

船舶買賣之所有權移轉理論與實務 — 以 海商法與 Norwegian Sales Form 為中心

Theories and Practices on the Transference of Ownership of the Ship
Sale and Purchase – Based on the Maritime Law and the Norwegian
Sales Form

方凱弘 (Kai-Hong Fang)^{①*}、張在欣 (Tsai-Hsin Chang)^②

摘要

船舶買賣契約之所有權移轉，有物權法上的意思主義、形式主義與折衷主義等不同立法例，經過海商法理論的轉換後，對於船舶此一具有「不動產性」的特殊動產，本文試圖完整探討其所有權移轉時點，並分析實務上最常見的 Norwegian Sales Form (1993 年版)，尋求一具體可判斷的依據，將船舶所有權移轉之理論與實務進行緊密的連結與觀察。對於船舶所有權移轉之修法，建議以意思主義為主，形式主義為輔，衡平追求交易迅速與交易安全維護，達成促進效率與鼓勵航運之政策目的；另臺灣現行海商法第 8 條規定要求尚須「蓋印證明」，謂為「嚴格形（要）式主義」，與理論不合亦與實務不符，建議刪除，以符航運市場實際運作。

關鍵字：意思主義、形式主義、交付、登記、蓋印證明

Abstract

Regarding to the transference of ownership in the ship sale and purchase contract, there are intentionalism, formalism, and eclecticism in the property law. However, owing to the immovable property characteristic of ship, it needs to make

①* 通訊作者：臺北海洋科技大學助理教授級專技人員，大連海事大學（海商法專業）博士生，一等大副及格；聯絡地址：臺北市士林區延平北路 9 段 212 號，臺北海洋科技大學；電話：(02)2810-9999 轉 5010；E-mail: khfang@mail.tcmt.edu.tw。

② 臺北海洋科技大學航海系助理教授。

research for the timing of the transference of ownership considered completely of theory changing in the maritime law. Compared to the Norwegian Sales Form (1993), this study tries to find a specific timing to judge complying with theories and practices. To modify the regulation for the transference of ownership, it is advised to take intentionalism theory as priority and formalism theory as secondary. This way will make the transaction fast and safe. Also it can enhance the shipping market efficiency and achieve the shipping policy. According to article 8 required “Certification and Seal” in Taiwan Maritime Law, some researchers defined as formula intentionalism or strict formalism. This requirement goes against theories and practices. Recommend to delete “Certification and Seal” and make it to comply with actual shipping market operation in practice.

Keywords: Intentionalism theory, Formalism theory, Consignment, Registration, Certification and seal

壹、前言

船舶買賣為船舶出賣人將船舶交給買受人所有，由買受人接收船舶並支付價款的過程，船舶出賣人和買受人為雙方當事人，以船舶為買賣標的。本文探討之船舶買賣，不包括船舶建造合約，即標的為舊船（二手船）而非新造船。隨著船舶買賣實務的發展，有關組織或機構制定了船舶買賣契約的標準格式，供船舶買賣雙方選用，得自行決定是否使用標準格式或使用何種標準格式。目前以 Norwegian Sales Form (1993 年版) 為主流，當事人間得進行符合雙方交易意願的修改，亦得放棄標準格式，改由自己擬定，買賣過程中關於船舶所有權之移轉，與民法 / 物權法之所

有權移轉，由於海商法理論之獨立性與特殊性（李志文，2005；司玉琢，2010），產生適用上的變化，不得一概而論。

貳、船舶所有權

2.1 民法 / 物權法的所有權

所有權為典型的物權，臺灣民法物權編對所有權並無定義上規定，僅在民法第 765 條規定其權能，「所有人，於法令限制之範圍內，得自由使用、收益、處分其所有物。」有認為所有權者，指於法令限制之範圍內，對物為全面支配的權利（王澤鑑，2001），概念可分為「對物全面支配」與「在法令限制內」二者，前者是

指所有權對物為一般概括支配的權利，所有人對目標物得為占有、使用、收益、處分並排除他人干涉，而後者是指所有權並非一不受限制不負義務之權利，所有權除法律禁止外，得對有體物為不受限制處分之權利（義大利注釋法學派 Bartolus 的定義）；關於所有權之起源基礎理論很多，有神授說、法定說、自然權（天賦）說、先占說、勞力說、社會說與社會連帶關係說等，其內涵也隨著時代變遷而有所改變，所有權為社會的產物，為歷史觀念而非邏輯觀念，常因國情與歷史之不同而有異（謝在全，1997）；須注意的是所有權並非僅是占有、使用、收益、處分等各種權能在「量」的總和，而是在「質」上渾然一體的權利，具有整體性、彈力性、永久性與社會性；所有權之於對「物」的完全支配，要探求其本質，將回歸法哲學、法社會學上的抽象思考，從規制上觀察，則表現在權能上的保護，區分為積極權能與消極權能，所有權人對物之使用收益皆以「占有」為外觀，依其用法，在不毀損或變更其性質下「使用」，或為天然孳息或法定孳息之「收益」，甚至得以為事實上或法律上的「處分」，最後在作為一絕對權特性上「排除他人干涉」，其排除方法依民法第767條所有人的物上請求權主張之。

2.2 海商法的船舶所有權

船舶所有權，是以船舶為客體的所有權（李海，2002；司玉琢，2010），中國

海商法第7條對船舶所有權之權能加以規定，「船舶所有權，是指船舶所有人依法對其船舶享有占有、使用、收益和處分的權利。」對應於所有權權能內涵觀之，該條對於消極權能部分漏未規定。相對於此，臺灣海商法第7條僅就船舶所有權之範圍加以規定，關於船舶所有權之權能，依第6條規定，「船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定。」限制適用於動產所有權之規定，但船舶為具不動產性的動產，而民法動產與不動產相關規定均未盡相符，第6條限縮了船舶在物權法上的適用，例如善意取得船舶是否有適用動產善意取得規定，有認為不得適用（謝在全，1997），亦有認為仍有適用（陳國楨，1978）。

船舶在性質上為一合成物（吳煥寧，1996；楊仁壽，2005），是由船體、船橋、船艙、甲板、主機系統、舵機系統等二物以上所結合成為一體（戶田修三，1990），每一部分在法律上都不能單獨存在，亦即當所有權移轉時必須一併移轉，法諺有云：「船舶所有權依龍骨之所有權定之（The property of the whole ship following the condition of the keel）。」故以龍骨為骨幹之船體本身為船舶所有權之基本構成，並無疑義。

惟船舶之設備屬具，是否為船舶所有權範圍所及則有釐清的必要，依德國商法典第4編「海商」第1章「總則」第478條規定，「船上小船屬船舶之屬具。記載於

船舶屬具目錄之物件，如有疑義，推定為船舶之屬具。」則所有附置在船上者，皆視為船舶之屬具，記載於船舶屬具目錄者，皆推定為船舶之屬具。德國商法典定義下之船舶所有權範圍，顯然較民法／物權法中所有權概念為大，以求交易便利；惟各種功能之船舶所裝設之設備屬具林林總總，客輪之音響設備器材，集裝箱貨輪之大艙蓋板，散裝水泥貨輪之攪拌機等，均為船舶之設備屬具；依中國海商法第 3 條第 2 款規定，「前款所稱船舶，包括船舶屬具。」則船舶屬具為船舶之一部無疑，但依臺灣海商法第 7 條規定，「除給養品外，凡於航行上或營業上必需之一切設備及屬具，皆視為船舶之一部。」依此界定船舶所有權範圍，包括航行設備如 VHF 無線電、雷達、電子海圖、羅經、六分儀及望遠鏡等，及鐵錨、錨鏈、救生艇、救生筏等航行上必備屬具，及貨艙之裝卸設備、住艙之床鋪傢俱與衛生設備等營業上必需設備，皆為船舶之一部而為所有權所及，應與船舶買賣目標物一同移轉，與船舶保險目標物一同委付，不可分離（王洸，1972）。但須注意的是，臺灣海商法第 7 條以功能做區分，要求是「航行上或營業上必需」之一切設備及屬具，而此標準亦屬相對，必須是該船之性質功用等各種實際情況認定，例如客輪之音響設備器材為營業上所必需，但對貨輪而言，音響設備器材則為純為船員休閒使用，與營業無涉，自非其所有權所及，故實際上

設備屬具未必有一定之界線。

另外，「航行上或營業上必需之一切設備及屬具」，客觀上均分別可為單獨之權利客體，性質上屬「從物」，而以「從物」概念來看，依民法第 68 條規定，「非主物之成分，常助主物之效用，而同屬一人者，為從物。」故從物之處分，須主物與從物同屬一人所有，主物處分之效力始及於從物，亦即主物所有權不及於從物所有權；海商法第 7 條將「航行上或營業上必需之一切設備及屬具」與船舶之法律關係自有「從物」性質直接拉到了「船舶之一部」的認定，則不問「航行上或營業上必需之一切設備及屬具」與船舶是否同屬一人，皆視為船舶之一部，而為船舶所有權範圍所及，結合前述，若非「航行上或營業上必需之一切設備及屬具」，則應回歸「從物」處分之規定，須同屬船舶所有人所有，方為船舶所有權範圍所及。

須注意者尚有該條規定之「除給養品外」，通說認為供食用之米糧麵粉等供船員食用的是給養品，功能上可以說是航行上或營業上必需，性質上依船舶所有人或船長主觀備置之消費物，客觀上無一定其範圍，規定其非船舶之一部，自非船舶所有權所及，而燃料性質上是供船舶運轉之「給養品」，能否排除於船舶所有權之外，則有爭議；有認為已注入船舶上之油管或機器內，構成油管或機器之內容（楊良宜、林源民，1995；楊仁壽，2005），成為「船舶之一部」，若仍在儲油桶中則客

觀上欠缺認定標準，為「給養品」而非船舶之一部，自非船舶所有權所及；在 1981 年英國的 the Silia 案中，法官認為船舶包括在船上的所有財產，及於船尚未用完燃油 (Fuel Oil) 與滑油 (Lubricant Oil)，該滑油應為已經開封啟用並加入系統內 (李志文，2005)。

2.3 Norwegian Sales Form 的船舶所有權

依 Norwegian Sales Form 第 7 條——備件 / 燃油等附屬物 (Spares/bunkers etc) 第 a 款規定，「出賣人交付船舶予買受人時，包括屬於該船一切位於船上或岸上之物 (everything belonging to her on board and on shore)。所有備件及備用設備，包括備用艙軸及備用螺旋槳，凡在船舶檢查時屬於船舶物品 (belonging to the Vessel at the time of inspection)，無論是否曾使用過，亦無論是否在船上，均應為買受人財產，然訂購中之備件應予除外。如有發生運轉

費用，由買受人負擔。出賣人無需針對交船前已經從備料庫中取用於更換的備件包括備用艙軸及備用螺旋槳為補充，然更換後之對象應為買受人財產。無線電設備、導航設備如確實為出賣人財產，即應包括於賣價中，無須另外付款」；依第 b 款規定，「出賣人有權將印有出賣人旗幟或名稱之器皿、盤、刀叉餐具、亞麻織品及其他物品取走上岸，然出賣人應以無標誌之類似物品替代之。屬出賣人專用之船上圖書、資料表格等不包括在內，出賣人不予補償。船長船副及船員之私人行李包括日用品儲藏箱及下列物品均不包括在本售價中：_____」^⑥，上述二款是以船舶人格化的概念判斷船舶所有權之範圍，非以客觀上的位置或功能上的效用來認定，故包括屬於該船一切位於船上或岸上之物；將「航行上或營業上必需之一切設備及屬具」以列舉方式注明，航行上必需之「無線電設備、導航設備 (The radio installation and navigational equipment)」、「屬出賣人專用

^⑥ Norwegian Sales Form 1993- 7.Spares/Bunkers, etc.:

a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail end shaft(s) and or spare propeller(s) if any, belonging to the Vessel at the time of inspection, used or unused, whether or board or not shall become **the Buyers property**, but spares on order to be excluded. Forwarding charges, if any, shall be **for the Buyers account**. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail end shafts(s) and spares propeller(s) which are taken out of store and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. The radio installation and navigational equipment shall be included in the sale without extra payment, if the same is the property of the Sellers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyer's without extra payment.

b) The Sellers have the right to take ashore crockery, plate, cutlery, linen, and other articles bearing the Sellers flag or name, provided they replace same with similar unmarked items. Library forms etc, exclusively for use in the Sellers' Vessel(s), shall be excluded from the sale without compensation. Captain's, Officers' and Crew's personal belongings including the slop chest are to be excluded from the sale, as well as the following additional items (including items on hire): _____

之船上圖書、資料表格等 (Library forms etc, exclusively for use in the Sellers' Vessel (s))」，營業上必需之「印有出賣人旗幟或名稱之器皿、盤、刀叉餐具、亞麻織品及其他物品 (crockery, plate, cutlery, linen, and other articles bearing the Sellers flag or name)」均加以清楚明確的進行交易上區分，何者由買受人取得 (the Buyers property / the property of the Buyers) 又何者非買受人取得 (excluded from the sale)，何者要買受人額外負擔 (for the Buyers account) 又何者不要買受人額外負擔 (included in the sale without extra payment)。

依第 c 款規定，「船上剩餘之燃料、未使用之潤滑油、備用品 (remaining bunkers, unused lubricating oils in storage tanks and sealed drums) 及糧食由買受人接收並依交船地交船日之市價付款」⁹，則該燃油、潤滑油不論是否注入油管或機器內均屬出賣人財產而由買受人付費收購 (pay the current net market price)，故於交船前船上人員將進行量油動作，推算交船時船上所存油量 fuel oil 與 lubricant oil，做出 oil tank sounding report，並進行糧食庫與煙酒庫清點，以轉賣方式交予買受人；關於第 7 條第 a 款規定：「所有備件及備用設備部分」，在 1990 年英國的 the Alecos M 案中法院認為，船舶於交船時沒有備用的推進

器，與契約規定不符，仲裁人認為買受人有權要求出賣人賠償其損害，而其賠償範圍，法院認為應限於該備件之殘值而非重置該備件之成本；另關於第 7 條第 a 款規定：「無線電設備、導航設備」，現行實務上有以承租或購置方式，則前者狀況下該裝備即非船舶所有權之範圍，出賣人於交船時得拆解取走，或買受人洽詢續租或是自行解決。

參、船舶所有權移轉

3.1 民法 / 物權法的所有權移轉

1. 意思主義

意思主義，指僅憑當事人之意思 (如買賣、贈與或設定抵押權等) 即生物權變動之效力，不必另外作成以物權變動為內容之物權行為，即不需以登記或交付為其成立或生效要件，法國民法典為其典型，日本民法亦同；意思主義下所有權移轉不存在物權行為，發生債權之意思表示，即為物權變動之意思表示，二者合為一個法律行為 (謝在全，1997)，發生債權與物權變動之法律效果，物權行為為債權行為所吸收，物權變動是債權行為之效果，使物權變動之法律行為，僅當事人間合意即

⁹ Norwegian Sales Form 1993- 7.Spares/Bunkers, etc.:

a) The Buyers shall take over remaining bunkers, unused lubricating oils in storage tanks and sealed drums and pay the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel.

能完成，公示上之登記或交付僅為對抗要件，而非成立或生效要件。

該主義立足點乃在於當事人「主觀權利及意思之力」理論，要追溯到聖奧古斯丁的神學與哲學，沿著羅馬法與古典哲學融合發展；教會法學者 Molina 與 Lessius 從聖托瑪斯與亞里斯多德的思想中尋找了廣泛解決法律問題的說法，例如根據聖托瑪斯關於「承諾必須被對方知悉，方產生約束力」的思想，建構了「承諾是基於意思，而產生約束力」與「承諾的意思須對外表達，方產生約束力的說法，則意思主義的基礎因此逐漸鞏固，而後自然法學者 Grotius 成功以亞里斯多德的哲學演繹了羅馬法而建立起一套自然法體系，17 世紀學者 Pufendorf 在 Grotius 的基礎上指出許諾人之承諾與受諾人之接受均為意思行為，雙方意思行為合意則契約成立，學者 Pothier 再由此合意分解出要約與承諾，則法國民法典之意志論基本建構完成，以當事人的意思為基礎，法國發展成純粹的意思主義原則，使當事人的意思成為所有權移轉的唯一根據（唐曉晴，2011）。

採取純粹意思主義下的法國，初期曾在拿破崙法典中採取了純粹意思主義，但因未有登記公示，對於不知物權已生變動的第三人亦生損害，從而在意思主義的基礎上，要求履行一定之登記程式，否則不得對抗當事人以外之第三人（黃銘傑，2008），因此，面對契約合意之認定究為債

權契約合意亦或物權契約合意的內涵下，學界多以登記規定之定位作外觀上的解讀，倘見到登記對抗之明文，即為意思主義採取的推論，例如日本民法典第 176 條規定，「物權之設定及移轉，僅因當事人之意思，發生其效力」，而依第 177 條規定，「不動產物權之得喪及變更，未依登記法規定辦理登記者，不得對抗第三人」。

2. 形式主義

形式主義，指物權變動上尚須作成一個物權行為，並履行法定方式，就所有權移轉而言，除登記或交付外，尚須當事人就此目標物移轉做出一個獨立的買賣契約的意思合致，此意思合致是以物權變動為內容，稱為物權合意、物權行為或物權契約，德國民法典為其典型；該物權行為與買賣的債權契約依分離原則而獨立發生，當買賣契約不成立、無效或被撤銷時，該物權行為效力是否受其買賣契約之影響，而分為有因說與無因說二者，臺灣民法典關於所有權移轉，通說認為採取形式主義，承認有物權行為之存在，採取物權行為無因性（鄭玉波，1995；謝在全，1997；王澤鑑，2001），依 30 年上字第 441 號判例認為，「不動產之出賣人於買賣契約成立後，本有使物權契約合法成立之義務，系爭之買賣契約，苟已合法成立，縱令移轉物權契約未經某甲簽名，欠缺法定方式，但被上訴人為某甲之概括繼承人，負有補正法定方式，使物權契約合

法成立之義務，自不得藉口該物權契約尚未合法成立，即請求確認買賣契約為不存在。」依 70 年臺上字第 453 號判例認為，「不動產抵押權之設定，固應以書面為之。但當事人約定設定不動產抵押權之債權契約，並非要式行為。若雙方就其設定已互相同意，則同意設定抵押權之一方，自應負使他方取得該抵押權之義務。」另依司法院大法官解釋第 349 號解釋理由書謂，「民法上之法律行為，有債權行為與物權行為，除法律有特別規定外，前者於特定人間發生法律上之效力，後者於以公示方法使第三人得知悉之狀態下，對任何第三人均發生法律上之效力。故動產以交付為公示方法，不動產以登記為公示方法，而以之作為權利取得、喪失、變更之要件，以保護善意第三人。如其事實為第三人明知或可得而知，縱為債權契約，其契約內容仍非不得對第三人發生法律上之效力。」物權行為之存在，為臺灣學界理論與法律實務一致的見解。

3. 折衷主義

物權因法律行為而變動時，除債權人合意外，僅需履行登記或交付之法定形式，始足生效力，奧國民法典第 426 條規定：「原則上，動產僅能依現物交付，轉讓與他人」，第 431 條規定：「不動產所有權，僅於取得行為登記於此專案的而設定之公共簿冊中時，始生移轉之效力。此登記稱為過戶登記」，瑞士民法典亦採此立

法；其與意思主義相同點在於，發生債權之意思表示，即為物權變動之意思表示，而與形式主義相同點在於，仍需經登記或交付之法定方式方得以使物權變動，為其成立或生效要件；一個法律行為不能同時發生債權與物權變動之效果，但物權之變動，僅在債權意思表示外加登記或交付為已足，不需另有物權變動之合意，臺灣學界理論與實務均一致認為臺灣是採取形式主義立法與物權行為理論，但深究臺灣民法第 758 條第 761 條均無德國民法第 873 條、第 925 條與第 929 條規定物權變動須經當事人合意之明文，卻與奧國民法第 426 條、第 431 條及瑞士民法第 656 條、第 714 條類似，是否因此採取奧瑞立法解釋方向（謝在全，1997），非無疑問。

3.2 海商法的船舶所有權移轉

船舶既非完全不能移動之物，又非須經破壞始能移動之物，性質上為「動產」自明。雖為動產，但價值甚高，甚至比不動產之土地高價多出百倍；雖為動產，但航行期間船員以船為家，猶如家屋，船員處於船上一隅的時間，比在陸地上的家裡更為長久，法律上不得不重新界定該動產之特性，以符合現實交易，古代羅馬法將船舶當作「動產」，中世紀日爾曼法開始把它當作「不動產」（吳煥寧，1996），依臺灣海商法第 6 條規定，「船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定」，故

適用動產規定為原則，准用不動產之特別規定為例外，例如船舶之強制執行，准用不動產執行之規定；又如已登記船舶為抵押目標物，抵押權範圍尚及於船舶屬具，船舶顯非僅以「動產」概念闡明為已足，而對船舶進行「動產」或「不動產」的定性，與進行船舶所有權移轉之理論研究有重要關聯。

船舶所有權之移轉，海商法的立法例上有意思主義與形式主義二者，但應注意的是，所謂意思與形式主義，僅存在於大陸法系，英美法系並無將物權移轉概念做此區分，故本文將與 Norwegian Sales Form 對照探討，整合大陸法系與英美法系之各國海商法理論與船舶買賣實務，還原船舶所有權移轉觀念全貌。

1. 各國立法例

(1) 意思主義

意思主義者認為船舶讓與只需當事人意思一致即可，不須具備一定之形式，蓋以航行中或停泊於外國之船舶，面臨戰爭急迫之際，為避免敵國捕獲並求快速易幟，或基於營業必要，商機稍縱即逝，只需當事人意思一致即可將船舶快速移轉，大陸法系國家中之德國及北歐國家，即採此主義，目的在求其簡易，例如德國商法典第 4 編（海商）第 1 章（總則）第 474 條規定，「船舶於航行中，或在外國停泊中，迫於戰爭危險，需改懸他國國旗，或

基於營業上之需要，即可移轉船舶所有權。」而為了方便證明起見，第 475 條規定，「契約之一方得要求她方提供有關所有權移轉之公證證書。」，另外第 476 條規定，「船舶或其部分於航程中轉讓時，關於讓與人與受讓人之間的關係，除別有規定外，航程利益歸屬於受讓人，航程中之損失，亦由受讓人負擔之。」德國對於物權移轉在兩個法典中採取不一樣的立法模式，民法典對物權移轉採取形式主義，商法典對船舶物權移轉改採意思主義，以分別不同的概念適用，德國海商法對於船舶移轉採取意思主義，而異於民法概念。另依日本商法典第三編（海商）第 687 條規定，「船舶所有權讓與非經登記，並載明於國籍證書上，不得對抗第三人。」韓國商法典第五編第 743 條規定，「有關船舶所有權的轉移，只要當事人間達成協議，即可生效。但如果不進行登記並在船舶國籍證書上載明的，不得對抗第三人。」亦同。

(2) 形式主義

形式主義者認為船舶價值高，故轉讓應履行一定之形式，以昭慎重，其立法模式除當事人雙方就船舶所有權變動的意思表示外，須以書面並踐行登記，方發生所有權變動的效力，因登記作為表現形式構成船

船舶所有權變動不可或缺因素，故稱形式主義（李志文，2005）。採此主義者，如美英法系國家，英國 1894 年商船法第 24 條規定，「任何移轉 (a) 一艘英國註冊船舶，或 (b) 船舶股份者，應以買賣契據 / 賣據 (Bill of Sales) 為之，除非該移轉主要獲利的買方並非英國人，該船舶也非懸掛英國船旗。該賣據內容須包含該船描述記載並經公證證明，或其他足夠描述以證明該船符合登記，轉讓人及見證人均須在場並當場簽字進行。」此為以「賣據」交付作為轉讓船舶所有權的規定（楊良宜，2004），英國 1999 年商船法第 13 部分附件一第 2 條亦規定，「登記船舶或其股份的轉讓，應通過滿足規定要求的賣據來實現，除非這種轉讓將使該船終止英國關聯。任何此種船舶或其股份已根據上述第 1 項轉讓的，受讓方不得被登記為船舶或其股份所有人，除非：1、他已向登記官提交了規定的申請書；並且 2、使登記官確信該船仍具有英國關聯，他不會拒絕登記該船。如果根據上述第 2 項之申請被許可後，登記官應當以規定之方式登記其賣據。賣據應當按其向登記官提交申請之先後順序被登記。」為形式主義立法的典型，大陸法系中之法國亦是，法國 1967 年船舶法第 10 條

第 1 項規定，船舶之讓與須以「書面」為之；另荷蘭海商法第 318.1 條規定，「抵押權和 / 或質權應進行公證，在公證書上載明債務人和債權人的姓名、船舶登記簿上所在船舶的名稱、債務金額、約定利率以及被允許的抵押和 / 或質押金額。進行抵押和 / 或質押的權利由公證書授予。未在船舶登記簿上登記的抵押權和 / 或質權不具有效力。」挪威海商法典第 41 條第 1 款，「通過契約建立起的船舶抵押權只有在該權利已根據第 2 章的規定登記後，方能取得法律的保護」均屬形式主義下的立法模式。又依各國承認物權行為存在與否，分為債權形式主義與物權形式主義。

(2.1) 債權形式主義

不以物權行為存在為前提，認為物權變動的效果取決於債權行為即可，債權行為的瑕疵將影響物權變動之效力，但同時又主張債權契約的形式將決定物權變動之效果，因此有謂此兼具意思主義與形式主義之雙重特點，例如希臘海事私法典第 6 條規定，「所有人在移轉船舶所有權時，契約必須用書面形式並在船舶登記證書中註明。不按上述規定進行登記，船舶所有權不能轉讓。」

(2.2) 物權形式主義

以承認物權行為獨立性與無因性為前提，強調物權變動的效果取決於物權行為，債權行為的瑕疵不影響物權變動之效力，經登記或交付（物權契約的形式）後，縱債權行為無效或被撤銷，物權行為仍有效。物權行為是使物權發生得喪變更的行為，債權行為是約定負擔一定給付義務為內容之法律行為。

(3) 小結

船舶所有權，顯然由於船舶本身之定性，而與民法之動產與不動產所有權移轉有所不同，另船舶所有權之「讓與」與「移轉」內涵不同（曾國雄、張志清，2000），前者為物之變動，即船舶本身之變動，後者為權利之變動，即船舶所有權之變動，又因物權行為採取與否，致物（船舶本身）之變動外觀有所不同，

依各國所採不同立法模式下之船舶所有權讓與及移轉，繪製如表 1 之比較。

2. Norwegian Sales Form 的船舶所有權移轉

首先依 Norwegian Sales Form 第 16 條——仲裁 (Arbitration)⁶ 第 a 項前段規定，「本契約應受英國法規範及解釋」，第 b 項前段規定，「本契約應受美國法典第 9 卷及美國紐約州規範並為解釋」，第 c 項後段規定，「本契約準據法為 _____ 法」，並於最後規定「第 a 項、第 b 項及第 c 項為選擇條款；於不適用時予以刪除。如無刪除，應適用第 a 項」，故對於 Norwegian Sales Form 的船舶買賣契約 (Memorandum of Agreement，簡稱 MOA) 中，所有權移轉之認定原則上依英國法規範及解釋，而英國 1894 年商船法第 24 條規定，「船舶或其股份之移轉，應以買

⁶ Norwegian Sales Form 1993- 16. Documentation:

a)* This Agreement shall be governed by and construed according with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.

b)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States of America Code and Law of the State of New York and should any dispute arise out of this Agreement, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of other the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this Agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. New York.

c)* Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration at, subject to the procedures applicable there. The laws of shall govern this Agreement.

* 16 a), 16 b) and 16 c) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 16 a) to apply.

表 1 各國不同立法模式下船舶所有權讓與及移轉比較表

	讓與 (物之變動—物權行為)	權利移轉 (所有權之變動)
意思主義 (德、日)	當事人合意之物權變動意思表示生效 (承認物權行為)	非經登記不得對抗第三人
形式主義 (英、美)	作成書面交付 (否認物權行為)	登記生效
債權形式主義 (希臘)	作成書面交付 (否認物權行為)	登記生效
物權形式主義	當事人合意之物權變動意思表示生效 (承認物權行為)	登記生效

賣契據 / 賣據 (Bill of Sales) 為之。」交付 Bill of Sales 在法律交接上代表了所有權之移轉，而船舶本身的實質交接，亦是緊接在法律交接完成後開始進行，故實務上當事人間除訂立船舶買賣契約外，另有一定的書面表彰所有權，即為「買賣契據 / 賣據」(曾國雄、張志清，2000；楊良宜，2004)；依 Norwegian Sales Form 第 8 條——船舶文件 (Notices, time and place of delivery) 規定⁶，「終結地點：_____，作為價金之交換，賣方應向買方提交下列交船檔，亦即：(a) 可于 (買方將船舶為登記之國家) 為記錄格式，擔保船舶已無任何債權抵押權及海事優先權或無論任何性質之任何其他債務或求償，並經該國領事或其他適當機關簽證認可之合法買賣契據 (Legal Bill of Sale)」，因此，船舶所有權於

買賣契約訂立時並不移轉，則該買賣契據是令船舶所有權發生轉移並用以證明或作為憑證，並作為價金之交換，出賣人交付 Bill of Sales 時發生船舶所有權移轉。

實務上關於現成船之交易，或依建造契約取得新造船所有權，前者須具備 Bill of Sales，後者須有建造人之讓與證明 (建造合約)，則此時意思主義與形式主義之區分無太大實益 (曾國雄、張志清，2000)；而海商法規定將船舶所有權移轉規定在訂立書面買賣契約的那一刻 (即「讓與合意時」)，並非是國際上船舶買賣之通常做法，而現實中也難以做到，對於這樣的立法與實務難以銜接，建議於船舶所有權移轉之規定中加入類似於英國 1894 年商船法第 24 條 (交付買賣契據 Bill of Sales 以移轉船舶所有權) 之明文 (楊良宜，2004)。

⁶ Norwegian Sales Form 1993- 8. Documentation:

The place of closing:_____

In exchange for payment of the Purchase Money the Sellers shall furnish the Buyers with delivery documents, namely:_____

(a) Legal Bill of Sale in a form recordable in (the country in which the Buyers are to register the Vessel), warranting that the Vessel is free from all encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever, duly notariially attested and legalised by the consul of such country or other competent authority.

肆、現行臺灣海商法與修法建議

4.1 各國法制

綜上所述可以發現，德日所採意思主義與英美所採形式主義，為船舶買賣所有權移轉立法例之兩大模式，立法目的在交易迅速與交易安全間取捨，加上各國對於物權行為之存在與否承認不一，試將意思主義與形式主義的立法模式繪製圖 1 說明如下。

4.2 現行規定

海商法第 8 條規定，「船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力：一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。」為民法第 761 條之特別規定，故優先適用該條，船舶所有權之讓與具備「作成書面」與「申請相關官署蓋印證明」，物權行為方成立生效，而在當事人間仍須有移轉船舶所有權之合意，惟

無需移轉船舶之占有，有謂此是「嚴格之形式主義（楊仁壽，2005）」，惟依第 9 條規定，「船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。」採取登記對抗效力，故亦有謂「要式意思主義（曾國雄、張志清，2000）」，則此「要式」非比「形式」，此「書面」是指債權契約作成「書面」，性質上同於民法第 345 條或第 406 條之契約「書面」，而非民法第 760 條之不動產物權移轉「書面」（亦有反對說，張特生，1994）；另依海商法第 6 條規定，「船舶除本法有特別規定外，適用民法關於動產之規定」，例如船舶買賣過程中之風險承擔移轉，依民法動產規定處理。

4.3 修法草案

關於海商法修正草案，學界目前有兩種不同版本，其一是 2014 年由輔仁大學黃裕凱教授所提草案版本（見表 2），輔大黃教授認為現行法第 8 條應刪除申請航政主管機關蓋印證明等之要件，增列無需作成書面之情況，包括保險委付、徵購、強制拍賣及被捕獲等；並認為現行法第 9 條將船舶登記範圍僅限於「船舶所有權之移轉」，應合併現行法第 9 條、第 33 條及第

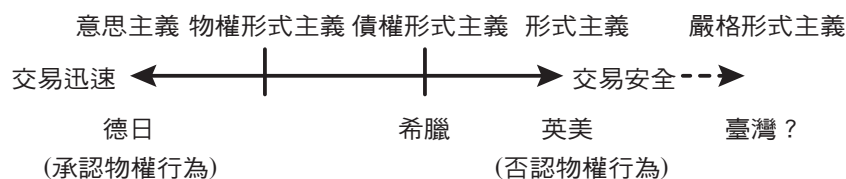


圖 1 意思主義與形式主義的立法模式圖

表 2 海商法修法草案建議條文－黃裕凱教授版本

	現行條文	修法草案 (黃裕凱教授)
第 8 條	船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。	船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面，不生效力。但下列情況除外： 一、因保險委付。 二、因被徵購、繼承、終局判決之強制執行、強制拍賣。 三、被宣告捕獲。
第 9 條	船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。	除海事優先權及船舶留置權外，船舶所有權及抵押權之取得、設定、喪失、變更、限制、處分及消滅，非經登記不得對抗第三人。

資料來源：黃裕凱 (2014)。

36 條為同一條文，進一步擴增包括所有權及抵押權之設定、移轉、變更、限制、處分及消滅等項目 (黃裕凱，2014)。

另一則是 2015 年到 2016 年間由臺灣海商法學會所提草案版本 (見表 3)，期間學會對第 8 條修正過三次，一開始於 2015 年 3 月 20 日草案版本保留第 8 條未修正，同年 8 月 28 日草案版本將「蓋印證明」修正為「驗證」，認為主管機關為了方便登記，通常要求將 MOA 簡化為「賣契」(Bill of Sale) 一標準格式，以利船舶登

記存據。此 Bill of Sale 必須經主管機關驗證，始能作為船舶登記的依據，並以巴拿馬為例，Bill of Sale 便要經公證人公證及外交部「驗證 (legalization)」，始能送至政府辦理登記，此為船舶所有權之讓與必須經過認證或驗證之理由 (臺灣海商法學會，2015-2016)。2016 年 4 月 8 日草案版本又完全刪除「蓋印證明」與「驗證」，僅保留「書面」要求 (臺灣海商法學會，2015-2016)。

另對於第 9 條主張刪除 (見表 4)，認

表 3 海商法修法草案建議條文－臺灣海商法協會版本

	現行條文	修法草案 (臺灣海商法協會)
第 8 條	船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。	2015/3/20 本條未修正
		2015/8/28 船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關驗證。 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構驗證。
		2016/4/8 船舶所有權或應有部分之讓與，應以書面為之。
		2016/5/27 船舶所有權或應有部分之讓與，應以書面為之。

表 4 海商法協會建議海商法修法草案刪除條文

	現行條文	修法草案（臺灣海商法協會）	
第 9 條	船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。	2015/3/20	刪除
		2015/8/28	刪除
		2016/4/8	刪除
		2016/5/27	刪除

為因船舶登記法第 3 條規定，「船舶關於左列權利之保存、設定、移轉、變更、限制、處分或消滅均應登記：一、所有權。二、抵押權。三、租賃權。」與第 4 條規定，「船舶應行登記之事項，非經登記，不得對抗第三人。」此二條文已涵蓋現行法第 9 條之內容；2015 年 3 月 20 日草案版本並認為海商法是船舶登記法之特別法，僅須對海商法定義之船舶為特別規定即可。且船舶登記法已規定者，海商法毋庸再為規定（臺灣海商法學會，2015-2016）。2016 年 4 月 8 日草案版本改變說法認為船舶登記法適用對象為所有船舶，包括海商法之船舶，該法已規定者，海商法毋庸再為規定，故主張應予刪除（臺灣海商法學會，2015-2016）。

4.4 修法建議

對於第 8 條與第 9 條之修正，臺灣海商法學會經數次研討會討論研議修改，已逐漸從意思主義立法改為形式主義立法，與實務運作接軌，現行海商法第 8 條規定不僅悖離船舶所有權移轉理論，與實務涉及概念不符，甚至混淆了公私法區分，第

9 條規定登記對抗效力，適用法律時對立法者真意探求容易產生誤解，詳述如下：

1. 現行海商法採嚴格形式主義，實務傾向英美法系之形式主義

現行海商法第 8 條採「嚴格形式主義」，不但規定要作成書面，且須經有關機關蓋印證明，始生效力，現行船舶買賣實務中，Norwegian Sales Form 的船舶買賣契約 (Memorandum of Agreement，簡稱 MOA)，關於所有權移轉之認定，依英國 1894 年商船法第 24 條採「形式主義」，交付「買賣契據 / 賣據 (Bill of Sales)」之書面，在法律交接上代表所有權之移轉，以昭慎重，所有權移轉的時點為「該書面交付時」；而傳統上意思主義只需當事人意思一致即可，不須具備一定之形式，通常搭配「非經登記，不得對抗第三人」之對抗要件，因此許多學者認為現行海商法第 8 條搭配第 9 條觀之，我國採「要式意思主義」(曾國雄、張志清，2000)，惟不僅需經書面，尚須主管機關蓋印證明始生效，故有認為我國為「嚴格形(要)式主義」，例如本次修正草案理由。

2. 現行法第 8 條「蓋印證明」規定之立法背景已不存在

不論我國關於船舶所有權移轉所採是何主義，第 8 條不但規定要作成書面，且須經有關機關蓋印證明始生效力，均與各國立法趨勢不盡相符（楊仁壽，2005），本次修法理由表示「採如此『嚴格要式主義』多少給予主管機關審核控制之機會，可昭船舶讓與之慎重，藉以防止船舶移轉於歹徒盜匪或敵對國家手中，損及國家利益」，經查此說法僅於早期學者（王洸，1972）提及，認為「船舶航行海洋，等於國土之延長。在國際法上，一般學者多以船舶與土地同視；海運發達國家之立法例多採取之。又船舶為國防潛力，在戰時可運送軍隊軍品，應就可能保存其本國國籍，以資利用。故本條規定船舶全部或一部之讓與，除經當事人之意思合致外，非作成書面並依法定程式取得主管機關蓋印證明，不生效力，所以昭慎重。並予主管機關以審核控制之機會，藉防船舶直接間接移轉於敵對國家，或落於為匪作歹之人手中，損及國家利益也」，此等立法顯有其時空背景，而今何謂「歹徒盜匪或敵對國家」？是依美國海岸防衛隊（United States Coast Guard）每季公佈 Port Security Advisory 所列國家清單（例如 2015 年 6 月 22 日公佈的 Port Security Advisory 3-15 對於其他國家保安執行不利的港口包括 Cambodia、Cameroon、Comoros、Cote d'Ivoire、Cuba、Equatorial Guinea、

The Gambia、Guinea-Bissau、Iran、Liberia、Libya、Madagascar、Nigeria、Sao Tome and Principe、Syria、Timor-Leste、Venezuela、Yemen，進行抵制，要求造訪美國港口的商船，曾於前五次造訪過這些名單國家港口時，應提出在該港口曾採取特別防範方法的證據，如提升保安等級，簽署保安聲明，加派警衛等等，同時到達美國時，亦需主動申報或接受加強檢查）？抑或基於戰時海洋法，依民國 21 年頒布之中華民國海上捕獲條例第 3 條規定，「本條例稱敵國者，指中華民國與之交戰或對之宣戰之國家及其所控制之地區。凡經中華民國所承認並與中華民國交戰之交戰團體，關於海上捕獲事件，準用本條例交戰國之規定」認定？另外，縱與「歹徒盜匪」船東（例如惡名昭彰之海盜國——索馬利亞）進行買賣，船舶買賣為海商私法行為，所有權移轉因主管機關之公權力介入而影響生效與否，毫無法理依據，此等「蓋印證明」規定自應刪除。

3. 第 8 條「蓋印證明」規定，違反公私法區分之立法

現行法關於船舶所有權讓與應申請航政主管機關蓋印證明之要件，屬行政監理事項，而航業法第 10 條與第 12 條已有相關規定，從海商法屬私法角度，蓋印證明之要件規定應無存在必要，建議予以刪除（黃裕凱，2014），以符合公私法區分立法；另參酌中國海商法第 9 條第 1 款規定，「船舶所有權的取得、轉讓和消滅，

應當向船舶登記機關登記；未經登記的，不得對抗第三人」，第 2 款規定，「船舶所有權的轉讓，應當簽訂書面契約」，其第 1 款等同我國第 9 條，第 2 款等同於第 8 條，亦無主管機關「蓋印證明」始生效力之規定，要求「可昭船舶讓與之慎重」者在於作成「書面（賣契）」，回歸實務運作所採之形式主義，建議第 8 條應改為「船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面，不生效力」即可。

4. 2015 年 8 月 28 日草案版本第 8 條規定「驗證」，不符合海商實務

本次第 8 條修正理由提及「經查國際上船舶買賣實務，通常在雙方當事人事先選定的契約格式基礎上達成，稱為『協議備忘錄 (Memorandum of Agreement，簡稱 MOA)』，MOA 往往是厚厚一疊檔，主管機關為了方便登記，通常要求將 MOA 簡化為「賣契」(Bill of Sale) 一標準格式，以利船舶登記存據。」此等說法與 Norwegian Sales Form 之準據法——英國法所採之形式主義概念完全悖離，甚至誤解「賣契」格式是為了船舶登記存據，將「賣契」須經公證人公證及外交部「驗證 (legalization)」的過程，當成船舶所有權讓與要件，合理化「認證或驗證」過程之必要性，認為這樣才能送至政府辦理登記，但這與現行船舶買賣涉及的概念根本不符，實務上「賣契」是為了以書面表彰所有權，出賣人交付「賣契」時發生船舶所有權移轉以示慎重，與船舶登記之要求無

關；縱嚴格要求須主管機關驗證，仍屬於行政程式要求，應規定在公法範疇，「給予主管機關審核控制之機會」，此與船舶所有權讓與之私法行為效力無關，「驗證」手續不應在此規定。

5. 修正草案刪除現行法第 9 條，違反海商法作為海商事件基本法之體系概念

修正草案主張第 9 條應予刪除，認為以船舶登記法（公法）規範相關船舶權利登記，該法「內容實較海商法第 9 條周延」且與實務運作一致，但 2015 年 3 月 20 日草案版本認為第 9 條之刪除理由謂「再者，海商法是船舶登記法之特別法，故僅需對海商法定義之船舶為特別規定即可。船舶登記法已規定者，海商法無庸再為規定」，造成體系混亂，依修正草案第 5 條規定，「海商事件，依本法之規定，本法無規定者，適用其他法律之規定。無其他相關法律規定者，依國際間通用之相關公約或習慣，無相關公約者或習慣者依法理。」海商法律之適用，以海商法為基本法而以他法為補充，但此次修法草案改採以其他海事法為優先，海商法反成為特別法，又再度混淆公法（船舶登記法）與私法（海商法）區分。2016 年 4 月 8 日草案版本刪除理由改謂「船舶登記法適用對象為所有船舶，包括海商法之船舶，該法已規定者，海商法毋庸再為規定。」仍違反海商法作為海商事件基本法之體系概念。試問我國民法物權編第 758 條關於不動產物權移轉採登記生效主義之規定，若後來

新通過之不動產登記法亦有規定，是否即可主張予以刪除，自非無疑。

4.5 小結

臺灣民法典在物權法上不動產所有權之移轉，與德國民法典同樣採形式主義，須作成書面並經登記生效取得，承認有物權行為之存在，採取物權行為無因性；而海商法對於船舶所有權之移轉，亦同樣依德國海商法改採意思主義，第 9 條規定了登記對抗效力，第 8 條規定船舶所有權之讓與，須作成書面與取得蓋印證明，否則不生效力，變相成為「嚴格形(要)式主義」。立法者考量意思主義對船舶買賣交易保護稍嫌不足，加上「書面」要求以保障交易當事人，在特定時空背景下，再加上「蓋印證明」變相過重干預，造成航運市場交易成本增加。物權法就不動產物權移轉採形式主義，是針對一般民眾對高價不動產之交易保障，海商法之船舶買賣基於效率正義而採意思主義，卻引發對當事人保護不足的質疑，市場上船舶買賣雙方均為有雄厚資力之海商，熟稔交易程序

與風險控管，船舶所有權移轉之所以有別於民法不動產物權移轉而改採意思主義之主因即在於此，以追求交易迅速便利為優先，英美海商實務與法律不惜降低交易效率而採形式主義，達成效率與正義之另一平衡，實無必要再以「蓋印證明」加重專業海商之當事人間的成本與義務。

登記對抗效力是指物權變動未經登記即可生效，但不得對抗第三人，該登記對物權變更的行為僅有確認或證明的公示效果，但不能決定其是否生效。意思主義強調物權變動只與買賣雙方合意有關，與是否登記無關，著重在自由經濟與市場效率，同時也限制了政府干預。在專業海商主導的市場經濟效率追求下，兼採形式主義之書面交付與意思主義之登記對抗效力，應足以保護航運市場之專業雙方當事人，另參酌中國海商法第 9 條規定，「船舶所有權的取得、轉讓和消滅，應當向船舶登記機關登記；未經登記的，不得對抗第三人。船舶所有權的轉讓，應當簽訂書面合同。」亦兼採此二立法模式，擬提出修正建議對照表 5 如下供參考。

表 5 海商法船舶所有權修正建議對照表

	現行條文	修法草案
第 8 條	船舶所有權或應有部分之讓與，非作成書面並依下列之規定，不生效力： 一、在中華民國，應申請讓與地或船舶所在地航政主管機關蓋印證明。 二、在外國，應申請中華民國駐外使領館、代表處或其他外交部授權機構蓋印證明。	船舶所有權或應有部分之讓與，應以書面為之。
第 9 條	船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。	船舶所有權之移轉，非經登記，不得對抗第三人。

伍、結語

所有權之絕對性與排他性，具有神聖不可侵犯之地位，絕對性在於其對世效力，得以對任何人主張，排他性在於不容許有與自己效力相互衝突矛盾之其他物權同時存在，而物權移轉之意思主義，公示原則之登記成為對抗要件，對世效力產生相對性，該所有權之第二受讓人、第三受讓人等得以第一受讓人未登記，加以否認其效力，甚而後發生之契約，因其登記先於先發生之契約而對抗其變動效力，此乃因未經登記之物權變動存在瑕疵，本身並非完全，倘後受讓人先行登記，則第一受讓人因此失權，瑕疵無法治癒；採取意思主義有使交易迅速完成的功用，為海商法之船舶買賣理論所採，依現行法第 9 條規定，非經登記不得對抗第三人，中國海商法第 9 條亦同此規定，即在登記對抗主義的外觀下，採取意思主義之立法；從交易上觀之，對於船舶之出價，第二買受人出價可能較第一買受人高，為求買賣交易

目的達成，促進交易市場效率，將最後成交價格流向出價最高者為最有效率，採取意思主義下的登記對抗主義正好為了船舶買賣的交易彈性提供了一個相對有利的空間。

從船舶買賣實務上探究，如今國際上有著一套以英國法為中心的海商習慣，該規定能行之有年，除了英國的航運市場影響力外，勢必有較低的交易成本，較穩定的當事人權益保障，與容易受到遵循的便利，船舶買賣之所有權移轉在海商法理論與買賣實務上存在重大歧異，現行第 8 條與第 9 條之修法，究應立足於海商法特別規範而採取意思主義立法，或追隨英美潮流與時勢所趨而改採形式主義立法，或兼採二者同時達成追求交易迅速與交易安全維護，鼓勵航運與促進效率之政策目的（試將修正建議所採的立法模式繪製圖 2 說明如下），值得修法者再三深思；惟現行法第 8 條「蓋印證明」要求，既不符交易現況，違反公私法區分立法，以貼近國際船舶買賣實務之名，行主管機關審核控制之實，自應刪除。

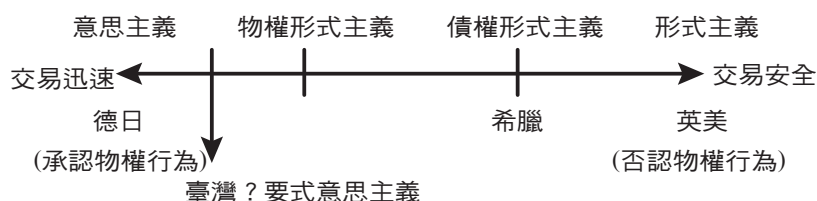


圖 2 臺灣海商法船舶所有權修正建議所採的立法模式

參考文獻

- 戶田修三，1990，*海商法*，第五版，文真堂，東京都。
- 王洸，1968，*海商法釋論*，增訂再版，自版，臺北市。
- 王澤鑑，2001，*民法物權第一冊——通則、所有權*，修定版，三民書局，臺北市。
- 司玉琢，2010，*海商法專論*，第二版，中國人民大學出版社，大連市。
- 吳煥寧，1996，*海商法學*，第二版，法律出版社，北京市。
- 李志文，2005，*船舶所有權法律制度研究*，大連海事大學博士學位論文，大連市。
- 李海，2002，*船舶物權之研究*，法律出版社，大連市。
- 唐曉晴，2011，*意思主義在民法上的擴張——略論澳門所有權轉移制度的繼受軌跡*，*一國兩制研究*，第 9 期，51-53。
- 張特生，1994，*海商法上船舶所有權的讓與方式及其效力*，*法令月刊*，第 45 卷，第 6 期，臺北市。
- 陳國楨，1978，*船舶及航空器之善意取得*，*司法通訊*，第 877 期，臺北市。
- 曾國雄、張志清，2000，*海商法*，航貿文化事業有限公司，第一版，臺北市。
- 黃裕凱，2014，*海商法修正建議*，天主教輔仁大學財經法律學系，92-93。
- 黃銘傑，2008，「登記對抗主義」挽歌，*月旦法學雜誌*，第 154 期，239-240。
- 楊仁壽，2005，*最新海商法論*，第三版，三民書局有限公司，臺北市。
- 楊良宜，2004，*船舶買賣法律與實務*，大連海事大學出版社，大連市。
- 楊良宜、林源民，1995，*船舶買賣法律與實務*，人民交通出版社，北京市。
- 臺灣海商法學會，2015-2016，*海商法修正草案之研究延續計畫*，民國 104 年北、中、南、東四區座談暨公聽會。
- 鄭玉波，1995，*民法物權*，三民書局股份有限公司，修訂 10 版，臺北市。
- 謝在全，1997，*民法物權篇(上)*，修訂版，三民書局，臺北市。