

检视与探索：《民法典》实施背景下我国船舶融资租赁登记制度的构建与完善

梁恩铭¹ 何鹏²

摘要：在《民法典》实施动产和权利担保统一登记制度的背景下，我国船舶融资租赁登记制度在立法上尚属空白，实践中船舶融资租赁登记均是参照《船舶登记条例》光船租赁的规定办理，该做法混淆了船舶融资租赁登记和光船租赁登记的性质，具体实施过程中还存在登记手续繁琐、登记的性质和登记对抗效力不明确等问题。本文结合《民法典》实施的背景，通过对当前我国船舶融资租赁登记制度的现状和实践做法进行检视，总结分析当前我国船舶融资租赁登记制度存在的问题，在借鉴、吸收全国统一动产融资租赁登记制度的经验基础上，从立法和具体程序两个方面，为我国船舶融资租赁登记制度的构建和完善提出一些有实践操作性的意见和建议。

关键词：船舶融资租赁 登记制度 构建 完善

长期以来，由于我国船舶融资租赁登记相关立法和制度的缺失，我国船舶融资租赁登记均是参照光船租赁登记的方式在海事部门进行登记。该做法实质上是将光船租赁登记的形式等同于融资租赁法律关系，混淆了船舶融租与光船租赁的性质，无法满足船舶融资租赁行业的实际需求，也不利于保护出租人和交易相对人的利益。《民法典》

¹北海海事法院贵港法庭副庭长。

²北海海事法院贵港法庭法官助理。

实施后，我国初步建立了统一动产融资租赁登记公示制度³，国务院亦发布《关于实施动产和权利担保统一登记的决定》，确定中国人民银行作为动产融资租赁统一登记机关⁴。但该通知却将船舶、航空器等在交通主管部门登记的特殊动产排除在外，也未对上述特殊动产的融资租赁登记制度作出明确和安排。相对于普通动产，以船舶等特殊动产作为标的物的融资租赁交易具有其特殊性，而现行参照的光船租赁登记制度并不能完全适用于船舶融资租赁登记。在构建全国动产和权利担保统一登记制度的框架下，船舶等特殊动产的融资租赁登记问题应当一并纳入该体系，并从法律上及具体构建规则上予以明确和完善，使之与全国统一动产融资租赁登记公示制度相衔接，更好地构建法治化营商环境以及促进船舶融资租赁行业的发展。

一、现状检视：我国船舶融资租赁登记现状

（一）我国船舶融资租赁登记制度的立法现状

《民法典》施行前，我国法律并未明确规定融资租赁登记制度，相关立法近于空白。《中华人民共和国合同法》虽然将融资租赁合同作为专章进行规定，但是并未对融资租赁交易中租赁物的公示方式、公示效力及登记制度作出任何规定。具体到船舶这类特殊动产的融资租赁登记问题，与之相关的《中华人民共和国海商法》仅规定了光船租赁合同，部门规章《中华人民共和国船舶登记条例》、《中华人民共和国船舶登记办法》也没有融资租赁登记的相关内容。交易实践中，

³ 《中华人民共和国民法典》第七百四十五条规定：出租人对租赁物享有的所有权，未经登记，不得对抗善意第三人。该条规定实质上是在立法层面初步建立了我国的动产融资租赁登记制度，赋予了融资租赁物所有权登记对抗第三人的效力。

⁴ 2021年1月1日起，我国统一动产融资租赁登记系统为2009年建立的中国人民银行征信中心动产融资租赁登记公示系统（<http://www.zhongdengwang.org.cn/>）。

我国船舶融资租赁登记是按照交通运输部海事局于 2010 年 10 月 25 日下发的《关于融资租赁船舶登记有关事项的通知》的相关要求进行。该通知虽然对船舶融资租赁出租人、承租人的经营资格、融资租赁登记的管辖等内容作出了较为具体的规定，但是该通知要求登记机关参照光船租赁登记的方式对船舶融资租赁进行登记，实质上是将光船租赁登记的形式等同于融资租赁法律关系，混淆了船舶融租与光船租赁两者的性质，也无法满足船舶融资租赁行业的实际需求。综上，我国目前尚未形成系统的法律制度来规范船舶融资租赁登记制度体系，这与融资租赁行业的快速繁荣发展是极其不相匹配的。

（二）我国现行的船舶融资租赁登记实践现状

目前，我国的船舶融资租赁登记均是参照《船舶登记条例》光船租赁的规定办理，即由出租人通过光船租赁的方式将其船舶出租给承租人使用，并在海事部门办理相关登记，同时提交融资租赁合同。之所以这样规定，主要原因在于融资租赁与光船租赁在权利义务某些方面存在着相似性，如船舶的日常维护和保险、船舶侵权责任的承担都是承租人来负责。具体登记实践中，一般情况下由出租人在申请办理船舶所有权登记时的同时一并申请办理光船租赁登记；如果船舶未登记在出租人名下，那么首先需要办理原所有权的注销登记，然后由出租人即融资租赁公司申请船名核准，再按照按所有权登记和光船租赁登记的流程重新申请办理相关证书。出租人领取所有权证书后，还需要到船舶检验部门申请对船舶检验簿上所有人名称进行变更，最后再到海事部门申请国籍证书和最低配员证书。整个流程跑下来，交易人

需要在不同的部门之间来回奔波，仅向海事部门提交申请就达到了 4 次之多，导致办理周期较长，间接的增加了企业的经营成本，不符合“放管服”和“最多跑一次”改革的要求。实际办理过程中，登记机关具体的审查内容有以下几个方面：船舶出租方的融资租赁经营资格；船舶承租人的水路运输资格；外资所占的比例（不得超过 50%）；交通主管部门的新增运力的批准文件；融资租赁合同的主要内容；船舶交接情况，建造船舶的交接以及租赁船舶的实物交接⁵。由于船舶融资租赁有多种方式，在不同的交易模式下，也会同时涉及到其他物权登记，均需要在登记机关一同办理，具体概括如下：

船 舶 融 资 租赁方式	所有权（转移） 登记	光船租赁 登记	抵押权 登记
直接租赁	√	√	
售后回租	√	√	
杠杆租赁	√	√	√

（三）我国自贸区及登记机关对船舶融资租赁登记制度的有益探索

我国尚未建立船舶融资租赁登记制度，但随着自贸区的不断建立，部分自贸区对该制度进行了有益探索和开展试点工作。如 2014 年 1 月获得交通运输部批复同意的《中国（上海）自由贸易试验区国际船舶登记制度试点方案》中，明确了在现有登记种类的基础上，增加船舶融资租赁登记这一登记种类，不再参照光船租赁登记进行登记，这是我国自贸区在我国尚未建立船舶融资租赁登记制度的背景下

⁵彭鹏：《船舶融资租赁登记制度研究》，大连海事大学 2014 年硕士论文，第 10 页。

的有益尝试和探索，不仅可以吸引中资国际航运船舶回归我国进行登记，也为上海综合保税区开展船舶融资租赁业务创造了更为有利的营商环境，还解决了船舶融资租赁企业在跨境船舶租赁业务中的实际需求。上海自贸区开展船舶融资租赁登记试点的过程中，还总结出了“松绑船舶登记门槛”、“区分光船租赁登记和船舶融资登记”以及“由船舶登记主管机关为船舶融资租赁登记的统一登记主体”等有益经验，值得在构建我国船舶融资登记制度时进行复制和推广。

2018 年，温州海事局为进一步落实“放管服”和“最多跑一次”改革要求，在全国率先探索试行船舶融资租赁登记“一件事”改革，相对人从“多次交”变为“一次交”、从“串联办”变为“并联办”、从“来回跑”变为“跑一次”，申请次数从 5 次缩减至 1 次，审批材料从 16 份缩减至 8 份，办结期限从 30 天缩减至 15 天。以万吨轮测算，试行船舶融资租赁登记“一件事”改革后，可以为航运企业在一次船舶融资租赁登记审批中直接节约成本 25 万元⁶。

二、现实困境：我国船舶融资租赁登记实践存在的问题

（一）法律法规缺失，相关规定效力较低

针对融资租赁这一发展迅猛的新兴行业，我国目前尚未制定专门的一部法律来规范融资租赁交易活动和确立相关制度、规则，导致我国融资租赁行业长期处于实务先于立法的状态。在民法典实施之前，我国仅有《合同法》对融资租赁作了相关规定，但是并未设计融资租赁登记问题，随后颁布的《物权法》也没有就普通动产租赁物的

⁶《温州海事局探索试行船舶融资租赁登记“一件事”改革》，载 <http://www.zgsyb.com/news.html?aid=563267>，于 2021 年 6 月 30 日访问。

物权变动登记制度作出规定，由此可见目前我国的融资租赁及其相关制度立法缺失，不能满足融资租赁行业实践发展的需要。2006 年 11 月，《融资租赁法（草案）》曾公开向社会征求意见，但由于各种原因，至今《融资租赁法》仍未出台。对于船舶等特殊动产的融资租赁，与普通动产的融资租赁相比具备特殊性和特殊风险，但我国的《海商法》不但没有规定船舶融资租赁合同的相关章节内容，更没涉及船舶融资租赁登记的相关内容，可以说在立法上是空白的。在船舶融资租赁期间，由于船舶系由承租人实际占有和控制，出租人不可避免的会因为承租人的行为导致其对船舶的所有权与其他物权或者船舶优先权发生冲突，在相关立法缺失和制度不完善的情况下，非常不利于保护出租人的权益。由于缺乏明确的法律依据，在我国目前的交易实践中，出租人需要对船舶融资租赁这一法律关系进行登记时，登记机关依据的主要是一些效力层级较低部门规章或规定，但往往只能解决具体操作层面的某些问题；尤其是交通运输部海事局下发的《关于融资租赁船舶登记有关事项的通知》，要求登记机关参照光船租赁登记的方式对船舶融资租赁进行登记，实质上是将光船租赁登记的形式等同于融资租赁法律关系，混淆了船舶融租与光船租赁两者的性质，也无法满足船舶融资租赁行业的实际需求。综上，目前我国船舶融资租赁仍然缺乏专门性的法律予以确立和规范，在欠缺前提条件的情况下，导致相关的船舶融资租赁登记制度亦无法构建，一定程度上阻碍了船舶融资租赁行业的快速、健康发展。

（二）船舶融资租赁登记的性质和效力不明确

由于立法的缺失,我国船舶融资租赁交易中出租人与承租人之间的权利义务关系以及双方参照光船租赁登记的具体权利类型均不够明确,由此引发的关于出租人对融资租赁船舶的所有权能否对抗船舶优先权、融资租赁船舶能否被扣押、拍卖等问题在学界及审判实务中也存在着不同的意见。我国《民法典》实施后,将融资租赁登记纳入广义担保物权的范畴,并在第 745 条规定了普通动产融资租赁登记的对抗效力,明确了普通动产融资租赁登记的性质和效力,解决了长期困扰融资租赁交易实践中担保性所有权的公示问题⁷。但船舶作为特殊动产,与普通动产相比存在着特殊性,不仅要受到《民法典》合同编或专门融资法的调整,还要符合海商法的总体要求。故在《民法典》已经实施的背景下,笔者认为仍有必要在《海商法》等相关法律中对我国船舶融资租赁登记的性质和效力予以明确。理由是相比普通动产,我国对特殊动产的管理系由各自职责部门专职负责,基于该模式和制度安排,故对于特殊动产的融资租赁登记的性质和效力问题,也应当在相关专门法律中予以明确,保持与普通动产融资租赁制度相衔接的同时,又要符合航运领域的特殊要求。

（三）混淆了光船租赁和融资租赁的性质

对于船舶融资租赁登记,现行的做法是要求海事登记机关参照光船租赁登记的方式对船舶融资租赁进行登记,此举实质上是将光船租赁登记的形式等同于融资租赁法律关系,混淆了船舶融租与光船租赁两者的性质。虽然光船租赁也是船舶融资的一种手段,并且与融资租

⁷刘保玉、张烜东:《论动产融资租赁物的所有权登记及其对抗效力》,载《中州学刊》2020 年 06 期,第 59 页。

赁一样都是采取光租的形式，但两者还是有较大差别的。从经营性质来看，光船租赁属于船舶融资方式中的经营性租赁，又称为营业租赁，与融资租赁的性质有着本质上的区别⁸。因为光船租赁的出租人始终保持对租赁船舶的所有权，承租人支付租金作为使用、收益的对价，出租人以此赚取租赁船舶的使用费。而在融资租赁交易模式中，租期满后承租人可以根据合同约定取得船舶的所有权，出租人收取的租金包含了经济成本及利润。两者在其他方面也存在较大的区别，具体以表格表述如下：

租赁形式	合同形式	租赁期限	租赁物选择	购买选择权	中途解约	主要风险
光船租赁	光租	短期或中期	出租人	无	可以	出租人
融资租赁	光租	长期	承租人	有	不可	承租人

（四）未明确与普通动产融资租赁登记系统如何衔接

《民法典》实施前，基于对船舶、机动车、航空器等特殊动产管理的需要，我国已经在相关法律法规中对特殊动产的融资租赁登记问题作出了安排，并确定了其各自的登记机关，如船舶的融资租赁登记设立在船舶登记机关即海事局⁹，航空器的融资租赁登记设立在民用航空主管部门¹⁰。在《民法典》实施后，我国建立了统一的普通动产融资租赁登记制度，那么对于特殊动产的融资租赁登记应该如何衔接

⁸于敏娜：《船舶融资租赁登记法律问题研究》，大连海事大学 2016 年硕士论文，第 25 页。

⁹《船舶登记条例》第六条规定：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；配套行政法规《船舶登记办法》（交通运输部令 2016 年第 85 号）第五十六条规定：光船租赁同时融资租赁的，申请办理光船租赁登记应当提交融资租赁合同。

¹⁰《民用航空法》第三十条规定：民用航空器的融资租赁和租赁期限为六个月以上的其他租赁，承租人应当就其对民用航空器的占有权向国务院民用航空主管部门办理登记；未经登记的，不得对抗第三人。此处的“占有权”实际上就是融资租赁交易中的租赁权。

和安排？通过对比其他国家的动产融资租赁登记制度，有以下几种做法：第一，保持特殊动产的原有登记系统，统一的动产融资租赁登记系统只登记其他普通动产，两套系统并行使用；第二，整合既有的各类登记系统，建立统一的动产融资登记公示系统，包括所有的动产；第三，既有的特殊动产登记系统及统一的动产融资租赁登记系统均可以办理特殊动产登记业务，但是在特殊动产系统中登记的具有优先效力。我国在建立统一的动产融资租赁登记系统时，该采取哪种模式更符合我国的实际情况？笔者认为，在国务院或者相关部门将来出台的相关实施细则和具体规定中，对特殊动产登记系统如何衔接的问题应当作出明确安排。

（五）现行登记模式手续繁琐，间接增加交易成本

船舶融资租赁交易实践中，出租人与承租人通常会约定租赁期结束后租赁物的所有权归承租人所有，此时登记机关仍然会把该所有权转移的约定视为交易行为，并要求出租人与承租人双方办理所有权转移手续并缴纳相关费用。这样算下来，整个交易中需要办理两次所有权登记手续，即出租人最初的船舶所有权登记以及租期结束后的船舶所有权转移登记，为此交易人需数次奔波往返于登记机关，无疑增加了时间和精力成本。尤其是办理上述登记手续需要一定的时间，在目前的登记规则下，办理完融资租赁登记所有手续（包括变更所有权登记和光船租赁登记等）需要 20 天左右¹¹。而船舶的出租人一般都是融资租赁公司，并无相关的运输经营资质，故在该段期间内，船舶是

¹¹彭鹏：《船舶融资租赁登记制度研究》，大连海事大学 2014 年硕士论文，第 12 页。

无法进行经营收益的，只能停航等待相关手续办理完毕，由此也会增加船舶使用人的经营成本。交易实践中，有些融资租赁公司为了节省费用、保护商业秘密而躲避登记，这不仅造成了融资租赁合同的法律瑕疵，也可能引发偷税、漏税的道德风险。同时，现有的登记模式与普通动产融资租赁登记相比，在电子化、便捷化、申请登记手续等各方面都稍显落后。笔者认为，在构建我国船舶融资租赁登记制度的同时，还应当参考普通动产融资租赁统一登记系统，重新设计一套独立于光船租赁登记的船舶融资租赁登记系统，对登记的具体规则、手续等予以规范和明确，提高船舶融资租赁交易的效率，更好地维护交易人的权益。

三、制度借鉴：构建我国船舶融资租赁登记制度的可行性分析

探讨我国船舶融资租赁登记制度的构建，本应在理论层面进行必要性分析和可行性分析。但本文在讨论该制度时，我国《民法典》已经实施，并确立了动产融资租赁登记制度。船舶亦属于动产的范畴，故船舶融资租赁登记制度的建立必须在这个大前提进行讨论和设计。由于《民法典》对动产融资租赁登记的性质以及采取登记对抗主义作出了规定，故本文不再花费笔墨对构建船舶融资租赁登记制度的理论基础及该制度的必要性进行赘述。在普通动产融资租赁登记制度已经确立的背景下，建立和完善船舶融资租赁登记制度已经刻不容缓。当务之急应当是探讨如何在我国的统一动产融资租赁登记制度的基础上，构建我国的船舶融资租赁登记制度，这不仅有利于解决船舶等特殊动产融资租赁交易中面临的问题，也可以为汽车、航空器等特殊动

产的融资租赁登记制度的建立提供了借鉴和参考。

笔者认为，通过借鉴和参考我国的动产融资租赁登记制度，构建我国船舶融资租赁登记制度具有操作性和可行性。

其一，普通动产融资租赁登记制度的确立，构成我国船舶融资租赁登记制度的前提和基础。我国《民法典》及相关司法解释将融资租赁登记纳入广义担保物权的范畴，并在第 745 条规定了普通动产融资租赁登记的对抗效力，明确了普通动产融资租赁登记的性质和效力，解决了长期困扰融资租赁交易实践中担保性所有权的公示问题。国务院于 2020 年 12 月 29 日发布了《关于实施动产和权利担保统一登记的决定》，决定融资租赁登记改由人民银行统一承担，但是将车辆、船舶、航空器等在交通主管部门登记的特殊动产排除在外。基于特殊动产的管理需要，我国可以采取特殊动产融资租赁登记系统和统一动产融资租赁登记系统并存的模式。目前统一动产融资租赁登记系统已经运行大半年，而针对特殊动产的融资租赁登记制度及系统均未建立，故有必要对船舶等特殊动产融资租赁登记公示体系进行同步优化，形成动产融资租赁登记的标准化、统一化，这样才能在动产融资租赁交易层面建立较为完整的融资租赁登记制度。当前，关于车辆、船舶、航空器等特殊动产的融资租赁登记制度分散在各个法律法规中，还有些仅仅是在部门规章中作出明确规定。笔者认为可以在《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国民用航空法》等相关法律的部分章节中修改、增加相关登记条款，明确融资租赁登记的登记机关及其对抗效力，并在具体的部门规章或相关规定中进一步完善登记

的具体规则和程序。

其二，统一动产融资租赁登记公示系统，为我国船舶融资租赁登记制度的具体程序提供借鉴和参考。《民法典》施行前，实务中主要有两大融资租赁登记系统，分别是 2009 年建立的中国人民银行征信中心动产融资租赁登记公示系统（<http://www.zhongdengwang.org.cn/>），以及 2014 年建立的商务部全国动产融资租赁企业管理信息系统（<http://leasing.mofcom.gov.cn/>）。最高院于 2014 年出台《融资租赁司法解释》后，中国人民银行随后发布了《关于使用融资租赁登记公示系统进行融资租赁交易查询的通知》，与《融资租赁司法解释》第 9 条第 3 项相互呼应。上述司法解释和通知极大地促进了融资租赁登记制度的推广。之后，中国人民银行征信中心建设统一的中征动产融资统一登记平台，主要登记业务类型包括应收账款质押登记、应收账款转让登记、租赁登记、所有权保留登记、留置权登记、动产信托登记等，属于我国目前既有的两大登记系统之一。商务部于 2014 年 12 月 4 日颁布《关于利用全国融资租赁企业管理信息系统进行租赁物登记查询等有关问题的公告》，决定将其全国融资租赁企业管理信息系统作为租赁物登记公示和查询平台，为内资融资租赁试点企业、外商投资融资租赁企业及相关企业、组织和个人提供公共信息、租赁物登记公示查询、交流合作等服务。

上述两大动产融资租赁登记系统在形式上都是基于互联网的电子化登记系统，都可以提供高效、便捷登记和查询服务。国务院《关

于实施动产和权利担保统一登记的决定》发布后，中国人民银行征信中心动产融资租赁登记公示系统已经成为了全国统一动产融资租赁登记公示系统，虽然其尚存在完善和细化的地方，但其为我国构建船舶融资租赁登记系统提供了借鉴和参考。我国在构建船舶融资租赁登记系统时，可以参考上述两大系统的相关规则和具体程序，并结合船舶本身的特殊性，在此基础上设计符合特殊动产融资租赁登记特性和要求的登记系统。

四、进路探索：我国船舶融资租赁登记制度的构建与完善

（一）构建和完善我国船舶融资租赁登记制度的立法建议

1. 完善立法，健全船舶融资租赁立法体系

从法律制度上来看，船舶融资租赁涉及到《民法典》物权编、合同编以及海商法、税法、经济法、财会法等多个部门法，仅仅通过融资租赁合同制度无法从整体上调整船舶融资租赁的法律问题。从域外立法来看，发展中国家大多制订了《融资租赁法》来促进本国的融资租赁业发展。多年以来，各界一直在呼吁我国应制定专门《融资租赁法》。2006年11月，全国人大财经委主持起草的《融资租赁法（草案）》曾公开向社会征求意见，但由于各种原因，正式的《融资租赁法》直到现在仍未出台，故目前我国融资租赁物的登记制度在立法上仍属空白。加快《融资租赁法》的制定、出台，对完善我国动产融资租赁登记公示制度意义重大。目前公布的《融资租赁法（草案）》中，涉及融资租赁登记的仅有第十九条¹²，该条规定对登记效力作出了和

¹² 《中华人民共和国融资租赁法（草案）》第十九条：租赁物应当在登记机关办理所有权登记，未办理登记的，出租人对租赁物的所有权不得对抗善意第三人。

《民法典》同样的规定。笔者认为，草案中第十九条对于融资租赁登记的规定过于简单，基于《民法典》的特殊性，其不可能对船舶融资租赁登记的具体问题作出充分规定，但是为融资租赁专门制定的《融资租赁法》可以不受到相关限制。根据我国法律体系中关于特殊动产的物权变动模式规定，船舶作为特殊动产，在《融资租赁法》中应当仍然采用登记对抗主义，未经登记不得对抗善意第三人。在具体的设计上，我国的船舶融资租赁立法体系可采取以《融资租赁法》为中心，以《民法典》物权编、合同编以及《海商法》等法律以及金融、税收和会计制度为补充的模式¹³。同时对相关的部门规章如《船舶登记条例》中有关登记机关、登记事项、登记模式、登记的审查等具体程序和规则进行相应的修订。这样的立法模式简便易行，而且能在较短时间内内改变融资租赁的立法现状。

2. 完善我国《海商法》和《海诉法》的相关规定

《海商法》作为调整船舶关系的专门法律，亦应当对船舶融资租赁登记制度有所规定和体现。虽然船舶融资租赁与其他传统船舶租赁存有明显的差异，但其仍然不能完全脱离船舶租赁法律关系，也不属于海商法体系中特有的制度。故笔者认为可以在《海商法》第六章中增设一节有关船舶融资租赁合同的相关法律内容，这样更符合我国《海商法》的体例设计。对于增设的立法内容应当明确以下内容：船舶融资租赁合同的定义及合同当事人的权利义务；船舶融资租赁登记的性质以及登记对抗效力；船舶融资租赁合同与光船租赁合同如何区

¹³郑雷：《自贸区中国船舶融资租赁的法制建构》，载《中国海商法研究》2015年01期，第68页

别适用；船舶优先权于出租人免责权相冲突的处理规则等¹⁴；在构建我国船舶融资租赁登记制度的前提下，应当一并完善程序法即《海诉法》的相关规定，如融资租赁船舶能否扣押以及在破产程序中的处理规则等。

（二）构建和完善我国船舶融资租赁登记制度的程序建议

1. 明确各地海事部门为船舶融资租赁登记机关

就船舶等特殊动产而言，我国法律体系已经对其权利登记制度作出了制度安排，并建立了相应的登记系统。目前中国海事局是我国的船舶登记主管机关，各直属海事局及其分支机构在中国海事局的领导下具体负责各自管辖范围内的船舶登记工作。从现实的角度出发，船舶等特殊动产登记系统的设计以及登记内容、要求等与统一的动产融资租赁登记系统在功能上存在着差异，其不仅具有公示权利的目的，还承载着部分行政管理的职能¹⁵。故笔者认为，船舶作为特殊动产，其各类权利登记仍然应当在海事部门进行，方便查询的同时，也方便管理。目前情况下，我国可以维持目前普通动产和特殊动产分别登记的现状，特殊动产继续在相应的职能机关进行登记，而普通动产则在中国人民的统一的动产融资租赁登记系统进行登记，两套登记系统并行运行，并通过信息技术实现信息共享和数据互联。具体层面的操作，可以由国家海事局下发文件，确立各地方的海事主管部门在光船租赁登记系统的基础上，建立船舶融资租赁登记系统，接受交易当事人的

¹⁴王国华、海燕：《船舶融资租赁出租人之特殊风险研究——以船舶优先权风险为视角》，载《中国海商法研究》2019年第2期，第91页。

¹⁵高圣平：《融资租赁登记公示制度的建构——以民法典合同编融资租赁合同章的修改为中心》，载《河南社会科学》2017年06期，第42页。

登记。

2. 船舶融资租赁登记的申请模式

目前我国动产抵押登记采取的是双方申请主义模式，主要目的是预防虚假登记。在该模式下，需由双方共同提出申请才能启动登记程序，如一方不配合，则无法办理登记。而上述中国人民银行和商务部的两大登记平台均采取单方申请主义。如船舶融资租赁登记采用双方申请主义，则由可能发生承租人消极配合的情形，不利于登记制度的推广；而采取单方申请主义也存在存在一定的弊端，比如无法保证登记申请人的登记是否虚假，甚至有可能会损害交易相对人的利益，并对查询人产生误导。故在设计我国船舶融资租赁登记系统时，宜吸收其他登记制度以及比较法上的成熟经验做法。笔者认为，船舶融资租赁登记可以采用以单方申请主义为主、双方申请主义相结合的登记模式，以提高交易的便捷性和效率性。考虑到船舶融资租赁和光船租赁的需求本质是一致的，故在具体操作层面，融资租赁登记的申请模式可以参照《船舶登记条例》中关于光船租赁权登记的相关规定和做法，如船舶在境内出租的，出租人和承租人应当共同申请；租进境外船舶的，承租人单方申请即可；将船舶租至境外的，出租人单方申请。

3. 船舶融资租赁登记申请文件

鉴于船舶物权的特殊性，且船舶融资租赁与光船租赁需求本质是一致的，故船舶融资租赁登记申请文件可以参考光船租赁来确定。《船舶登记条例》第二十六条规定，办理光租登记需要提交的材料包括船舶所有权登记证书、船舶国籍证书、光船租赁合同正本、副本。对于

具体需要提交的材料和办事流程由各地方海事局单独规定。上述登记申请文件的规定，在交易实践中使用了多年，交易相对人对此也相当熟悉，故在设计我国船舶融资租赁登记所需要的申请文件时，完全可以参考光船租赁的相关规定。但随着信息化时代的来临，建立电子化的船舶融资租赁登记系统是趋势，且上述中国人民银行和商务部的两大登记平台均已做到了无需提交纸质申请文件，相关登记事项直接由申请人登入系统在线填写，值得在设计我国船舶融资租赁登记系统时进行借鉴和参考¹⁶。

4. 登记事项应采取声明登记制

对船舶融资租赁进行登记，目的是公示租赁船舶的权利，并不创设任何权利，故在登记系统中应采取声明登记制为宜。在声明登记制下，要求登记的内容主要包括承租人信息、出租人信息及租赁物信息即可，需要的话爱可以提交融资租赁合同以及其他具体细节内容，但登记系统并不保证其所记载内容的真实性、合法性和准确性。上述信息足以对交易第三人起到提示作用，使其保持合理的信赖，同时也能让查询人较为简单快速的获取关键信息。由于采取声明登记制无需提交详细的书面文件，故更适合电子化的登记系统，申请人只需在网上填写相关内容即可，登记机关对登记材料仅作形式审查，故采用采取声明登记制可以保证登记系统高效运转，提高交易效率。

5、加快电子化登记系统的构建

中国人民银行和商务部的两大动产融资租赁登记系统均采用电

¹⁶丁琦：《我国船舶融资租赁登记制度研究》，天津师范大学 2018 年硕士论文，第 40 页。

子化的自主登记模式，登记申请不受到登记机关工作时间的限制，此举不仅提高了登记效率，还降低了登记机构的人力成本及其他日常开支，也节约了融资租赁交易当事人为此花费的时间、精力成本，可谓是一举多得。故在设计我国船舶融资租赁登记系统时，也可以采取构建电子化登记系统的模式，船舶出租人、承租人可以直接通过该系统进行网上申报，完成船舶登记所需提交材料的预审。在材料通过网上预审后，可以一次性将船舶所有权登记、国籍登记和船舶融资租赁登记等证书材料提交给主管的海事局船舶登记部门，由船舶登记机构在规定时间内颁发相关的证书。

6. 船舶融资租赁登记的查询制度

船舶融资租赁交易中，有可能会发生船舶承租人未主动披露船舶权属或第三人需要查询船舶上的物权的情况，此时便涉及船舶融资租赁登记的查询制度的问题。可以借鉴中国人民银行动产融资租赁登记公示系统的查询制度，通过查询登记人的姓名或名称、住所即可得知所登记的船舶之上的权属状况，但是在登记系统与所有权登记系统未实现数据同步的情况下，该查询结果可能无法真实反映所要查询的财产真实的权属变动情况，不能完整的保护交易相对人的权益。故笔者建议登记查询系统中应当同时提供租赁船舶的识别要素（如船舶识别号等）作为查询索引，让查询人获取更为准确、完善的信息，维护交易安全。

结语

在《民法典》实施动产和权利担保统一登记制度的框架下，船舶作为特殊动产，建立和完善相应的融资租赁登记制度刻不容缓，这不仅有利于解决船舶融资租赁面临的问题，也可以为汽车、航空器融资租赁登记制度的建立提供借鉴参考，以期达到便利整个融资租赁行业，更好地促进融资租赁行业 and 市场的蓬勃发展的最终目标。