

民法典适用与海商法修改背景下船舶留置权制度的探索与重构

——兼论《海商法》第25条造船人、修船人船舶留置权

孔玲玲 赵伟^①

内容摘要：在民法典适用和海商法修改的背景下，探寻民事留置权与船舶留置权形成的不同理论渊源，从司法实践中归纳出船舶留置权存在着认识误区、未排除商事留置权的不适用性、缺乏完整的受偿顺序规定以及不适用于内河船舶的不合理性问题，并与船舶优先权、船舶抵押权制度进行优先效力比较分析，从而重新构建海商法下的船舶留置权制度，提出对船舶留置权进行准确定义，将造船人、修船人船舶留置权归入船舶优先权项下，把承拖人、打捞人、救助入等其他船舶留置权受偿顺序调整至船舶抵押权之前，并扩大船舶留置权适用范围涵盖至内河船舶等建议。

关键词：船舶留置权；民事留置权；海商法；民法典

作为债权人实现债权的重要法律制度，留置权^②制度在各国的担保物权制度中会有不同的外延内涵和适用规则，在民法典颁布之前，我国的留置权制度主要规定在民法通则、担保法、物权法等法律以及相关司法解释之中，且逐步呈现宽松适用的趋势。而我国的船舶留置权^③制度在海商法中虽有体现，但规定过于单薄，适用中还常出现认识理解上的错误。在民法典施行之后，海商法修改之际，通过对船舶留置权多年以来的适用问题作统计分析，提出解决对策，以期与留置权制度有良好衔接，避免二者的冲突适用。

一、溯源与借鉴：留置权制度与船舶留置权制度的法理概述

（一）留置权制度

留置权制度的起源，最早可追溯至罗马法中的“恶意抗辩”，但直至法国民法典颁布之前，都未能给留置权下一个良好定义，其仅作为诉讼法上的抗辩形式存在，尚未能形成制度体系，故留置亦不具备任何担保性、物权性性质。而现代留置权制度最早由意大利的商业习惯法设立，从中世纪的商事留置权制度演变而

^① 孔玲玲，南京海事法院法官；赵伟，南京海事法院法官助理，手机号码：15722907788，通信地址：江苏省泰州市海陵区凤凰东路52号南京海事法院泰州法庭，邮编：225000，邮箱：731269745@qq.com。

^② 文中所称留置权一词，未作特殊限定说明，均指普通民事留置权。

^③ 文中所称船舶留置权，未作特殊限定说明，均指广义上的以船舶为客体的留置权。

来，如此看来，商事留置权要比民事留置权更早形成制度体系。

1. 大陆法系。留置权制度在大陆法系根据立法体例的不同一般划分为两类。一类是以法国、德国为代表的债权性留置权。二者虽然同为此类型的代表，但仍有区别。法国法的规定停留在对人权而非对物权。简言之，通过对债权人的变相施压，以达到督促其积极主动履行债务的目的，故还不能称之为完整的留置权。德国民法典是第一部分针对留置权作专门规定的法律，从第 273 条^①的规定可知留置权是因债权效力而衍生出来的抗辩权，即拒绝支付的权利。另一类是以日本、瑞士为代表的物权性留置权。日本法把留置物的范围和效力作为留置权制度的重要考量因素，对动产、不动产乃至权利规定均可留置，但效力方面的规定就稍欠前瞻性，将权利效力局限于留置本体，对留置物不享有优先受偿权和变价权，故对留置物灭失后的保险赔偿金更无法享有代位求偿权。而这一缺陷在瑞士法^②的规定中正好得以弥补，相较而言，瑞士法的留置权物权性最为完整。^③

2. 普通法系。英美法系国家，留置权种类繁多，包括普通法留置权、衡平法留置权、制定法留置权以及约定留置权、海事留置权等三十多种类型。^④普通法留置权，以实际占有或推定占有为成立要件，故又称之为“占有留置权”。在普通法系下，除了基于约定取得留置权外，还可基于习惯取得。^⑤如在航运实践中，不管合同中是否有约定，承运人均可基于运费未清偿、共同海损分摊等对承运的货物享有留置权。而衡平法留置权则与之不同，无需实际占有即可取得，但需当事人知道该留置权的存在方且才能主张。在航运实践中，若适用于船舶、货物、运费等，需要通过“对物诉讼”程序实现。在不同的制定法中的留置权呈现出不同的法律特征，不作赘述。约定留置权顾名思义是通过“约定”而产生，实质上就是通过协议的方式予以创设，其得以有效的前提是须约定清楚、明确、准确。海事留置权表现为船舶扣押权和船舶扣押请求权，根据相关法律规定，可优先受偿，且在船舶灭失或债务被清偿之前一直存在，这种权利不会发生转移或消失。

3、国内立法。1986 年民法通则最早确定了留置权作为我国一项法律制度，

^① 德国民法典第 273 条规定，“若债务人根据产生的同一法律关系，对债权人享有已到期的请求权时，除债务关系另有其他规定外，债务人可以在获得应得的给付前，拒绝履行给付”。

^② 瑞士民法典第 895 条规定，“债权已届清偿期，留置的标的物与该债权有关联时，债权人可以留置债务人的财产或者价证券”；第 898 条规定，“债权人在未得到充分担保的情形下，当债务人不履行义务时，债权人经事先通知债务人后，可变卖留置物，且享有优先受偿权”。

^③ 戴永盛译《瑞士民法典》，中国政法大学出版社 2016 年版，第 305 页。

^④ F.H.Lawson, *The Law of Property*, Oxford, 2nd edition.P189.

^⑤ D.C.Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, Lloyd's of London Press Ltd,1985, P258.

将其放在债权章节中，作为债的担保方式加以规定。1988年民法通则司法解释对留置权作了进一步阐释。1995年担保法在第五章单章规定了“留置”，涉及留置的定义、担保与适用范围，留置物的价值与保管义务，留置权的实现与消灭方式等多方面，我国的留置权制度在担保法中得以充实，内容和形式也更加丰富、具体，但仍具有一定局限性。2007年物权法突破了留置权限于债权适用限制，当事人既可基于合同之债，也可基于不当得利之债、无因管理之债、侵权之债主张留置权，对企业之间的商事留置也不再局限于同一法律关系，还出现了留置权人可收取留置财产的孳息、债务人可主动请求留置人行使留置权等创新型规定。从担保法的“留置”到物权法的“留置权”，体现了从“非法律允许不得留置”到“非法律禁止均可留置”的过渡，留置权制度在我国物权法中得到了完善。在担保法、物权法等失效后，2020年民法典关于留置权章节的规定也几乎是对物权法留置权的相关规定作了整体保留，未作实质性的变更或更改，这导致留置权与船舶留置权之前存在的适用冲突问题，依然存在。

（二）船舶留置权制度

1. 国际公约及各国海商法的规定。1926年公约^①对船舶留置权未作规定，1967年公约^②、1993年公约^③都将船舶留置权限于造船人、修船人的权利。各国关于船舶留置权的立法体例主要有两种：一种是在海商法中对船舶留置权进行特别规定，一般指造船人、修船人船舶留置权^④；对海商法未予规定的其他船舶留置权，按照民法的一般规定处理，也就区别出了海商法上的船舶留置权和民法上的船舶留置权。另一种是在海商法中对船舶留置权不作任何特别规定，完全依据民法上的规定成立船舶留置权，但并不代表对造船人、修船人的权利不加以特别保护，而只是将其与其他船舶留置权同等对待。通过对各国海商法及国际公约的梳理、概括，大致可将船舶留置权划分为四种情形：第一种，将船舶留置权定义为造船人、修船人的优先受偿权。1967年公约、1993年公约、我国海商法属于该种类型。^⑤第二种，认为造船人、修船人这种权利属于船舶优先权，而不是船舶留置权。如美国，专门将船舶修理费列为船舶优先权的一项，与船长的必要费用支出的优先权处于同一位次。第三种，海商法中不规定船舶留置权，依据民商法确定。如日本，在其商法典的船舶优先权项目中规定了修船费用。第四种，认造船人、修船人拒绝返还船舶的权利属于债权效力的表现，属于同时履行抗辩权，本质上仍为债权，如法国、德国。

^① 1926年公约是指《1926年船舶抵押权和优先权公约》，下同。

^② 1967年公约是指《1967年统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约》，下同。

^③ 1993年公约是指《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》，下同。

^④ 造船人、修船人船舶留置权以下简称造船人船舶留置权，造船人、修船人以下简称造船人。

^⑤ 1967年公约第6条第2款规定，下列人对其占有的船舶享有留置权：（1）造船人，以担保船舶建造的请求；或（2）修船人，以担保此种占有期间进行修理的请求，则此种留置权应排在第4条所列的所有船舶优先权之后，但可排在已登记的抵押权之前。1993年公约第7条第1款规定：“每一缔约国均可按照其法律给予下述船舶占有人以船舶留置权：（a）造船人……；或（b）修船人……”；同时公约第12条第4款规定，造船人或修船人有权在第4条所指船舶优先权人的请求得到满足后，从售船所的中得到赔偿。

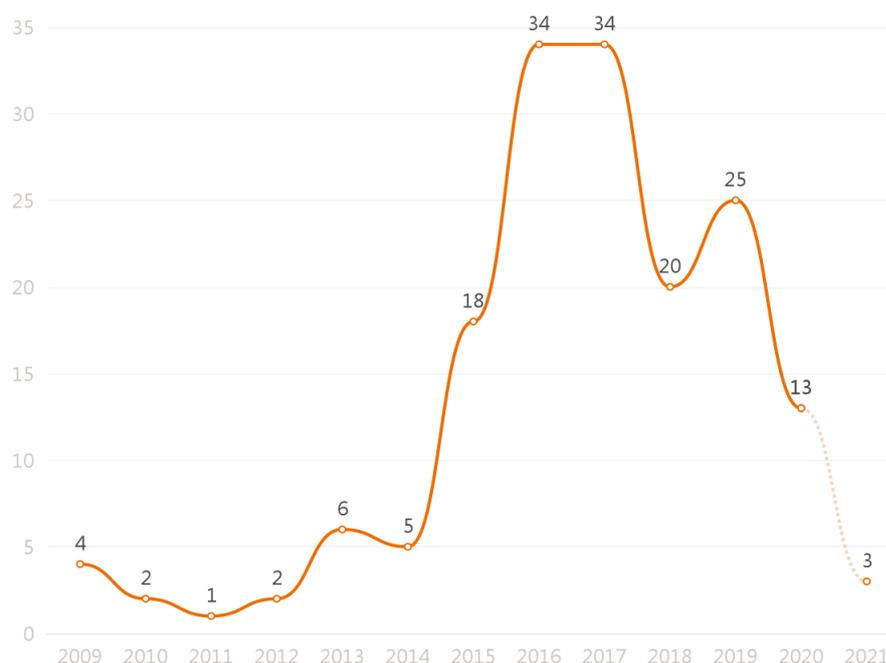
2. 我国海商法的规定。关于船舶留置权，我国海商法第 25 条规定的造修人船舶留置权体现最为明显，将造船人、修船人船舶留置权单独规定，体现了对这两者权利主体的特别保护，主要有两方面原因：一是，我国海商法作为民法的特别法，所以关于船舶留置权的大部分问题都可用民法的一般规定加以解决，而将造修人船舶留置权作单独规定，系为了与国际公约和航运惯例接轨，故海商法中关于船舶抵押权和船舶优先权的规定，在参照了 1993 年公约草案的内容之后，就出现了造修人船舶留置权规定在船舶优先权章节中。二是，造船厂在专业化不断发展、规模型不断扩大之下，对船舶生产投资额也越来越大，修船厂在保证船舶安全航行及延长船舶寿命等方面起着举足轻重地作用，基于如此考虑，造修人船舶留置权特别保护性被有关国际公约和我国海商法所确认。另外，我国海商法第 161 条、第 188 条第 3 款还规定了承拖人船舶留置权、救助人船舶留置权，以及在强制打捞中亦可在一定条件下产生打捞人船舶留置权。

二、统计与分析：涉船舶留置权案件现状数据

大数据检索报告：

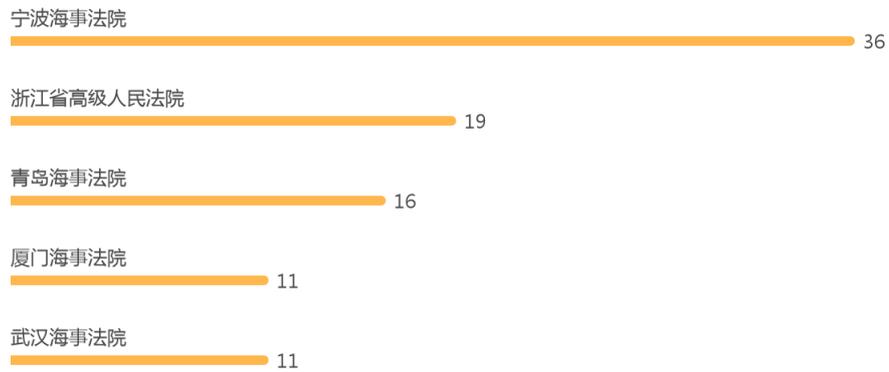
时间：2020 年 4 月 30 日之前，案例来源：Alpha 案例库，数据采集时间：2020 年 5 月 23 日。本次检索以引用法条海商法第 25 条、法院认为中包含“船舶留置权”作为检索条件，共获取 167 件，剔除重复文书 13 篇，无关文书 4 篇。整体情况如下：

图 1 涉船舶留置权案件年份分布情况



如图 1 所示，从 2014 年开始，涉船舶留置权的案件呈直线上升趋势，在 2016 年-2017 年达到顶峰，并在最近几年保持高位态势。

图 2 法院审理船舶留置权案件的数量情况



如图 2 所示，因船舶留置权的特殊性，故主要集中在海事法院及其上诉法院，其中浙江省的涉船舶留置权案件占到 59% 之多。

图 3 涉船舶留置权案件一审裁判结果情况

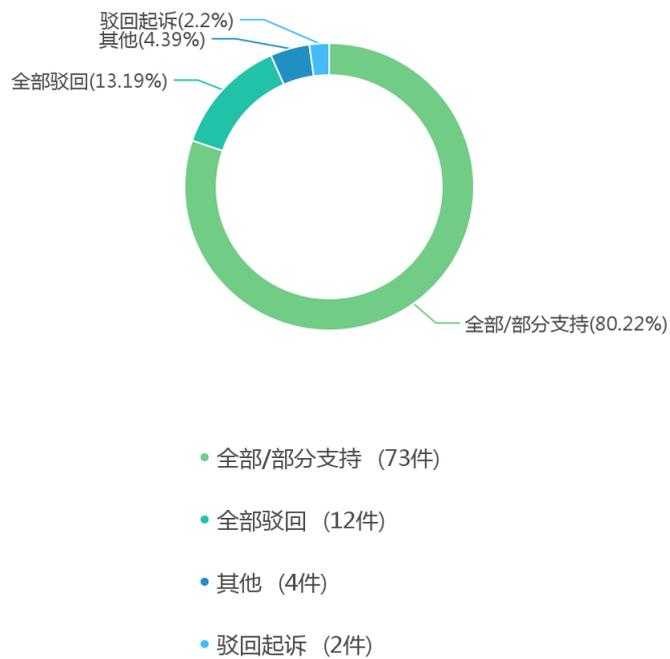
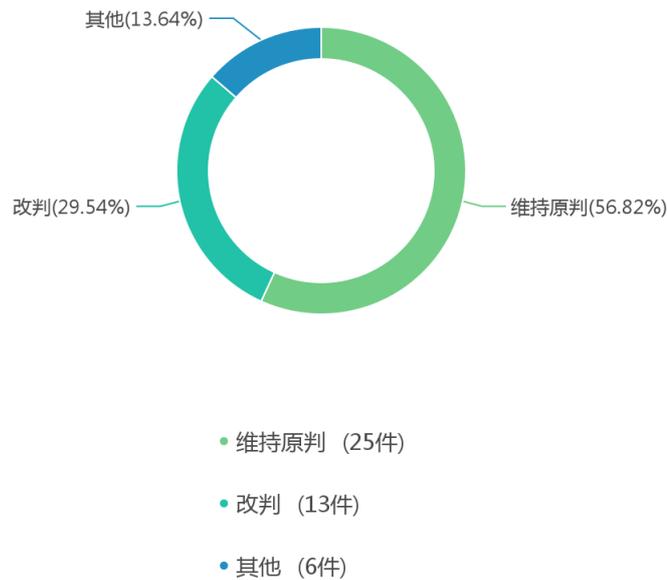


图 4 涉船舶留置权案件二审裁判结果情况



如图 3、图 4 所示，船舶留置权案件在一审裁判结果中得到的支持率较高，但不可忽视的是，在二审阶段改判的占比同样较高，一定程度上反映出，船舶留置权制度在适用中仍然存在较多问题。

图 5 涉船舶留置权案件裁判结果中引用实体法律频次情况

序号	法规名称	条款	引用频次
1	中华人民共和国海商法	第二十五条	66
2	中华人民共和国海商法	第二十五条第二款	48
3	中华人民共和国物权法	第二百三十条	30
4	中华人民共和国合同法	第二百六十四条	17
5	中华人民共和国海商法	第二十二条	14
6	中华人民共和国海商法	第二十九条	12
7	中华人民共和国海商法	第二十二条第一款第一项	11
8	中华人民共和国担保法	第八十二条	8
9	中华人民共和国海商法	第二十五条第一款	8
10	中华人民共和国物权法	第二百四十条	6
11	中华人民共和国物权法	第八条	5
12	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	第二十二条第一款	5
13	中华人民共和国担保法	第八十三条	5
14	中华人民共和国民法典	第四百四十七条	2

通过对检索出的案例，进行归纳和分析，梳理出船舶留置权在适用中的主要问题表现在：定义认识、受偿顺序、适用范围以及与民事留置权、商事留置权的适用冲突等方面，后文就归纳出的问题作具体分析。

三、挑战与因应：船舶留置权适用出现的高频问题

船舶留置权与留置权之所以出现许多法律规定上的不同以及适用中的冲突，根本原因还是在于二者形成渊源不同，但在我国法律体系下，将海商法作为民法的特别法对待，而船舶留置权自然也就成为了留置权中的特殊留置权，所以，二者在适用中既存在竞合也存在区别。

（一）对船舶留置权的错误认识

大多数人会误认为海商法第 25 条第 2 款所称的船舶留置权是其定义，其实不然，该条实际上仅是对第 25 条第 1 款的进行的补充解释。首先，从定义形成逻辑分析，定义应当包括周密的内涵和外延，而第 25 条第 2 款从内涵角度上看，确实具备定义的基本特征，但其未能体现出船舶留置权的外延，不符合定义构成要件。有学者不仅认为海商法第 25 条第 2 款是海商法上的船舶留置权，还对其作出了以船舶为客体的留置权和船舶留置权之分。^①当然，这里所称的船舶留置权实际上就是把造修人船舶留置权作为船舶留置权，而把承拖人、救助、打捞人的船舶留置权作为以船舶为客体的留置权，这其实是不合理的，因为造修人的船舶留置权同样也只是属于以船舶为客体的留置权一种类型。其次，从海商法立法逻辑上分析，海商法没有单独的船舶留置权章节^②，而所提及的船舶留置权出现在船舶优先权章节，且出现在船舶优先权与船舶留置权、船舶抵押权受偿顺序这一条，很明显其是为了解释第 25 条第 1 款，即船舶留置权仅是指造修人船舶留置权，也就是为了解释船舶优先权优先于造修人船舶留置权受偿，船舶抵押权后于造修人船舶留置权受偿。最后，从立法常理的角度上说，在船舶优先权章节对船舶留置权下定义本身就不符合逻辑常理，按理说，应该单独对船舶留置权章节立法，再下定义才更为合理，这更能说明海商法第 25 条第 2 款不是船舶留置权的定义。

（二）未排除商事留置权的不适应性影响

商事留置权制度原先规定在物权法第 230 条、第 231 条，民法典第 447 条第 1 款、第 448 条、第 456 条保留了商事留置权的相关规定。实践中，船舶留置权确也多发生于企业之间，商事留置权的规定能否适用于船舶留置权？从法律适用上看，根据特别法与一般法关系原理，海商法未作特别规定时，民法典第 456 条、第 448 条的规定应适用于船舶留置权。但这会导致与海商法严格限定优先于船舶抵押权受偿的造修人的船舶留置权的立法精神相违背，损害了船舶抵押权人的利益，进而影响船舶抵押权的融资担保功能的发挥。从司法实践看，介于对债权人与债务人利益平衡以及对抵押权人利益保护，法院一般也不支持商事留置权^③在船舶留置权上的适用。另从船舶本身属性看，其价值大、成本高、流动性强，且船舶上还存在船员、货物等，若不加以限制地随意留置，会导致同一条船出现过多留置权的混乱。故海商法应当要排除民法典第 448 条对船舶留置权的不适应性，将优先于船舶抵押权受偿的造修人船舶留置权限定在造修人就未获得的建造船舶的费用或修理船舶的费用，并且只能对其合法占有的产生该建造船舶的费用或者修理船舶的费用行使。

（三）缺乏完整的船舶留置权受偿顺序规定

^① 关正义、孙光：“船舶留置权法律制度的特殊性”，载《中国海商法年刊》，2009 年第 3 期。

^② 我国海商法没有规定船舶留置权章节的原因是当时立法时参照的是 1993 年公约草案，而 1993 年公约草案中本身也未单独规定船舶留置权章节。

^③ 如宁波海事法院（2015）甬海法商初字第 480 号案。

在留置权的受偿顺序方面，民法典中不存在优先权的规定，更不存在造修人船舶留置权的特殊受偿顺序情形，所以在担保物权的适用中，最易产生两法之间的适用冲突。对于留置权，当一个担保物上存在多个担保物权相冲突时，受偿顺序为：留置权^①登记的抵押权>质押权>未经登记的抵押权。对于船舶留置权，受偿顺序则为：船舶优先权>造修人船舶留置权>船舶抵押权>其他船舶留置权(?)。对于其他船舶留置权受偿顺序如何，我国海商法未作规定。有学者认为^②，从海商法规定的受偿顺序逻辑上看，造修人船舶留置权是从其他船舶留置权中分类出来单独规定，排在了船舶抵押权之前受偿，所以，其他船舶留置权应当是排在船舶抵押权之后受偿。从航运实践的习惯做法来看，将全部的船舶留置权排在船舶抵押权之前，不利于航运融资。也有学者认为，对于其他船舶留置权应作具体问题具体分析：对救助入留置权，因其在船舶优先权项下已有明确规定，故应比船舶抵押权效力优先；对打捞人船舶留置权，应作区别对待，如对维护海上交通安全或保护海洋环境进行的强制性打捞的，此类船舶留置权可优先于船舶抵押权受偿；对于船东为获取沉船残值而委托打捞的，则应排在船舶抵押权之后受偿。还有学者^③认为对其他类型船舶留置权应当考虑其产生时间与船舶抵押权登记时间的先后，才能决定何者更为优先。海商法未对不同的船舶留置权作出完整性规定，而对船舶留置权理解也会颠覆传统民法理论上留置权优先于抵押权的认知，故这一问题应当在海商法修改中作重点对待，后文对该问题还会作重点分析。

(四) 船舶留置权不适用于内河船舶的不合理性

现行的海商法不适用于内河船舶，内河的船舶留置权有关问题由民法典进行调整，对船舶留置权人来说，显然是不公平、不合理的。从法律公平性角度分析，在海商法下，若造修人建造或修理的是海船，则享有造修人船舶留置权，列在船舶抵押权之前受偿，其他船舶留置权则尚未规定，可能置于船舶抵押权之后，也可能置于其后之前受偿，存在不确定性。而若造修人建造或者修理的是内河船，应当适用民法典，而民法典采用的则是留置权恒优先于抵押权受偿。如此，本来为了特殊保护的造修人船舶留置权相较于民法典也未能显示出其优越性，而对其他船舶留置权人而言，其更希望留置的是内河船，因其可恒优先于船舶抵押权人受偿，而对船舶抵押权人而言，则更希望船舶留置权人留置的是海船，因其可以置于其他船舶留置权人之前受偿。从法律合理性角度分析，海船和内河船并非法律概念，而是技术判断标准，认定海船和内河船，主要依据的是船舶建造技术规范及航行区域。对二者进行区别实际上更多地是基于海上营运风险的考虑，但对船舶物权制度而言，将之进行海船与内河船区分，弊大于利。内河船营运过程中，同样会产生船员工资、人身伤亡、造修人留置船舶等，这种情况下，无法享有海船的船舶优先权与船舶留置权，将会产生大量的社会矛盾。司法实践中，海事法院在将内河船舶拍卖后进行价款分配时，一般也会组织船舶留置权人、船舶抵押权人与其他债权人进行调解，给予船员工资、人身伤亡所产生的债权予以一定的让步，虽说可以解决问题，但缺乏法律依据。故船舶物权制度的适用不应当再进行海船和内河船之分。

四、比较与辨析：船舶留置权与相关制度的优先效力分析

^① >表示优先于。

^② 韩立新、侯玉晟：“论船舶抵押权的对抗效力及受偿顺序”，载《中国海商法年刊》2005年第1卷。

^③ 刘俊、朱志权：“船舶担保物权效力关系之辨正”，载《政治与法律》2007年第1期。

船舶留置权的关键是要处理好造修人船舶留置权与船舶优先权、其他船舶留置权、船舶抵押权之间的关系,其核心就是要处理好四者之间的优先效力问题,尤其是造修人的船舶留置权的优先效力问题。

(一) 与船舶优先权比较

船舶优先权与造修人船舶留置权都属于法定担保物权,两者的不同在于前者不以占有为要件,后者以占有为要件,根据物权排他性,二者在同一船舶发生竞合,何者更为优先?

1. 对船舶优先权优先于造修人船舶留置权的质疑。我国海商法及有关国际公约下,规定的只有船舶优先权优先于造修人船舶留置权受偿,但权利的行使应当以不损害其他合法权利人的权利为原则,修船人在船舶损坏后投入大量人财物修复船舶,实现船舶价值的增加,理应得到法律更为优先保护。类比之,与船舶优先权中海难救助的“后发生的先受偿”一样,如果修船人的船舶留置权落空,修船人往往会选择拒绝修船,这对船舶优先权人的债权实现也是不利的。在1993年公约草案会议上瑞士就提出了“在某些特殊情况下,将造修人船舶留置权排在船舶优先权之前更为合理”。我国香港特别行政区也提出了“造修人船舶留置权列在船舶优先权之后不合逻辑,修船厂为船舶增值,应与救助报酬一样优先”。^①我国台湾地区学者也提出“留置权与优先权在同一物发生竞合时,留置权应优先于优先权”。^②

2. 对造修人船舶留置权优先于船舶优先权的驳斥。首先,将造修人船舶留置权排在船舶优先权之前立论的根本观点是基于经济因素考虑,但船舶优先权制度本身更多考虑的是社会、经济、人权等综合因素。其次,既然修船与救助报酬效果类似,那又有何理由将造修人船舶留置权排在整个船舶优先权之前呢?而且救助相对于修船往往更具紧迫性、救助行为理应比修船行为更加优先得到法律保护。最后,即使将造修人船舶留置权效力排在船舶优先权之前,也无法满足其最终的保护目的,因为无论优先效力位次如何,造修人始终享有的是船舶留置权,而留置权的行使必须以占有为前提,船舶优先权则不依赖占有,如此看来,这对修船人的权利保护依然是不周延的。

此外,对于其他船舶留置权,虽然法律并未规定与船舶优先权之间的效力关系问题,但是根据民法解释学的当然解释方法,本着“举重以明轻”的规则,可以得出船舶优先权优先于其他船舶留置权的结论。

(二) 与船舶抵押权比较

根据传统民法理论,船舶留置权属于法定担保物权,船舶抵押权属于意定担保物权,两者对占有的不同要求,导致双方存在竞合可能,故优先效力问题不可避免。至于造修人船舶留置权,海商法已明确规定优先于船舶抵押权,故不再探讨,但其他船舶留置权与船舶抵押权的效力之间谁更优先,法律未作明确规定。

1、船舶抵押权优先于其他船舶留置权。从国际公约的规定来看,1967年公约第5条第1款^③,1993年公约第5条第1款^④、第12条第3款、第4款大都规定了,强制出售时,船舶为造修人所占有,并按照出售地所在缔约国法律享有留

^① 何建华编著:《1993年船舶优先权和抵押权释义》,人民交通出版社1997年版,第72页。

^② 史尚宽:《物权法论》,中国政法大学出版社2000年版,第512页。

^③ 1967年公约第5条第1款规定,第4条所列的船舶优先权,优先于已登记的抵押权。除第6条第2款规定者以外,任何其他请求都不得优先于符合第1条规定的船舶抵押权。

^④ 1993年公约第5条第1款规定,第4条所列船舶优先权应优先于已登记的抵押权和担保物权,任何其他请求均不得优先于此类船舶优先权或优先于符合第1条规定的抵押权,但第12条第3款和第4款规定者除外。

置权,该造修人必须向买方交出其占有的船舶,但有权在船舶优先权的请求得到满足后,从售船所得中得到赔偿。换言之,只有造修人船舶留置权优先于已登记的船舶抵押权,其他船舶留置权后于已登记的船舶抵押权受偿。从我国海商法的规定看,如前所述,按照逻辑解释,对海商法第25条的结构内容、适用范围以及与船舶优先权、造修人船舶留置权、船舶抵押权、其他船舶留置权之间的联系进行分析,亦可得出与国际公约相同见解。

2、其他船舶留置权优先于船舶抵押权。有学者认为,从民法解释学的角度看,根据当然解释的方法,可以得出任何船舶留置权均优先于船舶抵押权的结论。^①这是对民法解释学的理解错误,不符合当然解释的“举轻以明重”原则,根据文义解释,很容易得出只有造修人船舶留置权优先于船舶抵押权的结论,但其他船舶留置权应当排在船舶抵押权之前受偿的观点也不全无道理。第一,法定担保物权优先于意定担保物权,法律设此原则,必然有其特别用意,更是对多方利益权衡的结果,那么,其他船舶留置权就应当优先于船舶抵押权。第二,容易出现规避法律现象,在船舶抵押权优先于其他船舶留置权的情况下,当事人完全可以通过之后另行设立船舶抵押权的方式进行规避,此时其他船舶留置权功能无法发挥,也就丧失了留置的根本意义。

五、冲突与平衡：船舶留置权制度的重新建构

在民法典适用与海商法修改的背景下,船舶留置权如何定义,如何适用,以及如何既要处理好与民事留置权的冲突问题又要解决好与其他船舶担保物权的衔接问题是为关键,需要从船舶留置权制度整体架构予以重新思考与重新构建。

(一) 对海商法下的船舶留置权准确定义

如前所论,海商法并未对船舶留置权下定义,而在海商法修订征求意见稿^②中,虽在第二章增设了第五节,对“船舶留置权”进行了单章规定,明确了船舶留置权的定义,但该定义仍将船舶留置权的主体限定为造修人,将其他船舶留置权排除在外,该定义仍不够准确,定义的目的是对一种事物的本质特征或一个概念的内涵外延进行确切而概括的说明,并不是为了满足某一特殊权利的保护而配合作出的限缩说明,如对造修人船舶留置权给予特殊保护,完全可以在受偿顺序的规定中规定:船舶优先权先于造修人船舶留置权受偿,船舶抵押权后于造修人船舶留置权受偿。而无必要在规定的船舶留置权的受偿顺序后,又通过对该船舶留置权下定义的方式,将船舶留置权主体限定为造修人,这反而会引发其他船舶留置权适用上的歧义。

船舶留置权的定义应当包括造船人、修船人、承拖方、救助人、沉船打捞人等在内的全部船舶留置权,从民法典第447条关于留置权的定义,结合航运实践,可将船舶留置权定义为:海事债权人因合法原因占有债务人的船舶,在债务人未按合同约定或法律规定给付相应款项时,依法留置船舶,以船舶折价或以变卖船舶价款优先受偿的权利。^③之所以还要进行船舶留置权与民事留置权区分,是因为船舶兼具动产与不动产双重属性,其不能伴随着各类债权的发生而成立,否则,动辄留置船舶,其造成的损失不是民事留置权所能及的,故船舶留置权既要考虑

^① 许俊强:“船舶留置权若干法律问题研究”,载《中国海商法年刊》1999年第10卷,第162页。

^② 来源于中华人民共和国交通部官网, https://xxgk.mot.gov.cn/jigou/fgs/201811/t20181105_3109896.html, 2021年6月24日最后访问。

^③ 李志文:“论我国船舶留置权的概念”,载《中国海商法年刊》1996年第7卷。

到承拖、救助、打捞等特殊的非合同之债的情形，引入“法律规定给付的相应款项”，又要排除侵权之债所采取的“牵连关系标准”去成立船舶留置权。

(二) 将造修人船舶留置权纳入船舶优先权范围

船舶留置权本身是一项独立的权利，有其特定的涵义，而为了权衡相关人之间的利益，区分出了造修人船舶留置权与其他船舶留置权。这其实是实质正义向形式逻辑妥协的结果，若能形成总体把握而又能兼顾各方利益的方案，是为更好。

建议将造修人船舶留置权纳入船舶优先权项下，并冠之以“支出费用”之名，使其与救助报酬处于同一受偿顺位，且适用倒序原则。理由是：第一，不需再刻意区分造修人船舶留置权与其他船舶留置权，且达到了特殊保护造修人的造修船费用得以实现的目的。第二，前述关于船舶留置权定义的界定也更加符合概念界定的合理性。船舶留置权定义界定的限定单一主体问题不管是造修人还是救助入、打捞人等都不是本质问题，而对客体船舶的留置以担保支出费用的债权实现才是其本质问题。第三，不必再讨论造修人船舶留置权与船舶优先权谁更优先的问题。第四，采取与救助报酬同样受偿顺位和适用原则，系因造修船与救助类似，都是用自己的合法财产去换取船舶价值增加，从而更好保障了其他船舶优先权得以实现。

(三) 调整其他船舶留置权受偿顺序至船舶抵押权之前

海商法仅将造修人船舶留置权排在船舶抵押权之前，目的是为了提升船舶抵押权的受偿顺位，从而达到促进船舶融资的效果，但纯粹的只考虑经济利益，将其他船舶留置权排在船舶抵押权之后受偿，值得商榷。

首先，修理、承拖或打捞船舶，都是通过自身行为去使船舶的价值得以保护或增值，特别是打捞船舶，更是对维护海上交通安全起到功不可没的作用，这不管是对于船舶优先权人还是船舶抵押权人都是百利而无一害的，换言之，承拖、救助、打捞船舶与修船行为作用类似，仅是形式上的差别，并无本质的不同，既然修船人的船舶留置权可以优先于船舶抵押权人受偿，为何其他船舶留置权就不能优先？

其次，其他船舶留置权所担保的费用相比于船舶抵押权来说，占比很小，当先清偿完其他船舶留置权的债权之后，一般不会对船舶抵押权人造成多大影响，但反之，当先清偿完船舶抵押权的债权之后，恐怕很难或者几乎不能再有剩余来清偿其他船舶留置权的债权。此外，设定船舶抵押权在船舶建造、营运过程中属于惯常做法，而船舶留置权的成立则属偶然，且承拖、打捞又实际上是在保护船舶抵押权人的利益，故将其他船舶留置权排列在船舶抵押权之前，是更为合理。

最后，其他船舶留置权人以自身的人财物救助船舶于危难之际，本身就具有一定的社会公益性，而船舶抵押权人虽然承担的风险较大，但其背后的利润也足够丰富，高利润本身就伴随着高风险，放弃保护公益而去保护商业风险，是为不合理，相比之下，两者谁更应当受到保护，不言而喻。

(四) 扩大船舶留置权适用范围至内河船舶

船舶物权关系与运输关系的不同在于，海上运输与内河运输有其不同特性，所以要加以区分，但对船舶物权来说，涉及船舶优先权，海船的船员工资报酬、人身伤亡、救助费用、相关规费就享有船舶优先权，而内河船就无法享有，是不公平。如经过相关部门批准在沿海作业的内河工程船上的船员与海船上的船员在同一码头作业同时发生人身伤亡，此时两者所承担的风险一样，而后再用船舶性质来区分两种不同的人身伤亡费用受偿顺序明显不合理。涉及船舶留置权，对造

修人来说,不管建造或修理的是海船或内河船,倒是都可以排在抵押权之前受偿,但其他船舶留置权人是否会因考虑船舶性质而去选择性承拖、救助、打捞呢?

总之,不管是从情理上还是从法理上分析,都不能否定内河船舶同样应该适用海商法上的船舶物权关系,而引起这一根源的原因是海商法对于“船舶”定义的限定,但从海商法修订征求意见稿的规定来看,已有将“船舶”的定义从海船等扩展至“与海相通”内河船的设想。不过此次海商法修改“船舶”定义是为了配合将内河水路运输纳入海商法的调整范围,至于船舶物权关系是否也扩展至内河船舶,还亟待立法起草者的释明。

参考文献:

- [1] 林嘉、曾宪义、王利明著. 外国民商法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2011: 78.
- [2] 尹田. 法国物权法[M]. 北京: 法律出版社, 2009: 452.
- [3] 王书江译. 日本民法典[M]. 北京: 中国法制出版社, 2000: 167.
- [4] 段庆喜. 我国船舶担保物权的物上代位制度之完善[J]. 法学, 2007(08):107-114.
- [5] 张辉. 船舶优先权法律制度研究[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2005: 131.
- [6] 李海. 船舶物权之研究[M]. 北京: 法律出版社, 2002: 231.
- [7] 关正义, 孙光. 船舶留置权法律制度的特殊性[J]. 中国海商法年刊, 2009, 20(03):67-71.
- [8] 韩立新, 侯玉晟. 论船舶抵押权的对抗效力及受偿顺序[J]. 中国海商法年刊, 2004:22-38.
- [9] 刘俊, 朱志权. 船舶担保物权效力关系之辨正[J]. 政治与法律, 2007(01):160-165.
- [10] 何建华编著. 1993年船舶优先权和抵押权释义[M]. 北京: 人民交通出版社, 1997: 72.
- [11] 史尚宽. 物权法论. 北京: 中国政法大学出版社, 2000: 512.
- [12]
- [13] 侯伟. 关于将内河船舶纳入《海商法》调整范围的立法建议[J]. 中国海商法研究, 2018, 29(01):20-27.
- [14] 李璐玲. 对《海商法》中船舶留置权界定的反思[J]. 法学, 2009(02):110-116.
- [15] 罗剑雯, 宋妙艺. 论《海商法》中的船舶留置权[J]. 学术研究, 2002(06):138-142.
- [16] 李志文. 论我国船舶留置权的概念[J]. 中国海商法年刊, 1996:22-30.