

共有船舶所有权份额查封与拍卖的困境与出路

郑佳瞳*

内容提要 本文奠基于民法体系中有关按份共有的处分规定,结合海事海商类案件的司法实践特点,讨论因一位船舶共有人欠付债务而引发共有船舶执行问题,就共有船舶所有权份额查封与拍卖的处置法律构造与司法适用进行探析。主张共有船舶所有权份额处分可参酌民法按份共有制度,借鉴民法按份共有处分方法的“三分之二”划分界限,类型化构建共有船舶所有权份额查封与拍卖法律规范。

关键词 共有船舶 按份共有 份额查封 份额拍卖

目次

- 一、问题的提出
- 二、共有船舶份额查封与拍卖适用民法按份共有制度
- 三、共有船舶所有权份额查封的路径选择
- 四、共有船舶所有权份额拍卖与受偿的完善进路
- 五、结语

一、问题的提出

船舶扣押与拍卖是最具特色的海事诉讼特别程序,^①船舶执行是常有的海事司法执行实践,多数情况下船舶属于被执行人单独所有,对于此种船舶所有权结构单一的船舶执行程序,已有明确的相关法律法规予以规制。近来共有船舶在船舶执行中的占比有所增高。《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(简称《海诉法》)作为专门规制海事诉讼领域的法律,并未对共有船舶所有权份额查封与拍卖进行详尽规定。^②在法律缺位的情况下,导致海事司法实践操作性不强,各海事法院对于共有船舶的执行程序做法不一,“摸着石头过河”的尝试现象开始进

*郑佳瞳,大连海事大学法学院硕士研究生。

^①吴胜顺:“冲突与衔接:当海事诉讼与破产程序并行”,载《中国海商法研究》2017年第2期,第86页。

^②我国船舶扣押制度有“死扣押”与“活扣押”两种方式。实务中不同的海事法院在对船舶裁定“活扣押”时使用的措辞并不相同。大连海事法院采用“查封船舶权属”,上海海事法院、厦门海事法院、武汉海事法院采用“冻结船舶所有权”、“冻结船舶产权”、“查封船舶”,广州海事法院等其他海事法院采用“限制处分”、“查封海域使用权”等措辞。私见以为,“冻结”一般是无形财产,如资金、账户等,“查封”通用于不动产和动产及其物权,故本文在概念的辨析与厘定上统一采用“查封”一词用以指代“活扣押”,与“共有船舶所有权份额”这一名词词组组合时采用“共有船舶所有权份额查封”;而“整船扣押”一词特指“死扣押”。

发。

因共有船舶的其中一位共有人欠付债务而引发共有船舶份额执行,有两种处置方式。其一,对共有船舶整体处分,通过处分所得的价款进行分割,取得被执行人的应有份额相对应的价款,以达执行目的;其二,仅就被执行人在共有船舶上的所有权份额予以单独处分,取得价款实现执行目的。然而,在拍卖前的船舶扣押程序中,实践中有仅查封执行份额或整船扣押两种路径。^①在拍卖程序中,两种处分方式相较而言,就船舶予以整体处分是海事执行常见做法,但实践中单独处分共有船舶所有权份额的情形也不断出现。如广州海事法院于2018年拍卖“粤东莞工0833”轮8.90%份额,^②2019年裁定拍卖“仕泰36”轮25%股份,^③2021年裁定拍卖“顺洋工007”轮49%的所有权份额,^④宁波海事法院于2016年拍卖“远通渔7-12”六船49%股份;^⑤于2018年7月16日成功拍卖“浙岭渔95088”轮25%的份额。^⑥而就执行程序中是否应当进行债权登记问题,不同的海事法院处理办法并不相同。自司法实务角度观之,法律的缺位造成各海事法院执行共有船舶所有权份额时持不同的看法与理解,产生“同案不同执行做法”的实践困阻,一定程度上影响了司法执行的确定力与威慑力。

此外,共有船舶所有权份额查封与拍卖面临执行阻力。共有船舶的整体性特征致使份额处置难度颇高,而船舶所有人的团体性特征致使司法拍卖难度系数增长。实践佐证,共有船舶所有权份额拍卖出现流拍的情况广泛存在,^⑦甚至存在

^①《广州海事法院(2017)粤72民初57号民事判决书》《广州海事法院(2017)粤72执792号之二执行裁定书》中对广州海事法院对涉案共有船舶“粤东莞工0833”采取限制转让、设置抵押、光租等限制权属的查封方式,限制性地允许船舶运营。《广州海事法院(2017)粤72执294号之三》中广州海事法院处置“仕泰36”轮25%股份时则采取整船扣押方式。

^②参见《广州海事法院关于“粤东莞工0833”轮8.90%的份额(第一次拍卖)的公告》,人民法院诉讼资产网, https://www.rmfszsc.gov.cn/statichtml/rm_xmdetail/1140940.shtml。最后访问日期:2021年12月1日。

^③参见广州海事法院(2017)粤72执294号之三:《广州海事法院关于“仕泰36”轮25%股份(第二次拍卖)的公告(二次)》。

^④参见广州海事法院(2020)粤72执280号:《广州海事法院关于“顺洋工007”轮49%所有权份额(第一次拍卖)的公告》。

^⑤参见宁波海事法院(2016)浙72网拍字第86号拍卖公告,其中公告写明“该六船均在缅甸,本院未扣押,船况不详”,后续该六艘船舶的拍卖基于各种原因而被取消拍卖。

^⑥参见宁波海事法院(2018)浙72网拍41号:《宁波海事法院关于“浙岭渔95088”船25%股份(第一次拍卖)的公告》。

^⑦如,厦门海事法院于2014年公开拍卖共有船舶“瀛海拖5”轮30%所有权份额,经三次拍卖仍流拍后,法院终结了拍卖程序——参见厦门海事法院(2014)厦海法登字第15号民事裁定书;海南省第一中级人民法院于2022年公开拍卖共有船舶“宏达899”49%所有权份额,同样开启三轮拍卖均出现流拍——参见海口海事法院(2020)琼72民初26号民事判决书。

其他船舶共有人阻挠执行工作的现象。^①共有船舶共有人对所有权关系变动的排斥，是共有船舶所有权份额执行存以艰难险阻的直接原因。

如何妥善解决共有船舶所有权份额查封与拍卖问题，化解因法律缺位产生的实践困境与僵局，成为海事法院执法领域亟需解决的一大难题，在法律规制和实践层面重新审视共有船舶所有权份额执行问题仍颇具实益。

二、共有船舶份额查封与拍卖适用民法按份共有制度

若从法律适用的角度出发，探析民法相关的法律法规适宜纳入共有船舶所有权份额查封与拍卖中，首先应考虑海商法与民法之间两者的逻辑体例和包容度，以此来探求民法理论纳入共有船舶所有权份额查封与拍卖之后所能施展的空间，同时保持共有船舶独具的海商法特色，注重两者法律适用之间的衔接，从而避免矛盾的产生。

（一）适用民法按份共有制度的存续逻辑

共有船舶按份共有人的份额处分权利来源于民法中按份共有。按份共有人对份额享有的权利为《中华人民共和国民法典》（简称《民法典》）所正面肯定。^②应有份额并非所有权标的物的划分，也非所有权使用、收益、处分的作用割裂，而是按份共有人行使其权利范围的比例。^③对于共有船舶按份共有人的份额处分权利，以民法按份共有财产的处分权利为镜鉴对象。根据《民法典》第305条之规定，^④在按份共有中，按份共有人依法享有自由的份额转让权利，受让人基于其所有的共有份额，成为新的共有人。可见，按份共有人对其所有的份额可以予以分出、转让、抛弃等。申言之，一是就共有财产应有份额予以转让，二是就应有份额设定负担、三是就应有份额进行抛弃、四是就应有份额进行实施处分。^⑤就份额担保制度的法律规范设计而言，《民法典》未排除份额作为担保的标的物，在此基础上，份额担保在船舶物权中得以重视与构建。《中华人民共和国海商法

^①参见广州海事法院（2019）粤72民初2043号民事判决书。广州海事法院于2018年11月完成“粤东莞工0833”轮8.90%所有权份额的司法拍卖工作，在买受人办理船舶手续过程中，除6名共有船舶所有权人之外的其他数名共有人，拒不配合办理船舶所有权登记证书等变更登记或换证事宜，致使“粤东莞工0833”轮一直处于停航状态。最终广州海事法院于2020年判决共有船舶其他共有人15天内协助办理船舶相关手续。

^②《民法典》第298条规定：“按份共有人对共有的不动产或者动产按照其份额享有所有权。”

^③梁慧星、陈华彬：《物权法》（第七版），法律出版社2020年版，第231页。

^④《民法典》第305条规定：“按份共有人可以转让其享有的共有的不动产或者动产份额。其他共有人在同等条件下享有优先购买的权利。”

^⑤杨立新：《物权法》（第八版），中国人民大学出版社2021年版，第126页。

（修订征求意见稿）》（简称《海商法意见稿》）于“船舶物权”章节中就船舶抵押权新增了船舶份额抵押的有关条款，包含船舶份额抵押的条件，^①以及船舶份额抵押的实现方式。^②共有船舶按份共有人能以其共有船舶上的份额设定抵押权的规定，为共有船舶所有权份额执行带来开拓性的福音。在法律技术层面上，《民法典》所构建的统一的动产和权利担保交易法律框架使得份额抵押得以重视，《海商法意见稿》中船舶份额抵押条款的构建正是立法进步与超前现代化视野的体现。^③就份额执行程序的司法执行程序而言，民法中已有就股权份额强制执行的做法，海事法院在被执行人不能履行生效裁判确定的给付义务时，同样采取强制拍卖被执行人共有船舶应有份额的做法，以实现共有船舶所有权份额执行与转让，达到司法执行之效果。

共有船舶份额查封与拍卖适用民法按份共有制度符合特别法缺位适用一般法的民法原理。共有船舶以共有财产为核心理念，在技术性的规范上与民法共有物理论保持了一定的协调性，两者相互关联。作为一般法规范的民法与作为特别法规范的海商法之间的沟通，应当是互动且双向的，而非隔绝或单向，海商法应该与民法一致或协调。^④“用尽海商法”是民法与海商法适用关系的最佳诠释，也是海商法独立的自然结果和制度保障。^⑤而在此基础上，耦由比较与类推，再寻求民法规则予以适用填补。^⑥用民法以补充海商法，还应具体问题具体分析，只有适用民法规定不会对海商法的制度体系和价值造成损害的情形下，方能使用民法来对海商法进行补充。^⑦在现行法律尚未完善之时，需要寻求其他相应的法律规范予以支撑和辅助。民法在海商案件中可以予以适用、借鉴，这是海商法问题在海商法制度未详尽的情况下的权宜应对。^⑧

共有船舶所有权份额处分可参酌民法按份共有制度。从理论基础与逻辑框架

^①《海商法意见稿》第 2.13 条规定：“按份共有人可以以其共有船舶上的份额设定抵押权，共有人之间另有约定的除外。前款抵押权未经登记的，不得对抗善意第三人。”

^②《海商法意见稿》第 2.16 条规定：“船舶份额抵押权应当通过转让被抵押的船舶份额方式实现，其他船舶共有人在同等条件下享有优先购买的权利。”

^③吴煦、李泽民：“《民法典》视域下的船舶份额担保”，载《大连海事大学学报（社会科学版）》2021 年第 4 期，第 16 页。

^④曹兴国、初北平：“作为特别法的《海商法》的修改——制度体系、修法时机及规范设计”，载《政法论丛》2018 年第 1 期，第 88 页。

^⑤郭瑜：《海商法的未来——中国的方向和方法》，北京大学出版社 2022 年版，第 184 页。

^⑥梁嘉诚：《民法与海商法的适用关系论》，厦门大学 2019 年硕士学位论文，第 38 页。

^⑦司玉琢：《海商法专论》（第四版），中国人民大学出版社 2018 年版，第 11 页。

^⑧郭瑜：《海商法的未来——中国的方向和方法》，北京大学出版社 2022 年版，第 184 页。

两个方面来看,共有船舶所有权份额查封与拍卖适用民法共有物理论具有较好的包容程度。一方面,理论界与实务界并没有完全将海商法与民法在研究相应法律问题时就进行割裂化处理,海事司法实践在海事法律法规在未详尽规定之时,会适用民事法律法规适时地作出相应的适用。另一方面,海事法律体系是动态协调的,它不仅有其自身海事规范的特点,还与民事法律法规紧密相连,蕴含着民法原理,民法的规范同样也可以存在于海事法律法规中,这就间接地拓宽了海事法律法规的包容度,为共有船舶份额查封与拍卖适用民法共有物理论奠定了坚实的基础。

船舶按份共有制度与民法按份共有制度之间的逻辑在于,民法按份共有制度能够丰富和发展船舶按份共有制度,是船舶按份共有制度的理论支撑,而船舶按份共有制度拓宽了民法按份共有制度的理论空间和表达路径。共有船舶的按份共有关系基础,是共有人处分共有船舶的载体与支柱,完善共有船舶所有权份额查封与拍卖,需要参酌民法按份共有理论,以构建较为完善的理论体系。简言之,共有船舶按份处分应当与民法按份共有制度保持步调的一致性,同时结合共有船舶自身一些特定的需求作出相应调整。

（二）共有船舶份额处置借鉴民法按份共有“三分之二”划分界限

民法体系下按份共有人处分共有物的理论思路,从规则角度出发有“一致决规则”与“多数决规则”两个重要的进路。“一致决规则”强调共有物份额处置须经全体共有人同意,主张“全体一致”是定义公正的最好理由。^①然而,“一致决规则”易使共有人无法自由地占用、使用、收益与处分自己就共有物的应有份额,弊端与困境逐渐显现。“多数决规则”的出现,是“一致决规则”反思拓补的产物,“多数决规则”强调同意处分共有物的人数应达到一定比例处分共有物方能有效,一般来说,是指共有人过半数及因有部分合计过半数或达到三分之二的份额。^②我国《民法典》规定,^③按份共有人在坚持意思自治原则的前提下,可可依“绝对多数决”规则对共有物进行处分,即除按份共有人另有约定之外,处分共有物应当经占份额三分之二以上的共有人同意。“多数决规则”优势在于提高了共有物的可操作性与处分效率,成为共有物按份共有人之间不能达成一致意

^①宋智慧:“民主视域下的资本多数决异化根源研究”,载《河北法学》2009年第8期,第125页。

^②赵秀梅:“共有物处分问题研究”,载《法学论坛》2013年第6期,第89页。

^③《民法典》第301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、变更性质或者用途的,应当经占份额三分之二以上的按份共有人或者全体共同共有人同意,但是共有人之间另有约定的除外。”

见时的首选办法。

对于共有船舶所有权份额处置如何择取民法中按份共有人处分共有物规则，“一致决规则”与“多数决规则”作为民法中按份共有人处分共有物规则的共同进路，对于我国共有船舶所有权人处分规则具有选择与借鉴意义。采取何种按份共有规则要密切关注共有船舶能囊括的体量，采取适宜的适用规则，必须契合海事领域法律规范与法律框架，而非单纯和机械地套用。对于“一致决规则”与“多数决规则”两种路径，结合共有船舶的实质特点，私见以为，以“多数决规则”引领和领导共有船舶所有权份额处置，借鉴民法中按份共有处分常见的“三分之二”比例界限，以“三分之二”作为区分依据。此做法能较为灵活地适应我国目前的按份共有理论适用现状，是共有船舶处分规则的合理纾解，同时也为未来的共有船舶制度构建与改进预留了与民法契合的理论空间，蕴含着深刻的理论与实践智慧。理由如下。

我国民商法体系中的“多数决规则”常以“三分之二”作为决策划分界限。基于共有财产按份共有人较多之特点，共有人之间持有共有财产时容易因意见不同产生纠纷。为尽可能地规避与解决纠纷，法律予以相应规制。例如，《民法典》第 301 条规定了共有人对共有财产重大事项的表决权规则，自按份共有角度观之，除另有约定情形外，就共有不动产或动产予以重大修缮、变更性质或用途应当经占份额三分之二以上的按份共有人同意。^①从行为效力角度观之，未达到三分之二份额的部分共有人处分共有财产的行为视为无效。又如，《民法典》第 278 条规定由业主共同决定的事项以及表决规则时，对业主共同决定的事项规制由专有部分面积占比三分之二以上的业主且人数占比三分之二以上的业主参与表决。^②再如，《中华人民共和国公司法》（简称《公司法》）第 103 条之股东大会决议规定，股东所持有的每一股份均有表决权，对于公司章程修改、注册资本增减、公

^①《民法典》第 301 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、变更性质或者用途的，应当经占份额三分之二以上的按份共有人或者全体共同共有人同意，但是共有人之间另有约定的除外。”

^②《民法典》第 278 条规定：“下列事项由业主共同决定：（一）制定和修改业主大会议事规则；……（九）有关共有和共同管理权利的其他重大事项。业主共同决定事项，应当由专有部分面积占比三分之二以上的业主且人数占比三分之二以上的业主参与表决。决定前款第六项至第八项规定的事项，应当经参与表决专有部分面积四分之三以上的业主且参与表决人数四分之三以上的业主同意。决定前款其他事项，应当经参与表决专有部分面积过半数的业主且参与表决人数过半数的业主同意。”

司形式变更等决议，须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过。^①由此可知，民商法体系中多以“三分之二”作为“多数决规则”的主要划分依据。

“三分之二”的划分界限，的确具有兼顾多方利益的优势，是平衡集体决策的优秀理论，也是处置划分的重要采用界限，具有相当程度上的合理性。

海事领域立法中也多以“三分之二”作为决策划分界限，这为共有船舶所有权份额处置以“三分之二”作为份额处置划分界限提供法理依据。《海商法》第16条有关共有船舶抵押权的法律设计，除共有人间有约定外，以取得三分之二以上份额共有人同意作为共有船舶设定抵押权之前提条件。^②《海商法意见稿》第2.12条在此基础上予以细化加深，对共有船舶共同共有以及按份共有设定抵押权分别予以区分，按份共有的共有船舶设定抵押权，除当事人另有约定外，应当取得持有三分之二以上份额的共有人同意。^③“三分之二”作为现有对共有财产法律规定中的主要划分界限，具有一定的合法性，经过实践运行的反复推敲，合理性得以被实践所检验。私见以为，值此共有船舶所有权份额执行法律依据空白之时，应当正视目前民事法律与海事法律已有的法理建构，以“三分之二”作为共有船舶所有权份额处置的划分界限。契合共有船舶司法实践之特点，在现有的规范范围内予以妥当更新，在共有船舶所有权份额执行的制度构造层面赋予灵活的弹性化机制，从而为共有船舶所有权份额查封与拍卖构建可行路径。

共有船舶所有权份额以“三分之二”作为处置的划分依据，存续逻辑主要基于民商法与海商法已有的规范建构，以民商法与海商法体系中已有的“多数决规则”之法律体现为参考。具体而言，共有船舶所有权份额处置以“三分之二”作为划分依据，有民法、商法、海商法可资镜鉴。首先，奠基于民法已有的规范构造。民法对按份共有制度中“多数决规则”的创新与重构已有较为成熟的规范，法律条文以“三分之二”作为决策划分依据的规定，是经得起实然考察的成熟理

^①《公司法》第103条规定：“股东出席股东大会会议，所持每一股份有一表决权。但是，公司持有的本公司股份没有表决权。股东大会作出决议，必须经出席会议的股东所持表决权过半数通过。但是，股东大会作出修改公司章程、增加或者减少注册资本的决议，以及公司合并、分立、解散或者变更公司形式的决议，必须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过。”

^②《海商法》第16条规定：“船舶共有人就共有船舶设定抵押权，应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意，共有人之间另有约定的除外。船舶共有人设定的抵押权，不因船舶的共有权的分割而受影响。”

^③《海商法意见稿》第2.12条规定：“除船舶共有人另有约定外，以共有船舶设定抵押权的，依照下列情形处理：（一）船舶按份共有的，应当取得持有三分之二以上份额的共有人的同意；（二）船舶共同共有的，应当取得全体共有人的同意，未经其他共有人同意的，抵押无效。船舶共有人设定的抵押权，不因船舶的共有权的分割而受影响。”

论规范，于共有船舶所有权份额“三分之二”处置界限而言，是存续逻辑的“镜鉴之根”。其次，商法中股权表决权的规范具有相似性，是可参酌的镜鉴对象。商法中规定公司重大决策须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过，^①股权是股东以持有股份比例对公司享有的人身和财产权益的一种综合性权利，于按份共有人以持有份额对共有船舶享有的权利有“异曲同工之妙”，是值得镜鉴的做法与规范选择，于共有船舶所有权份额“三分之二”处置界限而言，是存续逻辑的“镜鉴之基”。再次，海商法已有突破与尝试，自海事法律整体规范建构的角度而言，船舶按份共有设定抵押权以取得持有三分之二以上份额的共有人同意为前提条件，亦是最好的参酌，于共有船舶所有权份额“三分之二”处置界限而言，是存续逻辑的“镜鉴之本”。

自我国法律规范构建的体系观之，应当采用三分之二所有权份额的共有人可以共同决定对共有船舶进行处分。在海事司法执行程序中，法院立足于债权人的申请，代为行使被执行人在共有船舶上的应有权利份额。倘若被执行人的应有份额超过共有船舶三分之二的所有权占额，或是多个共有人中所有权份额超过三分之二的共有人同意整体处置的，法院可以决定对船舶进行整体处置，将共有船舶整体拍卖，所得拍卖价款以被执行人所占应有份额所属的款项为限予以执行。

三、共有船舶所有权份额查封的路径选择

自司法实践角度观之，共有船舶所有权份额处置主要有整船扣押与份额查封两种路径。在共有船舶所有权份额权属查封中，对于不同的执行份额，应当以三分之二为划分依据，就具体情况予以分析判断，采取契合的扣押方式。

（一）执行份额小于三分之二份额以查封份额为原则

对于执行共有船舶应有份额时实际扣押船舶的与否不能一概而论，应当视案件的实际情况而定。对于小于三分之二所有权份额的执行份额，采取仅就执行份额权属查封的方式，即允许船舶共有人继续占有、使用、经营、管理共有船舶。

以查封执行份额为原则具有理论与实践的可行性。自案外共有人保护的绝对性视角观之，小于三分之二的的所有权份额被予以处置而采取整船扣押的方式，凸显造成案外共有人损失之弊病。自司法实践可行性角度观之，该如何规范案外共

^①《公司法》第103条规定：“股东出席股东大会会议，所持每一股份有一表决权。但是，公司持有的本公司股份没有表决权。股东大会作出决议，必须经出席会议的股东所持表决权过半数通过。但是，股东大会作出修改公司章程、增加或者减少注册资本的决议，以及公司合并、分立、解散或者变更公司形式的决议，必须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过。”

有人由此遭受的损失问题，在实践层面上亦存在法律争论。就处置小于三分之二份额最为妥当并且理性的路径，应当是仅就被执行人的应有份额予以查封。自理论角度观之，权属证书是登记机关赋予权利人的一项凭证，用以证明登记机关的登记簿中记载着此项权属状况。船舶扣押制度中查封权属这一做法，^①法律依据最早可以追溯到 1992 年最高人民法院《关于适用中华人民共和国民事诉讼法若干问题的意见》第 101 条的规定（现已废止），^②2015 年最高人民法院《关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》（简称《扣押拍卖船舶规定》）第 1 条第 1 款再次进行了补充完善。^③查封作为扣押已办理权属登记的可移动财产的主要措施，因其可限制被保全财产所有权人的相应处分权而逐渐被海事法院适用于扣船实务中，^④不仅见于海事保全程序，海事执行程序也同样采纳。而共有船舶的权属是可分的，因此对权属登记上的查封必须仅限于被执行人的应有份，而不应整体查封。自利益权衡角度观之，单独就执行份额予以查封而非整船扣押，能更有利于案外共有人继续经营船舶，融通资金，提高债务清偿的可能性。自船舶扣押看管的角度，域外法中英国和美国船舶扣押制度中船舶扣押应予监管，不同的是法国的船舶扣押并不需要被监管，而是根据法院扣押指令的通知，港口管理方拒绝向船舶发放出港口的许可即可，船舶所有人或承租人对船舶的占有并不受影响。^⑤而我国船舶扣押制度中完整的查封流程是出具协助执行通知书请求船舶登记的海事机关，对于被执行船舶不予办理船舶所有权转让、船舶抵押、光船租赁等手续，以达到限制被执行人处分应有份额之目的。面对整船扣押所体现出的弊病，仅查封执行份额是多种因素考量下的合理权衡，是最妥当并且理性的执行选择，具有可行性实益。

同时，仅查封执行份额的做法亦存在法律基础与依据。自立法要素与范式考量角度观之，仅就共有财产中被执行人的应有份额予以执行已有其他相关立法所构筑。2022 年 1 月 1 日起施行的《最高人民法院关于人民法院强制执行股权若

^①前文已述，查封权属即船舶扣押方式中的“活扣押”。

^②最高人民法院《关于适用中华人民共和国民事诉讼法若干问题的意见》第 101 条（现已废止）：“人民法院对不动产和特定的动产（如车辆、船舶等）进行财产保全，可以采用扣押有关财产权证照并通知有关产权登记部门不予办理该项财产的转移手续的财产保全措施；必要时，也可以查封或扣押该项财产。”

^③《扣押拍卖船舶规定》第 1 条第 1 款：“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。”

^④向明华：“论船舶扣押基本特征”，载《广东行政学院学报》2009 年第 4 期，第 52-57 页。

^⑤Shuang, Song, ‘Arrest of ships in a Comparative Perspective and Comments on the Chinese Regime’ Lund University 34(2012).

干问题的规定》(简称《强制执行股权规定》)中体现的能以被执行人股权应有部分予以执行的法律明晰,为共有船舶所有权份额执行仅就被执行人应有份额予以查封的做法提供了存续逻辑。共有船舶相关法律法规的缺位与空白,并不意味着现行海事体系下不允许对共有船舶份额进行查封。船舶作为一种特殊的动产,被视为普通民事财产保全的对象,此时对共有船舶所有权份额进行查封,在性质上属于普通的民事财产保全措施,同样查封也作为执行前扣押程序手段。现行的法律、行政法规均未将所有权份额排除在扣押和查封之外。《民法典》第 298 条肯定了按份共有人对份额所享有的权利,^①《中华人民共和国民事诉讼法》肯定了限制处分的方法,亦是正面肯定了所有权份额能够作为执行标的的合法性,鉴于此,共有船舶所有权份额执行中采取查封扣押方式,契合相关法律框架与实践规范。

一言以蔽之,所有权份额可予以查封、扣押,执行中允许对执行标的限制处分。允许对共有船舶所有权份额进行扣押,一方面是为了顺应共有船舶所有权份额执行的发展趋势,更大限度地满足船舶运营的实际需求,促进航运经济的发展,另一方面是为了填补扣押共有船舶在司法实践中的法律规制。

(二) 执行份额大于三分之二份额视具体情况而定

统一采取整船扣押或查封份额存在弊端与困境。尽管从理论与实践的层面上,对共有船舶所有权份额予以查封存在合理性,但执行大于三分之二份额时,统一采取整船扣押或仅查封执行份额的做法并非合理进路,两种方式的弊端与困境凸显。统一予以整船扣押必然损害案外共有人权益。对大于三分之二份额的执行采取整船扣押的方式,尽管使被执行人难以规避应承担的责任,但无疑也损害了与执行无关的案外共有人,从而使司法执行权能扩大以及额外损失风险增加。同时,查封份额不便于船舶的检验、评估等工作流程的进行,对后续执行工作的开展存在一定程度上的阻碍。统一予以查封份额存在损害申请人权益之风险。倘若不予以整船扣押,极有可能出现减损债权人利益的情况。自实践操作角度考量,实践中存在部分债务人与他人串通,借助虚假的扣船申请,将债务人所有的船舶予以“活扣押”,以逃避其他债权人的追索和对抗其他法院的扣押措施。^②对大于

^①《民法典》第 298 条规定:“按份共有人对共有的不动产或者动产按照其份额享有所有权。”

^②王爱玲:“由一起案例引发的关于中国船舶扣押拍卖制度的思考”,载《中国海商法研究》2012 年第 3 期,第 104 页。

三分之二份额的执行份额统一采取整船扣押或者查封份额两种扣押措施，都各显弊端，目前实践对共有船舶所有权份额查封尚有不少争议。

就执行大于三分之二份额的方法而言，应当根据案件具体情况，建立弹性处置方式的实然路径，就船舶存续情况予以分析后再予抉择，从而实现就共有船舶所有权份额执行的综合全面分析。执行份额小于三分之二份额采取整船扣押并不契合比例原则之要旨，利益平衡保护失之偏颇。而执行份额大于三分之二份额，以整船扣押为原则并不违反比例原则，对于能予以整船扣押的情形，应当以整船扣押为先行考虑方式。船舶逃逸、规避法律责任的可能高度存在且能被预见时，则采取整船扣押方式。自风险控制的角度而言，对大于三分之二份额采取查封的方式不是最稳妥的进路，对于可能出现的高度风险应当以采取整船扣押方式。处于特殊情形时采取整船扣押方式。假如船舶处于停航状态，亦或是渔业船舶处于禁渔期，则予以整船扣押的方式具有合理性。

须予提示之处在于，扣押共有船舶不仅要考虑合法性，也要考虑合理性。法院应当充分考虑司法实践及社会影响的双重因素，倘若出现申请执行人、被执行人、案外共有人三方利益难以调和的矛盾时，应当本着利益兼顾之原则，在法律制度的解释基础上，最大程度地寻求合理解决路径。

四、共有船舶所有权份额拍卖与受偿的完善进路

在共有船舶所有权份额拍卖与受偿中，对于不同的执行份额，应当以三分之二为划分界限，就具体情况予以分析判断，采取契合的拍卖方式。

（一）执行份额小于三分之二份额采取份额拍卖方式

共有船舶权利形态的可分性决定了份额拍卖的可行性。在权利形态层面，虽然实体形态不可分割，但权利形态上是可分的。按份共有人按照份额对共有船舶享有所有权，且依据《民法典》第305条规定，按份共有人可以转让其享有的共有船舶份额。^①既然共有人可以处分、转让其共有船舶的应有份额，所体现的理论取向是每个应有份额都具有独立的交换价值，那么处分被执行人的所有权份额则不以消灭共有关系为必须。对于执行份额小于三分之二份额的情况，就共有船舶予以整体实体分割不具有必要性与可行性。只要被执行人权利份额确定，便可单独予以拍卖、变卖、抵债，而对份额的单独处置，并不影响其他共有人的权利。

^①《民法典》第305条规定：“按份共有人可以转让其享有的共有的不动产或者动产份额。其他共有人在同等条件下享有优先购买的权利。”

从司法执行中权益保护角度考量,司法执行不得超越被执行标的而执行案外人财产,同时也要保护当事人合法权益。有鉴于此,共有财产中被执行人的所有权应有份额已明确,且份额小于三分之二份额,因而对于共有船舶的执行可以不采用整体变价份额价款的方式,应仅对被执行人的共有船舶份额进行拍卖,除非其他共有人同意进行整体拍卖变价。

仅拍卖执行份额的做法相较于整船处置,更合乎比例原则。共有船舶所有权份额处置的核心是解决债权人与其他共有人之间利益冲突的问题。“两利相权从其重”,当司法强制力介入共有关系时,在司法执行中应当遵循比例原则,规范执行程序的正当,确立一个应对冲突的解决规则。^①对于被执行人在共有船舶中的应有份额小于三分之二份额,且三分之二以上份额的按份共有人不同意整体拍卖的情形,原则上只能就被执行人的应有份额予以拍卖。自司法执行的参酌角度观之,被执行财产具有整体性的,应当尽可能予以整体处置,而对于破产程序中破产企业不具有整体性的部分财产,采取个别拍卖模式更为合适。^②于共有船舶而言,对于执行份额小于三分之二份额的情形,被执行人的应有份额明显占比偏小,强行整体处置共有船舶将对案外共有人造成巨大损失,甚至可能出现无益拍卖的情况,故即使经过数次拍卖、变卖仍然无法执行时,也不应进行整体拍卖,否则会造成司法执行与利益权衡之间的龃龉与冲突。

当然,仍须注意部分特殊情形的处理规则。若船舶其他共有人同意整船拍卖,法院可以对共有船舶予以整船处置。自司法实务角度观之,实践中已有此种做法出现。广州海事法院在执行一起买卖债权转让合同纠纷案中,需对被执行人所拥有的共有船舶 49%的所有权份额进行拍卖,经征得案外共有人同意,海事法院裁定整体拍卖共有船舶。但在后续执行过程中,案外共有人将其所有的 51%的所有权份额转让他人后,向海事法院申请停止拍卖其名下 51%的所有权份额,故海事法院裁定对被执行人所持有的 49%所有权份额进行单独拍卖。^③由此观之,在法律构造未予规范之时,实践做法的先行给予理论构建稳妥的实然考察。对于执行份额小于三分之二份额的情况,在案外共有人同意的前提下,可以予以整船拍卖,若其他按份共有人不同意,则仅就执行份额予以拍卖。

^①郝庆进:“对按份共有财产的整体处置规则”,载《人民司法》2020年第8期,第106页。

^②黄忠顺:“破产网络拍卖的深度透析”,载《法治研究》2022年第2期,第92页。

^③参见广州海事法院(2020)粤72执280号之六执行裁定书。

关于拍卖共有船舶上的应有份额是否应予债权登记,目前尚无定论。尽管就共有船舶份额拍卖予以债权登记有司法实务作为规范支撑,^①但仍旧存在可以补正和损益的空间。私见以为,对于小于三分之二份额的拍卖,不应予以债权登记,与此同时,买受人以份额比例承担随船债务。自利益权衡角度观之,对于拍卖执行份额予以债权登记,意味着全体共有人对船舶所附着的债务应予提前清偿。即使如前文所述,在债权登记公告中载明登记的债权只能按照拍卖的份额在整船中所占比例进行受偿,仍然会带来细节化疑问。譬如,登记的债权就执行份额的比例部分得以提前清偿的同时,其余债权仍然处于未到期状态,如此造成一个债权两种状态共存的现象是否合法合理仍值得深思。共有物作为一个共同体,共有人利益与共,债务同担,^②船舶所附随的债务是共有人共同经营船舶所出现的债务。倘若因执行份额偏小而影响其他三分之二以上份额的共有人利益,明显不符合比例原则,也严重影响了其他共有人的利益。不仅如此,自实际执行情况考量,实际执行过程中就应有份额单独进行除权的做法存在诸多问题。首先,不同份额的共有人对船舶按照份额比例承担着不同的债务,新加入的共有人对加入前的债务不承担责任,但对于加入后的债务共同承担责任。倘若将来对共有船舶进行整体处置时,债权登记会因先前份额拍卖时经过债权登记而造成局面混乱。此外,就执行份额单独除权也将导致船舶债权与被执行人债权之间出现乱序。被执行人以经营或建造该共有船舶而借款为由,通知自己的债权人予以债权登记,以达到参与拍卖款项分配程序的目的。如此行径必然违背债权登记的初衷与目的,极易造成船舶的债权人与被执行人的债权人两者间的混乱。自船舶所有权人主体角度观之,共有船舶份额买受人与其他共有人之间将赋予按份共有关系,船舶份额的拍卖仅涉及某一共有人的退出,竞买人作为新的共有人加入,仅是共有团体人员发生变动,船舶本身并没有发生任何改变,附着于船舶之上的随船债权也并未因份额拍卖而受到影响。有鉴于此,拍卖小于三分之二份额时,无需进行债权登记这一“洗船”程序,不单独进行除权,而是让买受人在竞得船舶股份的同时,承担船舶份额所附着的随船债务,此举在规范意义上更具有实践可行性。须予提示之处在于,海事法院在拍卖公告中须对此予以特别说明,告知买受人对共有船舶的

^①广州海事法院于2011年首次拍卖共有船舶30%所有权份额,关于“申请执行人钟某与被执行人萧某船舶共有纠纷一案”中,在拍卖前亦通过发布拍卖船舶公告的形式履行债权登记程序。而后于2021年,广州海事法院对“顺洋工007”轮49%所有权份额进行拍卖,在拍卖前亦履行债权登记程序。

^②梁慧星、陈华彬:《物权法》(第七版),法律出版社2020年版,第232页。

债权债务的按应有份予以承担，以尽到法院之告知职责。简言之，对于执行份额小于三分之二份额的情形，无须予以债权登记，而是由买受人按份额比例承担随船债务。

（二）执行份额大于三份之二份额采取灵活处置方式

整体拍卖或是份额拍卖作为共有船舶所有权份额执行拍卖的两种处理方法，如何在执行共有船舶所有权份额时寻求稳妥进路深值关注。不得超越被执行标的而处置被执行人的财产是司法执行程序中的一重要规则，而当事人同意则是超越被执行标的处置的例外条件。采取合理妥当的执行方案是执行工作的职责所在，尊重当事人意愿则是法院灵活执行的体现。共有船舶所有权份额拍卖应当以案外共有人意愿为依据，衡量拍卖方式的选择。具体而言，法院在执行拍卖共有船舶大于三分之二份额时，应当首先征求案外共有人的意见。若案外共有人同意予以整船拍卖，则法院采取整船拍卖的方式；反之，若案外共有人不同意予以整船拍卖，则法院仅就执行份额予以拍卖。

就执行份额大于三分之二份额的情形，相较于份额处置，整船拍卖更具合理性。理由在于，其一，被执行份额大于三分之二份额，意味着被执行人对共有船舶的份额占据绝大多数，对于共有船舶的运营具有绝对的话语权与决策权，倘若直接按照份额处置而非整船处置，则新的竞买人将取代被执行人在共有船舶的地位，对共有船舶的经营决策拥有绝对决定权。共有船舶按份共有人在最初划分确定各自所占份额比例时，同意三分之二份额为单独共有人持有，是各方基于信任基础而产生的信赖利益。其二，整船拍卖合乎海事司法实践，保证执行效率。对于执行份额大于三分之二份额的情况，若是单独处分被执行份额，由于份额较大，涉及利益较多，将会有较多程序需要考量，譬如债权登记与受偿与否，如何进行债权登记等问题。除此之外，由于三分之二应有份额已经达到拥有船舶经营决策权的地位，拍卖成交后移交船舶与否，如何进行移交等诸如此类问题，在实践中争议颇大，执行难度颇高。鉴于此，对于执行份额大于三分之二份额的情况，采取整船拍卖更合乎海事司法实践。

然而，虽整船拍卖较份额处置具有更合理的存续逻辑，但仍应以案外共有人意愿为执行考量依据，契合理论与实践框架，对于执行份额大于三分之二份额的拍卖，案外共有人所持份额不足三分之一，倘若仅就执行份额予以拍卖，案外共有人将面临极大的权利架空风险。海事法院应当对其他案外共有人履行告知义务，

给予案外共有人意愿的决定权，是法院执行工作中维护多方权益的体现，也是人性化执法的体现，具有动态与灵活的特点。同时也是给予案外共有人有可能面临巨大风险时的权利放弃机会，若案外共有人仍坚持不予整船拍卖，则案外共有人因决策自决而风险自担，对于后续可能出现的竞买人就船舶经营出现排挤情况的发生，应当具有可预见性，且不能将此风险归因于他人。

一言以蔽之，意思自治所形成的责任自负，正是案外共有人意思自决的最佳诠释，面对可能出现的风险与困境，应当交由案外共有人自己选择，而非海事法院直接拟定。有鉴于此，对于执行份额大于三分之二份额的拍卖方式，案外共有人同意则采取整船拍卖，若予以反对，则仅就被执行人的应有份额予以处置。

是否予以债权登记，应当根据拍卖处置方式予以决定。若征得案外共有人同意予以整船拍卖，则按照船舶执行程序予以债权登记；若案外共有人不同意整船拍卖，则不予进行债权登记。就共有船舶大于三分之二份额予以执行拍卖时，若案外共有人不同意整船拍卖，则不予进行债权登记，此做法与对共有船舶小于三分之二份额执行拍卖时不予债权登记的做法保持一致，以避免出现“同案不同判”的抵牾。

就共有船舶大于三分之二份额予以执行拍卖时，若征得案外共有人同意予以整船拍卖，则按照船舶执行程序予以债权登记。采取整船拍卖可直接依照正常船舶拍卖的程序，对于船舶予以债权登记，以对船舶除权处理。债权登记程序设立的初衷在于，督促各方当事人，尤其是相关债权人在拍卖船舶过程中积极行权，以保障其在船舶拍卖价款中进行分配的权利。^①海事法院在拍卖前需履行债权登记程序，明晰共有船舶的债权。船舶执行需要进行除权，该做法是船舶有别于其他被执行财产最重要的区别特征，亦为最高人民法院要求船舶处置必须交由海事法院处置的根本原因。自司法实践角度观之，广州海事法院就共有船舶所有权份额进行拍卖时有过予以债权登记的做法，其中也仅就“与拍卖船舶有关的海事债权人”方能参与债权登记。^②而对于未在债权登记时限内进行债权登记的债权人，必然导致丧失债权实现的权利吗？答案似乎并不肯定。实践佐证，^③宁波海事法

^①张虹：“船舶拍卖后债权登记、确权诉讼、清偿分配相关程序问题研究”，载《中国海商法研究》2019年第2期，第106页。

^②《广州海事法院关于“顺洋工007”轮49%所有权份额（第一次拍卖）的公告》，人民法院诉讼资产网：https://www.rmfsyssc.gov.cn/statichtml/rm_xmdetail/3143730-1.shtml，最后访问日期：2022年4月11日。

^③参见宁波海事法院（2020）浙72民初665号民事判决书。

院在处理共有船舶纠纷时，其中两位船舶所有人因个人贷款被申请执行船舶份额，法院采取整船拍卖的形式，履行债权登记程序，对拍卖款项进行执行分配。但有一位债权人未在规定期限内进行债权登记，宁波海事法院认为，其虽未在债权登记期间进行登记，但合伙体所欠其债务事实清楚，亦应以船舶合伙财产进行清偿，所余款项作为船舶合伙体最终的剩余财产由各伙人按照投资比例进行分配。由此可见，即使船舶拍卖公告将债权登记予以期限规定，但法院本着最大程度保护债权人利益的初衷，对于所欠债务事实清楚的债权人，仍有保护的余地。船舶进行除权处理，是拍卖中必经的程序，能有效避免船舶拍卖转移所有权后存在不可知的债权债务纠纷。

五、结 语

与一般财产的执行相比，共有船舶所有权份额执行更为纷繁、复杂，其缘故在于所有权份额并非完整的所有权，而是在按份共有视阈内奠基于所有权份额的执行，对份额的执行并不能以船舶整体化视角进行处置。因法律的空缺，共有船舶所有权份额执行相对而言存在法律适用与司法执行的混乱。执行处置共有船舶所有权份额是一项系统的执行程序，其本身属于新兴事物，并且主要是一个法律适用与司法执行的技术问题，从适度保护原则出发，不宜忽略买受人的权益保护，应当兼顾申请执行人、被执行人、案外共有人、买受人之间的利益保护。因此，结合共有船舶之特征，在对民事法律与海事法律体系的解释论基础上，参酌已有的法律规范与实践做法，可以较为稳妥地解决共有船舶的所有权份额的执行问题。

Abstract: This article will explore the legal structure and judicial application of the seizure and disposal of ownership share of ships and discuss enforcement issues arising from debts owed by a co-owner of the ship in the view of related regulations about the joint ownership by share in civil law, combined with practical experiences in maritime cases. The article advocates that the disposal of shares of ship ownership can refer to the system of co-ownership by shares in civil law, to build up the legal norms for the and auction of joint ship ownership shares by learning the “two-thirds” dividing line of the disposal method of ownership.