

海事法院《受案范围》与《海诉法》第21条的 落差与解决^{*}

邹 倩

(华东政法大学,上海 200042)

摘 要:海事法院《受案范围》新规与《海诉法》第21条关于可扣押船舶海事请求的范围形成巨大落差,原因在于二者制定时间相隔久远以及《海诉法》关于海事请求的定义采用的封闭列举方式缺乏弹性。从封闭式定义的合理性与新增案件类型对船舶扣押保全措施的需求两个角度进行分析,实质上二者的冲突并不紧迫。但《海诉法》第21条仍然具有一定的滞后性,需予以修改。修改《海诉法》的路径主要有三种,其中新增海事请求类型与开放式定义的方式均具有局限性,而海事请求类型化的修改路径较为折中,是可扣押船舶海事请求范围修改的合理方式,但需辅之以一定的配套措施才能发挥积极作用。

关键词:《受案范围》;船舶扣押;海事请求;《海诉法》修改

中图分类号: D925

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2019.04.005

文章编号: 1672-9846(2019)04-0022-06

开放科学(资源服务)标识码(OSID):



一、海事法院新《受案范围》与《海诉法》第21条的落差

(一)海事法院受案范围的拓展

2016年2月24日,最高人民法院发布了《关于海事法院受理案件范围的规定》(以下简称《受案范围》),并于2016年3月1日正式施行。此次《受案范围》是自1989年、2001年两次修改后,海事法院管辖范围的再一次充实与调整。该规定分为七部分,除第七部分“其他规定”外,共包含108项海事案件类型,较2001年原受案范围内容有很大的扩充与细化调整。新《受案范围》的出台一方面体现了海事司法服务保障海洋强国战略和“一带一路”建设等国家战略的客观需求,另一方面也体现了我国海上航运业的快速发展以及随之而来的新案件类型对我国海事司法的挑战^[1]。同时也是充分发挥海事法院职能、发展改革海事审判工作的必然要求。

《海事诉讼特别程序法》(以下简称《海诉法》)自1999年颁布以来一直未予修订,其中的一些规定已体现出一定的滞后性,船舶扣押制度是典型

一例。《受案范围》的出台将船舶扣押制度的滞后性直接体现了出来。单从数目来看,《海诉法》第21条规定的22项可扣押船舶的海事请求与新《受案范围》108项海事案件类型构成了鲜明悬殊的落差。

(二)《海诉法》第21条之解读

《海诉法》第21条是关于船舶扣押的规定。船舶扣押是指海事法院根据海事请求人的申请,为保障其海事请求的实现,在符合法律规定的前提下,对当事船舶或被请求人所有的船舶所采取的扣押强制措施^{[2]309-310}。该条对可申请船舶扣押的范围进行了列举,并使用了“海事请求”的表述,但《海诉法》并未对海事请求的概念进行确切的定义,仅在该条中列举了可申请扣押船舶的22项事由。

从本质上来说,海事请求是因船舶或海上运输、作业有关的事由产生的民事请求。由于此类产生请求的事由的特殊性,导致海事请求与一般民事请求有所不同^{[3]87}。所谓“请求”,根据文义解释,是指提出要求,希望得到满足。据此,海事请求是指海事请求人因某种海事事由,向海事法院提出的并希望得以满足的要求。据此,从表述来

^{*} 收稿日期:2019-09-16

作者简介:邹倩(1994-),女,江苏无锡人,华东政法大学国际法学院硕士研究生,主要从事国际法学(国际航运法方向)研究。

看,《海诉法》第21条所列举内容本质上不属于海事请求,而应当属于可申请扣押船舶的海事事由。由于法条称之为“海事请求”,且有关船舶扣押的国际公约也采用海事请求的表述,本文继续将该22项内容称为海事请求,但应当明确海事事由与海事请求具有本质不同。

船舶扣押作为一种有效的海事请求保全强制措施,为许多海事请求人所青睐。然而《海诉法》明确规定,保全意义上的船舶扣押只有在符合该法第21条规定的前提下,才能够进行申请^①。因此,船舶扣押程序的启动极为谨慎,条件较为严苛,但在1999年《海诉法》发布之时,能够与当时的海事司法实践以及海上航运业的发展状况相适应。

随着海上航运新的交易方式以及案件类型的增加,最高院将海事法院的受案范围进行了扩大与细化,进而使得《海诉法》第21条与新《受案范围》形成了一定的落差,其本质是既有规定与日益发展的航运实践的矛盾。对于上述落差,一方面需要从《海诉法》第21条本身的规定入手分析成因,另一方面则需从《受案范围》新增案件类型对船舶扣押制度的需求来分析冲突的紧迫程度。

二、《海诉法》第21条的合理性与局限性分析

船舶扣押制度是英美法系“对物诉讼”制度与大陆法系财产保全理论折中妥协的产物。针对可扣押船舶的海事请求的规定,主要有开放式与封闭式两种定义模式。开放式定义模式是通过定义赋予海事请求一定的内涵与外延,辅之以一定的海事请求项目的列举的模式。封闭式定义模式则不对海事请求进行定义,直接对海事请求进行列举。我国《海诉法》第21条在经过衡量后,最终采纳了封闭式定义模式,体现了一定的合理性,但也具有局限性。

(一)扣船制度采取封闭式定义的价值取向

船舶扣押是海事请求保全中最为重要的方式,具有平衡海事请求人与被请求人、船舶所在地国与船籍国等多方面、多层次利益的作用,反映了海上航运业的需求^{[4]52}。据此,船舶扣押制度一方面要保障申请人的海事请求,另一方面也要兼顾对航运发展的促进作用。

1. 保全海事请求

船舶扣押制度的主要目的在于保全海事请求,更具体来说,海事请求人申请扣船的真正目的在于取得担保。此处所说“担保”并不是担保最终

判决、仲裁裁决或其他法律文书的执行^②,而是指释放船舶担保。船舶扣押的程序价值更多的在于取得放船担保,而不是对船舶进行拍卖并分配拍卖款。原因在于,在放船担保的受偿顺序中,海事请求人享有优先权。而在分配船舶拍卖款的过程中,除非海事请求人同时具有船舶优先权人、留置权人或抵押权人的身份,否则海事请求权人并不享有优先权。此外,船舶的扣押不但会产生高昂的维持费用和支出,同时还会影响船舶营运,对被申请人也就是船舶所有人、光租人产生更大的损失。据此,被申请人为了减少损失,必定会缴纳放船担保。且放船担保的缴纳并不代表被申请人承认其对申请人的海事请求负有责任,若发生错误扣船,申请人将承担错扣的责任。因此,船舶扣押的意义在于通过法院强制力,倒逼船舶背后真正的受益人与控制人直接对海事请求权人承担责任^{[5]83}。而考虑到船方的利益,那些与船舶不存在“联系”的海事请求则不应当纳入船舶扣押制度。

2. 保障国际经济贸易与航运的发展

船舶扣押制度也会存在诸多负面影响,除上文提及的会产生高昂的维持费用、船期损失等费用以及影响被申请人生计生活外,还会影响国际经济贸易与航运的发展。例如,著名的“海娜号”邮轮韩国被扣押案,承载2000多名乘客的“海娜号”邮轮在将要离港时,被韩国济州地方法院扣留,大量乘客被滞留船上,无法继续行程,对乘客造成了严重的精神损害^{[6]334}。该事件在一定程度上影响了中韩的旅游业发展,不利于中韩的经贸往来。

据此,为了实现船舶扣押真正的价值,平衡海事请求人与被请求人双方的利益,船舶扣押程序的启动必须符合严格的条件。开放式定义模式虽具有能够适应瞬息万变的国际经贸与海上航运业的发展,有助于保持法律稳定性的优势,但同时也易受各国司法者主观认知影响,造成船舶扣押程序滥用的缺陷。封闭式定义则因其明确列举的特征,对防止船舶扣押措施滥用具有积极意义。

从该角度分析,《海诉法》第21条采取封闭式定义反映了我国试图平衡海事请求人与被请求人双方利益的价值取向,以及鼓励国际经贸与航运发展的政策导向,具有一定合理性。

(二)扣船制度采取封闭式定义的局限性

国际扣船公约与我国扣船立法均在采取封闭

式定义或开放式定义方面有过博弈。相较于开放式定义,封闭式定义更有利于体现船舶扣押立法的可预测性,并保障国际航运实践的发展^{[3]88}。国际扣船公约与我国《海诉法》最后均采用了封闭式定义方式,但该定义方式仍然具有局限性。

《1952年统一海船扣押某些规定的国际公约》(以下简称《52年扣船公约》)采用完全的封闭式列举模式,即不对“海事请求”进行确切定义,也没有类似于“其他海事请求”的兜底条款,仅列举若干海事请求项目^{[3]88}。而随着国际航运实践的发展,《52年扣船公约》很快体现出滞后性,其所列举的海事请求中,部分因过时而失去现实意义,同时很多新出现的海事请求的事由类型也无法被公约所涵盖。

《1999年国际扣船公约》(以下简称《99年扣船公约》)在制定之初曾倾向于采纳开放式定义方式,最终其正式文本仍沿用封闭式定义方式,并在《52年扣船公约》基础上增加新的海事请求以适应航运实践发展。但随着时代发展,其滞后性也逐渐显现。

据此,我国《海诉法》关于船舶扣押制度采取封闭式的规定虽具有一定合理性,但难掩其易过时的弊端,难以在日益发展的航运实践中适应新的案件需求。也正因此,构成了《受案范围》与《海诉法》第21条的落差。

三、新《受案范围》对船舶扣押担保的需求分析

新《受案范围》是在2001年原受案范围的基础上修订的。原受案范围与1999年《海诉法》的制定时间几乎处于同一阶段。据此,《海诉法》的可扣押船舶海事请求是与原受案范围相适应的。而此次受案范围的修订,主要体现为微调架构以及较大幅度地增加与细化海事案件类型两个方面。架构的调整,并不会产生太大的影响,应当侧重分析案件类型的增加与细化。

通过比较,海事案件类型的增加主要体现为四个方面,分别为传统航运贸易中新出现的民商事案件、海洋开发利用和海洋生态环境保护类民商事纠纷案件、海事诉讼实践中新出现的程序性案件以及具体细化海事行政案件类型。下文将从现有的规定与公约中分析出可扣押船舶海事请求的正当性标准,并结合新《受案范围》四个方面的具体修改来分析可扣押船舶海事请求的范围是否

应予扩大或修订。

(一)构成可扣押船舶海事请求的要素

众所周知,船舶扣押属于海事请求保全的方式之一。除船舶扣押外,海事请求保全还包括扣押(船载)货物,冻结转租运费、租金,查封不动产,冻结银行存款,截留货款、保险赔款等强制措施。根据上文论述,可适用船舶扣押程序的海事请求范围过于宽泛会造成船舶扣押的滥用,使多方利益失衡。由此,并不是任何的海事请求均能启动船舶扣押程序,可申请扣押船舶的海事请求需要具备正当性的要素。

首先,该海事请求必须与船舶有关。我国船舶扣押制度虽然不承认英美法系的对物诉讼制度,但仍然受到该理念的深刻影响。而海事对物诉讼规则通常要求海事请求和被扣船舶间需存在“紧密联系”。另外,《99年扣船公约》与我国《海诉法》第21条关于可扣押船舶海事请求的表述虽然有所差别,但大同小异。归纳而言,可申请扣押船舶的海事请求大致涉及船舶的所有、建造、占有、营运、买卖、救助、抵押及类似的担保物权、船舶优先权以及环境污染责任等内容。据此,可扣押船舶的海事请求产生于与船舶有关的海事争议事由。

其次,可扣押船舶的海事请求是一种具有实体内容的民事请求权。这是根据海事请求的具体内容进行归纳得出的结论。将可扣押船舶的海事请求类型化后可以大致界分为四类,分别为与财产损失有关的海事请求、与人身伤亡有关的海事请求、与第三方利益有关的海事请求以及与公共利益有关的海事请求^{[7]8}。

最后,海事请求的义务主体是船方。海事争议的性质和具体的争议事由决定了权利主体与义务主体的位置^{[8]3}。由于船舶扣押的被请求人是船方,因此在该海事争议中船方应当处于义务主体的位置。当船方是权利主体时,则不会涉及扣押船舶的情形,但与船舶所有权或者占有有关的请求除外。另外,当义务主体为货方时,海事请求权人只能申请扣押货物,而不能扣押作为货物运输工具的船舶,否则缺乏正当性。

上述三要素为可申请扣押船舶海事请求应当具备的最基本要素,缺乏其中任意一项,船舶扣押便失去了正当性与合理性。其他海事请求虽然无法通过扣押船舶来保障权利的实现,但海事请求

人可以寻求其他海事请求保全的途径,以保证自己权利的实现。

(二)《受案范围》新增案件类型对船舶扣押的需求

《受案范围》新增案件类型对船舶扣押的需求分析,应当以上述三要素为衡量标准。

1. 传统航运贸易新增民商事案件

关于传统航运贸易的民商事案件的改变,主要体现为案件类型的具体细化与新增。新增案件类型有涉及船舶的,也有涉及货物、集装箱、港口与码头等与船舶无关的纠纷类型。首先,由于可扣押船舶的海事请求必须与船舶有关,新增案件类型中与船舶无关的纠纷类型应当予以排除。其次,在有关船舶的新增案件类型中,部分纠纷可以为《海诉法》第21条规定的22项海事请求所涵盖。例如,船舶引航合同纠纷案件、以船舶设定担保的借款合同纠纷案件等,海事请求人可分别根据《海诉法》第21条规定的第十一项引航的海事请求与第二十一项船舶抵押权或者同样性质的权利的海事请求,向海事法院申请扣押船舶。但也有一些与船舶有关的案件类型无法被《海诉法》第21条所囊括,例如,新增的以通海可航水域运输船舶及其营运收入、货物及其预期利润、船员工资和其他报酬、对第三人责任等为保险标的的保险合同、保赔合同纠纷案件。《海诉法》第21条第十七项规定,“船舶所有人或者光船承租人应当支付或者他人为其支付的船舶保险费(包括互保会费)”引起的海事请求可以申请船舶扣押。而上述以船舶的营运收入、船员工资和其他报酬为保险标的的保险合同不属于船舶保险或者保赔保险的范畴,无法根据该项海事请求申请扣押船舶。上述保险合同的保险费也应当由船舶所有人或光船承租人支付,却无法受到船舶扣押制度的保障。由此看来,在传统航运贸易纠纷中,一些新增案件对船舶扣押制度有适用的需求。

2. 海洋开发利用和海洋生态环境保护类民商事案件

海洋及通海可航水域开发利用与环境保护相关纠纷案件是从2001年原受案范围的“其他海事海商纠纷案件”部分单列出来,从而成为单独的一大类案件。这足以显示出最高院以及各海事法院对此类案件的重视。该类案件具体新增为污染环境、破坏海洋生态责任纠纷案件等9项案件

类型^[1]。由于污染海洋环境、破坏海洋生态责任等纠纷涉及公共利益,若该部分责任是由船舶引起的,海事请求人申请扣押相关船舶是合情合理的。然而,在现有的可扣押船舶海事请求的第四项内容中,已经包含了由船舶对海洋环境、海岸造成的损害及损害威胁的海事事由产生的海事请求内容。因此,该部分对可扣押船舶海事请求范围的修改并没有迫切的需求。

3. 海事诉讼程序性案件与海事行政案件

除上述新增案件类型外,新《受案范围》还对民诉法修订后和海事诉讼实践中新出现的程序性案件进行了规定,并对海事行政案件进行了具体细化。根据可扣押船舶的海事请求的三要素,海事请求必须具有实体内容。据此,海事诉讼中的程序性案件因不涉及实体争议的解决,无需启动船舶扣押的司法程序。另外,海事行政案件的义务主体通常是海事行政机关或海事行政机关工作人员,也不符合可扣押船舶海事请求三要素的要求,也可不作考虑。

综合上述,笔者发现,可扣押船舶的海事请求与《受案范围》中的海事案件纠纷类型并不具有一一对应的关系。《受案范围》的规定主要解决海事法院管辖案件的入门问题,主要适用于案件受理前的阶段。由于起诉时当事人之间的法律关系性质无法确定,《受案范围》的规定通常是依据产生纠纷的原因事实来制定的,用语表述更侧重实用性,也更细化具体^{[9]41}。《海诉法》第21条虽然只规定了22项海事请求,在数目上与新《受案范围》形成了巨大落差,但由于其制定并不以具体纠纷类型为标准,能够囊括多种案件类型。因此,《受案范围》与《海诉法》第21条在实质上并不存在紧迫的冲突。但值得注意的是,《受案范围》中的一些案件类型对船舶扣押制度仍然表现出了需求,是现有可扣押船舶海事请求范围无法覆盖的。据此,《海诉法》第21条确实表现出了一定的滞后性,需要进行修改。

四、冲突解决的路径探索

基于《海诉法》相关制度已经体现出一定的滞后性,《海诉法》的修改应当尽快提上日程。而针对该法第21条的修改,学界目前有三种修改途径。其一,仍然采用封闭式定义方式,在原先的基础上增加海事请求类型。其二,改采开放式定义,并加以列举相关海事请求。其三,将海事请求类

型化,并辅以相关配套措施。

(一)封闭式定义与开放式定义路径的局限性

1. 封闭式定义与增加海事请求类型

鉴于《海诉法》第21条与《受案范围》的冲突并不紧迫,一种方法是在现有封闭式列举的基础上增加可申请扣船的海事请求类型,以适应海事司法实践中新出现的纠纷类型。

该种修改方式较为保守与稳妥,一方面封闭式定义模式具有合理性,可以继续遵循《海诉法》原来的立法价值取向,避免相关利益方的剧烈冲突,易于为大众接受。另一方面,此种方式不仅能够适应目前的海事发展状况,也可以继续保持与国际扣船公约的接轨,立法难度小。

但该修改方式的弊端也显而易见。封闭式定义模式既有的局限性始终存在,法律解释的弹性小,无法适应实践的飞速发展。增加新的海事请求类型虽然能够尽快解决当下的问题,但海事实实践具有丰富性与复杂性的特点,封闭列举的立法模式无法适应快速发展的海事案件类型的需求。届时将再次面临相同的问题,而过于频繁地修法不利于法律的稳定性与权威性。

2. 开放式定义与列举模式

开放式定义与列举的模式具有极大的弹性,能够适应飞速发展的航运实践的特性。且在国际海事委员会(CMI)1985年提出的《关于统一扣押船舶的若干规定的国际公约修订草案》以及我国《最高人民法院关于诉讼前扣押船舶的具体规定》(1986年)与《关于海事法院诉讼前扣押船舶的规定》(法发[1994]14号)就有过尝试。二者虽在细节上有不同,但内容基本一致。因此,改采开放式定义模式在实际操作上具有一定的基础。然而上文所讨论的开放式定义模式容易导致船舶扣押措施的滥用的弊端也一直存在。

在海洋强国与“一带一路”建设等国家战略的深入开展下,保障我国航运经济的稳健发展、建设国际海事司法中心一直是我国的政策导向。船舶扣押制度的过度使用可能破坏双方当事人利益的平衡,不利于海上贸易及航运的发展。因此,可扣押船舶海事请求范围的制定应当把握度的衡量,在适应海事司法实践状况的同时,不能将口子开得过大。开放式定义的方式很难符合我国对船舶扣押所持的审慎理念,若强行为之,则将对立法技术苛以极高的要求。此外,鉴于《海诉法》第21条

与《受案范围》的冲突并不紧迫,改封闭式定义为开放式定义方式也会显得过于激进。据此,开放式定义也并非理想的解决路径。

封闭式定义与开放式定义模式的博弈由来已久,但二者均无法有效解决船舶扣押制度的时效性与确定性的矛盾,具有局限性。此时应当考虑引入第三种解决途径,即海事请求的类型化并辅之以相关配套措施。

(二)海事请求类型化的折中性优势

海事请求类型化相较于传统的封闭或开放式定义具有优势。首先,类型化作为一种制定规范的方式逐渐成为一种趋势。目前,该方法已在民商事领域产生了积极的影响,同时在一些既有的海事法规中也能够看到类型化或种类化的先例。例如,英国对物诉讼制度下可予执行的海事请求依据其可执行性被分为四种,包括引起船舶优先权的请求、与财产有关的请求、与当事船舶或者姊妹船有关的请求、与“扫除”条款有关的请求^{[7]8}。此外,我国海事司法领域也已经受到影响。《受案范围》将海事案件归类为海事侵权纠纷案件、海商合同纠纷案件、海洋及通海可航水域开发利用与环境保护相关纠纷案件、其他海事海商纠纷案件、海事行政案件与海事特别程序案件六类,这正是一种简单的类型化体现。据此,海事请求的类型化具有一定的可行性基础,且对于复杂、细碎、不断更新的航运实践,具有重要意义。

其次,海事请求类型化可以改变分散、逻辑缺乏的立法现状。可以看到,无论是国际扣船公约还是我国国内法,都是以罗列海事事由的方式来间接解释海事请求的含义。这些海事事由具有分散性,项与项间缺乏逻辑上的联系,且表述上也具有原始性,属于对某种特定事实的直观描述,不具有系统性。而海事请求的类型化是指,将具有同一法律属性的海事请求归为一类,以类型代替分散的种类^{[7]5-13}。类型化的方式通过提取不同种海事请求中共同的法律属性,将不同海事请求进行分类并整合,这对于深刻理解不同种类的海事请求具有重要意义,也有利于为解决同一类别海事请求找到统一和合理的方法,同时彰显海事立法的科学性、系统性。

最后,海事请求类型化在形式上不会改变立法的通例。无论是封闭式定义模式还是开放式定义加列举的定义模式,都涉及列举。可见,列举的

方式对于可申请扣押船舶海事请求依据的确定是一种通例。而海事请求的类型化并未改变此种通例,属于在科学合理的分类整合基础上的列举。相较于传统的封闭式穷尽列举,海事请求类型化更具有弹性。后期实践产生的新型海事请求,若本质上具有某种成文的法律属性,便能够自然归入该类别,从而避免封闭式规定无法适应实践发展的局限性。此外,海事请求的类型化不同于开放式定义模式对可申请船舶扣押海事请求进行的抽象概括定义,其只是在现有的海事司法实践基础上,概括提取其中的法律属性,并以此为标准将不同的海事请求进行分类和归纳。相较于整体的抽象定义,海事请求类型化更细致具体,从而避免开放式定义造成的海事请求范围宽泛的弊端。据此,海事请求类型化能够在封闭及开放式定义两种模式中扬长避短,属于较为折中的方式。

目前,结合国际扣船公约以及我国《海诉法》规定的22项海事请求,将其分类整合,至少可以归纳出以下几种类型:与船舶物权有关的海事请求、与船舶优先权有关的海事请求、与船舶侵权有关的海事请求、其他与船舶有关的具有债权性质的海事请求、与公共利益有关的海事请求。上述类型化的表述中,明显体现出了可扣押船舶海事请求中的要素,即紧紧围绕与船舶有关的海事请求且具有实体内容,只需判断海事请求的义务主体是否为被请求人即可。然而,为了制定出一个科学合理的扣船依据,海事请求类型化是否应当按照上述分类标准进行,抑或存在其他更为合理的分类标准,仍需探讨,但囿于本文讨论重点不在此以及篇幅限制,不多加阐述。

另外,海事请求类型化最大程度地发挥积极作用,还需要辅之以配套措施,即海事请求类型化需要与海事请求人的披露义务及海事法院审慎审查责任有机结合^{[7]11-13}。海事请求类型化在具有一定程度的弹性时,在直观性上必然无法与原来的明确列举相媲美。对于海事请求人而言,无法轻易判断其请求是否符合法律规定。据此,为发挥海事请求类型化的优势,需要发挥当事人与海事法院的能动作用,并将之在立法中予以明确规定。第一,海事请求人向法院申请扣押船舶时,应当充分披露与船舶扣押有关的一切重要事实,以帮助法院判断是否要启动船舶扣押程序。第二,海事法院应当强化对船舶扣押申请的审查责任,

通过审查海事请求人初步提供的材料来判断扣船的必要性、合理性,避免申请人恶意扣船、滥用船舶扣押程序。

五、结语

通过本文分析,《受案范围》与《海诉法》21条虽然在数目上具有较大落差,但此种冲突并不具有紧迫性。鉴于《海诉法》第21条体现出的滞后性,该法条仍然面临修改的需求。传统的封闭式定义与开放式定义均具有局限性,海事请求类型化因能够避免陷入传统定义方式的窠臼,具有合理性与科学性,成为解决《海诉法》第21条滞后性的有效路径。但海事请求类型化是静态意义上的方法,需要结合海事请求人与海事法院的能动作用。而海事请求类型化标准如何科学合理界定与细化仍然需要在未来进行更多的探讨。

注释:

- ① 一般认为,船舶扣押分为保全意义上的扣押与执行意义上的扣押。执行意义上的船舶扣押是指为了保证法院判决、仲裁裁决以及其他法律文书的执行的扣押。本文探讨的船舶扣押是保全意义上的船舶扣押。
- ② 船舶扣押的功能也具有担保判决、仲裁裁决与其他法律文书的执行的作用,但这并不是海事请求保全意义上的船舶扣押制度的真正价值所在。

参考文献:

- [1] 佚名. 最高人民法院民事审判第四庭负责人就《关于海事法院受理案件范围的规定》答记者问[J]. 中国海事, 2016(4): 26-27.
- [2] 向明华. 船舶扣押程序的价值及局限性研究[J]. 国际经济法学刊, 2009, 16(2): 309-336.
- [3] 金正佳. 海事诉讼法论[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2001: 87-88.
- [4] 向明华. 论船舶扣押基本特征[J]. 广东行政学院学报, 2009(4): 52-57.
- [5] 杨薇薇, 李志文. 船舶扣押的正当性探讨[J]. 中国海商法研究, 2013, 24(3): 82-88.
- [6] 贾微. 论扣押船舶在海事诉讼中的作用: 以海娜号游轮在济州被扣押为例[J]. 东方企业文化, 2014(3): 334-335.
- [7] 马得懿. 海事请求类型化下船舶扣押管辖权审视[J]. 上海大学学报(社会科学版), 2017, 34(4): 1-15.
- [8] 金正佳, 翁子明. 海事请求保全专论[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 1996: 3.
- [9] 张勇健, 王淑梅, 余晓汉. 《关于海事法院受理案件范围的规定》的理解与适用[J]. 人民司法(应用), 2016(10): 37-41.