现。司法实践中，关于海事债权登记与破产债权申报，海事法院一般会采取“双向并行”或者“破产优先”的处理原则。“双向并行”是指在船舶被拍卖或基金实际设立前，即使海事法院知悉了涉船企业破产申请被受理，仍会准许相关海事债权人债权登记的申请，同时向相关当事人释明，建议其同时到破产法院申报债权。“破产优先”是指海事法院知悉涉船企业破产申请被受理后，终结船舶拍卖程序以及基金设立程序，指引当事人向破产法院申报债权。在债权申报期限与受偿的关系层面，破产法的处理原则与海

诉法规定不同。海诉法规定的相对严格，对于在债权登记届满期日后的债权登记申请，不予受理。而根据破产法第 56 条的规定，破产企业的债权人即使向法院确定的债权申报期限内未能申报，仍可以在破产财产最后分配前补充申报。只是其补充申报之前进行的分配，不再补充分配。由于涉船企业破产涉及相关债权人在海诉法以及破产法分别设定的债权登记（申报）程序登记债权，此间涉及债权人分别在两个程序项下申请登记行为的效力以及法律后果，即两个程序能否并行存在？如能并行存在，当事人在海事债权登记与破产债权申报的行为效力可否及于另一程序？如不能并行存在，应优先适用哪一程序？如优先适用海事债权登记程序，则海事债权人在破产程序中的申报债权可否视为向海事法院申请债权登记？未到期的海事债权能否纳入海事债权登记范围？海事债权登记程序是否可参照破产法第 56 条的规定，准许海事债权人补充债权登记？如以破产申报债权程序优先，则海事债权人向海事法院提起的债权登记申请能否视为破产债权申报？

3. 确权诉讼环节。此环节主要是涉及海事诉讼案件专门管辖与破产案件集中管辖的冲突与衔接。根据海诉法解释第 89 条的规定，在债权登记前，债权人已向受理债权登记的海事法院以外的海事法院起诉的，受理案件的海事法院应当将案件移送至登记债权的海事法院一并审理，但案件已经进入二审的除外。破产法第 20 条规定，人民法院受理破产申请后，已经开始而尚未终结的有关债务人的民事诉讼或者仲裁应当中止；在管理人接管债务人的财产后，该诉讼或者仲裁继续进行。该法第 21 条规定，人民法院受理破产申请后，有关债务人的民事诉讼，只能向受理破产申请的人民法院提起。在

海事确权诉讼程序中，涉及特定船舶的所有人或光船租赁人的破产申请被受理后，是海诉法的专门管辖还是破产法的集中管辖优先？亦或是坚持破产法集中管辖优先的前提下，仍由海事法院继续审理确权诉讼案件？另外，如果系以破产法集中管辖优先，原来在海诉法因适用确权诉讼需一审终审的案件，是否仍适用一审终审？

4. 债权实现环节。船舶拍卖或基金实际设立后，涉船企业破产申请被受理时，涉船或者涉特定海事事故的债权系依据海诉法在船舶拍卖款或者基金中受偿，还是终结前述受偿程序引入企业破产程序？如需终结海诉法相关程序，海事债权是否仍需在破产法院重新申请债权？享有船舶优先权、船舶留置权、船舶抵押权的债权人能否享有破产法上的别除权？普通海事债权在破产法中的分配次序？如基金系保证人设立，保证人在破产法项下的权利与地位以及船舶看管费用如何实现？。

5. 跨境破产问题。在海诉法项下，被拍卖的船舶为外轮或者基金实际设立人为外方主体的情况并不鲜见。如涉外（港澳台地区由于与内地实行不同的法律制度，视为涉外）船舶企业在域外的破产申请被受理，其在我国的船舶拍卖或基金设立程序是否应该中止或终结？对此海诉法并未规范。对于跨境破产，我国破产法也仅在第5条作出了原则性规定，该条第1款规定“依照本法开始的破产程序，对债务人在中华人民共和国领域外的财产发生法律效力。”第2款规定“对外国法院作出的发生法律效力的破产案件的判决、裁定，涉及债务人在中华人民共和国领域内的财产，申请或者请求人民法院承认和执行的，人民法院依照中华人民共和国缔结或者参加的国际条约，或者

按照互惠原则进行审查，认为不违反中华人民共和国法律的基本原则，不损害国家主权、安全和社会公共利益，不损害中华人民共和国领域内债权人的合法权益的，裁定承认和执行。”能否利用海诉法修改之机，对涉船外国企业跨境破产问题予以规范？

（三）应对实践不力：规则“缺位”

海诉法施行之后，实践中出现了很多新问题。为了及时回应海诉法未予明确的相关问题，最高院先后出台了海诉法解释、责任限制基金规定以及扣押拍卖船舶等司法解释。但航运实践走得永远比制定法更为迅速。近年来实践中出现了很多新情况，需要新规则予以回应。

1. 债权登记层面

（1）可准予登记的债权范围不明。根据《海诉法》第 111 条、第 112 条和《海诉法解释》第 87 条的规定，就被拍卖船舶以及责任限制基金进行债权登记的债权范围为与被拍卖船舶或与特定场合发生的海事事故有关的海事债权。但对于“与被拍卖船舶有关的债权”的范围，存在不同认识。

有观点认为，海事债权限于为船舶担保物权所担保的债权，如船舶优先权、船舶留置权、船舶抵押权；⁸有观点认为，海事债权限于《海诉法》第 21 条规定的海事请求权；⁹还有观点认为，海事债权除《海诉法》第 21 条规定外，还包括其他一些债权，如船公司岸上员工的工资债权。¹⁰即使只认为海事债权限于《海诉法》第 21 条规定的相关海事请求，前述海事请求也

⁸李志文：《论海事法院拍卖船舶中的受偿债权》，载《中国海商法年刊》1999 年，第 91-98 页。

⁹伍载阳，刘乔发：《船舶拍卖实务问题研究》，载《广西政法管理学院学报》2003 年第 6 期，第 52-55 页。

¹⁰申维薇：《关于船舶的债权登记与受偿程序》，载《民主与法制》2006 年第 7 期，第 33-34 页。

有不够明确之处。比如海诉法第 21 条第 12 项规定“为船舶营运、管理、维护、维修提供物资或者服务”、第 16 项规定“为船舶或者船舶所有人支付的费用”。司法实践中，船舶所有人为经营船舶而向他人借款用于购买船舶物料、相关渔业生产工具、支付船员劳动报酬等的行为，出借人出借的借款产生的债权是被定性为“为船舶营运服务”，还是“为船舶所有人支付的费用”，还是仅属于民间借贷，而非海事请求权。单纯从文本意义解读，均无法给出确定结论。

对于责任限制基金的债权登记也存在类似争议。有观点认为，关于“与特定场合发生的海事事故有关的债权”，仅应限于限制性海事债权。¹¹也有观点认为，是否准许登记只是程序审查，至于债权性质是否为限制性债权需要实体审理。

（2）生效裁判未载明海事债权性质、具体数额或计算方法如何处理。如果当事人据以申请债权登记的生效裁判未明确载明未载明该海事债权是否为限制性债权，或者未载明海事债权的具体数额（比如将债权人涉及多艘船的债权集中在一个判决中予以载明，但未区分涉及拍卖船舶的海事债权具体数额）或者计算方法，是将前述生效裁判作为海诉法第 114 条规定的证据材料，根据生效裁判载明的事实以及申请人补充提交的证据进入到确权诉讼程序？还是可由当事人补充其他材料，直接由海事法院裁定予以确认？如果需要进入确权诉讼程序确认海事债权数额，那确权诉讼是由当事人依原来的诉讼管辖或仲裁协议到相应法院或仲裁申请裁判？还是要求当事人仅能在

¹¹ 许俊强：《确权诉讼程序法律问题研究》，载《中国海商法年刊》2005 年，第 167-181 页。

申请债权登记的法院重新提起诉讼？如果是确权诉讼程序，诉讼费用如何收取（因未明确债权性质或数额的生效裁判作出过程中已经产生相关诉讼费用）？是按财产案件还是非财产案件收取？

（3）地方人民法院违反专门管辖或其他海事法院违反集中管辖作出的生效裁判的效力。海诉法解释第 89 条规定，在债权登记前，债权人已向受理债权登记的海事法院以外的海事法院起诉的，受理案件的海事法院应当将案件移送至登记债权的海事法院一并审理，但案件已经进入二审的除外。此种规定只是一种理想化的规定。在司法实践中，会发生如下情形：一是地方人民法院受理应由海事法院审理的案件，比如根据债权人为船舶运营向船舶所有人借款的行为，属于海诉法第 21 条第 16 项规定的“为船舶或者船舶所有人支付的费用”，前述纠纷应由海事法院专门管辖。但因部分债权人基于便利自我原则，根据民诉法解释第 18 条第 2 款的规定，在自己住所地所在基层人民法院提起诉讼，案由一般为民间借贷纠纷。地方法院也只按民间借贷予以审理，而未能判断出此种案件系属于海事法院专门管辖的案件。地方法院作出的判决会认定相关借款系用于被拍卖船舶的运营等事实。债权人持有该生效裁判到海事法院申请债权登记的，海事法院是直接登记确认还是要求当事人重新起诉？或者是建议地方人民法院启动再审程序将原生效判决撤销后移送海事法院重新审理？还是直接以非海事债权为由不予受理该债权登记？

同理，如果其他海事法院未按照海诉法解释第 89 条确定的集中管辖原则将相关案件移送受理债权登记的海事法院的，对该海事法院作出的生效裁

判是否予以准许进入债权登记也没有明确规定。

（4）未到期债权以及附条件、附期限的债权能否作为海事债权申请债权登记。根据破产法第 46 条的规定，未到期的债权在破产申请受理时视为到期，附利息的债权自破产申请受理时起停止计息。破产法第 47 条规定，附条件、附期限的债权和诉讼、仲裁未决的债权，债权人可以申报。但海诉法及其相关司法解释对此并无明确规定。

（5）申请登记的债权范围。申请登记的债权是否必须明确到债权类型及相应的利息或违约金？能否准许申请人概括性登记债权？如果申请登记时未提及利息，在确权诉讼中能否提及有关利息的诉讼请求？

（6）在债权登记届满日之后船舶拍卖成交后新发生的涉船债权能否申请债权登记。根据最高院扣押与拍卖船舶司法解释第 16 条的规定，涉及被拍卖船舶海事债权的债权登记期间的届满之日为“拍卖船舶公告最后一次发布之日起第六十日。前款所指公告为第一次拍卖时的拍卖船舶公告。”但在司法实践中会发生船舶被海事法院裁定拍卖后，由于拍卖周期较长，在海事法院发布第一次拍卖船舶公告最后一次发布之日起第六十日后，被扣押船舶又产生了新的海事债权（此种债权并非看管被扣押船舶的共益费用）。比如，某海事法院发布第一次拍卖船舶的公告日期为 2019 年 1 月 20 日，第一次拍卖无人购买，进行第二次拍卖。在第二次拍卖期间，因为该艘船舶无人看管（该船的船舶所有人未履行看管船舶义务，申请拍卖船舶的申请人也未聘请他人看管，海事法院亦无经费委托第三方看管），在 2019 年 5 月 20 日，因台风影响，该轮发生走锚事故，碰撞到相关桥体以及防波堤。2019 年 6 月

20 日，该轮拍卖成交。后桥体所有人以及防波堤所有人向海事法院申请债权登记。该债权登记申请显然已超过海事法院第一次拍卖船舶公告最后一次发布之日起第六十日，对于此种申请能否予以准许？

（7）逾期申请债权登记的处理。海诉法第 114 条规定，对当事人足以证明海事债权证据的，裁定驳回申请。2003 年最高院《海事诉讼文书样式（试行）》样式 56 对于此种情形的处理是载明该裁定为终审裁定，又载明允许当事人复议一次。但对当事人提供了相关海事债权证据，但在债权登记届满之日提交的申请应采取何种方式处理，海诉法及其司法解释以及 2003 年文书样式并没有规定。是不予受理？还是驳回申请？如果不予受理裁定，是否准许当事人上诉或复议？如果是裁定驳回，是否准许当事人复议？

2. 确权诉讼层面

（1）“一审终审”适用范围的合理性。目前确权诉讼程序将涉及碰撞船舶过失比例以及当事人对责任限制异议引起的诉讼排除于确权诉讼程序之外。前述类型的案件不适用确权诉讼程序系因为前述案件大多存在重大、疑难或复杂等特征。那么共同海损、污染海洋环境、破坏和污染海洋、通海可航水域环境、水域生态、海洋或者通海可航水域开发利用、海洋和通海可航水域工程建设、海难救助等也具有重大疑难复杂的案件是否也需要排除适用确权诉讼程序？或者进而言之，施行 20 年的确权诉讼程序是否可直接取消，而将确权诉讼与破产法的债权确认程序保持一致。

（2）管辖权存在冲突，实践操作不一¹²。《海诉法》19 条规定，“海事请求保全执行后，有关海事纠纷未进入诉讼或者仲裁程序的，当事人就该海事

¹²参见徐春龙、刘亚洲：《确权诉讼改良若干问题探析》，载《中国海商法研究》，2018 年第 4 期，第 37 页。

请求，可以向采取海事请求保全的海事法院或者其他有管辖权的海事法院提起诉讼，但当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外”。《海诉法解释》第 89 条规定，“在债权登记前，债权人已向受理债权登记的海事法院以外的海事法院起诉的，受理案件的海事法院应当将案件移送至登记债权的海事法院一并审理，但案件已经进入二审的除外。”《海诉法》第 116 条第 1 款规定“债权人提供其他海事请求证据的，应当在办理债权登记以后，在受理债权登记的海事法院提起确权诉讼。当事人之间有仲裁协议的，应当及时申请仲裁”。《责任限制规定》第 4 条第 2 款规定“海事请求人向其他海事法院提起诉讼的，受理案件的海事法院应当依照民事诉讼法的规定，将案件移送设立海事赔偿责任限制基金的海事法院，但当事人之间订有诉讼管辖协议的除外。”前述管辖规定相互冲突，在司法实践中较难掌握。

（3）审理程序规定不够明晰。①当事人在公告确定的债权登记期限内先提起诉讼后申请债权登记适用何种程序审理？基金设立前已经进行的诉讼在基金设立后适用何种程序审理？基金设立后协议管辖法院受理当事人之间的纠纷适用何种程序审理？当事人的债权既包括限制性债权也包括非限制性债权时如何适用审理程序？②当事人债权登记后，进入确权诉讼程序，将船舶所有人（设立基金可覆盖主体）以及与被拍卖船舶（或者设立的基金）无关的第三人共同作为被告（该第三人属于必要共同诉讼人或者必须到庭才能查清事实的被告）的，应否受理？如果受理，还能适用一审终审的确权诉讼程序吗？如果不受理，如何解决共同诉讼的问题？③《责任限制规定》第 4 条第 2 款基于当事人诉讼管辖协议选择的国内法院，是否受制于确权诉讼

一审终审的限制？还是可以实行两审终审（除参加公约或订立条约外，国外法院不应受制于我国的诉讼程序规定）？④确权诉讼程序可否允许调解。确权诉讼本质是通过确认债权使生效的裁判文书在“小破产财产”¹³中进行分配。船舶拍卖款以及基金并不能简单理解为债务人可任意合法处分的财产，而更近似于全体债权人与债务人共有的待分配财产。此种情形下，能否准许债务人与部分债权人以签订调解协议的方式解决纠纷存在争议，司法实践中，各海事法院操作也不尽相同。⑤针对某一债权人主张的海事债权，如其他海事债权人对该债权的真实性、合法性等有异议的，该债权人可否申请作为有独立请求权的第三人参与诉讼？

（4）债权登记费用最终负担主体规定不明。根据国务院《诉讼费用交纳办法》（以下简称《交纳办法》）第39条第4项的规定，债权登记申请费1000元由申请人负担。但在司法实践中，大部分当事人在提起裁定确认债权或者确权诉讼时，均会提出由被申请人（被告）负担前述费用的诉讼请求。就涉及基金案件而言，根据《责任限制规定》第7条的规定，除债权登记被驳回的，前述费用应由申请设立基金的人承担。但在涉及船舶拍卖类案件中则并无明确规定，导致同种情形各法院处理不同。

3. 受偿层面

除了前述与破产法冲突或者需要衔接的问题以外，在受偿层面还存在如下问题：

（1）未办理登记的船舶抵押权担保的债权受偿顺序。船舶抵押属于特

¹³船舶拍卖、变卖成交后，相当于船舶作为一个破产主体。但不同于《破产法》规定的是，当事人仍享有在船舶拍卖款外求偿的权利。而基金案件，则相当于绝对破产，如果当事人不申请在基金中受偿，则整体丧失求偿权。基金的分配可视为某一事故中一方船舶就其限制性债权的整体破产。

殊动产抵押，不同于房屋等不动产抵押，船舶抵押登记仅是对抗要件而非生效要件。司法实践中，部分船舶所有人将船舶作为抵押物为特定债权提供担保，但却未能办理抵押权登记。根据物权法第 199 条的规定，同一财产上有两个以上抵押权，且均未办理抵押权登记的，拍卖、变卖抵押财产所得的价款按照债权比例清偿。但若抵押权均未办理抵押权登记的，拍卖、变卖抵押财产所得的价款按照债权比例清偿。该条的规定仅处理了登记抵押权与未登记抵押权之间的受偿顺序问题，并未解决抵押权担保的债权能否优于普通债权受偿问题。有观点认为，根据基本法理，物权优先于债权，船舶抵押权没有进行登记并不能改变其属于担保物权的性质，故相较于普通债权而言，船舶抵押权担保的债权仍可优先于普通债权受偿。相反观点认为，未经登记的抵押权不产生对抗善意第三人的效力。未经登记的抵押权的物权效力仅在于已经知悉或应当知悉前述抵押权的主体之间，对于不知悉或不应当知悉前述抵押权存在的主体，不生对抗效力。故在船舶拍卖款项分配时，对于善意的第三人（含普通债权人）不产生优先效力，仅能按债权比例受偿。

（2）船舶价款的分配轮次问题。由于涉船债权类型多，既有确权诉讼，也有普通诉讼，还会涉及域外判决和仲裁。如果等待所有债权登记的债权确定性质及数额后再行分配，将导致受偿程序出现严重延滞。因此，多次分配在实践中已经被有关海事法院执行。但多次分配的原则和标准没有明确操作指引。在生效裁判已经确定船舶优先权、留置权、抵押权的情况下，如果普通债权仍在确权诉讼或者其他诉讼或仲裁程序中尚未裁判时，能否对普通债权不予保留，直接径行分配？

（3）地方法院事项委托拍卖船舶问题。地方法院为执行生效判决（不涉及海事管辖）以事项委托（不是全案委托）的方式委托海事法院拍卖船舶。对于此类案件立何种案号（是执字号还是执保字号）？是否需要海事法院出具裁定？利害关系人如对船舶拍卖提出执行异议应向地方法院亦或是海事法院申请？执行异议申请应由地方法院还是海事法院处理？船舶拍卖启动后的债权登记程序、确权诉讼程序以及受偿程序如何处理？

（4）船舶份额拍卖问题。司法实践中，部分地方法院在先予执行或执行程序中，对于船舶份额拍卖也委托海事法院处理。有些海事法院会接受委托，有些海事法院则不接受委托。

二、完善原则：“查缺补漏”、“改良机制”、“适度创新”

海事债权登记与受偿程序应以回应新问题、改进旧机制、理顺关联机制并考量海诉法对于民事诉讼法的示范效应为原则予以完善。

（一）完善理念：“理想主义”与“现实主义”相结合

虽然海事债权登记与受偿程序的立法价值在实践中有所“打折”，现有法律规则以及相关机制无法及时回应新需求，对其进行相应修改确有必要。但必须清醒地认识到，如果相关制度运行在实践中并未引起较大的争议，也没有侵害大量主体的合法权益，仅是在机制运行层面存在一些困难，并不足以启动立法权对相关法律进行修改或修订。客观讲，海诉法仅适用于海事诉讼层面，涉及的相关主体范围有限，即使海事受偿程序的运行存在一些阻滞，但在海事法院及其上级法院根据实践的智慧创造——主要体现在出台相关司法解释以及在实践中根据民事诉讼法精神对个案进行的妥善处理——下，

无论是案件管辖，还是债权的分配与受偿，均没有产生大规模的利益保护失衡问题。前文列举的相关问题，在实践中也大多属于偶发性事件，是否需要启动全国人大常委会的立法资源仍值得考量。另外，民事诉讼法作为相较于海诉法的普通法，也填补了海诉法很多未能明确规定的空白区域。作为海事司法的从业人员，希望相关程序规则及时回应社会实践需求、为海事诉讼相关主体提供更为清晰、明确的指引无可厚非。但从目前情况下来看，仍应保持“理想主义”与“现实主义”相结合的完善理念。在假定全国人大常委会启动海诉法修改的前提下，对相关机制的运行、规则的疏漏、实践的需求进行深入调研，但更为实际应该是：在现行海诉法框架内，通过最高人民法院司法解释或裁判指导或者出台类似于英国法下的诉讼指南等模式，合理解释原有法律规则，明确相关机制运行的操作性规则，争取以较小的成本回应新需求。

（二）合理补漏：通过适度解释扩充现行法律规则规制范围

海事债权登记与受偿程序存在的问题既有价值层面的，也有技术层面的，但以技术层面为主。法律技术层面，既有现行规则“缺位”问题，也有现行规则“不够明晰”问题。鉴于两者之间存在一定的交叉性，针对实践中发生的问题，应着力以现行规则为基础，通过适度解释扩充其调整范围，比如通过解释的方式为海事债权划定边界。而对于一审终审的确权诉讼机制，则属于现行法律机制的重大修改，无法通过解释予以明确。但是，如果以案件重大、疑难、复杂作为排除确权诉讼程序适用的情形，也可以考虑对适用普通程序审理案件的范围予以适度扩大，将海洋环境污染、公益诉讼、共同海损、

油污等具有重大、疑难、复杂特征的案件排除于确权诉讼程序。

（三）机制互鉴：以破产法为参照系予以改良

海诉债权登记与受偿程序一章主要是借鉴企业破产还债精神设置的具有我国特色的海事诉讼制度。无论是被拍卖船舶的“小破产”还是基金分配的“绝对破产”，从本质而言，均是“物”——表现为船舶拍卖款或基金——的破产，在“准对物诉讼”的情形下，“物”的破产与“人”的破产性质具有高度近似性。因此，可以借鉴破产法关于“人”的破产的相关机制。比如未到期债权的处理、债权人会议权能的扩大、债权确认程序的衔接等。

（四）强化衔接：“物”的破产与“人”的破产密切关联

海诉法上“物”的破产与破产法上“人”的破产涉及财产保全、管辖、审判、执行（债权受偿）等诸多环节。因此，应先确定“物”破产与“人”的破产的优先顺位问题。在立法上对于以集中管辖和专门管辖为核心的诸项机制的冲突作出明确规定。在确定优先顺位之后，对于“物”的破产与“人”的破产的衔接机制，根据确定的原则予以具体明确。

（五）规则创新：尝试适度创新相关规则

1. 确权诉讼“一审终审”能否不“推倒重来”，而是考虑借鉴英国法的“上诉许可”制度。对于简单的海事案件，探讨施行“上诉许可”制度。2. 对标“人”的破产创设相关制度，比如参照破产法的相关制度，赋予债权人会议更大的权能。特定情形下赋予债权人会议确认债权、决定是否拍卖船舶以及设立基金等相关职能。3. 在跨境破产层面尝试做出一些突破，为我国处理域外破产案件作出示范。

三、路径探索：改进和完善债权登记与受偿程序的具体建议

（一）存量补强：明晰规则，确定边界

1. 债权登记层面

（1）明确可准予登记的涉船海事债权范围

虽然海事法院拍卖船舶既可能源于海诉法第 29 条的海事请求人的请求，也可能源于地方法院为执行该院生效裁判（或上级法院指定执行）而发生的执行案件的委托（全案委托与事项委托）。但从本质上来言，船舶拍卖系“物”的破产。从海事债权判断标准上来讲，凡是与“物”直接关联的债权均应理解为“与船舶有关的海事债权”。从船舶产生的过程以及运营过程来看，涉及船舶的建造、运营（包括运输、物料供应、船舶属具等购置）、侵权行为、相关事故产生的债权均可视为“与船舶有关的海事债权”。同时根据最高院扣押及拍卖船舶司法解释确定的“可扣即可卖”的原则，凡是对船舶产生扣押请求权的海事请求项下的海事债权均可认定为“与船舶有关的海事债权”。因此，将“与船舶有关的海事债权”的范围界定为海诉法第 21 条规定的 22 项可扣押船舶的海事请求较为适当。也有观点认为，根据海诉法第 22 条的规定，为执行判决、仲裁裁决以及其他法律文书也可以扣押船舶，前述判决、仲裁裁决以及其他法律文书项下的债权也应被认定为“与船舶有关的海事债权”。对此，本文持反对意见。理由如下：海诉法为船舶设定的债权登记、债权确认（确权诉讼）以及受偿程序属于针对这一特定“物”的特殊规则，即使引发船舶拍卖的原因事实有所差别，但船舶拍卖的结果事实仍需按照特定的、专门的程序去处理。为执行非海事债权的判决、仲裁裁决以及其他法

律文书而扣押船舶则属于民事执行程序，虽系引发海事债权登记及受偿程序的原因事实之一，但一旦进入船舶拍卖程序，涉及债权登记与受偿程序仍应遵从海诉法的特别规定，这也是海诉法作为民诉法特别法的优位性决定的。诉诸于非海事债权的民事执行，即使该债权人提供了船舶作为财产线索，在分配次序上，由于海诉法拍卖船舶程序的优位性，应按照海诉法规定的程序在满足涉海事债权分配后，才能将剩余财产交由民事债权执行法院执行，以实现民事债权人的权利（至于涉及破产时的制度衔接问题，可见后文）。

在厘定了涉船海事债权的范围后，还需对海诉法第 21 条相关的海事请求予以进一步明确。从司法实践来看，目前对于该条第 16 项“为船舶或者船舶所有人支付的费用”争议最大。在日常生活中，经常有船舶所有人为经营船舶对外借款，此种借款范围广泛，既可能用于建造或购买船舶，也可能用于船舶运营中船舶属具、物料的购买。对于前述借款能否视为可以申请扣押船舶的海事请求存在争议。有观点认为，船舶在经营中因缺少资金向银行申请未设定抵押权的贷款或者向企业或个人的借款等，前述贷款或借款，表面上看似与船舶有关，但实质上与船舶没有内在紧密联系，如果允许债权登记参与分配，可能导致原船舶所有人与他人恶意串通，进行诉讼欺诈，伪造虚假债权参与受偿，瓜分拍卖款，损害其他合法债权人的利益。前述观点对防范虚假诉讼、确保船舶拍卖款具有一定现实意义，但并不符合法律解释学。从海诉法第 21 条规定来看，将“物”拟人化之后，前述观点在逻辑上难以自洽。海诉法第 21 条第 16 项确定的原则是“相关费用直接用于船舶”，也就是说只要款项实际用于船舶即可认定“为船舶支付的费用”。至于该款中

的“为船舶所有人支付的费用”，则宜持限缩性解释的立场。因为从无论从体系性解释还是从目的论解释来看，海诉法第 21 条准许扣押船舶的海事请求均是借鉴“对物诉讼”将船舶拟人化的立法技术，船舶所有人将所借款项用于船舶才能被认定为具有海事请求，其将款项用于其他用途，则不应被解读为对船舶的海事债权。诚然，在司法实践中在债权人与船舶所有人存在特定关系（尤其两者之间具有亲属关系、社邻关系）的情况下，极有可能发生借款事实清楚、但相关款项并未用于船舶的情形。这属于事实查明问题，而非资格准入问题。此种情形下，鉴于船舶拍卖款所具有的“共益性”——属于所有海事债权人在特定阶段可分配的特定财产，而不属于完全可由船舶所有人控制并自认债务的普通财产——的特征，可通过限制自认（如船舶所有人自认前述款项均用于船舶经营，但并未举证证明前述款项合理的使用方式）¹⁴或者引入第三人撤销之诉由其他具有海事债权的债权人行使撤销权¹⁵等方式来平衡船舶拍卖款分配过程中的利益保护。

（2）关于地方法院生效裁判确认海事债权具体数额问题

虽然最高院多次重申海事案件的专门管辖，但地方法院未严格遵守最高院规定的情况时有发生。在船舶拍卖款项受偿程序中，可能会发生当事人持有地方法院确定的生效裁判申请债权登记以及确认债权的情形。此种情形下，由于海事法院并不属于地方法院的上级法院也不属于该法院的再审法院，无

¹⁴ 当然从举证责任角度来衡量，此种操作模式在实践中具有较大难度。因为如果借款本身载明用于船舶经营，且船舶所有人对此不持有异议。即使船舶所有人客观上无法（或者主观上根本不情愿）提交相关证据时，根据举证责任分配，债权人关于借款系用于船舶运营的主张应予认定。

¹⁵ 因船舶拍卖款项涉及众多海事债权人的集体利益。故已经被生效裁判确定享有海事债权的债权人如认为涉及船舶运营借款的相关案件的裁判结果侵害了本人的实体权益（分配额度受限），可以将其视为民诉法第 56 条规定的第三人。其在满足了民诉法第 56 条第 3 款的要件时，可提起第三人撤销之诉。

权对该违反专门管辖的案件确定的事实予以否定评价。对此有两点建议。一是出于司法资源节约（包括法院以及当事人两个层面）的考量，只要地方法院生效裁判确定了某项债权属于与被拍卖船舶相关的海事债权且载明了具体数额或计算方法的，海事法院应予以认可。此时只需对海诉法解释第 89 条进行适当修改即可。如果其他海事债权人认为地方法院的裁判不当，可依照民事诉讼法第 56 条第 3 款的规定向该法院提出第三人撤销之诉。二是赋予海事法院移送该法院上级法院审查的权利。地方法院的生效裁判确认海事债权数额的，该案件或属于基础法律关系为海事海商法律关系的案件，或属于相关标的物及船的“对物诉讼”案件。此两类案件均应属于海事法院专门管辖，不应由地方法院进行裁判。海事法院收到前述案件后，可将案卷移送该地方法院的上级法院，由该上级法院依职权裁定撤销原判，将案件移送有管辖权的法院或仲裁机构裁判。相较而言，第二种做法的效率性显然更差，而且在目前并无明确的法律依据。虽然民事诉讼法解释第 331 条规定二审法院依照二审程序审理案件，认为第一审人民法院受理案件违反专属管辖规定的，应当裁定撤销原裁判并移送有管辖权的人民法院。但是如果地方法院的裁判已经生效，该法院的二审法院已经不再审理该案的相关纠纷，则前述二审法院撤销移送案件的规定并不能适用。三是将案件移送原地方法院或其上级法院，书面说明原审法院违反专门管辖的情况，由原审法院决定是否依据民事诉讼法第 198 条的规定启动再审程序，在再审案件中将案件移送至有管辖权的法院或仲裁机构。但是此种程序存在最大的问题在于：基于对依职权再审的限制¹⁶，

¹⁶ 法院依职权再审违背了民事诉讼“不告不理”原则，过度干预了当事人的处分权，对生效裁判的既判力也有较大伤害。即使法院依职权再审也应当限缩解释民事诉讼法第 198 条“确有错误”的范围。通说认为，民事诉讼法第 198 条中的“确

在当事人均无异议或者仅有案外人提出异议的情形下，违反专门管辖的案件似也不应依职权再审。综合比较三种模式之后，第一种模式——认可地方法院作出的生效裁判——较为妥当。至于裁判的准确性问题，可由第三人撤销之诉解决；至于地方法院行使管辖权不当的问题，可通过案件评查、信息沟通、地方法院法官业务学习等方式予以解决。

（3）关于生效裁判未载明海事债权性质以及具体数额问题

涉及特定船舶的债权数额确定与生效裁判无法保持同一性的主要原因如下：一是部分海事债权人对被拍卖船舶所有人享有性质相同或类似的多项给付型海事请求或者民事请求，在船舶所有人所有的特定船舶并未被法院强制拍卖或者裁判机构并不知悉该拍卖情形时，生效裁判仅会基于对“人”诉讼确定船舶所有人承担具体金钱之债的数额或计算方法，而不会区分其中的部分债权是否针对于特定船舶的特定数额的海事债权。二是部分裁判机构对于海诉法规定的债权登记及受偿程序并不了解。即使知悉了特定船舶被拍卖的情形下，可能在查明事实部分也不会体现债权人针对特定船舶享有的海事债权数额。

本文认为，海事债权登记针对的是“特定化”的海事债权，此种特定化一方面表现为债权的及“物”性——与被拍卖船舶或者与引发特定海事事故的船舶有关，另一方面则表现为债权数额的具体明确性——有具体数额或者明确的债权计算方法。如果生效裁判载明了债权人对船舶或特定事故享有债权（构成生效裁判的一部分给付内容），则该生效裁判属于海诉法第 115 条规定的生效裁判，可根据海诉法第 114 条将该裁判文书里载明的债权予以登

有错误”适用的情形应该指向民事诉讼法第 200 条所列明的 13 种情形，而该 13 种情形并不包括管辖权错误。

记后，依据海诉法第 115 条作出债权确认裁定。

如果生效裁判载明债权人享有对船舶的债权，但未将其债权数额与其他债权进行区分的，此时的生效裁判在性质上不属于海诉法第 115 条规定的生效裁判，而仅能作为证据材料使用。海事法院可对其主张的海事债权予以登记，但债权登记后仍需进入确权诉讼程序。如果原生效裁判是依据当事人之间的管辖协议或仲裁协议作出的，仍应由当事人依照诉讼或仲裁契约到相关裁判机构申请裁判。如果作出原生效裁判的相关机构以相关纠纷属于已裁判事项，重新裁判属于“一事再理”的，当事人之间可考虑另行达成管辖协议或仲裁协议，如无法达成的，鉴于原裁判机构已经不受理相关纠纷，双方当事人可在债权登记法院提起确权诉讼。但此种确权诉讼不宜按照财产金额收取诉讼费用，而应按确认之诉项下非财产案件收取诉讼费用。主要原因是：因原生效裁判已确认涉船的债权真实合法有效，仅未确定特定海事债权数额，债权人的请求并未改变将原生效裁判确认的整体债权数额，仅是将该特定海事债权予以明确。鉴于前述纠纷的诉讼费用已由当事人按财产案件标准交纳，如再按财产案件交纳，非但会增加当事人费用负担，而且还会减少船舶拍卖款项或基金的实际分配数额。

生效裁判未载明债权人的债权与船舶或海事事故相关，此种生效裁判在性质上与海诉法第 115 条规定的生效裁判没有关联。前述生效裁判既不是海诉法第 114 条的证据材料，更不是海诉法第 115 条的生效裁判。持有如持有生效裁判的当事人不能提供与被拍卖船舶或特定海事事故有关的证据材料的，对其债权登记申请应不予受理。

（4）申请登记的债权范围是否需明确到债权类型及具体数额问题

对于当事人持有生效裁判申请债权登记并确认债权的，当事人应明确申请债权登记的债权类型及具体数额。对于当事人提供证据材料申请债权登记，后续债权具体数额需通过确权诉讼程序或者依据当事人之间的管辖协议或仲裁协议到其他机构裁判的，只需登记债权的类型即可。对于债权自然产生的利息，可在债权登记时，予以明确载明债权中包含利息。如果当事人在债权登记程序中未申请登记利息的，应视该“利息”的性质确定，如利息是属于主债权的孳息，无论是否申请登记，确权诉讼均应进行审查确认；如利息是属于约定违约金的，如在债权登记环节没有提出申请，则确权诉讼程序仍可确认该违约金，但在确权诉讼后的债权确认裁定部分，应将前述违约金部分排除于可分配船舶拍卖款项以及基金范围之外。鉴于海事债权登记属于较为专业且少发的诉讼程序，即使部分律师对程序的性质、功能以及与确权诉讼和受偿程序的关联性也并不清楚。因此，建议在债权登记环节如经审查当事人提交的债权登记材料（海诉法第 114 条的证据材料或者海诉法第 115 条的生效裁判）可证明当事人享有海事债权的，应予释明或者指引。

（5）债权登记期间届满后产生的新海事债权问题

单纯从文义解读来看，对于超过债权登记期间的申请，法院不应准许其债权登记。但从目的论解释来看，对于债权登记期间届满后、船舶未拍卖成交前产生的涉船债权，仍是属于涉船债权。由于前述债权不宜作为共益涉船债权予以优先分配，因此仍应准许该债权进入债权登记，并通过相关诉讼程序确认其债权。享有该类债权的债权人有权参与船舶拍卖款的分配。但由于

债权登记期间设定的主要目的系为了督促海事债权人尽快行使权利，以便法院有效率地知悉债权类型以及具体数额，高效地分配船舶拍卖价款。如果允许前述新债权的海事债权人无限期享有债权登记的权利，有悖船舶拍卖款项分配效率。根据实践情况，本文建议，前述新债权的申报期限应自海事债权产生之日起 60 日内向海事法院申报。前述海事债权登记后，进入后续诉讼程序予以解决。

（6）未到期债权以及附利息债权问题

可借鉴破产法第 46 条的规定精神，准许债权人登记未到期的海事债权。对于在确权诉讼中或者船舶拍卖款项以及基金实际分配时仍没有到期的债权视为到期。关于利息问题，从目前司法实践来看，在船舶被拍卖或者设立基金时，利息部分一般均无法得到清偿。因此，可以考虑借鉴破产法的规定，自海事法院发布公告之日起停止利息的计算。但是，涉及担保物权担保的债权如果包含利息的，应当除外。

（7）债权登记期间届满后申请登记债权的处理问题

债权登记期间属于法定除斥期间，不可中断、中止以及延长，故对债权登记是否逾期的审查相对较为简单。可参照海诉法第 114 条的规定进行处理，如果修改法律，可将第 114 条调整范围予以适度扩大即可。在申请人的权利保护上，可赋予申请人在收到裁定后 5 日内申请复议一次的权利。具体文书样式可参照 2003 年海事诉讼文书样式（试行）文书 56 裁定驳回债权登记的裁定样式处理。但应修正该文书样式中关于驳回申请仍需交纳申请登记费用的错误做法。

2. 确权诉讼层面

（1）一审终审制问题

我们认为，企业破产之所以施行普通程序，不做一审终审的限制，是因为本身企业破产涉及的主体、财产、法律关系极为复杂，加上和解、重整等一系列中间环节，耗时甚久，实行“一审终审”并无必要。但船舶款项和基金的分配涉及主体、财产、环节都较少，出于当事人经济成本、司法效率、资产司法分配后的流转角度考量，部分诉争标的金额较小、事实相对简单、权利义务相对明确的给付之诉实行一审终审，这也是我国当下推进小额诉讼一审终审等制度的逻辑起点和归宿。海诉实现效率价值的可能，实行更具效率的审判程序也符合社会经济学成本原则。如果完全改变“一审终审”制，则海事确权诉讼程序的特色制度将消失于海诉法之中。从立法修改来看，可能难度较大。因此，目前可考虑维持“一审终审”，但可以适度扩大适用普通程序审理案件的范围。可将并不涉及船舶碰撞过失程度比例判定和责任入能否享有责任限制的共同海损、污染海洋环境、破坏和污染海洋、通海可航水域环境、水域生态、海洋或者通海可航水域开发利用、海洋和通海可航水域工程建设、海难救助等重大疑难复杂案件排除于确权诉讼程序之外。由于随着“一带一路”建设的发展，未来可能涉及船舶或海事事故的重大疑难案件会有所增加。因此，适用普通程序的案件可采用开放式的处理方式，以“列明”加兜底条款的方式作出规定。

（2）确权诉讼的管辖问题

当事人在法定债权登记申请期间先向受理拍卖船舶以外的有管辖权（不

含协议管辖）法院提起诉讼，再向拍卖船舶法院申请债权登记的，因不存在协议管辖，为便于案件的尽量集中审理、尽量统一裁判尺度、加快推进船舶款项分配，案件应予移送。

《扣押和拍卖船舶规定》没有规定当事人进行债权登记后，可否依据当事人之间有效的管辖协议到约定法院诉讼。本文认为，根据《海诉法》第 19 条的规定并参照《责任限制规定》第 4 条第 2 款的规定，应当充分尊重当事人关于法院的协议管辖选择权。当事人在向受理船舶拍卖和基金设立的法院提起债权登记后，如当事人向受理法院披露存在协议管辖，受理法院审查认为协议管辖有效后，应告知当事人向约定管辖法院提起诉讼，同时告知相关法院船舶进入拍卖程序的事实。相关生效裁判作出后，由当事人持债权登记裁定及该裁判文书参与分配。

当事人在提交债权登记申请前，已持有一审尚未生效裁判文书（非协议管辖法院作出）的，此时无需移送。因为待生效裁判是裁判最终生效的前置程序，且待生效裁判作出后，相当于该法院的审理程序已经实质终结（只在程序上需解决后续的送达或上诉事宜）。如果此时将案件移送受理债权登记法院，则债权登记法院需重新进行审理，无论采取何种审理程序，均构成重复审理，既浪费司法资源，又造成当事人成本的浪费。因此，《海诉法解释》第 89 条关于已进入二审除外的内容应修改为尚未作出裁判的，应予移送。

在案件移送时间选择上，为保持与《扣押与拍卖船舶规定》的一致性以及避免案件移送后船舶未能拍卖、变卖成交所带来的尴尬，移送的时间节点应把握为船舶拍卖、变卖成交后。具体操作上，建议设立全国海事法院信息

共享平台，以便各海事法院准确及时掌握移送时间。《海诉法解释》第 89 条亦应作相应修改。

就基金类案件而言，关于基金设立后的移送问题，《责任限制规定》已经作出了规定。主要是基金设立之前相关案件是否需要移送。因为基金设立之前当事人之间的诉讼既可能发生在债权登记前、也可能发生当事人申请债权登记至法院作出准予债权登记裁定或确认债权数额的裁定之间；既有可能依据协议管辖提起诉讼，亦可能依据普通管辖提起诉讼。参照对船舶拍卖类案件管辖的解读，没有协议管辖和仲裁的，只要没作出待生效裁判的，在基金设立后，基于集中管辖和分配基金所需，亦应移送。

（3）确权诉讼的审理程序

对于船舶拍卖类案件，《扣押与拍卖船舶规定》第 20 条规定当事人在债权登记前已经就有关债权提起诉讼的，对一审裁判享有上诉权，此类型案件亦排除于确权诉讼之外。此条款的用语“在债权登记前”存在理解上的歧义。

“在债权登记前”既可指拍卖船舶公告指定的债权登记期限前，也可指当事人向海事法院申请债权登记前，还可指海事法院受理当事人债权登记申请但未作出准许债权登记前。基于不同的理解，将会使相关诉讼后续审理程序呈现不同处理结果。根据《扣押与拍卖船舶规定》的解释，当事人申请登记的期限是固定的。而根据确权诉讼程序的基本目的来看，仍系以效率为目的、以一审终审为原则。那么此时的“债权登记前”应作限缩性理解，即仅指船舶第一次拍卖确定的当事人享有债权登记权利的第一日前。如果当事人在该日之后以先提起诉讼再申请债权登记的方式来实现二审终审的审级利

益，不应予以准许。对于基金类案件，亦应作相同理解。对于在债权登记程序启动前已提起诉讼的案件，仍应适用二审终审。

在债权登记后存在协议管辖的诉讼适用的审理程序。为便于集中管辖和审理，原则上进入债权登记程序后并在船舶拍卖、变卖成交以及基金设立后启动的诉讼除特定案件（不适用确权诉讼程序审理的案件）外，均应适用一审终审。本文认为，出于尊重当事人的意思自治，订立管辖协议的当事人，在未合意放弃管辖协议之时，应到双方约定的协议管辖法院提起诉讼。但需明确的是，除该协议管辖法院为外国法院外，在我国境内提起的诉讼，协议管辖法院亦应适用一审终审的确权诉讼程序，不宜适用两审终审的普通程序。

当事人申请债权登记后，涉及船舶碰撞过失程度比例判定的案件、当事人以书面方式明确提出责任人无权限制责任案件以及不适用确权诉讼的共同海损、污染海洋环境、破坏和污染海洋、通海可航水域环境、水域生态、海洋或者通海可航水域开发利用、海洋和通海可航水域工程建设、海难救助等案件无需等待船舶拍卖、变卖以及基金是否设立的结果，有权管辖（含协议管辖）法院可直接受理并按普通程序予以审理。

当事人申请债权登记后，在其他法院提起诉讼的，除协议管辖外，国内法院应将案件移送受理船舶拍卖和基金设立法院进行审理。如因当事人未及时披露，该海事法院已经受理并审理的，在知悉有权法院已经将船舶拍卖、变卖或基金已设立时，应主动移送（但案件已作出一审裁判的除外）。接受法院重新立案后，应按照确权诉讼程序予以审理，实行一审终审。

当事人在基金设立前，即以书面形式提出责任人无权享有责任限制的，

无需等待基金是否成立，可直接按普通程序立案受理。当事人在法院作出准许登记裁定后，以书面形式提出责任人无权享有责任限制的，基于节约司法资源考量，无需采取按确权诉讼立案、终结确权诉讼程序、启动普通程序的顺序处理，而直接以普通程序立案审理。

当事人对责任人享有赔偿责任限制并无异议或者在确权诉讼过程中未以书面方式提出异议的，即使同时存在需按普通程序审理的案件，基于尊重确权诉讼原告的自由处分权利的原则，无需等待普通程序审理结果予以中止，可继续审理。

当事人在提起确权诉讼后，部分当事人以书面方式提出责任人无权限制赔偿责任的，裁定终结确权诉讼程序，转入普通程序审理，且以合并审理为原则，个案审理为例外。即使是个案分别审理，原则上宜由同一合议庭审理。

涉及拍卖船舶类案件中，当事人的海事债权既有与船舶关联的海事债权，也有无船舶无关的海事债权。虽然根据《扣押和拍卖船舶规定》第22条第3款的规定，在分配与被拍卖、变卖船舶有关的海事债权后，如尚有余款可按照《中华人民共和国民事诉讼法》及相关司法解释的规定执行。但不能理解为，法院可以在确权诉讼中直接处理与被拍卖船舶无关的海事债权。因为，从法理上讲，确权诉讼仅能处理与被拍卖、变卖船舶有关的海事债权，对于与被拍卖、变卖船舶无关的海事债权不在确权诉讼审查范围之内。因此，对于与被拍卖、变卖船舶无关的债权，应向原告先行释明，释明后，原告仍坚持起诉的，可先裁定驳回该部分请求的起诉。该裁定应允许当事人上诉。如二审法院认为该债权性质为与被拍卖、变卖船舶相关，则一审法院应适用确

权诉讼程序继续审理。如果一审法院认定该债权与被拍卖、变卖船舶相关的，应适用确权诉讼程序予以审结。

当事人提起的确权诉讼项下既有限制性债权也有非限制性债权的¹⁷，法院应向先作出释明，如当事人仍坚持同时请求处理限制性债权和非限制性债权，基于基金类确权诉讼仅处理可在基金中分配的限制性债权，不处理非限制性债权，在处理方式上同前述涉及船舶债权一致。

（4）确权诉讼以不调解为原则，以调解为例外

有观点认为，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第13条以及《最高人民法院关于人民法院民事调解工作若干问题的规定》第2条等相关规定，尽管确权诉讼是以破产还债程序为原型，但其与破产程序原理并不相同。而且否认确权诉讼以调解方式结案，系混淆了案件能否适用调解与法院能否确认调解协议效力之间的区分。^[18]本文认为，船舶拍卖、变卖成交以及基金设立后的仲裁或诉讼案件，无论是基于确权诉讼还是基于普通程序生成分配债权依据，其根本目的在于确认固定数额的海事债权，进入“小破产财产”中进行分配。待分配财产虽然名义上属于船舶所有人或者基金设立人，但该财产在本质上属于对船舶或基金享有请求权的集体待分配财产。从确权诉讼的本质来看，为确保将来分配的公正性，法院应在程序许可范围内对相关事实予以全面审理认定并对权利义务作出公正裁判。虽然双方当事人在案件审理过程中达成的调解协议并不一定侵害其他债权人的利益。但司法实践中，对

¹⁷参见：南京顺锦航运有限责任公司与浙江龙宇船务有限公司船舶碰撞损害责任纠纷案[一审：（2013）沪海法海初字第57号；二审：（2014）沪高民四（海）终字第124号]。该案中一审法院同时处理了原告的限制性债权和非限制性债权，并判决限制性债权在基金内受偿、非限制性债权在基金外受偿。当事人上诉后，二审法院予以维持。该案涉及船舶碰撞过失比例判定，属于应适用普通程序审理的案件。

¹⁸许俊强：《海事债权确权诉讼调解案评析》，载《中国海商法年刊》，2007年第1期，第428至429页。

于调解协议的审查受制于各种因素，有可能发生责任人与某一部分当事人串通损害第三人的情形。因此，一般情况下，不应准许当事人以调解方式结案。但是在特定情形下，如果以调解方式结案并不影响第三人利益或者相关第三人予以认可的，则应允许以调解方式结案。比如：基金案件中，有权请求基金分配的主体只有一个，该主体与责任人达成和解；或者船舶拍卖或基金案件中，某一或部分当事人与责任人的调解协议经过所有申请债权登记并准备分配船舶拍卖、变卖款或基金的其他当事人的同意，除非前述调解协议有依法不应予以准许的其他法定情形，应准许当事人之间和解。需要说明的是，此种原则仅限于受理涉及分配船舶拍卖、变卖款项以及基金的国内法院审理的案件。当事人在我国大陆地区以外（含香港、台湾、澳门）的法院提起的诉讼以及仲裁，不受有限调解原则限制。

（5）明确船舶拍卖类债权登记申请费由被告负担

根据《责任限制规定》第7条的规定，无论基金最终是否设立，基金类债权登记申请费均由申请设立基金的人负担。但在涉及船舶拍卖类案件中，《扣押与拍卖船舶规定》仅规定了海事法院裁定终止拍卖船舶的，应当同时裁定终结债权登记受偿程序，当事人已经交纳的债权登记申请费予以退还。但并未明确船舶拍卖、变卖成交后债权登记申请费由谁负担。司法实践中，大部分当事人均会在确权诉讼中提出债权登记申请费由被告负担的诉讼请求。从查询的案例看，以支持者居多、不支持居少。究其原因在于《交纳办法》第39条的规定。该条将债权登记申请费排除于当事人可以在后续诉讼中的诉讼请求范围。结合相关法律规定，本文认为，应结合当事人请求登记

或确认的债权性质区别对待。如当事人请求确认的海事债权具有船舶优先权或船舶留置权、船舶抵押权等担保，则可根据《海商法》《物权法》《担保法》等法律，在确认债权裁定中，明确债权登记申请费由债权文书载明的义务主体承担。为了便于执行，载明义务主体时，还可一并载明该笔款项可从船舶强制拍卖或变卖款项中先行拨付或者根据担保物权的次序优先受偿。如果进入确权诉讼或后续诉讼程序的，应明确义务主体为被告，且因为原告已将其作为诉讼请求单独提出，应在裁判理由部分根据《海商法》第 24 条或《物权法》第 173 条或《担保法》第 46 条、第 83 条等进行说理，并载明该款项可先行拨付或者根据担保物权的次序优先受偿。如果债权只是普通债权，应依照《交纳办法》第 39 条第 4 项的规定，判决驳回原告关于由被告负担债权登记申请费的请求。

前述区别对待的做法仅是目前法律法规体系下较为合法的做法，但并不够合理。有观点认为，普通债权人既可选择在船舶拍卖款中受偿，也可选择通过另诉的方式实现权利救济，故普通债权人申请债权登记无非是增加权利救济的机会，因该机会而支付的成本亦应由普通债权人自行承担，不宜由被告负担或作为共益费用在船舶拍卖、变卖成交款中受偿。本文认为，无论从船舶拍卖款受偿程序的性质看，还是从航运实践看，基于对涉船债权人的尽量平等保护，债权登记费用应在船舶拍卖价款中作为诉讼费用优先受偿。因此，可将《海诉法》第 119 条第 2 款中的“诉讼费用”适当扩大，¹⁹将债权登记程序中的债权登记申请费纳入其中，明确规定前述费用由败诉方承担，

¹⁹债权登记程序虽是确权诉讼程序的准备程序，两者虽有关联，但不能混同。因此，目前《海诉法》第 119 条第 2 款中“应当由责任人承担的诉讼费用”指向的诉讼费用并不能包括债权登记程序的申请费，而仅能指向确权诉讼程序中的诉讼费用或者不适用确权诉讼程序但与确权诉讼功能相一致的其他诉讼或仲裁的费用。

以达到与《责任限制规定》第7条相似的法律后果，既保障债权登记、裁定确认债权以及确权诉讼程序的独特性，又关照了前述程序的内在关联以及被申请人（被告）的违约或过错行为。

3. 受偿层面

受偿层面涉及债权人会议权能、受偿程序的性质、债权的实际实现等问题，其关键在于受偿程序性质的认定以及是否需要创设独立于民事执行程序的海事执行等问题，本文建议根据海事债权受偿的特殊性，确定具有自治特性的海事执行特别程序。²⁰因涉及海事执行问题，不在本文重点讨论范围，故不予深入探讨。

（二）变量定性：依附于“大破产”相对独立的“小破产”

被拍卖船舶的企业或者设立基金企业的破产申请被裁定受理后，需衔接“小破产”与“大破产”两个程序。目前海诉法与破产法的规定，均“各自为政”，两者之间的衔接机制尚不够明晰。基于对规则的不同理解，司法实践中操作不一。本文认为，鉴于船企破产与海事债权登记与受偿程序在保全、管辖、审理程序、债权确认、债权分配等存在多重交织，应首先解决在两者的优先顺位问题，再考虑如何做好两者之间的衔接。

1. “小破产”依附于“大破产”并保持特定情形下的相对独立性

破产法未明确规定破产法的破产管辖优先于海诉法的专门管辖。但在审判实践中，海事法院一般均遵循着集中管辖属特定规定，优先于法定管辖（包括专门管辖或专属管辖）的原则。有观点认为，船企破产由海事法院管辖更

²⁰ 吴胜顺：《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》债权登记与受偿程序缺陷及制度重构，载《中国海商法研究》，2018年第2期，第12页至33页。

为适当，²¹但实务中的做法并非如此。在司法实践中，当涉船企业破产时，海事法院在收到破产法院关于受理破产的裁定后，一般均会按照破产法第 19 条至第 21 条的相关规则，在保全、管辖以及案件审理上，均会向破产法院集中，由破产法院集中处理。此种做法与目前破产法的规定以及海事法院受案范围保持一致性。²²但鉴于引发船舶拍卖以及基金设立的原因各有不同以及海事债权登记与受偿程序的复杂性，可在坚持前述原则的前提下，适当保留海事诉讼的相对独立性。比如海事债权登记可保持相对独立性；船舶拍卖成交或基金成立后，优先保障船舶优先权、留置权以及抵押权人以及限制性海事债权人的合法权益，允许他们享有别除权；通过海诉法的修改明确破产所涉海事纠纷仍由海事法院审理；海事债权人在海事债权登记申请债权登记后无需另行破产申报债权等制度；船舶款项或已实际设立基金属于“特定”待分配财产，独立于破产财产。²³

2. 破产程序中海事债权的申报问题

（1）船舶拍卖公告发布后至船舶拍卖成交前，船企破产申请被受理的，债权人向海事法院申报债权的，如海事法院知悉船企破产的，对于未予登记的债权，可告知债权人依破产法的规定到破产法院申报债权，对于已债权登记的海事债权，可自行发函告知破产法院海事债权登记的情形，并告知已登记的海事债权人后续情形。

²¹ 向明华：《船舶司法拍卖客体探析》，载《法学》，2009 年第 12 期；邓江源：《关于参加联合国国际贸易法委员会第五次工作组第 52 届会议的总结报告》，载《涉外商事海事审判指导》，2017 年第 1 辑，第 241 页。

²² 2016 年最高院海事法院收案范围规定中并未将船企破产案件纳入海事法院受案范围。结合破产法司法解释（二）第 47 条有关破产程序中的海事海商纠纷可由上级人民法院指定管辖的规定，应该理解为最高人民法院认为破产案件的集中管辖是优先于海诉法的专门管辖的。进而可合理推知，在涉及船舶拍卖或基金案件中，如船舶所有人（光租承租人）或基金设立人破产时，企业破产程序优先于海诉法的船舶拍卖、基金设立以及受偿程序。

²³ 关于海事诉讼与破产程序的冲突与衔接问题，吴胜顺法官有较为详细的论述，很多观点可采。可参见：吴胜顺：《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》债权登记与受偿程序缺陷及制度重构，载《中国海商法研究》，2018 年第 2 期。

（2）船舶拍卖成交后，船企破产申请被受理的，对于已登记的海事债权，海事法院发函告知破产法院；对于未登记的海事债权，如海事债权为船舶优先权、船舶留置权或者船舶抵押权担保的，因标的物已拍卖，剩余仅为担保物权优先分配（破产法上的先取权），此时的债权登记无需到破产法院申报债权，仍由海事法院予以登记即可。之后诉讼可仍依管辖协议或仲裁协议或集中管辖规定由有权裁判机构裁判即可，但海事法院应将债权登记情况发函告知破产法院以及指定的破产管理人（如已指定）。对于船舶拍卖成交后的普通海事债权人的债权登记，也可坚持前述原则。建议采取前述原则的主因系船舶拍卖实际成交或基金实际设立后，海诉法“对物诉讼”的特征基本成就，此时的特定的物——船舶拍卖款或基金——因其定向性已具备独立于破产财产的特性。

需要说明的是，涉船海事债权登记期间届满后申请海事债权登记的申请在海事法院仍应被裁定驳回。但该海事债权人可向破产法院申报债权，但在债权实际受偿时，该债权只可在非船舶拍卖款（如该船舶最终仍在破产程序中被拍卖）中受偿。

（3）涉及基金的案件的衔接与涉及船舶拍卖的基本保持一致。债权登记应可向海事法院申报即可，由海事法院发函告知破产法院或管理人；涉及基金的相关诉讼亦持同等操作方式。需要特别注意的是，鉴于基金受偿属于“绝对破产”，超过基金海事债权登记期间后申请登记的海事债权，无论在海事法院还是在破产法院均不应予以准许。

3. 破产程序中海事案件的管辖问题

涉及被拍卖船舶或基金的海事纠纷案件可在破产法司法解释（二）第 47 条的前提下由修改后的海诉法进一步明确衔接机制，建议规定前述案件由原受理船舶拍卖以及基金案件的海事法院集中管辖（有管辖协议或仲裁协议的除外）。如果当事人向破产法院提起诉讼，破产法院依据修改后的海诉法规定移送有关海事法院即可；如当事人向海事法院提起诉讼的，海事法院应及时发函告知破产法院以及破产管理人。但需要注意的是，涉及的相关诉讼，应先根据破产法的规定，先行中止。待破产管理人指定后，相关诉讼再恢复审理。

4. 破产程序中船舶以及基金分配问题

首先应明确船舶拍卖款项以及实际设立的基金独立于破产财产，前已述之，这属于“对物诉讼”的条件成就。因此，无论是船舶看管费等公益费用，还是船舶优先权、留置权或抵押权亦或特定化的普通债权或者基金项下的限制性海事债权，均可独立于破产财产优先进行分配。海事债权人会议也与破产法的债权人会议无涉。但是应当注意的是，如果船舶拍卖款或者基金实际分配后仍有剩余的，应作为破产财产分配。而涉船的海事债权人在船舶拍卖款项中未足额受偿的，仍可在破产财产中按相应顺位进行受偿。但是，涉特定海事事故的限制性海事债权，无论是否足额受偿，均不可再行在破产财产中受偿。在具体分配过程中，可先行根据破产法中止，并告知相关破产管理人参与相关程序。破产管理人不参与程序的，不影响船舶拍卖款以及基金的分配。

5. 借鉴破产法规则，适度扩大海事债权人会议的权能。海诉法仅在第 117

条和第 118 条规定了债权人会议，而破产法则专章规定了债权人会议。从法条规定来看，海诉上的债权人会议与破产法的债权人会议无论在组成方式、召集时间、权利义务、程序影响力来看，都存在较大差异。海诉法的债权人会议体现了非常明显的法院“职权主义”特征。债权人会议仅能在海事法院审理并确认债权后方能组成，其权能仅体现在对船舶价款或基金分配方案协商层面。相关债权人既无法介入涉船或涉基金海事债权的审查、确认，也无法在船舶被法院强制拍卖后实际拍卖成交前通过法定程序阻止船舶被拍卖。破产法的债权人会议具有极为广泛的权能，债权人会议的职能贯穿整个破产程序，包括对申报债权的审查和确认、对破产财产的处理和分配、和解、重整。债权人会议既可决定破产企业的“生”，也可决定破产企业的“死”，体现了鲜明的“自治主义”特色。

本文认为，海事受偿程序中有必要借鉴破产法精神，适度扩大海事债权人会议特定的权能。债权人会议可以核查获准登记的海事债权，可以在船舶拍卖之前或基金实际设立之前决定是否终止船舶拍卖以及基金设立程序，可以通过船舶拍卖款项以及基金的分配方案，还可以履行由海事法院赋予的其他权限。需要指出的是，有观点认为，船舶拍卖以及基金设立可考虑借鉴破产法的规定，设立破产管理人。本文不赞同此种观点。破产法之所以规定破产管理人，系因为企业破产涉及众多主体、财产以及众多案件，专业的管理人有利于及时处理破产企业的相关事项，提高破产程序的效率。但在船舶拍卖以及基金设立过程中，处理的事项相对简单，而且由法院职权主义启动相关程序后，所涉工作事项并不多。如果成立一个需要在船舶拍卖款或基金中

优先分配财产的特殊主体，会变向减少船舶拍卖款项以及基金的份额，影响海事债权人债权的实现。至于涉及船企破产时，如果就船舶拍卖或者基金设立管理人，还面临着海事管理人与破产管理人的职能冲突、费用处理等一系列问题。而且因为在船企破产时，即使仍坚持海事案件由海事法院管辖（需由修改后的海诉法予以明确），其管辖的依据也非专属管辖优于集中管辖，而是出于诉讼便利、公正和效率考量的“另类集中管辖”（海诉法对于船企破产所涉的海事海商纠纷，通过海诉法规定相关条文，将破产法第 21 条及破产法司法解释确定的原则做出特殊规定，仍由海事法院集中管辖）。而此种“另类集中管辖”也需遵守破产法的相关规定，依附于破产法但保持相对独立的诉讼程序而已。

（三）增设新量：尝试引入上诉许可制度，创设跨境破产规则

海事确权诉讼体量不大，且在涉及外轮拍卖时具有较强涉外因素。因此，可尝试引入一些特别制度。在确权诉讼程序层面，可以考虑在废除广为诟病的“一审终审”制度，实行引入上诉许可制的“二审终审”，由法院根据案件难度决定是否允许当事人上诉。在涉外轮或者外国船舶所有人破产的案件中，可尝试在跨境破产方面作出一些突破，先在海事“小范围”内尝试拓展现行破产法第 5 条第 2 项的相关规定，为“一带一路”背景下我国处理跨境破产方面作出一定探索。

1. 关于上诉许可问题

英国法项下的上诉许可制度比较复杂。但简而言之，是赋予了一审法院对申请上诉的当事人的上诉状予以审查的权利，将一些没有上诉必要、浪费

司法资源、影响司法效率的案件排除于二审。诉讼效率原则与司法公正原则并无本质的冲突，无论是英国法项下的上诉许可，还是我国民事诉讼法项下的小额诉讼以及近年来在尝试使用的速裁程序均是在充分考量类案事实相对清楚、权利义务相对简单的特质后，平衡诉讼经济与司法公正原则之后的理性选择。

本文认为，在确权诉讼程序中，可以概括性规定附条件的“二审终审”制（民诉法规定可适用小额诉讼，一审终审的除外）。所附条件即是“上诉许可制度”。对于一审事实认定基本准确的案件，除非存在新证据或者法律适用存在较大争点的情形，一审法院或二审立案审查部门可不准许当事人上诉。具体程序设计上，可采取如下模式。1. 当事人对债权登记后的诉讼案件提起上诉的，先交由原审合议庭进行合议，如认为当事人上诉并无必要，应裁定驳回上诉人的上诉请求。上诉人收到前述裁定 10 日内，可申请原审法院另行组成合议庭复议一次。对其复议结果不服的，可在收到前述裁定 10 日内向该法院的上级法院再次申请复议一次。如果当事人存在滥用诉权的情形，相关法院可依据民事诉讼法予以处理。2. 对于当事人是否享有上诉权的审查，法院可根据实际情况召开听证，听证会应同时通知原审中的其他当事人，并听取其意见。其他当事人不参加听证的，不影响听证程序的正常进行，且此种听证程序并非必要。3. 如果原审判团队、原审法院另行组成的审判团队或者上级法院准许一方或多方当事人的上诉，其他当事人不可对此裁定不服。是否准许上诉的裁定仅及于提起上诉的当事人。4. 将上诉权审查期限控制在 10 个工作日之内，不予准许上诉的裁定应以书面方式做出，且应告知

相关当事人。如果当事人中多人同时提起上诉的，可在一份书面裁定中一并处理。

不可否认的是，由于原审判团队可能会顾及驳回当事人上诉权可能引发信访问题或者类案不类判的情形，可能会出现均会允许当事人上诉的情况。但即使发生前述情形，也不至于过度浪费司法资源，同时也能兼顾审判程序的公正问题。而且此种倡导性程序也可能经由实践发展，伴随着当事人素质的提高、诉讼成本的考量、法官的责任担当，逐渐演化化为具有一定示范或指引价值的特别诉讼程序。

2. 关于跨境破产问题

目前我国并没有对于跨境破产的明细规定，仅在破产法第5条第2款做了原则性规定。从处理韩进集团破产案件来看，对于境外船企破产尤其在该船企与海事程序存在冲突的情况下，我国并不关注国外的破产程序，而以优先保护我国债权人的利益为原则。但是必须考虑到，随着“一带一路”的持续深入，日后涉及跨境破产问题将越来越多，不仅涉及到国外企业在我国拥有财产时的破产程序如何平衡问题，更涉及到我国企业在境外破产时的相关程序问题。从国际范围来看，虽然联合国国际贸易法委员会1997年通过的《跨境破产示范法》(Unictral Model Law on Cross-border Insolvency)并未成为国际公约。但是以该示范法为蓝本的国家越来越多，包括美国、英国、加拿大、澳大利亚、日本等主要发达国家。在欧盟区域内，《欧盟破产程序规则》(The European Council Regulation on Insolvency)也适用于

欧盟成员国之间（丹麦除外）。²⁴而虽然目前跨境破产存在普遍主义（强调主要利益地进行破产程序后对域外具有当然的管领力）、地域主义（破产程序适用破产所在地的本地法进行，不涉及域外管领力问题）以及综合两种主义的主从程序模式（破产案件由主要利益中心所在地法院管辖，并为已经开始从属破产程序的法院合作提供可能性）。《跨境破产示范法》即采取了主从破产主义，其同时又将从属破产程序进一步细分为非主要破产程序和平行破产程序。主要破产程序由债务人主要利益中心所在地法院发起，非主要破产程序是债务人的经营性营业场所所在地法院发起。对于非主要破产程序，各国有权根据本国实际情况，自主决定是否给予外国已经开始的主破产程序以相关协助。

就韩进海运公司（Hanjin Shipping Co., Ltd）破产相关案件而言，各国对韩进破产态度不一。美国相对注重破产程序，承认配合韩国程序。2005年美国通过了《破产法典》修正案，新法第15章将外国破产程序区分为主要程序和非主要程序。如果外国破产程序被美国法院识别为主要程序，会自动导致美国相关程序的中止，并禁止债权人对债务人在美国境内财产采取的一切行动（包括扣船）。在美国司法实践，跨境破产和海事程序发生冲突之时，法院还是倾向于保护破产债务人以及破产程序的统一性。澳大利亚2008年《跨境破产法》接受了《跨境破产示范法》，但在处理海事程序与破产程序过程中，会根据债权的性质不同做出差别对待。如果债权具有海事优先权

²⁴ 韩进海运破产法律问题研究课题组：《航运企业跨境破产引发的司法冲突与协调——以韩进海运破产为视角》，载2016年《中国海事审判》，大连海事大学出版社，第41页至第42页。

担保²⁵，则其扣押船舶的请求可以作为跨境破产程序的例外得到优先支持；如果债权为普通债权（货损赔偿或者物料供应），则破产程序优位于海事程序。新加坡虽然和我国一样没有接受《跨境破产示范法》，但会根据相关先例和普通法原则对跨境破产给予必要协助。韩进海运破产案中，在韩进海运向新加坡法院保证其将向所有境外债权人送达书面通知以保证各方充分参与破产重组会议及决议后，新加坡法院准许了韩进海运关于签发禁止新加坡境内一切针对韩进海运及其子公司的未决或潜在诉讼及财产保全或执行行为的临时禁令。²⁶

本文认为，对跨境破产给予必要的协助有助于提升我国在“一带一路”背景下的大国地位，也有助于打造市场化、国际化、法治化、便利化的营商环境。由于全面放开跨境破产的协助需要进行深入研究，可以考虑先在涉及外轮扣押以及拍卖的领域先行“试水”。具体操作模式，可以综合澳大利亚以及新加坡的模式，如能确定在外国已经进行的破产程序是主破产程序，在确保海事优先权有受偿担保且能获得破产管理人相关书面承诺的情形下，可以终止在我国境内针对被扣押或者拍卖船舶的相关司法程序。

结 语

海事债权登记与受偿程序施行 20 年来，其特有的效率价值得到较好体现，该制度也经受住了历史与实践的双重考验。但随着实践的发展，无论是在实务还是在理论层面，该制度均存在较大改进空间。海事债权登记与受偿程序既与破产法具有“近亲”关系，又与“对物诉讼”紧密关联，还关涉民

²⁵ 澳大利亚海事优先权范围分为四种，分别是海难救助，船舶碰撞，船员工资以及船长为船舶运营的必要垫资。

²⁶ 韩进海运破产法律问题研究课题组：《航运企业跨境破产引发的司法冲突与协调——以韩进海运破产为视角》，载 2016 年《中国海事审判》，大连海事大学出版社，第 44 页至第 45 页。

事诉讼以及民事执行。因此，完善海事债权登记与受偿程序，应立足于回应实践需求，坚持效率优先兼顾公平的价值导向，通过补漏、扩充、衔接、增容等方式明晰既有规则，同时充分考量海事债权登记与受偿程序体量小、具有一定国际性的特质，尝试引入上诉许可制度，在跨境破产方面有所突破，为民商事领域其他制度提供一定指引。