

在建船舶抵押融资的法律问题研究

孙文艳

上海海事大学法学院, 上海

收稿日期: 2026年4月20日; 录用日期: 2026年5月13日; 发布日期: 2026年5月25日

摘要

本文聚焦于在建船舶抵押融资的法律问题, 通过对在建船舶抵押融资的内涵、特点、法律渊源等基础理论的分析, 结合我国相关法律规定及实践中的案例, 深入探讨在建船舶抵押权的设立、效力、实现方式以及风险防范等关键法律问题。研究发现, 我国在建船舶抵押融资在法律层面存在所有权归属不明确、抵押权实现困难、登记制度不完善等问题, 这些问题影响了在建船舶抵押融资业务的发展。为此, 提出完善相关法律规定、明确所有权归属、优化抵押权实现方式、健全登记制度等建议, 以促进在建船舶抵押融资市场的规范化和可持续发展。

关键词

在建船舶, 抵押融资, 所有权归属, 抵押权实现

Research on Legal Issues of Mortgage Financing for Ships under Construction

Wenyan Sun

School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai

Received: April 20, 2026; accepted: May 13, 2026; published: May 25, 2026

Abstract

This paper focuses on the legal issues surrounding the mortgage financing of ships under construction. By analyzing foundational theories—including the concept, characteristics, and legal sources—and examining relevant Chinese laws and practical cases, it deeply explores key legal aspects such as the establishment, validity, realization, and risk prevention of mortgages on ships under construction. The study reveals that the current legal framework in China suffers from unclear ownership

文章引用: 孙文艳. 在建船舶抵押融资的法律问题研究[J]. 争议解决, 2026, 12(5): 164-170.

DOI: 10.12677/ds.2026.125159

attribution, difficulties in realizing mortgage rights, and an imperfect registration system, all of which hinder the healthy development of this financing sector. Accordingly, the paper proposes suggestions to improve relevant laws, clarify ownership, optimize the realization of mortgage rights, and perfect the registration system, aiming to promote the standardization and sustainable development of the market for mortgage financing of ships under construction.

Keywords

Ships under Construction, Mortgage Financing, Ownership Attribution, Realization of Mortgage Rights

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

船舶制造业作为资金密集型产业，其长周期、高投入的生产特性决定了融资贯穿于船舶建造的全过程。在建船舶抵押融资系以建造中船舶为担保标的之特殊海事融资制度，通过激活造船企业的动态资产，纾解行业融资困境。惟建造中船舶兼具动产聚合性与不动产期待性之双重品格，且其价值随工程进度持续变动，致使其权属认定、担保设立及实行规则均呈现异于普通担保物权之特殊构造。我国现行《中华人民共和国海商法》(后文简称《海商法》)与《中华人民共和国民法典》(后文简称《民法典》)虽确立了在建船舶抵押的基本框架，但在具体适用层面仍存在一些法律空白。实践中，所有权界定不清、抵押登记制度滞后以及抵押权实现困难等问题频发，不仅加剧了金融机构的信贷风险，亦严重制约了船舶工业的可持续发展。鉴于此，本文立足于我国立法与司法实践，深入剖析在建船舶抵押融资中的核心法律障碍，并尝试构建更为完善的制度体系，以期规范市场秩序、平衡各方权益提供理论支撑与实务参考。

2. 在建船舶抵押融资的特点与渊源

2.1. 在建船舶抵押融资的内涵与特点

在建船舶抵押融资，通俗是指船厂或船东以正在建造、尚未完工的船舶作为抵押物，向银行或其他金融机构申请贷款的一种融资方式。这种融资模式让造船企业能够在船舶完工前就可以用其“半成品”获得一定的资金支持，从而缓解建造期间的资金压力。与一般船舶抵押融资相比，在建船舶抵押融资具有以下特点：第一，客体特殊性。在建船舶尚未完工，形态与功能都没有呈现出完整的形态，其价值随建造进度动态变化，从分散材料逐步整合为完整船舶，价值亦随之递增。第二，所有权归属复杂性。在建船舶所有权的归属可能因造船合同的约定而有所不同，不同国家和地区的法律规定存在很大的差异性。第三，抵押权效力的动态性。在建船舶抵押权的效力随建造进度而变，类似浮动抵押，在实现前，抵押财产的范围与价值都许多变动。第四，风险构成的复杂性。在建船舶抵押融资的风险范畴不仅包含信用风险、市场风险等常规风险，还涵盖建造风险、技术风险等专属风险，例如船舶建造期间可能出现的质量缺陷、工期延误等情况。

2.2. 在建船舶抵押融资的法律渊源

在建船舶抵押融资的法律渊源主要包括国际公约、国内法律和行业规范等。在国际层面，虽然目前

尚未有专门针对在建船舶抵押融资的国际公约，但一些国际海事公约和贸易规则中的相关原则和规定为在建船舶抵押融资提供了一定的法律参考。例如，国际海事组织(IMO)制定的相关公约对船舶建造标准和安全要求的规定，间接影响了在建船舶的价值和抵押权的实现。

在国内层面，我国《海商法》《担保法》《民法典》物权编等不同法律都对抵押权进行了一般规定，但现行法律规范未能充分涵盖在建船舶抵押融资所具有的特殊性，致使司法与实务操作面临法律适用上的困境。为解决在建船舶的物权公示问题，国务院颁布的《中华人民共和国船舶登记条例》¹专门设立了“在建船舶”登记制度，为抵押融资提供了重要的法律基础。该条例规定，建造中的船舶可以申请所有权登记，由船舶建造人或定做人作为申请人，并需提交船舶建造合同作为权属证明文件。完成登记后，登记机关会签发《船舶所有权登记证书》，载明船舶建造情况及申请人信息。需要明确的是，在建船舶所有权登记的核心目的在于公示船舶的物权状况，其本身并不直接决定船舶所有权的最终归属，所有权的转移仍需依据建造合同等民事法律关系来确定。这一规定为银行等金融机构接受在建船舶作为抵押物提供了必要的法律依据，但在具体操作细则和风险防范上仍有待进一步完善^[1]。

3. 我国在建船舶抵押融资条款及实践现状

3.1. 我国相关法律规定

我国《民法典》与《海商法》虽均肯定建造中船舶的抵押能力，却未对其概念边界加以厘定。1994年司法解释曾以“安放龙骨或相似建造阶段”作为认定标准，然该定义于现行法秩序中尚未获得普遍适用的法定地位。这一规定为在建船舶的认定提供了一定的依据，但仍存在一些模糊之处，例如对于“相似建造阶段”的具体界定不明确。

关于建造中船舶的所有权变动，我国《海商法》缺乏明确的时间节点规定，司法实践中普遍以当事人意思表示一致作为判断基准。船舶建造合同究竟属于何种法律性质，直接关系到所有权如何转移这一关键问题，对此形成了三种不同的理论主张：第一，买卖合同说。该理论将船舶建造合同归入典型买卖合同之列，以《民法典》合同编第133条中“所有权自交付时转移”的规则为依据，主张在建船舶的所有权于建造完毕并交付定作人之前，始终归属于建造方。第二，加工承揽合同说。该说以造船合同的承揽性质为基点，依加工承揽之一般法理，主张船东作为定作人，自供料或付款之时即当然取得在建船舶所有权，船厂作为承揽人仅保留占有与留置之权利。第三，混合合同说。认为造船合同兼具承揽与买卖的双重属性。依据该理论，在船舶建造过程中，所有权归属于实际投入资金与材料并主导建造过程的承揽人；待船舶建造完工并完成交付这一混合行为后，所有权才最终移转至定作人。

3.2. 实践现状

近年来，我国在建船舶抵押融资业务有了一定的发展，一些造船企业和金融机构开展了相关的融资实践。例如，东营银行辅导山东远达船舶股份有限公司办理了船舶抵押贷款业务，融资额度300万元，期限3年，利率为6%，解决了企业的融资担保难题。²但在实务中，因在建船舶的所有权归属往往依据建造合同约定而动态变化，可能归造船厂(建造人)或船东(定做人)所有。若银行未严格审查《船舶建造合同》，未能确认抵押人(企业)确系在建船舶的合法所有权人，或未厘清是否存在共有情况(如合同约定阶段性权属)，则可能面临担保人主体不适格的风险，导致抵押权自始存在瑕疵。法院在处理此类型纠纷时，

¹https://www.gov.cn/gongbao/content/2016/content_5139454.htm《中华人民共和国船舶登记条例》第20条：办理船舶抵押权登记，应当向船舶港船舶登记机关提交下列文件：(一)船舶抵押权登记申请书；(二)船舶所有权登记证书或者船舶建造合同；(三)船舶抵押合同；(四)抵押人和抵押权人的身份证明文件；(五)授权委托书和受委托人身份证明文件(适用于委托办理)；(六)船舶共有人同意抵押的证明文件(适用于共有船舶)。

²东营银行：金融活水浇灌造船企业(2023)。东营银行官网。

严格遵循“法定优先优于约定担保”的原则。司法实践中的困境在于，银行作为专业金融机构，在放贷时往往难以全面核查船舶是否存在隐性的欠薪或未结工程款。法院虽然同情银行的商业损失，但基于生存权高于财产权的价值导向，通常会判决银行承担抵押物价值不足的风险。东营银行与远达船舶的这笔业务，虽在表面上解决了融资难题，但在司法实践的深水区，仍面临着权利顺位法定化导致的抵押权落空风险以及担保增信措施效力认定的复杂性。

我国在建船舶抵押融资业务的发展仍存在许多难关。一方面船舶优先权、留置权与抵押权的顺位冲突难以调和。根据《海商法》规定，造船人的留置权(基于未付建造款)以及船员的工资请求等船舶优先权，其受偿顺序优先于抵押权。³在建船舶一旦因资金链断裂导致工程烂尾，造船厂通常会行使留置权拒绝交船。当进入司法拍卖程序时，法院必须依据法律规定的清偿顺序，先扣除船舶优先权和留置权对应的款项[2]。若剩余价款不足以覆盖抵押贷款本息，银行的抵押权将形同虚设。司法实践中，如何平衡金融机构的融资安全与造船产业工人的生存权益，一直是法院裁判中的棘手难题，往往导致抵押权人的合法权益难以得到充分保障[2]。另一方面，在建船舶抵押融资在实践中存在一些法律纠纷，如所有权归属争议、抵押权实现困难等，影响了金融机构和造船企业的合法权益，也制约了在建船舶抵押融资业务的健康发展。

4. 在建船舶抵押融资的关键法律问题

4.1. 在建船舶所有权归属问题

在建船舶所有权归属系抵押融资之核心法律问题。我国立法对此未予明定，实践中多依造船合同确定。但如果合同约定不明或失当者，易致权属争议。比如在部分司法案例中，船舶建造合同明确约定：船舶交付前所有权归属于造船企业，待实际交船时所有权转移至船东名下。但在建造过程中，如果船东出现违约或破产等情况，船厂可能面临无法收回船舶或无法主张所有权的风险。此外，如果船厂在建造过程中出现资金链断裂等问题，船东也可能面临船舶被其他债权人查封或拍卖的风险。因此，明确在建船舶所有权的归属对于保障抵押权人和抵押人的合法权益至关重要。

4.2. 在建船舶抵押权的设立问题

4.2.1. 抵押权设定人的资格

我国《海商法》第 12 条明确规定了船舶抵押权应由船舶所有人或其授权的人设立。对于在建船舶，仅所有权人或其授权代表可设定抵押权。但由于在建船舶所有权归属易生争议，抵押权设定人资格之判定颇具难度。倘若设定人非真正所有权人，抵押权或归于无效，最终损害债权人利益。

4.2.2. 抵押权设立的时间

关于在建船舶抵押权的设立时点核心在于当事人的意思自治。虽然法律允许在船舶建造的任一阶段设定抵押，但为确保权利设立的确定性，双方必须在抵押合同中对该时点作出明确约定。然而，在建船舶价值动态变化，抵押权设立时点直接影响其效力与担保价值。设押过早，船舶价值偏低，债权保障不足；设押过晚，则可能因船舶交付或所有权移转而致抵押权落空。

4.2.3. 抵押权登记

抵押权登记是在建船舶抵押权设立的重要环节，它具有公示公信的效力，可以保护抵押权人的合法权益。我国目前关于在建船舶抵押权登记的规定尚不完善，存在登记程序复杂、登记机构不统一等问题。鉴于在建船舶客体的特殊性，现行登记制度在记载事项及公示方式上仍显许多不足，需要进一步予以明

³ 《中华人民共和国海商法》第 25 条。

确性与规范性。

4.3. 在建船舶抵押权的效力问题

4.3.1. 抵押标的物的范围

在建船舶抵押权的抵押标的物范围是在建船舶及其附属物和用于船舶建造的材料、设备等。然而，在实践中，对于抵押标的物的范围可能存在争议。例如，对于已经安装在船舶上但尚未成为船舶组成部分的材料和设备，是否属于抵押标的物的范围？对于船舶建造过程中产生的半成品和废料，是否也可以纳入抵押标的物的范围？这些问题的不明确可能导致抵押权人和抵押人之间发生纠纷[3]。

4.3.2. 抵押权对抵押人和抵押权人的效力

在建船舶抵押权设定后，抵押人仍保有占有、使用及收益等诸多权利，继续控制船舶建造。但基于物权追及效力与优先效力，其处分权受严格限制。如未经抵押权人同意，不得私自转让、出租或者多次设担保，否则担保安全会受到威胁，损害抵押权人利益。对于抵押权人来说核心权利在于享有别除权以及享有优先受偿权。在债务履行期届满且债权未获清偿的情形下，抵押权人可针对抵押物的变价款主张优先受偿，该权利效力优于普通债权人的受偿请求。考虑到在建船舶价值处于动态生成的过程中优先受偿范围易受其他许多客观方面的干扰。抵押期间，若船舶因意外毁损、建造瑕疵或市场波动而贬值，将直接削弱担保能力，致抵押权人受偿不足。

4.4. 在建船舶抵押权的实现问题

4.4.1. 传统实现方式的局限性

考察传统船舶抵押权的实现机制，其主要依赖于通过司法程序进行的强制变价处分。但对于在建船舶而言，拍卖方式存在显著局限。一方面，在建船舶状态经常在变动且用途比较单一化，潜在买家不多的情况下拍卖难度大大提高。另一方面，拍卖价格往往低于实际价值，导致债权人债权难以获得充分清偿。

4.4.2. 浮动抵押理论的适用

浮动抵押是指以现有的和将来所有的财产为标的设置抵押权，在抵押权实现以前，由于抵押的财产处于不稳定的状态，其价值也无法估计。一旦出现特定情形，如抵押权所担保的债权届期不能受偿、抵押人合并或被宣告破产等，抵押财产的范围才能固定下来，浮动抵押转化为固定抵押。浮动抵押这一学理为在建船舶抵押权提供了新的实现方法。

在建船舶具有建造周期长、变数多、资金密集、技术与材料的复杂等特点，与浮动抵押制度相契合。以浮动抵押设定在建船舶担保，可在融资效率与经营自主权间取得平衡：抵押期间，抵押人保留建造物之处分权，持续融资且生产经营不中断；待约定或法定条件触发，浮动抵押“结晶”为固定抵押，特定化担保财产，锁定价值以确保债权优先受偿[4]。同时浮动抵押理论在我国的理论应用也面临一些法律障碍，如我国《民法典》对浮动抵押的规定较为严格，现存浮动抵押制度仅赋予企业、个体工商户及农业生产经营者以现有及将有的生产设备、原材料、产品设定抵押之资格。⁴

4.5. 在建船舶抵押融资的风险防范问题

4.5.1. 法律风险

在建船舶抵押融资之法律风险，主要源于规范供给不足、规范适用冲突及合同履行争议。我国现行

⁴《中华人民共和国民法典》第396条：企业、个体工商户、农业生产经营者可以将现有的以及将有的生产设备、原材料、半成品、产品抵押，债务人不履行到期债务或者发生当事人约定的实现抵押权的情形，债权人有权就抵押财产确定时的动产优先受偿。

立法对该融资模式规制尚显粗疏，实践难免遭遇规范空白或文义模糊之困，致金融机构与船厂展业时无所适从。再者，该融资横跨物权、合同、海事等多域，规范体系交错，法律适用易生一些误会。同时合同层面，存在一些造船合同条款繁复、交易结构特殊，若权利义务约定不明、违约责任界定不清，则易触发履约争议，损及交易安全。

4.5.2. 市场风险与建造风险

市场风险是指在建船舶抵押融资过程中的重要风险，体现为船价波动、航运市场周期变化以及环保规制风险。船价下跌致抵押物贬值，影响债权实现；航运市场具有强周期性，供需失衡直接影响船舶营运收益；国际海事环保标准日趋严格，传统的燃料船舶可能会面临运营等方面的限制。市场供过于求，租金运费下行，船厂收入缩减，都可能引发违约。建造风险主要表现为质量风险、工期风险和安全风险。质量瑕疵致船舶不达设计标准，贬损其使用与交换价值；工期延误则推迟交付，影响船东运营收益，并加重船厂成本负担，危及其偿债能力。

5. 完善我国在建船舶抵押融资法律制度的建议

5.1. 明确在建船舶所有权归属

立法应明定在建船舶所有权归属规则为如合同有约定者，从其约定。合同未约定或约定不明时，应依合同性质确定。造船合同兼具买卖与承揽之双重属性，宜区分具体情形准用买卖合同或加工承揽合同之相关规定。若合同侧重船舶成品之交付与价款支付，核心在于所有权最终移转，则准用买卖合同，以交付或登记为所有权变动时点；如果合同侧重于建造劳务、船东供料或付款者，准用加工承揽，以船东供料或付款时为所有权取得时点。应建立在建船舶所有权登记制度，明确登记主体、事项、效力及变更程序等方面的同时督促当事人于关键节点及时登记，以公示公信效力确定权属、对抗第三人，保障双方权益，降低融资风险维护交易安全。

5.2. 优化在建船舶抵押权实现方式

在建船舶抵押权实现方式，除传统强制拍卖外，宜探索浮动抵押转化、资产及债务重组等契合其特点之途径。立法应明确在建船舶可设浮动抵押，担保标的范围浮动，结晶条件触发后转为固定抵押以特定化担保财产。立法应明确在建船舶可设浮动抵押，担保标的范围内浮动，结晶条件触发后转为固定抵押以特定化担保财产。同时配套资产与债务重组机制，拓展当事人意思自治空间并为抵押权的实现夯实基础。

5.3. 健全在建船舶抵押权登记制度

统一在建船舶抵押权登记机构和登记程序，简化登记手续，提高登记效率。建立全国统一的在建船舶抵押权登记信息平台，实现信息共享与互联互通，便利当事人查询及办理登记。同时，应明确在建船舶抵押权登记的内容和要求，规范登记行为，确保登记的真实性和有效性^[5]。

5.4. 加强风险防范和监管

金融机构应提升对在建船舶抵押融资业务的风险评估与管理的业务管理能力并及时健全风险预警及控制的机制更新。在开展业务前，应对造船企业的信用状况、经营能力、建造进度等进行全面评估，合理确定融资额度和融资期限。同时，应要求造船企业增信担保，如第三方保证、保险等，以缓释融资风险。行政主管部门应加强对船舶抵押融资的监管，尽快完善行业规范，积极打击某些违规操作并拎出“典型案例”加以规避，维护好金融市场的交易安全性与便利性。

6. 结论

在建船舶抵押融资作为新兴的融资工具，为船舶建造提供资金支持的同时进一步提升了船舶工业的发展空间。我国现行法虽已确立基本框架，但在所有权认定、登记对抗、价值评估、优先顺位、跨境执行等关键环节仍显粗糙。“双碳”目标推进、绿色技术变革及全球产业链重构背景下，造船融资需求将持续扩大，制度供给不足或加剧系统性风险。未来可在《海商法》修订或专门立法中增设“建造中船舶物权”专章，系统规定在建船舶所有权、抵押权、留置权等物权变动规则，明确浮动抵押的设立要件、结晶条件、转化程序及优先顺位，填补现行法律规范空白。

参考文献

- [1] 曾叙砚. 船舶融资抵押标的物存在问题分析及相关建议[J]. 航海, 2018(5): 71-73.
- [2] 史萌. 抵押融资在海运公司船舶更新与扩张中的应用[J]. 市场瞭望, 2024(13): 35-37.
- [3] 李鹭. 在建船舶的抵押登记问题研究[J]. 法制与社会, 2018(12): 76-77.
- [4] 富雨晴. 建造中船舶抵押权实现法律问题研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2024.
- [5] 郑蕾, 郑梅. 我国《船舶登记条例》修订背景下船舶抵押权与融资租赁登记制度的完善[J]. 中国海事, 2025(7): 54-58.