

《物权法》 对我国船舶留置权的补充与完善

陈琳

(厦门大学 法学院, 福建 厦门 361005)

【摘要】 为解决我国《海商法》未建立完善的船舶留置权制度面临的困难, 探讨《物权法》对补充船舶留置权制度产生的影响, 阐述《物权法》突破《民法通则》和《担保法》对留置权的诸多限制, 在该制度的适用、种类、内容以及实现上均作了重大变更: 扩大船舶留置权人的范围, 增加可留置船舶的情形, 补充当事人的权利义务, 改变船舶留置权的实现顺序, 认为《物权法》虽在很大程度上完善并补充了《海商法》对船舶留置权的欠缺, 但却不能完全解决当前船舶留置权存在的问题, 只有修改与完善《海商法》才是使船舶留置权完全走出困境的最根本办法。

【关键词】 留置权; 船舶留置权; 物权法; 海商法

0 引言

船舶留置权作为留置权的一种, 对保护海事债权人的利益有着特别重要的意义, 但当前我国《海商法》并没有建立起完善的船舶留置权制度, 其不完整性和不确定性使该制度在实际应用中陷入困境, 而《物权法》对《海商法》中船舶留置权的内容进行了补充和完善, 必将极大地影响我国当前的船舶留置权制度。

1 《物权法》对我国现有留置权制度的变更

民法的留置权起源于罗马法系中的恶意抗辩权, 后由于受到中世纪惯例法的商事留置权观念的影响, 近代各国关于留置权的规定存在较大差异, 在性质上主要分为债权性留置权和物权性留置权两种类型。^[1] 从整体上说, 《物权法》对留置权性质的确定仍沿袭了《民法通则》和《担保法》的精神, 将其纳入“担保物权”一章, 确立为法定的担保物权。但在沿袭传统的同时,

《物权法》又吸纳了很多新的成分, 对我国现有的留置权制度进行了很大改动。

1.1 扩大留置权适用范围

《物权法》颁布之前, 《民法通则》和《担保法》对留置权的适用范围进行严格的限定, 不仅将留置权限定在合同之债中, 而且范围极窄, 仅包括保管、运输、加工承揽、行纪和仓储 5 种合同下发生的债务不履行之情形。有学者认为, 当时之所以严格控制留置权适用范围, 主要是我国市场经济刚刚起步, 有关市场经济的法律制度尚不完善等原因,^[2] 但是随着我国经济的不断发展和法律体系的不断完善, 对留置权适用范围的限制已经明显不利于保护债权人的债权。有鉴于此, 《物权法》突破《民法通则》和《担保法》的规定, 扩大了留置权的适用空间, 只要债务人到期不履行债务, 债权人即可对债务人合法占有的动产进行留置, 而不仅限于合同之债。

《物权法》此种革新的另一大好处是在一定程度上实现了“法律对民事主体自力救济的认可”。^[3] 可以说,

收稿日期: 2008-01-05

作者简介: 陈琳(1984—), 女, 硕士研究生, 研究方向为海商法、保险法。

《物权法》通过优化留置权制度的适用,在一定程度上为自力救济下的自助行为提供了法律依据。^[4]

1.2 创设商事留置权

商事留置权指的是在商行为场合商主体之间基于商事活动所发生的债权人为实现其债权而留置债务人所有的物或有价证券的权利。^[5]在《物权法》颁布之前,我国的留置权制度并没有对民事留置权和商事留置权作出区分,为了适应商业交往需要,《物权法》对商事留置权作了相应规定,主要体现在第231条中“债权人留置的动产,应当与债权属于同一法律关系,但企业之间留置的除外”。这样规定的原因是为了加强商业交易中的信用,确保交易安全,从而扩大牵连关系的范围。该条虽未明确规定商事留置权这一术语,但指出企业之间留置权的成立可不受“同一法律关系”的限制,这从根本上符合商事留置权的特征,因此可以说,《物权法》从实质上创设了商事留置权。

1.3 变更当事人的权利义务

1.3.1 债权人权利义务的变更

首先,取消了债权人留置权实现程序中的通知义务。对比《物权法》第236条和《担保法》第87条规定,可以看出《物权法》没有像《担保法》那样为债权人设立留置权实现程序中的通知义务。债权人在留置债务人的动产后,如果先前已经约定,则不必另行通知;但若在合同中未约定,债权人可以选择是否通知债务人,而非“应当通知”。在没有通知的情况下,如果债务人在债权期限届满后2个月仍未履行债务,债权人可以直接依法行使留置权。该条规定简化了留置权实现程序,也避免了现实中因债权人未履行通知义务而与债务人产生的讼争,最大限度地保护了债权人利益。

其次,债权人拥有收取留置财产孳息的权利。《物权法》第235条确立了债权人的此项权利。留置权人虽不能以留置物充抵其债权的清偿,但是基于留置权人对于留置物有尽善良管理人的注意义务和占有该物的责任,“故对其负担,赋以孳息收取权,不惟权衡至当”。^[6]因此,《物权法》赋予留置权人收取留置物产生的天然孳息和法定孳息的权利。从此条可以看出,《物权法》侧重保护留置权人权益的立法价值倾向。

1.3.2 债务人权利义务的变更

《物权法》对债务人权利义务的变更主要体现在第237条赋予债务人请求债权人行使留置权的权利。理论上留置权可以长期不灭,但若留置权人长期占有而不去实现则不符合“物尽其用”的原则,留置物价值会受影响,也会对社会经济生活产生不利影响。^[2]法律应是一架天平,虽然基于种种法律外的原因使其在内部侧重上有所不同,但是仍要尽力保证当事人双方利益之均衡,不可顾此失彼,才能避免成为“恶法”,《物权法》亦是如此,其虽在保护交易安全、促进债权得以实现目的下侧重保护了债权人的权益,但是同时也未忽视债务人的应有权利。第237条规定遏制了债权人对留置权的滥用,保护了债务人的应有权益,是《物权法》尽力平衡债权人及债务人双方利益的一大体现。

1.4 确定各种担保物权的实现顺序

《民法通则》和《担保法》并未对留置权、抵押权和质权的实现顺序作出明确规定。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国担保法〉若干问题的解释》第79条弥补了这个缺陷,《物权法》也再次确认了这个顺序,第239条规定“同一动产上已设立抵押权或者质权,该动产又被留置的,留置权人优先受偿”。鉴于司法解释效力的有限性,《物权法》直接对各种担保物权的实现顺序进行了明确规定,不仅促进了法条的明晰化,更有利于推进留置权适用的广泛化。

2 我国《海商法》中船舶留置权面临的困境

船舶留置权是以船舶为客体的留置权,与船舶抵押权在《物权法》中的定位一样,属于担保物权的一种。但我国《海商法》对其规定极其简略,不仅存在很多内容上的空白,而且与其他船舶相关制度也极易产生冲突,这种不完整性和不稳定性致使船舶留置权陷入困境。

2.1 定义狭窄,内部章节存在冲突

我国《海商法》第25条仅规定造船人和修船人的船舶留置权,其所以作此规定,是参照《1967年统一关于船舶优先权和船舶抵押权若干规定的国际公约》第6条和1989年《船舶优先权和抵押权国际公约条款草案》第9条制定的结果,目的是提高船舶抵押权的受偿

序位,从而有利于船舶融资。^[7]但不可否认,即使要保障船舶抵押权的优先受偿,也不能以牺牲留置权人的利益为代价,这种定义不仅混淆了船舶留置权的概念,而且掩盖了船舶留置权的法律地位,导致大量符合民法留置权行使要件但并不是造船人和修船人的债权人在《海商法》中的法律地位模糊,大大降低船舶留置权在现实中的应用几率。而且《海商法》对船舶留置权的定义还导致其内部章节之间的矛盾,例如《海商法》第161条规定:“被拖方未按照约定支付拖航费和其他合理费用的,承托方对被拖物有留置权”。这种留置权到底是不是船舶留置权?如果是,则与第25条产生冲突;如果不是,那这种也以船舶为客体的留置权究竟属什么性质,应如何称谓,其受偿序位又该如何?这些均是由船舶留置权定义狭窄而产生的问题。

2.2 尚未建立起完整的船舶留置权制度

《海商法》只对船舶留置权下了一个特定意义下的定义,但其规定并未形成一个完整的船舶留置权制度,许多方面仍然存在空白。(1)在船舶留置权成立要件方面,《海商法》第25条只规定造船人和修船人船舶留置权成立的积极要件,而缺少其成立的消极要件;(2)在船舶留置权内容方面,没有规定留置权双方当事人的权利义务,因此只能依靠《物权法》等来确定当事人的权利义务;(3)在消灭原因方面,《海商法》缺乏对船舶留置权消灭原因的专条规定;(4)在船舶留置权实现程序方面,留置权人在债务人到期不履行债务后要给予多长时间的宽限期,以及宽限期过后债权人通过何种方式实现自己的优先受偿,如拍卖、变卖或折价等,均未对此进行规定;(5)在船舶留置权担保效力方面,主要指出船舶留置权担保的债权范围,而被留置船舶的保管费用和损害赔偿金等是否属于其所担保的债权范围并未明确。

2.3 船舶留置权与其他船舶担保物权实现顺序不明确

按照《海商法》第25条规定,发生在船舶上的各担保物权的受偿顺序为:船舶优先权>造船人和修船人的船舶留置权>船舶抵押权,但是如前所述,其他以船舶为客体各种留置权的受偿序位如何?如果适用一般的民法理论和《物权法》规定,留置权必然先于抵押权而优先受偿,但是根据《海商法》的立法精神和国际公约的相关规定来推论,可能为了保护抵押权的优先受

偿应将某些一般性的船舶留置权放在船舶抵押权之后,《海商法》对此避而不谈,令这些制度之间的顺序更加混乱,也带来了更多讼争。

2.4 未解决船舶留置权与其他船舶制度之间的矛盾

《海商法》还存在着很多与船舶有关的法律制度,但是由于船舶留置权的不完整性,致使在实践应用中这些制度与船舶留置权发生冲突时呈现后果的不确定性,例如关于保留船舶所有权买卖与船舶留置权关系的问题:在船舶租购协议中,卖方可以与买方约定在买方付清价款后买方才能取得船舶所有权,卖方将船舶移交给买方后,由于不再占有船舶,船舶的修理或改建多由买方负责。^[7]在船舶改建、修理等可能发生船舶留置权的场合,若买方不能支付因此发生的费用或提供满意担保,即会产生船舶留置权的善意取得问题。而船舶是一类极特殊的动产,其到底适不适用民法的留置权善意取得制度,拥有其他一般船舶留置权的人是否也应享有船舶留置权善意取得的权利,《海商法》对此并未明确规定。

3 《物权法》对我国船舶留置权走出困境的影响

目前《海商法》下的船舶留置权制度存在很大的空白,但实践中发生的关于船舶留置权的纠纷不能因《海商法》对其规定的不完整性和不确定性就无法得到妥善解决。笔者认为,目前的船舶留置权制度可以暂时适用《物权法》的规定。因为《物权法》是普通法,《海商法》是特别法,所以在海上活动中,只要《海商法》没有禁止性规定的,就可以根据《物权法》关于留置权的规定对船舶行使留置权。因此,《物权法》此次对留置权制度的改动必定会对现有的船舶留置权制度产生很大的冲击和影响。

3.1 在一定程度上补充并完善当前的船舶留置权

3.1.1 扩大船舶留置权人的范围

《海商法》明确规定的留置权人包括造船人和修船人,但是如前所述,除了《海商法》明确规定的留置权外,还存在着符合《物权法》规定而《海商法》又没有作出明确禁止的船舶留置权。同时,由于《物权法》将留置权的适用扩大到合同之债之外,且对企业间的留置权不要求存在“牵连关系”,所以只要符合留置权成立

的3个基本要件,即可成立以船舶为客体的留置权,这就大大扩展了船舶留置权人的范围,除了造船人、修船人,还包括以下几种人:

(1)海难救助人 《海商法》第188条规定救助方拥有的权利究竟是不是留置权,一直以来学界对此颇有争议。有学者认为这只是一种扣留权而非留置权,^[8]在《物权法》颁布前该观点还有一定基础,但《物权法》颁布后,海难救助人可以享有留置权。因留置权的适用并不仅限于合同关系,所以不管救助人是救助合同当事人身份还是以无因管理人身份救助船舶,最后都会形成救助人对船舶实际控制的结果。救助结束后,若被救助船舶在清偿救助费用时间届满后仍然不履行义务,救助人可以对其救助的船舶行使留置权。根据《海商法》规定,救助人也享有船舶优先权,此时债权人可以权衡利弊择一行使,例如债权人为了避免介入诉讼程序,可选择行使船舶留置权。

(2)光船承租人 根据《物权法》对留置权的规定,光船承租人在特定情形下可能拥有船舶留置权。首先,在光船租赁期间,如果由于出租人与第三者之间就船舶所有权等发生争议,或由于出租人对第三者所负的债务等原因致使船舶被扣押,由此出租人应负责赔偿承租人遭受的损失。若出租人在债务期限届满后仍然不履行债务,则承租人在占有船舶时可以对船舶行使留置权。其次,出租人在未得到承租人同意的情况下,将已经出租的船舶设定抵押,而且这一设定致使承租人遭受损失,出租人若在债务期限届满后仍不清偿,承租人也拥有命令船长对船舶行使留置权。

(3)沉船打捞人 沉船打捞在当事人主观意愿上可分为两类,一类是船舶所有人或经营人的自愿打捞,可产生船舶所有人或经营人与打捞公司之间的债权债务关系;另一类多属于沉船强制打捞清除,可产生船舶所有人或经营人与主管机关之间的债权债务关系。由于《物权法》不再将留置权限定于合同之债的范围内,如果在打捞完毕后,沉船所有人拒不承担强制打捞清除费用或者丧失偿付能力,打捞公司或主管机关可以依据《物权法》规定对打捞上来的船舶实行留置权,以保证强制打捞清除费用的实现。这不仅解除了预先支付费用打捞公司的后顾之忧,同时也使行政主管机关制定的危险沉船强制打捞清除措施得到更加顺利的实施,保障了海上安全和海洋环境等公共利益。

(4)港口经营人 港口经营人的业务范围之一即为船舶进出港提供服务,如港口控制和船舶的计划与

停泊等。可以这样理解,只要船舶驶入港口,港口经营人即实际控制着船舶的停泊与进出,没有港口经营人许可,船舶很难顺利地驶出港口,因此可将此种情况视为港口经营人对船舶的一种暂时、变相的占有。对于班轮承运人来说,港口经营人与班轮承运人之间订有一份长期班轮运输合同,通常规定班轮承运人应于装卸货物结束后一定时间内向港口经营人支付装卸费。按照《物权法》规定,企业之间对船舶的留置可以与港口经营人的债权相分离,即如果班轮承运人拒不清偿上一个航次的装卸费,则港口经营人可以在下一个航次对这个班轮公司的所有船舶,包括本船行使留置权。^[9]对于非班轮承运人来说,如果托运人与承运人约定由承运人支付运费,则在承运人不履行支付装卸费义务时,港口经营人可以留置承运人所有的船舶,如果是托运人支付运费,则托运人与港口经营人发生合同关系,此时,港口经营人在明知船舶不属于托运人的情况下是不可以行使船舶留置权的。

3.1.2 增加可留置船舶的情形

《物权法》的留置权制度扩大了可留置船舶的范围。《物权法》确立了商事留置权,不要求企业之间留置的成立必须有牵连关系。所以,在当事人双方均为企业的情况下,可留置船舶的情形也增加了,主要体现在:(1)对非因船舶而引起的债权债务关系来说,一旦债权人合法占有了债务人的船舶,而其与债务人又存在着到期债权,即可对该船舶行使留置权,而不论该债权是否因船舶产生;(2)对因船舶而产生的债权债务关系来说,债权人不仅可以留置产生此项债权的船舶,也可以留置债务人项下的其他船舶,如该船的姊妹船。

3.1.3 补充并增加船舶留置权当事人的权利义务

由于《海商法》并没有对船舶留置权双方当事人的具体权利义务作出规定,因此实践中的一般做法是参照《民法通则》和《担保法》对留置权人和债务人权利义务的规定。《物权法》此次对留置权人和债务人的权利义务作了一些变更:(1)对于船舶留置权人来说,除了享有《民法通则》和《担保法》规定的权利外,根据《物权法》,船舶留置权人不必再履行留置权实现程序中的通知义务,只需给予债务人2个月以上的合理宽限期,在宽限期后即可将留置船舶进行拍卖,并就所得款项优先受偿,同时还享有收取留置船舶孳息的权利;(2)对于债务人来说,其拥有请求船舶留置权人行使留置权之权利,留置权人拒不行使的,债务人可以请求法院拍

卖或变卖留置船舶,这样有效地保障了债务人的利益,遏制了船舶留置权人对留置权的滥用。

3.2 改变船舶留置权实现顺序

《物权法》改变了当前船舶物权的实现顺序。《海商法》为了保护造船人和修船人的利益及优先受偿顺序而设立了特别意义上的船舶留置权,使其实现上优先于船舶抵押权。但依据《物权法》规定则可以产生许多非因造船或修船合同而发生的对船舶享有的留置权,即一般船舶留置权,但不可否认其在性质上也属于担保物权的一种,这种一般的船舶留置权与其他船舶担保物权发生冲突时,他们的位次关系应该是怎样的呢?

《物权法》未颁布前,仅有《担保法司法解释》对各种担保物权的实现顺序作了规定,但其效力明显低于《海商法》,因此对船舶留置权是否适用该规定还不是很明显。但是目前《物权法》已经明文规定留置权先于抵押权和质权受偿,这种受偿顺序完全可以填补《海商法》在此产生的漏洞。但若将所有的船舶留置权优先于船舶抵押权而得以受偿,又不符合《海商法》的立法本意,因为从有关船舶担保物权的国际公约规定来看,仅有船舶建造人和船舶修理人的船舶留置权可优先于船舶抵押权,其他的船舶留置权排在船舶抵押权之后。但《海商法》却没有对此予以明文规定,致使其中出现一个立法空白。根据特别法没有规定的可适用一般法规定的原则,一般的船舶留置权的实现顺序应按照《物权法》规定,尽管其为“一般的”船舶留置权,但仍为留置权的一种,法律没有特别规定的情况下仍优先于船舶抵押权。

3.3 完善《海商法》才是摆脱船舶留置权困境的根本

可以说,《物权法》的颁布和对留置权制度的变更在很大程度上完善了当前的船舶留置权制度,但是船舶毕竟是一种具有特殊功能和用途的物,是《海商法》所建立制度中最基础最主要的客体,如果《海商法》对船舶相关制度的设计和规定存在漏洞而仅仅通过大量的民事法律来补充,对于维持整个船舶制度及船舶物权制度的特性来说无疑是十分不利的。《物权法》作为民法的基本法,其规定只能在《海商法》存在空缺时才能被应用于船舶物权制度中,将船舶物权完全适用一般的留置权规定会与国际公约以及主要源于英美法系

的海商法精神相悖。《海商法》各制度之间虽然不是环环相扣,却也不是完全隔离的,有一定的配合协作关系,联系各制度的不仅是同在海洋上这一地理因素,还有保护航运业发展等共同价值取向,如果全部适用民法学原理及规定则不能说明《海商法》中船舶留置权的特殊性,模糊甚至抹杀了船舶留置权制度与民法中一般留置权制度的不同。^[10]而且,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。

4 结 论

综上所述,在当前《海商法》中船舶留置权制度面临很大困境的情况下,由《物权法》对留置权制度变更引发的对船舶留置权的影响和完善无疑是十分显著的,其扩大了船舶留置权在实际应用中的可能性,使留置权双方当事人的权利义务更加平衡,对船舶留置权的发展完善起到很大的作用。但是,《物权法》只能作为暂时的解决办法,要真正使当前的船舶留置权走出困境,最根本的方法还是修改和完善《海商法》,将船舶留置权单独作为一节,使其在《海商法》中真正成为一项完整的制度,从而实现船舶留置权制度设立的真正目的。

参考文献:

- [1] 梁慧星.中国物权法研究[M].北京:法律出版社,1998.
- [2] 全国人大常委会法制工作委员会民法室.《中华人民共和国物权法》条文说明、立法理由及相关规定[M].北京:北京大学出版社,2007.
- [3] 梅夏英,方春晖.对留置权概念的立法比较及其实质的思考[J].法学评论,2004(2).
- [4] 项先权,陈龙生.质权 留置权[M].北京:中国法制出版社,2007.
- [5] 刘宏涓.刍议商事留置权的成立条件——兼议我国现行法关于留置权的规定[J].齐鲁学刊,2005(2).
- [6] 三浦信三.物权法提要[M].孙芳,译.北京:中国政法大学出版社,2005.
- [7] 许俊强.船舶留置权若干法律问题研究[J].中国海商法年刊,1999(10).
- [8] 李海.船舶物权之研究[M].北京:法律出版社,2002.
- [9] 王沐昕.漫谈《物权法》对《海商法》的影响[J].海西物流,2007(11).
- [10] 郭瑜.海商法的精神[M].北京:北京大学出版社,2005.