

论《民法典》第448条对海运船舶的适用

陈勋扬

宁波大学法学院, 浙江 宁波

收稿日期: 2025年10月29日; 录用日期: 2025年11月10日; 发布日期: 2025年12月4日

摘 要

《民法典》第448条规定的商事留置权有适用于海运船舶的可能性和必要性,但由于留置物标的特殊,直接适用可能产生一系列问题,如《海商法》对船舶留置权定义不明、善意第三方利益和航运秩序受损、船舶流动属性受到抑制导致其价值减损。为解决该问题,应当明确和贯彻以下理念:第一,遵循特别法优于一般法的基本规则;第二,平衡保护债权人、债务人、第三人利益;第三,维护并促进航运市场经营秩序的良好发展。最后,在上述理念的指引下,对《海商法》第25条规定的船舶留置权进行相应调适:保持现行船舶留置权的列举式定义,并否认海运船舶商事留置权的善意取得。

关键词

民法典, 船舶留置权, 商事留置权

On the Application of Article 448 of the Civil Code to Maritime Vessels

Xunyang Chen

Law School of Ningbo University, Ningbo Zhejiang

Received: October 29, 2025; accepted: November 10, 2025; published: December 4, 2025

Abstract

The commercial lien stipulated in Article 448 of the Civil Code has the possibility and necessity of being applicable to maritime vessels. However, due to the special nature of the subject matter of the lien, its direct application may cause a series of problems, such as unclear definition of maritime lien in the Maritime Law, damage to the interests of third parties in good faith and the order of navigation, and the suppression of the vessel's mobility, resulting in a decrease in its value. To solve this problem, the following concepts should be clearly defined and implemented: first, follow the basic rules that special law is superior to general law; Secondly, balance and protect the interests of

creditors, debtors, and third parties; Thirdly, maintain and promote the healthy development of the operating order in the shipping market. Finally, guided by the above concepts, corresponding adjustments should be made to the maritime lien stipulated in Article 25 of the Maritime Law: maintaining the current enumeration definition of maritime lien and denying the good faith acquisition of maritime vessel commercial lien.

Keywords

Civil Code, Maritime Lien on Vessel, Commercial Lien

Copyright © 2025 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

我国《民法典》第 448 条规定的商事留置权经历了从《物权法》到《民法典》再到《担保制度司法解释》的历史沿革,但仍存在许多问题,其中一个备受争议的问题就是其对海运船舶的适用问题。在司法实践中,法院裁判存在差异化,这一现状若不能得到妥善处理,将会给海运当事人造成困扰,甚至影响航运产业的发展。本文旨在深入探讨《民法典》第 448 条对海运船舶的适用问题,通过对该条款的条文解读,以期为海上运输法律实务提供理论支持和实践指导。

2. 《民法典》第 448 条适用于海运船舶的可能性与必要性

动产海运船舶可以作为留置,这毋庸置疑,但其能否适用商事留置权却存在争议。解决这一问题,首先要认识到《民法典》第 448 条适用于海运船舶的可能性和必要性。

2.1. 《民法典》第 448 条适用于海运船舶的可能性

在以海运船舶为留置标的物的情形下,符合《民法典》第 448 条主客观构成要件。

第一,主体适格。《民法典》第 448 条将商事留置权的主体规定为企业。对于海运船舶来说,因其价值高昂、经营管理所需人力和资金成本巨大、远洋运输的功能特殊,其所有者,即作为留置关系一方的债务人,在绝大多数情况下均为企业。

第二,客体合法。首先,从使用属性上看,船舶是承担客运或货运职能的运输工具,动产流动属性是其基本属性,也是其诞生的初衷和发挥经济效益的命脉所在。其次,从民法体系和立法概念上看,根据《民法典》第 225 条有关特殊动产物权变更适用登记对抗主义的规定,船舶、航空器、机动车等均属于《民法典》所承认的特殊动产,将其视为动产是立法逻辑自治和体系协调的应有之义。

2.2. 《民法典》第 448 条适用于海运船舶的必要性

首先,《海商法》第 25 条关于船舶留置权的规定当然地引起了实践中的争议。第一,该条第二款对于船舶留置权的定义存在争议。“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。”该规定究竟是对船舶留置权含义的严格限制性规定,抑或只是对第一款受偿优先顺位的解释或补充?对该问题的回答,直接决定了海运船舶作为留置标的时留置权人的范围大小。第二,该款对于船舶留置权消灭情势的规定。“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。”即使严格遵从《海商法》第 25 条第

2 款赋予的船舶留置权定义,即船舶留置权担保的债权仅限于修船和造船费用的请求权,基于造修船费用昂贵、债务人资金周转缓慢等客观因素,实践中不乏造修船合同之债的双方之间存在多次修船合同关系的情形,此时债权人能否基于原先债的关系留置再次占有的船舶或债务人所有的其他船舶以实现先前未得到完全清偿的债权?

其次,我国法院的差异化判决也迫切要求对该问题进行合理因应。在海运船舶与《民法典》第 448 条规定(实为原《物权法》第 231 条规定)的适用关系上,不同法院态度不可谓一致,甚至同一法院在不同时期对该问题亦有截然相反的判决结果。以 2017 年为分界线,自此之后海事法院普遍对船舶留置权适用商事留置权持肯定态度。例如,浙江省高级人民法院对 2015 年和 2017 年主审的两个类案(参见浙江省高级人民法院(2015)浙海终字第 132 号民事判决书和浙江省高级人民法院(2017)浙民申 2410 号民事裁定书)之态度迥异。对前者,主审法官按照特别法优于一般法的原则,认为一旦债权人丧失了对当事船舶的占有就丧失了船舶留置权,即使债权人又占有了债务人的姊妹船也不能构成对姊妹船的商事留置权;而对后者,主审法官认为《物权法》中有关商事留置权的规定与《海商法》的规定并不冲突,实际上《物权法》第 231 条的规定是对《海商法》第 25 条的补充,因此船舶留置权人对债务人的其他船舶行使商事留置权。

3. 适用《民法典》第 448 条可能产生的问题

在解决《民法典》第 448 条对海运船舶的适用问题时,由于《海商法》规定的缺陷以及其他客观因素的影响,存在着或可能产生各种各样的问题,认识并分析这些问题非常重要。

3.1. 船舶留置权的定义不明

船舶留置权,即以船舶为客体的留置权。解决《民法典》第 448 条能否适用于海运船舶的问题,首先要从船舶留置权的定义入手,然而,学界对《海商法》所定义的船舶留置权存在质疑的观点。

船舶留置权有广义和狭义之分。我国《海商法》第 25 条第 2 款将船舶留置权定义为“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”。这实际上是通过限定留置权的权利人和担保债权范围的方式来对船舶留置权进行了限缩性的解释,属于狭义的定义。其优点在于,顺应了《海商法》设定船舶留置权的立法宗旨。《海商法》第 25 条第 1 款规定了船舶留置权的特殊受偿顺位,“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”。船舶优先权的担保债权范围包括船员工资、营运中发生的人身伤亡赔偿等与人身有密切联系的财产权利,通过赋予这些主体更优先的债权受偿顺位,以促进船员尽职,达到减少损失、维护航运秩序的目的。船舶抵押权则保护债权人纯粹的财产权利。船舶留置权介于二者之间,其设立旨在保障那些为发挥船舶价值作出了巨大贡献的特定主体获得劳务报酬的权利,同样是为了促进航运事业的良性发展。诚然,在普遍承认船舶优先权的第一受偿顺位的前提下,船舶留置权和船舶抵押权所要保护的债权人都为创造和增加船舶价值作出了贡献,对于二者的优先顺位问题,学界亦有争论,但船舶抵押权人往往是在船舶的建造阶段起到了融资和创造船舶价值的作用,其作用更具有前置性、基础性,故在现行《海商法》规定下,为了顺应《海商法》设定船舶留置权的立法宗旨,即平衡各方利益、维持良性航运秩序,应尽量减少排在船舶抵押权之前优先受偿的船舶担保物权的数量,以提高船舶抵押权人的优先受偿机会,达到鼓励航运投资的目的。

然而,狭义的船舶留置权保护的债权主体和范围存在过窄之缺陷,将复杂的法律关系简单化,故现行《海商法》的规定并不能周全和公平地保护其他对海运船舶价值增益起作用的债权人,而他们的利益理应得到同等的保护。为此,有学者提出广义的船舶留置权定义,以扩大其保护范围,进一步贯彻公平

理念。他们从体系解释的角度出发,认为船舶留置权不限于《海商法》第25条第2款的规定,其实际上仅是对第25条第1款进行的补充解释,仅在于明确修造人的船舶留置权的受偿序位,为进一步阐明广义定义做了铺垫。首先,在船舶留置权保护的财产范围方面,其一致主张取消《海商法》规定的造修船费用的限制,而是变更为一般性表述,即债权人对合法占有的债务人船舶享有的保证债务清偿的权利。其次,对于船舶留置权债权人的范围界定,其内部也存在两种不同主张的分野,焦点在于对该主体范围是否需要通过一定立法技术或方式加以限制,以防止过分扩大保护主体,陷入矫枉过正的境地。第一种观点主张不对债权人主体作出特别限制,只要是合法占有债务人船舶的海事债权人,为确保其债权实现均可行使船舶留置权。他们将船舶留置权抽象地定义为“债权人占有他人之船舶,且享有就该船舶所产生的债权,债权人得以在其债权受清偿前,留置该船舶以作为担保的物权”或“海事债权人在债务人未按合同约定或者法律规定给付其向船舶支出的费用时,依法留置该船舶以保证该费用得以偿还的权利”[1]。这些债权主体除了《海商法》规定的造船人和修船人以外,还包括承拖方和海难救助入。修船人的行为增加了船舶价值,是“直接的增值行为”,承拖人、救助入、打捞人的行为则保全了船舶的价值,是“间接的增值行为”,二者应当得到同等的保护。第二种观点基于避免上述顾虑的考量,主张通过适当限制债权人范围或规定其行使船舶留置权的情形,从而达到平衡各方利益的目的。例如,有学者主张参照船舶优先权的规定,以列举的方式明确债权人的范围,进而将船舶留置权定义为:“造船人、修船人、承拖方、救助方享有的以船舶为标的的留置权”。在海难救助下,救助方只有在获救财产的所有人没有提供令救助方满意的担保的前提下才可以获得船舶留置权[2]。

3.2. 损害善意第三方利益和航运秩序

在以海运船舶为标的的留置关系中,善意第三方主要包括留置权产生前的船舶抵押权人、船舶承租人等。

首先,根据权利与义务相一致原则,这些主体往往只享有对单艘船舶的担保权或使用权,如果适用《民法典》第448条规定而准许债权人突破同一法律关系的限制,因船舶所有人拖欠其所有的其他船舶的债权而让对此不知情且没有审查义务的抵押权人、承租人承担丧失相关权利的不利后果,有违公平原则[3]。若将该问题视为民法问题,因民法强调过错责任,让善意的第三方为船舶所有人的错误买单,有失偏颇;若将该问题视为商法问题,在此也不能认为体现了商法交易安全原则中的加重责任,因为商法亦强调对相对方的保护,在该三方关系中,债权人、债务人和第三人两两互为相对方,故不存在牺牲一方而保护另外两方利益的解释空间。

其次,若不能妥善处理《民法典》第448条对海运船舶的适用,会对各方利益和航运秩序造成严重的消极后果。倘若无限制、一边倒地允许海运船舶被商事留置,不仅会严重损害承租人尤其是单船营运承租人的经营,也会损害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,扰乱航运市场经营秩序。一方面,如前所述,船舶抵押权人往往在航运产业的龙头环节——造船这一阶段就已经作出了巨大贡献,承担着债权不能收回的风险,并且已经居于劣后于船舶优先权和船舶留置权受偿的不利地位,若再适用《民法典》448条的商事留置权规定,进一步压缩其受偿的可能性和空间,无疑会大大降低船舶抵押权人投资的积极性,对融资造船阶段造成阻碍,这不利于航运产业的发展。并且,这也与船舶留置权的立法精神相违背。船舶留置权享有先于船舶抵押权受偿的顺位,因此《海商法》对其行使有着权利主体和担保债权范围的严格限制,不允许过分扩大船舶留置权的适用[4]。另一方面,在海运船舶建造完成并投入营运阶段后,在《民法典》第448条规定的商事留置权制度下,依赖租赁使用船舶而获取利润、维持生计的企业的商业风险或前置审查负担将大大增加。因为出于经营安全的考量,这些企业必须通过各种途径全面了解所租船舶上的担保情况,以规避船舶故障维修时因非自身原因被留置的情

形。这不仅大大增加了承租方查明法律状态的时间和人力成本，也对出租方的诚信经营提出了更高的要求，因此有违商法的交易便捷原则。

3.3. 抑制船舶流动属性而减损其价值

海运船舶属于动产，其既具有所有动产的共性，又有不可忽视的特殊属性。就共性而言，海运船舶和其他动产一样可以被留置；就特性而言，海运船舶的价值主要来源于客运和货运收益，而后者极度依赖船舶的流动属性，故为发挥海运船舶的经济价值，立法应尽量减少其被留置情形的出现。在《民法典》规定的特殊动产中，船舶与航空器具有基本相同的属性，而与机动车有所不同。首先，海运船舶的价值庞大，非机动车等陆路交通工具可比拟，故船舶的所有权人几乎均为企业，而非个人；其次，海运船舶的用途以营利性客运或货运为主，多运用于商业交易的场合；再次，海运船舶的根本属性是流动属性，若不能流通则基本丧失其价值；最后，因船舶建造、维修、营运所投入资源之大，其涉及的法律关系也非常复杂，因此如果船舶因流动受限而导致价值贬损，其后果是广泛且严重的。在以船舶为留置物的情况下，由于留置权行使的频率过高、时间过长所导致的损失，不是民法中的一般留置物所遭受的损失可以比拟的[5]。

4. 适用《民法典》第 448 条时应当遵循的规则与理念

解决《民法典》第 448 条对海运船舶的适用问题，需要遵循特定的规则和理念，确保方向的正确性，在原则的指导下寻找解决问题的方法。

4.1. 遵循特别法优于一般法的基本规则

船舶留置权作为《海商法》第 25 条第 2 款规定的权利，其适用应遵守特别法优于一般法的基本法律适用规则，这是没有歧义的。具体而言，第一，当《海商法》和《民法典》对同一问题均有规定时，应优先适用《海商法》的规定；第二，当《海商法》对某一问题有规定而《民法典》没有规定时，适用《海商法》的规定；第三，当《民法典》对某一问题有规定而《海商法》没有规定时，适用《民法典》的规定。因此，《民法典》第 447 条是对动产留置的一般规定，《海商法》第 25 条是对船舶留置的特殊规定，故在发生以船舶为标的的留置行为时，应当优先适用《海商法》的规定。但是，《海商法》第 25 条第 2 款只规定了船舶留置权的权利人、担保债权范围以及消灭情势，并没有规定其能否适用《民法典》第 448 条规定的商事留置权，故此时应当适用上述第 3 条适用规则。在此，不能认为《海商法》以立法空白的方式排除了《民法典》第 448 条对海运船舶的适用，此处应是一个立法的留白，法具有滞后性，实践中出现的问题正迫切要求此次立法的完善。

《海商法》第 25 条第 2 款与《民法典》第 448 条的规定并不冲突和抵触。前者规定的是船舶留置权，而后者规定的是商事留置权，二者在概念的内涵方面不同，而在外延上有重合之处。船舶留置权是以船舶为标的的留置权，强调的是对标的物的限制；而商事留置权则体现了留置权与商事交易的接洽性，是软化了牵连关系构成要件的留置权，强调的是适用条件上的宽缓。因此，二者是彼此分离又相互交叉的概念，不存在法律规定上的冲突和排斥，不能简单地理解为《海商法》第 25 条排除了《民法典》第 448 条的适用。一方面，《民法典》规定的商事留置权应作为《海商法》的补充，在现行《海商法》还未完善的情况下予以适用；另一方面，在某些情况下，由于海运船舶的特殊属性，未来立法应当作出特别情形下船舶留置权不适用于商事留置权的规定。

4.2. 平衡保护债权人、债务人、第三人利益

解决《民法典》第 448 条能否适用于海运船舶的问题，核心应当是平衡保护债权人、债务人和第三

人的利益。在航运产业中，三者都各自发挥着不同的作用，都对维护航运秩序起到了不可或缺的作用。就债权人而言，其作为造船人、承拖人、海难救助人等，对创造、恢复和增加船舶的价值有着重要作用；就债务人来说，其作为船舶的所有者、运营者等，对船舶流动属性进行最大化利用，这是海运经济的重要来源，是航运产业兴衰的晴雨表；就第三人来说，其作为承租人等，亦在船舶物权流转、促进航运活性等方面有着不可或缺的作用。三者相辅相成、相得益彰，共同营造良好的航运秩序。

从《海商法》现有规定看，对债权人、债务人和第三人利益的平衡保护主要体现在各种担保物权的特殊清偿顺位上。《海商法》对于不同债权人的债权作了差异化的定义和受偿顺序的处理。对于船员工资、营运造成的人身损害等债权通过船舶优先权加以保护，债权人拥有第一优先受偿的权利；对于造修船人的造修船费用，通过船舶留置权来保护；对于各个阶段的抵押权人，则通过船舶抵押权加以保护。由于船舶留置权先于船舶抵押权受偿，因此《民法典》第 448 条能否适用于海运船舶的问题主要就是如何解决船舶留置权人和船舶抵押权人的利益平衡问题。商事留置权的核心特征在于追求商人在多次经营活动中形成的债权债务关系体的利益平衡，因此造船人、修船人可基于商事留置权留置债务人所有的非当事船舶^[6]。此外，基于特别法优于一般法的法律适用规则，海运船舶虽可以适用商事留置，但这将损害抵押权人的利益，故应当在适用条件上加以限制或为抵押权人提供一定的救济途径，以平衡两方的利益，维持良好的航运秩序。

5. 《民法典》第 448 条适用于海运船舶时的规则调适

解决《民法典》第 448 条对海运船舶的适用问题，最终要落实到法律规定上。对于《海商法》第 25 条规定的合理之处，应当予以维持；而对于不足之处，应当结合海运船舶的特殊属性加以完善，以对《民法典》第 448 条进行相应的调适。

5.1. 保持现行船舶留置权的列举式定义

在承认现行《海商法》第 25 条第 1 款关于船舶优先权、船舶留置权、船舶抵押权的受偿顺位规定的前提下，不应扩大船舶留置权的权利人和担保债权的范围。原因在于，《海商法》对造修船人以外债权人的利益已经提供了充分的保护，不应过度减损船舶抵押人的利益。第一，就船舶留置权的权利人范围而言，不当将承拖人、海难救助人纳入其中。《海商法》第 22 条第 1 款第 4 项已经明确规定，海难救助的救助款项的给付请求具有船舶优先权。在救助方的债权已经得到最优先顺位保障的情况下，一方面没有必要再赋予其留置被救船舶以保证其债权受偿的权利，另一方面也会抑制船舶的流动属性和经济效益的发挥，欠缺现实意义。相反，缺乏保护的是对船舶融资作出巨大贡献的抵押权人，如果不仅不加强对其债权实现的保证，反而强化法律保障更为充分的船舶优先权人的债权，这是不公平的，并且只会与《海商法》维护各方合法权益的宗旨背道而驰，南辕北辙。第二，就船舶留置权的担保债权范围而言，应当限定在造船费用和修船费用之内。这主要是为了防止债权人权利的不当扩大。如果直接删除《海商法》对船舶留置权担保债权范围的限制性规定，允许债权人以造修船费用以外的其他费用留置海运船舶，一方面有违船舶留置权优先受偿顺位设计的初衷，因为其他费用所依托的行为可能并未对恢复或增加船舶价值有所贡献，自然也就不应先于船舶抵押权受偿；另一方面，保留现有限制有利于防止债权人单方伪造债权或债的双方基于不正当目的合意伪造债权，以达到留置船舶的目的，影响正常的航运秩序。

5.2. 否认海运船舶商事留置权的善意取得

从航运实践来看，《民法典》第 448 条适用于海运船舶的情形包括但不限于以下两种：第一，债务人为同一主体，在债务人未支付前次修船费用的情况下，债权人留置债务人的当事船舶或其他船舶的情

形。第二,债务人为不同主体,在船舶所有人未支付前次修船费用的情况下,债权人留置船舶使用人的当事船舶或其他船舶的情形,或者是在船舶使用人未支付前次修船费用的情况下,留置船舶所有人的当事船舶或其他船舶的情形。若承认《民法典》第448条对海运船舶的适用,由于海运船舶价值巨大,其所有人和使用人常常是不同主体,因此便不得不考虑以海运船舶为标的的商事留置权能否善意取得的问题。对该问题的回答,即为前文所述对《民法典》第448条适用于海运船舶时应进行的规则调适。

对于商事留置权能否善意取得,目前主要存在三种观点:恶意取得说、善意取得说和善意取得否定说。而就船舶留置权而言,《海商法》宜采取善意取得否定说的立场。主要原因有以下三点:

首先,采取善意取得否定说是完善立法体系的需要。有两个方面的考虑:第一,对《民法典》第447条和第448条规定的“债务人的动产”应作扩大解释,不仅包括债务人所有的动产,还应包括债务人合法取得或占有的动产。这是基于对上述两类常见情形的考量而应作出的解释安排。在修船的实践中,修船费用的支付义务人极有可能是船舶承租人而非所有人,如果严格限制“债务人的动产”为债务人所有的动产,则在此种情形下基本剥夺了债权人留置船舶的权利,这是不妥当的。法律之所以赋予债权人留置权,是因为债权人在留置物上付出了劳动、时间和金钱,并使得留置物的价值不跌落甚至有所增加。因此,该留置物的价值自然应当优先用于清偿其债权。如果严格要求留置物为负有债务的当事人所有则会对债权人的利益造成损害[7]。第二,《海商法》是特别商法,在物权制度安排上应当结合海运船舶的特殊动产属性对《民法典》物权编的规定进行灵活调整,这是对物权法逻辑体系的完善,而不能视为是一种冲突。因此,善意取得说对体系方面的顾虑其实并无必要[8]。

其次,债权人确认海运船舶的物权状况是便捷的,善意取得否定说的现实可操作性强。恶意取得说认为,在频繁的商事交易中,要求债权人每次交易都花费时间和精力事先核实交易涉及的财产权属是不合理的[9]。善意取得说亦有此观点。对于一般动产的确如此,因为其价值相对较低、流转更为频繁,如此繁琐的程序确实会增加交易成本、降低商事效率。然而对于海运船舶这样的特殊动产而言,其物权变动遵循登记对抗主义,为了避免纠纷、维护自身利益,物权关系双方往往都会办理物权登记手续,如抵押权登记等,因此便不存在核查困难的问题。

最后,善意取得否定说更有利于平衡各海运主体利益,更加契合《海商法》的立法宗旨。从比较法上看,瑞士等国家的立法采取了善意取得说,认为债权人出于善意可以取得对第三人所有的财产的商事留置权。这样能够防止债权人留置债务人货物时,债务人恶意欺诈债权人,称货物为他人所有而要求归还货物的现象[10]。德国等国家的立法采取了善意取得否定说,认为债权人即使出于善意也不能取得对第三人所有的财产的留置权。日本学者也对此持肯定态度。国内有学者认为,留置权是基于法律规定而成立的,并非基于当事人意思表示,而构成善意取得的无权处分要件具有产生所有权转移的效果意思,因此留置权不能善意取得[11]。此外,在他人财产之上成立留置权,有损他人利益;而且在债权人控制标的物时,并无取得留置权之效果意思,所谓留置权善意取得,其实是留置权善意发生。在整个商事留置权的大背景下,这两种观点各有其理,难分胜负。但是,在以《海商法》的立法宗旨为切入点时,善意取得否定说便显得更为妥当,原因是善意取得否定说更有利于平衡各海运主体利益,更加契合《海商法》的立法宗旨。具体而言,第一,现行《海商法》对于船舶抵押权人的保护过弱,远不及对船舶留置权人的保护,表现出一种权利义务失衡的状态,前文已有提及。因此,从平衡各债权人和第三人利益的角度看,《海商法》不宜承认以海运船舶为标的的商事留置权的善意取得,否则将会进一步扩大船舶留置权人的权利,损害船舶抵押权人的利益,加剧失衡。第二,在海运船舶的所有人和使用人通常分离的情况下,即使允许债权人在第三人之物上成立商事留置权,也难以对债务人构成心理压迫,无法达到督促债务人及时清偿债务的立法目的[12]。

综上所述,在以海运船舶为标的的商事留置权能否善意取得的问题上,《海商法》宜采取善意取得

否定说的立场。在立法的修改方面,不妨在《海商法》第 25 条增加“造船人、修船人所留置的船舶,是指债务人具有所有权的船舶”,从而基于海运船舶的特性对《民法典》第 448 条予以调适。

6. 结语

本文经过讨论与研究,得出了以下结论:第一,基于海运船舶的动产性质,《民法典》第 448 条可以适用于海运船舶;第二,基于《海商法》的立法宗旨,结合有关理念和规则,《民法典》第 448 条对海运船舶的适用应当有一定的条件限制,即应当将船舶留置权的标的限定为债务人具有所有权的船舶,以否认以船舶为标的物的商事留置权的善意取得,平衡各方利益。

参考文献

- [1] 李璐玲. 对《海商法》中船舶留置权界定的反思[J]. 法学, 2009(2): 110-116.
- [2] 任律珍. 海难救助报酬论[J]. 集美大学学报(自然科学版), 2003(4): 362-366.
- [3] 杨竹. 船舶留置权构成要件若干问题法律分析[J]. 珠江水运, 2020(22): 89-91.
- [4] 孔玲玲, 赵伟. 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[J]. 世界海运, 2021, 44(11): 37-44.
- [5] 罗剑雯, 宋妙艺. 论《海商法》中的船舶留置权[J]. 学术研究, 2002(6): 138-142.
- [6] 杨世民. 以船舶为标的物的留置权及其受偿顺序[J]. 人民司法(应用), 2017(7): 83-87.
- [7] 周洁. 在司法实践中检讨中国的商事留置权[J]. 中国海商法研究, 2015, 26(2): 81-87.
- [8] 孟强. 论我国《物权法》上的商事留置权[J]. 政治与法律, 2008(10): 36-42.
- [9] 刘保玉. 留置权成立要件规定中的三个争议问题解析[J]. 法学, 2009(5): 62-66.
- [10] 刘灿. 民法典时代的商事留置权完善路径[J]. 河北法学, 2020, 38(8): 175-187.
- [11] 魏冉. 我国商事留置权的制度实践与完善进路[J]. 江淮论坛, 2019(3): 120-127.
- [12] 孙鹏. 完善我国留置权制度的建议[J]. 现代法学, 2017, 39(6): 34-47.