

海事审判视角下留置权的实践审视与立法展望

程亮 赖伟

内容提要：我国于 1986 年的《中华人民共和国民法通则》（以下简称《民法通则》）中首次将留置权规定为合同的担保方式之一。《民法通则》后，1993 年的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）中又规定了海商特别留置权规范。2007 年，《中华人民共和国物权法》（以下简称《物权法》）的公布，在一定程度上对海商法的留置权进行了补充和完善。另一方面，物权法所规定的一般留置权不能完全地调整海商法的特别留置权中的法律关系。《物权法》与《海商法》的规定冲突也导致了司法实务中对留置权适用的不同解读，造成了司法不统一等问题。对海商法进行修改，完善海商法上关于特别留置权的规范，是解决当前海商事审判中留置权司法实践难题的治本之策。

关键词：海事审判；一般留置权；特殊留置权；海商法

一、海事审判视角下对我国留置权规范的审视

（一）海事审判视角下我国留置权规范的演进

留置权是担保物权的一种，是指为保证债权人权益，而允许其留置他人财产的一种制度。留置权制度能够有效维护债权人的权益，维护市场经济的公平正义，当前留置权制度作为一项重要的担保物权制度广泛的存在于各国的法律之中。关于留置权制度的渊源，则可以追溯到古罗马时期的“恶意抗辩权”制度，^①但彼时的“留置权”并无物权效力。而如今民法中的留置权制度则更多地源于中世纪地中海商人习惯法，这种“商事留置权”与古罗马的“恶意抗辩权”相比，其区别则在于债权人有权占有债务人的财产直至债务人履行完债务，从而具备了物权的属性和特征。^②

不难看出，留置权的产生与发展与海商事业的发展具有密不可分的联系，我

* 程亮，广州海事法院法官；赖伟，广西大学法律硕士生。

^① 参见朱清、谢伟：《论承运人在目的港对船载货物的留置权》[M]，大连海事大学出版社 2001 年版，第 41 页-43 页。

^② 参见邹海林：《留置权基本问题研究》[J]，载《法学研究》，1991 年第 2 期，第 46-53 页。

国在 1984 年即设立了第一批海事法院，专属管辖海事案件，确立了海事审判的特殊性与独立性。我国在 1986 出台的《民法通则》正式将留置权作为合同的担保方式之一。^③而在 1993 年颁布的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）中即已经规定了船舶留置权、承运人留置权、船舶出租人留置权与拖船人留置权的特别留置权规范，是我国第二次关于留置权的立法，既体现了留置权在海事领域的重要性，也体现了留置权在海事领域适用的特殊性。随着市场经济的不断发展，对留置权的需求也不断发展，故我国 1995 年颁布的《中华人民共和国担保法》（以下简称《担保法》）、2003 年的《中华人民共和国合同法》（以下简称《合同法》）、2007 年的物权法都对留置权进行了完善和细化。2021 年我国《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）将上述民事法律进行了整合，但对留置权的规定并未进行实质性的修改。

就我国当前的海事审判而言，关于海事领域的留置纠纷，适用《海商法》能够有效解决，则适用《海商法》调整是没有疑义的。但由于当前的《海商法》关于留置权的规范也并非极尽完善，故在《海商法》没有明文规定的情况下，适用《民法典》中关于留置权的规定也符合法理。因此，我国当前海事审判中，关于留置权纠纷的解决，目前存在同时适用《海商法》、《民法典》及相关的司法解释的现实情况。

（二）海事审判视角下对我国当前的留置权规范的审视

我国留置权体系自《民法通则》来一直存在规定特别留置权的传统，在《民法通则》之后，1993 年施行的《海商法》分列 4 条规定了船舶留置权、承运人留置权、船舶出租人留置权与拖船人留置权，我国法上自此出现特别留置权规范。^④此后的《担保法》和《合同法》也延续了我国仅于典型合同设立特别留置权的立场。但 2007 年颁布的《物权法》转变了这一立场，其改变了之前对“合同之债”的要求，对留置权规定的“债权人”、“债务人”进行理解和解释，同样可以适用于法定之债。一般认为，《物权法》规定的留置权为一般留置权，由此引发了《物权法》对于留置权的一般规定，与以往立法中的关于留置权的特别规

^③ 参见《中华人民共和国民法通则》第 89 条：“按照合同约定一方占有对方的财产，对方不按照合同给付应付款项超过约定期限的，占有人有权留置该财产，依照法律的规定以留置财产折价或者以变卖该财产的价款优先得到偿还。”

^④ 参见章程：《论我国留置权的规范适用与体系整合——民法典时代的变与不变》，载《法商研究》，2020 年第 37 期，第 19-32 页。

范的适用问题。

在海事审判视角之下，目前的问题则集中在《海商法》的特别留置权规范与《物权法》的一般留置权规范的关系。从法的效力看，海商法是特别法，应当优先适用。但从新旧法律关系看，物权法是新法，适用《物权法》亦非不可。另一方面，从海事审判的独立性与特殊性的角度，适用《海商法》更符合海事审判的期待。但《物权法》在《海商法》制定的14年之后才制定完成，代表了更先进的立法技术与立法理念，其某些规范的制定就是为了解决以前法律无法有效调整的法律关系，故某些案件中，适用《物权法》又能够更有效止纷息讼。这是由于留置权作为舶来品，我国对留置权的移植引入是以需求为导向，意在解决司法实践中的留置纠纷，而忽略了留置权的体系整合，碎片化的立法使得司法者不得不求助于其它立法寻求解释。另一方面，我国《海商法》的制定是在借鉴了许多外国法、国际公约、惯例和标准合同，并将其中国化的成果，受限于当时的立法技术与立法理念，也存在许多内容上的固有缺陷，在当前的司法实践中对许多海事纠纷无法有效调整当事人的利益关系，实现司法维护公平正义之目的。

以承运人留置权为例，德国、法国、日本关于留置权的规定是由抗辩权与优先权共同构建成的，以抗辩权承载留置权的债权性，由优先权制度承载留置权的物权性，此种制度的构建与留置权的发展脉络是一脉相承的。而英美法系则将留置权分为普通法留置权与合同留置权，普通法留置权具有法定性，而合同留置权可以依当事人约定，我国《海商法》关于承运人留置权的规定则渗透了英美普通法留置权与合同留置权的特征，也整合了我国民法规定的留置权功能。但是我国《海商法》在对留置权制度进行移植时，将英美法中的Lien制度中的Possessory lien和Maritime lien割裂分开，将后者翻译为船舶优先权，而将前者翻译为承运人留置权，使一个制度的两个方面割裂为了两个互相独立的制度，由此导致了我国海上货物留置权性质的争论。^⑤

另一方面，囿于当时的立法水平，《海商法》中关于留置权的规定也不够细致。当前《海商法》中关于留置权的规定主要是第25条规定的船舶留置权、第87条和88条规定的承运人留置权、第141条规定的船舶出租人留置权和161条、188条规定的拖船人、救助人留置权，即《海商法》关于四个特别留置权制度，

^⑤参见张云峰：《转租船舶收入留置权问题研究》，载《海大法律评论》，2020年第1期，第163-180页。

仅制定了 6 条法律条文。立法的不足自然导致海商留置权的规定不够明确，故当前司法实践中不得不求助于《民法典》中关于留置权的规定，以确定海事留置权的成立、实现和消灭的具体条件。当前，我国《海商法》已经施行接近 30 年，且没有进行任何补充修订，无法有效调整海事留置权法律关系也在情理之中。而立法部门也早已发现了此项问题，早在 2018 年 9 月第 13 届全国人大常委会中已经将《海商法》纳入了立法计划的第二类法律之中。2020 年 5 月，《海商法（修改送审稿）》通过司法部向国内指定单位（法院、律师事务所、科研院校、国企等）征求意见。由于种种原因，《海商法》的修改工作目前尚未完成，仍在进行之中。

二、海事审判视角下我国留置权规范的实践审视

当前《海商法》的修改研讨已经进入深水区，而关于海事留置权的修改是《海商法》修改的重要部分，首先应当找出当前《海商法》中留置权规定中存在的问题。本文以海商审判为视角，结合当前的海事审判司法实践，厘清当前由于立法不足而导致的实践难题。

（一）关于船舶留置权

1、我国船舶留置权的法律规定及其缺陷

海商法第 25 条规定了船舶优先权：“船舶优先权先于船舶留置权受偿，船舶抵押权后于船舶留置权受偿。前款所称船舶留置权，是指造船人、修船人在合同另一方未履行合同时，可以留置所占有的船舶，以保证造船费用或者修船费用得以偿还的权利。船舶留置权在造船人、修船人不再占有所造或者所修的船舶时消灭。”可见当前《海商法》关于船舶留置权的规定比较简单，并没有对船舶留置权的具体特征、成立、消灭和实现方式作出明确的规定，使得船舶留置权在实践中很难操作，同时不明确的规定也导致了司法适用的不统一。

2、海事审判视角下中船舶留置权的实践审视

从海商法对船舶留置权的规定看，船舶留置权的要件有：一是船舶留置权的主体是造船人、修船人；二是留置权人占有船舶；三是合同另一方当事人应当履行合同规定的期限届满而未履行其应尽的义务。可见相较于《民法典》物权编规定的一般留置权，海商法上关于船舶的留置权的条件更为严苛，能够行使留置权的范围也更窄，将主体限定为造船人、修船人，而将留置的原因限定为合同之债。

而当前《海商法》作为特别法的旧法，与一般法中的新法《民法典》，应当优先适用《海商法》中特别留置权的规定，还是应当优先适用《民法典》中一般留置权的规定，当前并没有明确的规定，当前司法实践中一般优先适用《海商法》的规定。

关于船舶留置权的主体，在舟山富生船舶修造有限公司与嵊泗县昌盛海运有限责任公司管理人留置权纠纷案件中，船舶修理人主张依据《物权法》关于商事留置权的规定，突破船舶留置权所要求的合同关系限制，以获得对船舶的留置权，未得到法院支持。^⑥以《民法典》物权编的一般留置权规定突破《海商法》的留置权主体的限制，亦是同理。虽然有学者主张应当赋予拖船人、救助人、沉船打捞人、船舶保管人、港口经营人等主体相应的留置船舶的权利，以扩大船舶留置权的范围，但目前司法实践中，船舶留置纠纷基本发生在船舶建造和船舶修理之中，其他留置船舶的纠纷十分罕见，笔者亦未在裁判文书网中找到，并且当前的司法实践中也恪守《海商法》的规定，严格把握对船舶留置权的限制，仅将留置权主体限定在造船人、修船人之中，其它主体无法留置船舶，对于他们的权益保障而言，是十分不利的。

而关于对船舶的占有，法律条文中也未有明确的界定，而关于占有的理解在司法实践中有不同的理解。在东莞市中联船务工程有限公司诉海南美成船舶有限公司案中，法院认定因防台的需要，按照海事部门指令，第三人将涉案船舶驶离中联公司，第三人的上述行为为接受留置权人委托所作出，基于此，粮丰公司为中联公司的受托人，涉案船舶应视为仍在中联公司占有控制之下。可见对所留置船舶的占有不仅是直接占有，司法实务中也认可间接占有的存在。而在海南金牌港船舶修造有限公司诉临高旺乐渔业沌河合作社案中，最高院以船舶被欠薪船员驶离，留置权人丧失占有，因此其对案涉船舶享有的留置权灭失，则更加倾向于对船舶的直接占有。^⑦而在泰州市兴达钢质船厂诉漯河市归帆航运有限公司案中，法院认定留置权只能对船舶的所有人行使，即使是船舶占有人与修理人签订了《船舶修理合同》，造船人也不能对不属于他的船舶进行留置。在此种理解下，船舶修理人之权益很难保障。^⑧

^⑥ 参见（2016）浙09民终727号民事判决书。

^⑦ 参见（2020）最高法民申1377号民事裁定书。

^⑧ 参见（2020）鄂民终291号民事判决书。

除此之外，关于船舶留置权的行使方式、留置权的范围的规定也不明确，其内容的确定目前司法实践中都是参考《民法典》关于物权与合同的规定。^⑨但船舶留置权也展现出了明显的特殊性，相较于一般留置权，船舶属于特殊动产，涉及多方利益，因此，船舶留置权制度中还存在着很多《物权法》以及其他民法规定所不能解决的问题，如前文所述的船舶扣押与船舶留置权之间的关系等，这些问题只能通过不断地完善和修改《海商法》才能得以解决。^⑩从当前《海商法》的体例上看，其对船舶所有权、船舶抵押权等物权都单独设立专章规定，而对船舶留置权仅以一个法律条文规定，一方面表现出了对船舶留置权的不够重视，另一方面其立法的体例也不协调。

（二）关于海上货物留置权

1、我国海上货物留置权的规定及其存在的问题

《海商法》第 87 条规定：“应向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其它费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以在合理的限度内留置其货物。”在其后的第 88 条规定了海上货物留置权的行使条件。可见当前《海商法》仅以 87 条和 88 条对海上货物留置权进行阐述，并没有构建海上货物留置权的完整体系。一方面存在大量的立法空白，这种空白既存在于实体的权利义务上，也存在于海上货物留置权实现程序上。另一方面，目前规定的留置权适用范围较小，限制过多，使承运人难以行使留置权，容易损害承运人的权益。

2、海事审判视角下承运人留置权的实践审视

从海商法对船舶留置权的规定看，海上货物承运人留置权的要件有：一是留置权的主体是承运人；二是承运人已合法占有货物；三是债务人没有向承运人支付相应的费用。另外，我国留置权一直以来都要求债权与留置财产具有牵连关系，故我国长期的司法实践中也将牵连关系作为留置权成立的要件之一，但就《海商法》而言，并未有明确的牵连关系的要求。而 2007 年《物权法》中关于商事留置权的规定突破了同一法律关系的限制，更是加剧了《海商法》中关于海上货物留置权是否需要基于同一法律关系的争议。立法的不完善和不明确是造成海上货

^⑨ 参见（2019）浙民终 1783 号民事判决书。

^⑩ 参见陈琳：《〈物权法〉对我国船舶留置权的补充与完善》，载《水运管理》，2008 年第 7 期，第 16-20 页。

物留置权实践难题的根本原因。

从海事审判实践看，争议焦点首先集中在《海商法》第 87 条所指的“可以留置……其货物。”中是否要求只能留置债务人之货物，从海商法的条文看，其并没有明确的说明是否只能留置债务人的货物。然而，在《物权法》颁布之前，我国当时的法律坚持以标的物为债务人所有为留置权的成立要件，长期以来，对“其货物”的理解自然是以货物为债务人所有为条件。从最高法审理的浙江大宋能源有限公司诉天津畅明航运集团有限公司、天津东疆航运有限公司案看，最高法院也认定只能留置债务人之货物，对债务人没有所有权的货物无权留置。^②但在实践中，在运费没有获得清偿的情况下，承运人依然会选择留置非债务人之财产，以要求托运人及货物所有人清偿债务，而货物所有人也倾向清偿债务以解除留置。

另外，由于我国承运人留置权移植于英国财产担保制度优先权的分支“占有留置权”（Possessory Lien）制度。而英国法中将留置权分为普通法留置权与合约留置权，因此也引发了关于留置权法定性与约定性的争议。总体而言，我国立法与大陆法系更为相近，但大陆法系承运人留置权所担保的债权一般为运费、其它附加费用、共同海损分摊及救助费用，这是因为运费与其它附加费用属于合同目的，给货物增加了利益，而对共同海损分摊以及救助费用的保障是国际惯例。但是我国规定的滞期费并非是大陆法系法定留置权的范围，而是英美法系合约留置权中的项目。^③此种情况下，承运人滞期费留置权是否属于“法定担保物权”在学界存在较大争议。我国《海商法》第 44 条规定：“海商货物运输合同和作为合同凭证的提单或者其他运输单证中的条款违反本章规定的，无效。”据此，第 87 条的规定属于强制性规定，又因为第 87 条中滞期费属于约定赔偿金，故我国的留置权同时兼具法定性与约定性。在广东高院审理的法国达飞海运集团诉广东和盈冷鲜食品有限公司案件中，双方在提单约定委托人不及时提取货物，承运人有权留置货物，并以抛弃的方式处置货物。^④法院认为我国内地法律中关于留置权的规定中并未含有“抛弃”的处置方法，因此对于提单约定的有别于我国法律规定的留置权行使方式，和盈公司应采取合理的方式提请对方注意。可见法院

^② 参见（2017）最高法民申 1698 号民事裁定书。

^③ 根据 Guest 勋爵的定义：滞期费是船舶在装卸过程中延误超过约定期限而支付的约定的损失赔偿，参见：The Spalimotor[1962]2 Lloyd' Rep.175

^④ 参见（2018）粤民终 748、749 号民事判决书。

并没有直接否认约定条款的效力。

（三）关于其他海商留置权

除上述留置权外，海商法第 141 条规定船舶出租人留置权：“承租人未向出租人支付租金或者合同约定的其它款项的，出租人对船上属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入有留置权。”规定只能留置承租人的货物及财产，对不属于承租人的货物及财产没有留置权，此点也在最高法院审理的案件得到明确。^④而又为了维护出租人的权利，其赋予了承租人对船舶的收入具有留置权，但船舶收入留置权与物权法关于留置权的定义存在较大冲突。收入难以被认定为动产，且很难认定对收入的占有，且出租人的债权与承租人的收入之间，也并非基于同一法律关系，转租收入留置权的特点与英美法中衡平法中的留置权更为相似，但难以满足我国留置权的成立要件。在司法实践中，对其的应用也是极少，并且对其的实现也十分困难。而关于 161 条、188 条规定的拖船人、救助人留置权当前司法实践中的案件也比较少，对其研究也较少，总体而言，应当不是《海商法》留置权修改的重点内容。

三、海事审判视角下我国留置权规范的立法展望

（一）当前《海商法》留置权规范存在的问题

就当前的海事审判实践来看，基于海商事行业的特殊性，以及海事审判的独立性与特殊性，对于当前的留置权纠纷，都更倾向于适用《海商法》来解决纠纷。故当前关于海事审判中的留置权问题，应当通过修改《海商法》来解决。就当前的《海商法》关于留置权规范而言，目前存在以下几个问题：第一，是立法的不明确的问题，如承运人留置权中的“可以留置其货物”的表述不够明确；第二是立法的不完善问题，如船舶留置权的具体特征、成立、消灭和实现方式都没有规定；第三是《海商法》与当前《民法典》的体系整合问题，如关于船舶出租人对转租收入留置权如何与《民法典》衔接。

（二）当前《海商法》留置权修改的价值导向

1、扩大留置权的适用范围

想要充分把握当前《海商法》的修改契机，则必须确定留置权修改的价值导向。当前海事留置权中的诸多争议，究其本质，实际上价值取向上的差异。留置

^④ 参见（2017）最高法民申 1698 号民事裁定书。

权制度的目的是为了担保债权的实现，保障债权人的利益，由于留置权的物权效力，其对债务人的利益也有极大的影响，故对债务人利益的保护也需要进行考虑。从社会实践看，随着市场经济的不断发展，商业交易更为频繁，物与债的关系也愈发复杂，因此我国关于留置权的立法，从《民法通则》到《担保法》、《物权法》，规定了留置权的善意取得和商事留置权制度，表现了不断扩大留置权的适用范围的趋势。而当前的《海商法》，对留置权的适用相较于《民法典》物权编的规定来说更为严格，可适用的范围更小，这与海商领域的行业商事习惯及实践形成的海事司法“惯例”存在部分冲突。[□]海商领域是“债”与“物”要素高速集合与流转的行业，对留置权货物所有权进行严格的限制，而不允许对不属于债务人的货物进行留置，则难以保障债权人的权益。故当前的《海商法》修改，应当充分借鉴海运物流领域“债”“物”要素高效集合与流转的行业特征，以及两大法系、国际公约交融适用的法律特征，根据实践需求，参考域外立法规制，充分把握当前《海商法》修改的契机，扩大海商留置权的适用范围。

2、允许海上货物约定留置权的适用

一般认为，留置权是法定担保物权，其成立、内容、实现方式和消灭都具有法定性。但从我国当前的立法上看，《民法典》第四百四十九条规定：“法律规定或者当事人约定不得留置的财产，不得留置。”留置权规范对约定的态度也并非完全禁止。当前我国《海商法》关于承运人留置权的规定也同时渗透了英美普通法留置权与合同留置权的特征，而且在海事司法实践中对于海上货物留置权的约定，也并不禁止。这是由于法律的规定不可能涵盖和解决海商实践中遇到的各种情况和问题，允许当事人对留置权进行约定，有利于解决纠纷，定息止争，同时，也方便了司法机构审理案件，节约司法资源。当然，海上货物留置权虽然具有约定留置权的特征，但是其也具有法定留置权的特性，故对于《民法典》、《海商法》的强制性规定，应当不承认约定留置权的适用。当前《海商法》的修改，应当充分考虑海上货物留置权法定性与约定性的特征，允许海上货物约定留置权的适用，并明确不得适用约定的强制性规定。关于其它海商留置权，虽然当前关于是否适合约定的研究较少，但总体而言，允许当事人在不违法强行法，不违背公序良俗的情形下对留置权进行约定，有利于司法实践中案件的审理。

[□] 参见周江、郝志鹏：《海运物流领域商事留置权的善意取得适用——兼评〈民法典担保制度司法解释〉第62条》，载《法治论坛》，2021年第4期，第75-93页。

3、应当构建完善的海商法留置权体系

目前《海商法》中关于留置权的条文较少，未能构建完善的海商法留置权体系。当前在海事审判中仍需依据《民法典》物权篇的内容以调整海事司法实践中的留置权矛盾。《海商法》修改后，其既是新法，又是特别法，应当优先得到适用。构建完善的海商法留置权体系，能够有效减少法律规范的适用矛盾，减少司法实践中司法不统一的问题。

（三）当前《海商法》修改的具体建议

综上所述，笔者有以下海商法条文修改意见：

1、关于船舶留置权

关于船舶留置权、优先权以及船舶抵押权的顺序规定调整至海商法第一节中的一般规定中，保留原第二十五条第二款。并在其后参照《物权法》关于留置权实现的规定，结合《海商法》有关船舶抵押权实现方式的规定，规定了船舶留置权人实现船舶留置权的方式。参考《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》第十二条第四款的规定，明确被留置的船舶因他人申请被法院扣押并拍卖、变卖时，船舶留置权并不因此而消灭，留置权人有权从拍卖、变卖所得价款中依法得到受偿的规定。

2、关于海上货物运输留置权

将原《海商法》第八十七条“可以在合理限度内留置其货物”中的“其货物”，修改为“相应的货物”，删除对只能留置债权人货物的限制，扩大留置权的适用范围。同时删除“又没有提供适当担保的”的表述，减少对留置权适用的限制条件。

在原《海商法》第八十八条中针对交货地不在卸货港的情形，将“自船舶抵达卸货港”修改为“自船舶抵达卸货港或其他交货地”，将“保管费用可能超过其价值的”修改为“应当向承运人支付的费用加上货物的保管费用可能超过其价值的”，并参考《港口货物作业规则》第 40 条的规定，可以在其后增加港口经营人的货物留置权的规定。

3、关于其他海商法留置权

鉴于原海商法中第 141 条规定的船舶出租人对船舶转租收入留置权中留置权的属性并不明显，可以将留置权的表述删除，修改为：“承租人未向出租人支付租金或者和他约定的其它款项的，出租人享有承租人对转租船舶收入的债权。”

而当前《海商法》161条、188条规定的拖船人、救助人留置权目前在实践适用中并未出现明显的问题,《海商法》(征求意见稿)中也建议保留原条文,笔者也赞成这一处理方式。

四、结 语

我国《海商法》于1993年公布,该法关于留置权的规定,对我国的留置权的规定进行了补充完善,扩充了我国留置权的种类和内容,但《海商法》关于留置权的规定存在不明确、不完善的问题,同时其限制条件更多、适用范围更小与海运物流领域的行业商事习惯及实践形成的海事司法“惯例”存在部分冲突。2007年《物权法》公布后,在一定程度上,对海商法中留置权的规定进行了补充与修正。以海事审判的视角对我国留置权规范进行审视,不难发现许多问题尚需解决,当前我国《海商法》的修改已经进入冲刺阶段,把握《海商法》的修改契机,需要在比较借鉴两大法系与国际公约的基础上,兼采众家之长,同时也要参考域外立法,根据实践需求,对《海商法》进行补充完善,才能解决海事审判中留置权纠纷适用难题,提高司法效率,节约司法资源,维护司法公信力。

Abstract: In the General Principles of the Civil Law of the People's Republic of my country in 1986 (hereinafter referred to as the General Principles of the Civil Law), the lien was stipulated for the first time as one of the guarantee methods for contracts, After the General Principles of Civil Law, the 1993 Maritime Law of the People's Republic of China (hereinafter referred to as the "Maritime Law") stipulates the specification of special maritime liens. In 2007, the promulgation of the "Property Law of the People's Republic of China" (hereinafter referred to as the "Property Law") supplemented and improved the lien in maritime law .On the other hand, the general lien stipulated in the property law cannot completely adjust the legal relationship in the special lien in the maritime law, The conflict between the "Property Law" and the "Maritime Law" also leads to different interpretations of the application of liens in judicial practice, resulted in judicial inconsistencies. To revise the maritime law and improve the regulation of special lien in maritime law is the fundamental solution to solve the problem of judicial practice of lien in the current maritime adjudication.

