

海事强制令与船舶留置权的价值冲突及 裁判选择

吴霞刁赞

摘要：海事强制令的制度价值在于解纷效率和经济效益的最大化，船舶留置权则通过牺牲被留置船舶的使用和交换价值达到债权实现成本的最小化。在面对留置权人虽合法行使船舶留置权但严重阻碍债务人正常生产经营从而给债务人带来远超出债务金额的损失时，可否运用海事强制令打破僵持局面，取决于是否满足“情况紧急”要件以及留置船舶的行为是否构成滥用留置权。海事法院可以在充分保障留置权人债权实现的基础上，恰当运用海事强制令恢复被留置船舶的正常使用，同时对留置权人滥用留置权的情形进行规制，促进航运等相关行业的健康发展。

关键词：海事强制令；船舶留置权；价值选择

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2022.06.009

海事强制令，是《中华人民共和国民事诉讼法特别程序法》（以下简称《海诉法》）所规定的一项特别程序制度，指的是海事法院根据海事请求人的申请，为使其合法权益免受侵害，责令被申请人作为或者不作的强制措施。当事人通过申请海事强制令维护自身权益的情况在实践领域并不少见，以“海事强制令”为关键词在中国裁判文书网进行检索，可检索出约400件案件，这其中申请海事强制令请求交付货物的约180件，约占总数的46%，请求交付提单、提货单的约140件，约占总数的35%，其余还有请求交付船舶检验证书、打捞清除船舶造成燃油污染等。相较而言，通过海事强制令请求交付船舶的约有28件，仅占总数的7%，但与一般的海事强制令案件相比，船舶留置权的行使往往会和海事强制令存在适用上的冲突，因而具有特殊性。本文所要探讨的，是债权人行使船舶留置权时，法院可否通过海事强制令或者其他方式打破僵局，尽可能地维护利益平衡。

一、海事强制令与船舶留置权的适用难题

在船舶修理或者船舶建造过程中，船舶所有人与船舶修造人因为船舶修造费用的支付发生纠纷，往往导致船舶修造人以未结清修造费用为由拒绝向船舶所有人交付船舶。船舶所有人向海事法院申请海事强制令，责令船舶修造人交付船舶，但船舶修造人以其行使船舶留置权这一“合法权利”为由主张海事强制令不应得到支持。当申请海事强制令的权利与行使船舶留置权的权利相遇，注定给海事法院的法律适用带来难题。

1. 海事强制令与船舶留置权具有对抗性

由于海事强制令具有直接实现申请人实体权利的强力功能，导致其在适用过程中势必会阻碍被申请人某种实体权利的实现。具体到船舶修造所引发的船舶交付问题上，便是会阻碍船舶留置权的行使并影响修造费用等债权的实现。从发生对抗的双方来看：船舶修造人往往占据主动权，以对方未足额支付修造费用为由主张行使船舶留置权，进而迫使

对方履行支付义务；船舶所有人则认为，对方所提出的费用支付要求不合法或不符合合同约定，应当交船。

实践中，船舶修理、建造合同所约定的费用并不是固定的，通常会因为项目增减或者工艺的改变导致费用需要最后结算。在这类纠纷中，双方对于修造费用的理解和认识存在分歧，导致债权往往并不确定，给船舶修造纠纷的发生埋下了隐患。未支付的船舶修造费用可能仅仅是总额中的一小部分，但是船舶留置权的行使并不因债权的多寡而受到影响。等待船舶修造合同纠纷得到解决，需要耗时数月甚至数年，船舶所有人自然想到了利用海事强制令以对抗修造人“不合法”的船舶留置权。而海事法院能否通过海事强制令迫使债权人放弃合法留置，既是两种制度价值冲突带来的问题，同时也需要海事法院在调和价值冲突的过程中作出适当的司法选择。

2. 海事强制令与船舶留置权的侧重点不同

海事强制令的目的在于直接满足请求人的实体请求^[1]，具体到船舶交付问题上，海事强制令使船舶修造人的债权不能通过船舶留置权实现，而船舶所有人可以在修造费用争议尚存的情况下取得船舶。《海诉法》第56条规定了作出海事强制令所要具备的条件：一是请求人有具体的海事请求；二是需要纠正被请求人违反法律规定或者合同约定的行为；三是情况紧急，不立即作出海事强制令将造成损害或者使损害扩大。是否符合上述条件，是侧重于债权的保护，还是侧重于对市场效率的追求，基于不同的考虑可能会得出截然相反的结论。

一种观点认为，应当裁定驳回海事强制令申请。主要理由是：《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第25条第二款规定：“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。”《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）第457条规定：“留置权人对留置财产丧失占有或者留置权人接受债务人另行提供担保的，

留置权消灭。”因此，被请求人因为造船费用与申请人存在争议，从而行使船舶留置权，符合法律规定，不存在被请求人违反法律规定或者合同约定需要纠正的行为。

另一种观点认为，应当裁定准许海事强制令申请。主要理由是：责令交付船舶是一项明确的海事请求，《海诉法》并没有对诉讼请求能否作为海事强制令请求作出否定性规定，可以作为海事强制令申请提出。在船舶已经符合出厂运营基本条件情况下，船舶的留置使得船舶无法营运，看似给对方施加压力迫使对方支付相应费用的做法，可能因为给对方造成相应损失而加深双方矛盾，甚至在未来需要承担损害赔偿赔偿责任。双方所争议的修造费用可以通过其他方式提供担保，在船舶交付后双方可以通过协商、诉讼等方式解决。

3. 可行性探索

针对被请求人行使船舶留置权而准予适用海事强制令的问题，并非无先例可循。在南京中港船业有限公司与南京油运公司紫金山船厂申请海事强制令一案中，双方因船舶修理费发生争议，中港公司向海事法院申请海事强制令，责令紫金山船厂交付“中港永和”轮。海事法院经审查认为该轮的价值超过修理费数额，紫金山船厂虽然依法享有留置权，但如果该权利行使时间过长会产生更大的损失，且中港公司有相当数额的修理费担保，双方在船舶交付后可通过协商或者诉讼解决修理费争议，而本案情况较为紧急，为避免损失扩大，裁定作出海事强制令。该案对两方利益进行了权衡，并给出了利益权衡的结果，引发了关于针对被请求人的合法行为或者在非紧急的情况下适用海事强制令是否妥当的讨论。有学者认为这是一种司法续造，其做法未逾越法的续造之界限，且有利于司法公正与效率，应予肯定，但并非任何时候都值得鼓励，尤其在欠缺法律上充足理由的情况下，应予禁止^[2]。

海事强制令所要纠正的既包括违反法律规定的行为，也包括违反合同约定的行为。在对船舶留置权的行使进行评价时，既要尊重其系一项法定权利的事实，也要结合其所依附的法律关系。以船舶建造合同为例，在船舶修造过程中，如果当事人双方

参见武汉海事法院（2016）鄂72行保1号民事裁定书。

已经就最终的合同价款达成了一致，债权得到了确定，船舶修造人在对方不支付款项的情况下行使船舶留置权无可厚非。但是，实践中船舶修理合同、船舶建造合同本身在一些项目费用的结算上存在一定的弹性或者约定不明，导致债权也容易处于不确定的状态。当双方只是对部分费用产生争议，无争议的债权已经被清偿的情况下，船舶修造人仍主张行使船舶留置权，并无明确的合同依据。从这一角度来看，船舶留置权的行使并非没有被突破的可能，只是在突破时应平衡好各方利益，设定好必要界限。

二、海事强制令与船舶留置权的价值冲突

法律制度存在不同的立法价值，大多数时候制度之间可以相互促进，形成互补之势，但少数时候制度之间也会发生冲突。海事强制令与船舶留置权的适用难题，其本质是海事强制令制度与船舶留置权制度不同价值的冲突。

1. 船舶留置权的制度价值是债权实现成本的最小化

根据《海商法》第25条第二款的规定，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。作为留置权的一种，船舶留置权具有留置权的全部法律性质。

作为法定物权，留置权具有优先受偿性、不可分性等担保物权的共性^[3]，更重要的是，留置权着眼于债权关系中处于“弱势一方”的债权人，在债务人不履行到期债务的情况下，债权人可以留置事前合法占有的物，从而促使债务人履行债务。留置权虽然以占有他人一定物为前提，在债务人逾期未履行债务时就可以就拍卖、变卖留置财产所得的价款优先受偿，但这并不意味着留置权制度的存在是为了方便债权人拍卖、变卖相关财产。本质上，留置权通过实际占有留置财产，对债务人形成压力，迫使其履行债务，从而达到债权实现成本最小化的目的，这体现在留置权制度中的以下几个方面：一是留置权以债权人合法占有财产为前提，“合法”赋予留置权行使的正当性基础，而“占有”则强调财产处于债权人实际控制之下，只有财产被实际

控制才能对债务人形成紧迫压力，逼迫其清偿债务；二是留置权人与债务人需要约定留置财产后的债务履行期限，这说明拍卖、变卖留置财产并不是制度的根本追求，以最低的成本逼迫债务人履行债务才是制度价值所在；三是留置权人对留置财产丧失占有时留置权消灭，实际占有消灭后，对债务人压力自然消失，留置权存在已无必要。

2. 海事强制令的制度价值是解纷效率和经济效益的最大化

海事强制令的产生，是为了提高海事纠纷处理的效率以符合定分止争与防止损害发生、扩大的及时性要求。海事强制令的制度价值在于解纷效率和经济效益的最大化，这是因为海事强制令的申请不以存在诉讼为前提，也不以限定时间内提起诉讼为条件。海事强制令在不依附于诉讼程序的情况下，通过对纠纷的实体审查，纠正被请求人的违法或者违反合同约定行为，高效解决纠纷，减少海事纠纷中当事人的经济损失。船舶修造人留置船舶后，不仅会使船舶因不能正常营运而产生损失，还会在留置期间产生看护、维保等费用。如果船舶修造人有关争议费用方面的债权主张在后续的争议解决中没有得到支持，那么就将面临着赔偿相应损失的责任风险。

3. 船舶留置权的滥用打破价值平衡

由于债权人造船、修船的行为增加或者保存了债务人的船舶价值，因而海商法通过设立船舶留置权制度，保障债权人为财产增值所作贡献的正常回报。留置权的制度价值使债权实现成本最小化。但与此相对应的，是牺牲了被留置财产的使用与流转可能，留置过程中物的使用与流转价值被消耗，在一些特殊领域，特别是海事领域尤为明显。留置权对被留置财产流动性和价值的牺牲与留置权对债权人的保护一般处于较为平衡的状态，但当留置权达到被滥用的程度，这种平衡就被打破了。

当船舶修造人甘冒后期损害赔偿的责任风险而选择为了尚不确定的、存有争议的债权而留置船舶时，就构成了对船舶留置权的滥用。这导致被留置船舶的使用和交换价值被长时间消耗，违背“物尽其用”原则，应当予以规制。“物尽其用”是现代物权法的立法目标之一，物权法作为一种解决因资

源的有限性与需求的无限性而引发的紧张关系的法律手段，其功能不仅仅在于界定财产归属，更在于使有限的自然资源的效益得到充分发挥，从而更好地满足人类的需求。但实际上，法律对留置权滥用的规制方法较为欠缺，滥用船舶留置权的做法无疑造成了利益的不平衡和不协调。

三、海事强制令与船舶留置权关系之协调

当两个具体制度的价值在特定情况下发生冲突时，司法就必须进行利益权衡，作出价值选择。

1. 对船舶留置权滥用进行规制的必要性

《民法典》第450条规定：“留置权人接受债务人另行提供担保的，留置权消灭。”船舶留置权的本质是担保，债务人通过提供其他担保并且留置权人予以接受的话，可以达到消灭留置权的法律效果。由于留置权人可以决定是否接受债务人另行提供的担保，故可能出现即使债务人提供了可充分可靠担保，但留置权人为了以行使留置权的方式意图谋求更大利益仍对担保予以拒绝的情况。在已经修造完毕的船舶被留置的情况下，可能造成船舶在被长期留置过程中造成大量的损耗及看管维护费用，使债务人履行相应债务的能力反而会降低，造成双输的局面，这与船舶留置权的制度初衷明显相悖。

《民法典》第132条规定“民事主体不得滥用民事权利损害国家利益、社会公共利益或者其他合法权益”，这是《民法典》对禁止权利滥用原则的规则化表述，禁止权利滥用，本质上是法律对私权行使的限制，体现法律追求“矫正正义”和“分配正义”的目标。^[4]虽然船舶留置权是债权人被赋予的法定担保物权，但物尽其用原则更是船舶留置权使用的边界，海事法院更加积极运用海事强制令，将被留置财产从空转状态下释放，促进航运业的正常发展，才更有利于债权的实现，这与船舶留置权的立法目的并不违背。

2. 船舶留置权滥用的认定要件

在分析留置权人是否构成权利滥用时，可以按照如下逻辑层次进行：第一，债权人行使留置权具有合法行使权利的外观。只有合法行使一项权利，才有可能存在是否滥用这项权利的问题。对权利滥用的禁止基于合法行使权利的外观，这

是因为明显、严重的违法行为并非权利滥用，而是侵权甚至犯罪行为。^[5]留置权人拒绝债务人另行提供的担保，保有对留置财产的控制，是分析权利滥用的起点。此处的担保是指针对有争议的债权而提供的担保，用以代替被留置的船舶。第二，债权人行使船舶留置权存在主观上的滥用意思。此处的滥用意思既可以指留置权人希望通过留置的方式故意侵害债务人的权益，也可以放宽理解为留置权人具有过失的心态，超出权利行使的边界，对他人利益造成损害。《民法典》并未对滥用权利的主观心态作限制性要求，因此，故意与过失心态都可以构成权利滥用。第三，债权人行使船舶留置权造成明显的利益失衡。权利滥用导致明显利益失衡既是滥用权利主体主观心态的体现，同时也是权利滥用的客观后果。留置权人滥用船舶留置权，导致被留置船舶长期处于空转状态，违反物尽其用原则，债务人的责任财产在无法得到增加的基础上反而会遭受潜在的巨大损失。留置权虽然是债权债务关系中处于较为劣势地位的债权人，降低债权实现成本的不得已手段，但在滥用权利的情况下，双方的优劣势地位发生反转，并且债务人在已经提供足额担保的情况下丧失任何救济手段取得被留置财产，这明显造成了双方利益的明显失衡。

船舶留置权行使构成民事权利滥用时，即符合“需要纠正被请求人违反法律规定的行为”，当满足海事强制令其他适用条件时，海事法院即可根据请求人的申请，责令留置权人放弃留置，接受请求人的足额担保，保证受此类复杂纠纷的航运企业恢复正常运行。

3. 恰当适用海事强制令

海事强制令牺牲了诉讼程序对当事人实体、程序上权利的保证，在避开对抗程序的同时完成对效率最大化的追求。同时为了避免“矫枉过正”，在追求效率的同时丧失公平正义的基本保障，海事强制令在制度安排和实际运用过程中，法院倾向于从严把海事强制令适用条件。一方面，海事法院一般会根据案涉合同，确定请求人是否为合同相对方，然后通过对案涉证据的认证和对相关人员的调查，确定违法或者违反合同约定的行为是否存在。比如在厦门建发物产有限公司与马士基有限公司申

请海事强制令案中，海事法院认为被申请人作为提单载明的承运人，负有向提单载明的收货人交付货物的义务，请求人的海事强制令申请理由属于被请求人违反合同约定的行为，该行为需要立即纠正，符合法律规定的海事强制令成立条件，裁定准许申请。另一方面，海事法院也会综合考虑请求人提起诉讼的积极性认定是否存在情况紧急。比如在厦门顺信发石材有限公司与整体方案物流私营有限公司申请海事强制令案中，海事法院认为申请人请求强制交付的货物为石材，并非易腐材料，且存放在泉州石湖港，不存在不立即交付即使得货物本身损坏的危险，故其不符合作出海事强制令要求的情况紧急的条件，裁定驳回申请。可见，海事强制令固然不属于通过诉讼解决纠纷、保障实体权利，但通过从严适用确实起到了一定的“审判”作用。

当事人申请海事强制令时，法官需要考量的不仅仅是“根据法律规定或者合同约定应当怎样”，更要着重考虑“此时此刻是不是非要这样不可”，只有这样才能保证海事强制令制度得到合法合理运用。对被请求人合法留置权利的剥夺，其实质是通过请求人提供担保的模式，赋予被请求人合法权益更有力的保障，与此同时也使得社会资源得到最充分的利用。^[6]因此，在运用海事强制令解决船舶留置权滥用问题时，更需要从严把握。

4. 充分担保以保障债权人合法权益

海事强制令与船舶留置权之间利益权衡的动因，在于防止市场交易资源因制度安排的欠缺在漫长的诉讼程序中闲置且浪费，通过弹性把握适用条件、担保方式等，使前述资源恢复至正常营运中，保障交易的有序开展与顺利完成。由于海事强制令的执行将对被请求人产生很大影响，甚至可能使得被请求人丧失一定的机会^[7]，尤其在交付船舶领域，一旦交付，还存在船舶损坏甚至灭失的风险，交付船舶的海事强制令比较罕见也就不难理解了。

虽然《海诉法》第60条规定了被请求人由于错误海事强制令受有损失的救济方法，但此类事后救济的方式由于时间的滞后性和程序的烦琐，难以完

全弥补此类情况下留置权人的损失，所以在此类案件中，海事法院原则上应当要求请求人提供足额担保。所谓足额，担保数额应当不低于未履行的债务数额加上相应延迟履行产生的利息，以及留置财产所产生的其他费用。担保方式可以不作限制，现金担保或者保函担保等新型担保方式均可。对于留置权人明显缺乏事实依据的债权主张，可不予考虑。

四、结语

海事强制令与船舶留置权的适用冲突归结于两者的制度价值冲突。在滥用留置权的情况下，被留置船舶由于无法实现其使用、处分价值，将会对债务人的生产与经营产生较大打击。债务人的责任财产因此降低，无助于债权的实现，与留置权的根本目的相悖。海事法院在严格把握海事强制令适用条件的基础上，应当以禁止留置权滥用原则确认“需要纠正被请求人违反法律规定的行为”，积极适用海事强制令，恢复被留置财产的正常使用的。在海事强制令的具体实践中，还要着力解决海事强制令，尤其是交付船舶类海事强制令的执行难问题，以切实发挥海事强制令对于维护利益平衡、促进航运发展的作用。

参考文献：

- [1] 初北平. 海事强制令的限制适用条件[J]. 中国海商法年刊, 2000, 11: 117-124.
- [2] 彭阳. 论海事强制令的法律性质及其使用条件的司法续造[J]. 中国海商法研究, 2017(1): 52-59
- [3] 房绍坤. 论留置权[J]. 法学评论, 1992(5): 12-18.
- [4] 钱玉林. 禁止权利滥用的法理分析[J]. 现代法学, 2002(1): 55-61.
- [5] 彭诚信. 论禁止权利滥用原则的法律适用[J]. 中国法学, 2018(3): 249-268.
- [6] 韦杨, 白静茹. 新形势下海事强制令制度应用评析及完善[J]. 中国海商法研究, 2020(9): 56-63.
- [7] 邢海宝. 海事诉讼特别程序研究[M]. 北京: 法律出版社, 2002.

作者简介：

吴霞，南京海事法院苏州法庭，法官。
刁赞，南京海事法院综合办公室，法官助理。

参见大连海事法院（2020）辽72行保2号民事裁定书。

参见厦门海事法院（2021）闽72行保2号民事裁定书。