

关于船舶留置权中占有的认定情形研究

王鑫

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2024年2月26日; 录用日期: 2024年3月4日; 发布日期: 2024年4月2日

摘要

我国《海商法》自1993年7月1日颁布以来, 解决了我国众多海事纠纷, 加快了我国与世界其他国家的经济交流, 加快了我国前进的步伐。但由于该法颁布时间久、修改频率低, 以至于难以完全满足司法实践的需要。本文基于《海商法》的相关规定和实践中船舶留置权的相关判例, 综合实践现状, 对于司法裁量下和学理上的船舶留置权的占有问题进行研究, 总结占有的认定情形并给出完善建议。

关键词

海商法, 船舶留置权, 占有

Study on the Identification of Possession in Ship Liens

Xin Wang

School of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Feb. 26th, 2024; accepted: Mar. 4th, 2024; published: Apr. 2nd, 2024

Abstract

Since China's maritime law was promulgated on July 1, 1993, it has solved many maritime disputes, accelerated the economic exchange between our country and other countries in the world, and accelerated the pace of our country. However, due to the long promulgation time and low frequency of amendment, it is difficult to fully meet the needs of judicial practice. Based on the relevant provisions of the Maritime Law and the relevant precedents of ship liens in practice, this paper studies the possession of ship liens under judicial discretion and in theory, summarizes the identification of possession and gives suggestions for improvement.

Keywords

Maritime Law, Lien on the Ship, Occupy

Copyright © 2024 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. 我国船舶留置权相关内容的概述

船舶在海上运输中扮演着主要的交通工具角色，同时也是航运发展的基石，进而形成了船舶制造和船舶维修等行业。由于船舶具有巨大的经济价值，船舶留置权作为一项重要的制度，以其优先性和可靠性在造船人和修船人心中成为保障自身利益的重要手段。船舶留置权与民法上的留置权具有相似的特点，关键在于占有。占有的行为、占有状态的确立时间，以及可能打破占有状态的情况，都是理解和运用该制度的重要内容。只有准确理解占有的含义和构成特点，才能准确理解和适用船舶留置权。

研究船舶留置权前，必须首先明确本文所讨论的船舶的概念。我国《海商法》第三条规定了船舶的定义：本法所称船舶是指海船和其他海上移动式装置，但不包括用于军事或政府公务的船舶，以及总吨位不超过 20 的小型船只。该条款限制了适用《海商法》的对象，排除了公务船、军事船只以及总吨位不超过 20 的船舶。

我国《海商法》第 25 条第 2 款规定了船舶留置权的定义：造船人和修船人在合同的另一方未履行合同义务时，有权留置所占有的船舶以保证支付造船费用或修船费用。船舶留置权在造船人或修船人不再占有所造或所修的船舶时消失。该条款的构成与《民法典》中的留置权的构成逻辑上是一致的。该权利要求先存在一个合法有效的债权，可以有效地占有财产，并通过拍卖或变卖财产来实现债权。

船舶留置权中的船舶占有，指的是造船人或修船人基于造船合同或修船合同，在为了清偿造船费用或修船费用的目的下置船舶，船舶是造船人或修船人占有的对象。船舶占有是一种法律规定的事实状态，因此造船人或修船人对船舶的合法占有应受到法律保护。在主动失去船舶占有后，也应有相关的权利救济措施。

2. 船舶留置权中合法船舶占有的情形认定与问题的提出

占有是一种事实状态，是指人对物进行管领的事实^[1]，在法律上，占有需要具备权利的正当性和持续性，债权人基于被占有的标的物这一事实享有行使留置权的权利。船舶留置权的成立前提是船舶的合法占有。《海商法》没有明确规定占有的情形，因此在实践中会出现多种情况，例如船舶被造船人或修船人直接占有或间接占有，或者由占有辅助人占有。无论采取哪种占有模式，只要符合法律规定，都可以构成对船舶的合法占有。

(一) 合法船舶占有的一般情形

船舶的合法占有通常是指船舶被造船人或修船人直接占有，也就是船舶位于造船人或修船人的船厂范围内。在船舶建造合同中，造船人与第三方签订协议，从船舶建造工作开始到结束，船舶一直处于造船人的管理和控制范围内。造船人一直直接占有船舶。如果造船合同的债务人未按期支付造船费用，在付款期限届满后，造船人有权行使对占有船舶的船舶留置权。对于船舶修理情况，修船人与船东或船舶经营管理人签订船舶修船合同。在正常情况下，船舶修理的过程是将需要修理的船舶驶入船坞，此时修

船人直接占有船舶。如果修船合同的债务人未支付修船费用，修船人基于对船舶的占有权，可以留置船舶，以担保顺利实现修船费用的支付。以上分析涉及两种情况，船舶完全由造船人或修船人直接占有，这是造船人和修船人对船舶占有的明显表现形式，也是实践中实现船舶留置权时没有争议的船舶占有情况。

(二) 合法船舶占有的特殊情形

船舶修理工作和船舶建造工作具有多样的形式。合法船舶占有存在着特殊情形，包括三种形式：修船人员登船进行修理，从而成立对船舶的占有；通过转包或转委托关系，实现船舶占有；通过占有辅助人对船舶的管理，形成船舶占有。这三种情况都属于合法船舶占有的情形，在符合条件的情况下，可以行使船舶留置权。

(1) 修船人员登船修理成立船舶占有

在实践中，修船人为了帮助船东节省开支和提高船舶修理效率的原因，可能会选择将船舶安置在就近场地或免费锚地，并由船厂指派工作人员进行登船修理，并安排专人看管船舶。在这种情况下，有人认为如果修船人修理的船舶没有进入船厂内，而是停靠在船厂外，并由船厂指派的修船工作人员上船修理，那么船厂并未对船舶形成占有，因此不能行使船舶留置权。然而，《海商法》和相关法律并未明确规定修理船舶的地点或限制，也没有规定被修理的船舶必须停靠在船厂内。在这种情况下，对船舶的占有视乎已经或将要进行的修理工作的程度和性质。如果修船人已经做好了一系列修理准备工作，或已经开始直接修理船舶，尽管船长和船员仍然在船上，修船人对船舶的占有并不会因此丧失。只要修船人保持对船舶的控制，确保在未经其同意的情况下船舶不能被船东或第三方随意移动离开现场即可。实际上，法院在审理船舶修理合同纠纷案件时，也认同船厂指派船员登船修理会对船舶形成占有状态，当修船合同的债务人未支付费用的条件成立时，可以行使船舶留置权[2]。

因此，船厂派遣修船人员上船修理船舶被视为对船舶的直接占有。如果认为这种情况不属于修船人对船舶的占有状态，那就对修船人不公平。需要注意的是，修船人对船舶占有的范围不应仅限于船厂。除了地理范围外，还需要考虑修船人对船舶实际控制的空间范围。应该适当延伸修船人有效船舶占有的区域。在公共锚地或其他区域，船厂指派船员登船修理，并安排专人进行船舶看管，此时修船人对船舶的移动拥有实际控制权，这种情况下应视为修船人对船舶的占有成立，当条件成立时可以行使船舶留置权。

(2) 转包或转委托关系成立船舶占有

间接占有不是实际上对物进行控制，而是凭借媒介关系的法律控制力[3]。我国《民法典》没有对占有进行分类[4]，也没有规定间接占有制度。然而，在间接占有的情况下，直接他主占有是间接占有形成的前提条件。对于船舶而言，间接占有指的是造船人或修船人并非直接控制船舶，而是通过法律关系向占有媒介人主张返还请求权，从而形成对船舶的占有。转包或转委托船舶修理工作的情况存在直接占有和间接占有的情况。

修船人可能根据劳动力投入和船厂场地的限制等因素，在法律允许的范围内将船舶修理或建造工作转包或转委托给其他船厂。以修船工作的转包为例，第二修船人直接占有船舶。如果合同的相对方未支付修船费用，基于对该船舶的占有权，第二修船人可以行使船舶留置权。此时，第一修船人通过转包合同对船舶处于间接占有状态。同时，对于直接占有船舶的修船人，第一修船人拥有返还请求权，具有控制船舶占有的功能。如果船东未按照修船合同约定支付费用，第一修船人也有权对船舶进行留置。在偿付顺序方面，直接占有船舶的债权人和间接占有船舶的债权人存在差别。

(3) 通过占有辅助人管理成立船舶占有

由于船厂能容纳的船舶数量有限或者船舶本身的损坏情况，待修理的船舶无法顺利进入船厂的修理

场地。这就导致修船人通常无法直接占有船舶。为了对船舶进行控制和管理，修船人常将船舶停靠在第三方经营管理的场地范围内，并委托第三方代为管理。在形式上，这相当于修船人通过占有辅助人来实现对船舶的占有。关于船舶占有的认定和船舶留置权的行使，存在着相当大的争议。

辅助占有是指基于特定的从属关系，按照他人的指示进行占有，从而具备排除他人干涉的法律效力。在辅助占有中，所谓特定的从属关系，也被称为命令服从关系，指的是受他人指示并进行形式上的占有[5]。造船人和修船人是向占有辅助人发布指示和安排的人，第三方提供管理服务并依照造船人和修船人的指示对船舶进行占有。因此，第三方被视为船舶的占有辅助人。造船人和修船人向第三方支付场地使用费用，让修理或建造完成的船舶停靠在该场地上。在这种情况下，修船人和造船人实际上占有船舶，而第三方只是形式上占有船舶。第三方无法独立地对船舶进行控制和处分，必须基于造船人和修船人的指示和授权。因此，第三方被称为船舶的“占有辅助人”。然而，占有辅助人只是船舶形式上的持有人，不具备享有船舶留置权的主体资格。在一起由浙江省高级人民法院审理的船舶修理合同纠纷上诉案中，船厂向负责人支付了船舶停靠的相关费用，从而船厂对停靠的船舶形成了占有。综上所述，由占有辅助人代为管理的船舶被视为是由修船人和造船人占有的。当修船合同或造船合同的债务人在支付期限内未履行付款义务时，修船人和造船人依据对船舶的占有权行使船舶留置权。

(4) 船厂扣留船舶证书和船员证书视为占有

在2014年的青海法海商初字第627号船舶修理合同纠纷，船方自愿将船舶证书和船员证书给船厂持有。在审理过程中，法院查明部分船舶证书和船员证书等仍原告保管。这可能意味着船厂可以间接控制船舶。根据《中华人民共和国船员条例》第20条的规定，在船上工作期间，船员需要满足以下要求之一：携带本条例规定的有效证件。这个做法可以从侧面证明船厂有对船舶实施控制的主观意识，作为一种辅助手段，结合其他证据可以证明占有的状态。然而，需要注意的是，船厂的这种做法并不一定构成占有。船厂扣留船舶船员证书只能确保船舶无法以现有的人员配置投入正常运营。如果债务人更换了新的船员并将船舶驶离债权人的控制范围，应视为失去占有。

(5) 丧失占有并不当然导致留置权的消灭

丧失占有是否导致留置权的消灭应当分两种情况进行讨论。在自愿丧失占有的情况下，如果留置权人基于自己的意愿主动放弃对标的物的占有，这表明留置权人放弃了留置权，导致留置权消失。在非自愿丧失占有的情况下，留置权人由于其意愿以外的原因导致失去对留置物的控制，留置权并不会自动消失。例如，如果留置物灭失，可能会出现代位物，如保险金或赔偿金。根据物上代位性原则，留置权并不会消失。如果留置物未灭失，仅仅脱离了占有状态，则需要讨论留置权人是否可以行使占有返还请求权。作为物权的一种，留置权人应当有权行使返还原物的请求权，以恢复占有。在这种情况下，不应认定留置权已经消失。在实践中，主要存在两种情形。一种是船舶被国家依法征收、司法强制执行或法院依法扣押等情况，另一种是船舶被第三方侵占。根据王利明在《中国物权法草案建议稿》中的建议，对于占有状态的问题，他提出了以下规定：“如果能够证明前后两个时候都有占有，就可以推定在这段时间内持续占有”。对于法院依法扣押的情况，根据《最高人民法院关于适用中华人民共和国民事诉讼法的解释》第157条的规定，法院可以根据申请对留置船舶采取财产保全措施和强制执行措施。在这种情况下，留置权人将失去对船舶进行拍卖或变卖的主动权。

笔者认为，这种情况应该被视为占有的中断，而不是占有的丧失，有两个理由：第一，根据该规定，留置权产生的优先受偿效力并不因船舶被扣押而受影响，留置权人在法律上仍然对船舶具有支配力，他们的占有只是受到法院措施的限制，而不是完全丧失。第二，在实践中，存在船舶在被扣押后继续停留在修船厂和离开修船厂两种情况。在前一种情况下，留置权人仍然在形式上直接占有船舶，一旦扣押解除，留置权人将重新完全控制船舶。在后一种情况下，一旦法院解除扣押并将船舶返还给船厂，占有状

态也将得以恢复。无论如何，如果扣押一直没有解除，留置权人的占有将无法恢复。

3. 问题的提出

(一) 法律规定的不明确性

从答案中可以看出，无论是《海商法》还是《民法典》，对于船舶占有的具体情形、性质、定义和分类都没有进行明确的规定。这导致了在实际操作中，对于什么是合法的船舶占有，什么情况下会丧失船舶占有，以及如何恢复船舶占有等问题，都缺乏明确的法律依据。

(二) 特殊情形的船舶占有认定困难

答案中提到了几种特殊的船舶占有情形，如修船人员登船维修、依据转包或转委托法律关系的造船人或修船人对船舶的占有，以及通过委托其他人对船舶进行管理的行为等。这些情形下的船舶占有是否成立，以及如何认定，都缺乏明确的法律规定，给实际操作带来了困难。

(三) 船舶占有场所的限制性

《海商法》并未明确规定船舶占有的场所，而传统的观念往往将船舶占有的场所局限于船厂范围内。然而，随着船舶业的发展，造船人和修船人对船舶的占有权可能在外观上不容易辨别，并且占有的场所可能多种多样。这种场所的限制性已经不能适应现实的需要，需要扩大船舶占有的场所范围。

(四) 丧失船舶占有和恢复占有的规定不明确

对于造船人和修船人失去船舶占有的情形，以及如何恢复对船舶的占有，法律规定也不明确。这导致了在实践中，当造船人和修船人失去对船舶的占有时，他们往往无法有效地行使权利，恢复对船舶的占有。同时，当船舶被司法扣押后解除扣押时，司法机关应如何协助恢复造船人和修船人对船舶的占有，也缺乏明确的规定。

4. 船舶留置权中船舶占有规定的完善建议

合法船舶占有和丧失船舶占有的情形认定，对船舶留置权影响重大。明确船舶占有的表现形式，有助于解决司法实践中船舶占有情形的认定纠纷，同时考虑到船舶本身的特殊性，也应该对造船人、修船人的船舶管理控制范围进行延伸，进一步加强造船人、修船人在被动丧失船舶占有后的权利保护。

(一) 明确特殊情形的合法船舶占有

我国的《海商法》并没有对合法船舶占有进行明确规定，《民法典》也没有对占有的性质、定义和分类进行规定。因此，在确定船舶留置权人的合法船舶占有方面还需要进一步完善。造船人和修船人对船舶的占有方式不仅限于直接占有，还应考虑到特殊情况下的船舶占有。例如，修船人员登船维修被视为修船人对船舶的占有，而依据转包或转委托法律关系的造船人或修船人被视为对船舶的占有。此外，造船人和修船人通过委托其他人对船舶进行管理的行为也被视为对船舶的占有。这三种情况都属于特殊的船舶占有情形，其核心判断在于造船人或修船人是否实际上和法律上对船舶具有占有控制权。特殊情况下的船舶占有会导致船舶留置权的形成。这不仅加强了对造船人和修船人的合法权益保护，也有助于更好地完善船舶占有的规定，并更好地解决实践中的问题。

(二) 扩大债权人船舶占有的控制范围

船舶的合法占有在造船人和修船人在其管理控制范围内对船舶进行占有的条件下才能成立。《海商法》并未明确规定船舶占有的场所。鉴于船舶具有特殊性，造船人和修船人对船舶的占有权可能在外观上不容易辨别，并且占有的场所可能多种多样。因此，本文认为，对于造船人和修船人占有船舶的场所范围可以进行扩展，不仅限于船厂范围内，还可以包括造船人和修船人实际控制的场所，例如由第三方经营的场所或者具备专门人员管理的免费锚地等。扩大船舶占有的场所范围既是为了保护造船人和修船

人的合法占有权，在一定程度上也为确定造船人和修船人的合法船舶占有提供了理论依据。

(三) 明晰丧失船舶占有的情形以及船舶占有的恢复

造船人和修船人的船舶建造和修理工作为船舶航行提供了有力的保障，为船舶的安全性提供了强有力的支持。因此，必须明确造船人和修船人失去船舶占有的情形。如果造船人和修船人失去了对船舶的直接占有，但仍保持着对船舶的间接占有，例如通过占有辅助人来占有船舶，那么船舶留置权将不会消失。侵权行为会导致造船人和修船人在形式上失去对船舶的占有，但在法律上仍存在占有关系，因此也被视为对船舶的占有。在这种情况下，造船人和修船人应积极行使权利，恢复对船舶的占有。根据实践中出现的情况，建议在船舶修理和建造合同中约定加速到期条款。例如，“在任何一期款项延迟支付或在船舶修理费结清之前发生侵权行为时，合同加速到期，债权人有权对未支付的修理或建造费用的船舶行使留置权，并对价款享有优先受偿权。”在船舶被司法扣押期间，造船人和修船人失去对船舶的占有。一旦船舶解除扣押，司法机关应协助恢复造船人和修船人对船舶的占有，并积极确认此情况。

5. 总结

本文旨在通过对船舶占有问题的研究，探讨船舶留置权的占有问题，以促使船舶留置权制度在实践中更好地发挥法律效能，并希望法律修改能明确合法船舶占有的类型。除了一般情况下对船舶的直接占有外，还应考虑特殊情况下对船舶的间接占有和通过占有辅助人对船舶的占有。在确定船舶留置权的条件时，应当行使权利清偿造船费用和修船费用。造船人和修船人对船舶的管理控制范围不仅限于船厂，还应扩大到可以形成控制力的场地范围。有关船舶占有的情况和对船舶留置权的影响也需要明确。如果造船人和修船人主动放弃对船舶的占有，那么船舶占有和船舶留置权都将消失，即使船舶再次进场维修，船舶占有也不会恢复。侵权行为和司法扣押船舶并不导致船舶留置权的消失。在发生侵权行为后，可以采取法律救济手段以恢复对船舶的占有，但如果无法恢复，则船舶留置权将消失。在司法扣押船舶期间，虽然实际上失去了船舶的占有，但并不失去优先受偿权。一旦司法扣押解除，可以通过合法的方式恢复对船舶的占有。

参考文献

- [1] 彭万林. 民法学[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2007: 367.
- [2] 李海. 船舶物权之研究[M]. 北京: 法律出版社, 2009: 218.
- [3] 纪海龙. 解构动产公示、公信原则[J]. 中外法学, 2014, 26(3): 694-713.
- [4] 王洪亮. 占有法律制度重构[J]. 国家检察官学院学报, 2017(4): 27-43+172.
- [5] 陈华彬. 我国民法典物权编占有规则立法研究[J]. 现代法学, 2018, 40(1): 43-53.