

航次租船合同中的货物留置权评析

辛玉霞

摘要 海商法中货物留置权条款以及航次租船合同格式下的留置权条款在适用中容易出现问題。海商法中的条款来源于普通法,而大多数国内学者更喜欢用大陆法系的概念来解释海商法使得中国海商法的该条规定有失其原意,合同中的留置权条款在现实中也容易出问题。本文从货物留置权条款的起源出发,探寻了该制度的原意,并在现有制度基础上对货物留置权问题提出了相关见解。

关键词 货物留置权 金康合同 滞期费

中图分类号 D923.6

文献标识码 A

文章编号 :1009-0592(2008)12-060-02

一、货物留置权的起源与内容

(一)海商法^①中货物留置权的起源

租船合同下,出租人往往希望为某些未收到的款项,如运费、滞期费等对货物进行留置,直到收到款项才交付货物。^②

众所周知,中国的《海商法》于20世纪90年代颁布,是一部将国际公约、惯例直接变为国内立法的法律。《海商法》中海上货物留置权制度渊源于英国财产担保制度优先权(Lien)的分支“占有留置权”(Possessory Lien)与源于大陆法系的民事留置权制度有诸多差异。但由于术语翻译上的缺陷,“占有留置权”的概念与我国“留置权”概念划上了同号,致使“占有留置权”制度内涵在移植中发生增衍和遗漏。

海上货物留置权与普通留置权制度的差异性十分明显,而体现出与构成国际海商惯例基础的英美法相关制度(Lien)之间的显著共性。例如,海上货物留置权制度的成立条件较之留置权的条件宽松;其留置期间亦即从行使扣留货物的权利到行使拍卖货物的权利之间的期间比民事留置权短,标的物的留置不仅要求数量合理,而且要求债权人必须经过法定程序才能将标的物变价,不得自行处分留置物,等等,都体现了海上货物留置权制度的“优先权”特征和优先权所具有的强烈的公共政策性,这是由海上货物留置权标的物数量较大、留置物保管费用高需及时处理的要求是特点的,体现了商事规范针对商事行为要求快捷而慎重的特点兼顾公平和效率的功能。^③

(二)留置权的内容

一般来说,海商法上的货物留置权分为两类,一种是法定的留置权,另外一种是根据合同约定的留置权。

法定留置权是《海商法》第87条规定,应当向承运人支付的运费、共同海损分担、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他费用没有付清,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。英国普通法下,为了应由货方承担的共同海损分担、船舶所有人为了保护货物支付的费用、到付运费,船舶所有人可以对货物行使留置权。普通法下的留置权只赋予权利人继续占有货物的权利,但不赋予其转卖货物的权利。^④《美国统一商法典》第7章第307条第1款规定:“承运人自收到货物之日起,就货物存储或者运输费用(包括滞期费和港口费)以及运输过程中为保存货物所指出的必要费用和依据法律将货物出售的费用,对提单所代表的货物享有留置权。”

合同约定的留置权,可以参见国际船东组织波罗的海航运公会制定的“统一杂货租船公约”,简称“金康合同”第8条:“船舶所有人得因未收取的运费、亏舱费、滞期费和支流损失和所有应付费用包括为取得该笔收入所花的费用而对货物和该批货物的转租运费有留置

权。”中国的航次租船一般都沿用“金康合同”的规定。

二、海商货物留置权的实践

(一)海商货物留置权理论中问题

在中国关于留置权的实际操作中主要的争议在于对《海商法》第87条“承运人可以在合理的限度内留置其货物”的“其”的理解。即留置的货物是必须是债务人所有的货物还是处于承运人控制之下的货物。一种观点认为“其”的含义应该限定为上述运费、共同还算分摊费的债务人所有的货物,即如果货物不属于债务人则构成错误留置。从立法本意上看,也应得出这样的解释。另一种观点认为只要债务人未付上述费用,也未提供担保的,承运人就享有留置权。^⑤

郭瑜在其《海商法》中认为,中国海商法规定的可以留置其货物,这里的“其”指代不明确,但应该认为它是“债务人所有的”的意思。这也是大多数国内学者的意见。笔者不同意上述观点,原因在于根据海上货物留置权的产生来看,我们研究“其”的意思,不应该根据传统民法的留置权概念,不能根据国内的《民法通则》、《合同法》、《担保法》及其司法解释对其进行理解。理解海商法中的货物留置权,应当追索该制度的源泉来看“其”的所指。

由于该项制度来源于英国普通法中的 Possessory Lien,因而我们就要看普通法上的该项制度是否允许留置不属于债务人的货物,只要货物处于承运人控制之下就可以留置。英国法中的占有留置权制度以合约留置权为主体,法定留置权只是一种对于法律主体和法律关系适用范围很小的补充性权利。

《海商法》关于承运人的货物留置权制度的规定采用的是“金康”合同格式,其中的“留置权”特征与英国法 Possessory Lien 制度的特征一样,所列举的留置权项目范围大于大陆法各国海上货物留置权的范围,而囊括了合约留置权中任何可能产生的费用;从《海商法》条文的内容来看,留置权的实现须经法定程序而不得自行变卖,这一明确规定反映了英法“占有优先权”效力特征,从留置权与诉扣货两项制度的关系来看,体现了“占有优先权”与“衡平法优先权”制度功能互补的特点。整个海上货物留置权规范无不渗透着英美法 Possessory Lien 制度的特征。

在航运和贸易实务中,随着分工的细化,货物所有人通常将货物委托给货运服务机构安排运输,真正的所有人于承运人或者出租人并没有运输合同关系或者租船合同的约束。如果坚持承运人只能对债务人所有的货物行使留置权,则该制度就会使承运人的债权就没有保障,也不符合利益平衡原则。英国普通法中留置权行使的前提条件是货物在船舶所有人控制之下。^⑥由此可见,此处的留置权行使的条件是货物处于船舶所有人控制之下即可,并不会追究其是否属于债权人。

作者简介:辛玉霞,厦门大学法学院。

一般来说,航次租船合同中存在两个留置权,一是根据租船合同产生的留置权,二是根据提单产生的留置权。一般来说,根据租船合同产生的留置权不会有太大的问题,根据提单产生的留置权容易产生问题的原因在于,在租船合同下签发了提单,货物所有权随提单转让给租船人以外的第三人,则出租人就丧失了对货物的留置权,因为其不能对合同以外的第三人的财产主张合同权利。

(二)海上货物留置权实践问题及相关案件审理研究

即出租人享有留置不属于债务人所有的货物的权利,并且在实践中签发提单时将租船合同条款并入提单,海上货物留置权的行使依然困难重重。

1. 实践中的难题

(1) 合同有约定留置权条款时的困难

在国际运输中,如果没有收货人,则不可能得到进口货物的文件。许多国家都规定没有相关文件如动植物检验检疫证书,船长根本无法卸货。需要特殊工具或机能的情况,如易腐烂货物或者需要输油管道的油货,船长也无法独立将货物卸下船。即使卸下,港务局也不敢接受。^②

如果存在收货人,而收货人认为自己享有货物所有权,但是不提供相应的担保时,也会存在问题,如收货人持有提单时,由于船长的疏忽,将货物卸下,或者在坚持了一段时间之后,将货物卸下,此时,出租人就完全丧失了对该批货物的留置权,因为货物已经不在其控制之下,对于这种损失,出租人只能依靠租船合同的条款主张违约之诉,请求损害赔偿,但已经不能留置货物,依靠向法院申请变卖货物受偿了。

另外就是 CIF 或者 CFR 买方,货物装船后就到银行结汇了,生意对于买方来说已经结束,买卖合同中虽说船东和收货人去结算的时候,承租人就会以责任已经终止为由推卸责任。如果牵涉到诉讼之中,船东大多数时候都会输,因为条款明确,权利没有及时行使。^③

一般来说留置货物的原因是因为运费的居少,大多数情况下都是运费预付。留置权条款易产生问题的原因在于滞期费,因为装船卸货都有很大的不可预见性,在起运港的滞期费和目的港的滞期费是最容易产生纠纷的。

(2) 合同没有约定留置权条款时的困难

在合同没有约定的情况下,实践中的困难就是,只能根据国内法上的规定来留置货物,而根据中国海商法的规定,要在货物抵达卸货港满 60 天无人提取,方可向法院申请拍卖。这就使债权人在这段时间内一直不能得到合理的补偿,还要支付大笔的保管费用,之后仍然得不到合理的赔偿,就是得不偿失。中国海商法中对货物到达卸货港之后是否要通知收货人也没有做出详细的规定。如果按照前文,海上货物留置权与国内留置权不同源,不能将国内其他法律中的留置权理论套用到海上货物留置权中。合同有约定留置权条款的很多困难在合同没有约定留置权的情况下也同样存在。

2. 法院审理研究

在法院的审理实践中,我们大多数看到的提起的关于运费、滞期费等的诉讼请求都是基于债权请求,而不是关于留置货物的正当性的争论。如在新和航运公司诉北海外轮代理公司给付航次租船合同运费滞期费纠纷案中,原告最初准备行使留置权,但最终为了“尽快使船卸清开航”,卸货并交给收货人而没有行使留置权。在判决中,法院指出:“在卸货港发生了滞期费,但租船合同中的留置权条款明确规定:……租船人对发生在卸货港的运费及滞期费(包括滞期损失)也负有责任,但仅限于船舶所有人无法对货物行使留置权已取得支付的情况下发生。原告按照合同行使留置权长达 60 天后,在没有

获得支付,也未取得收货人担保的情况下,就放行了货物,转而向租船人主张滞期费,不符合合同约定法院不予支持。”^④

几乎大多数情况下行使留置权都会出现这种为了下次开航而卸货放弃留置权的行为而导致在诉讼中的滞期费请求被拒绝的情况。并且中国的审判实践中大多数情况下还是不允许留置不属于债务人的货物。如韩国元喜海运株式会社诉天津万达龙国际贸易有限公司案中,由于原告留置了不属于被告的货物因而被货物所有人扣船而为法院所认可。

三、海上货物留置权的发展趋势

通过上述分析,我们得出以下结论,海上货物留置权来源于英国普通法,应当还原该制度的面目,不应一味以国内法上关于留置权的规定来试图修改和完善该规定。

(一) 海上货物留置权行使的对象变为船东控制下的货物

要求留置权行使的对象限于债务人所有的货物的观点在理论中已经颇受质疑,但是中国一直没有出台关于海商法的司法解释。司玉琢主编的《中华人民共和国海商法修改建议稿》中关于这一条的修改是这样的:“应当向承运人支付的运费、共同海损分担、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他费用没有付清,由没有提供适当担保的,承运人可以留置相应的货物,但当事人另有约定的除外。”

通过修改稿可以看出通过借鉴其他国家的立法例,没有规定承运人留置的货物必须属于应当支付上述费用的当事人一方,没有强调“必须拥有所有权”。因此留置不追究所有权已经变成大势所趋。应当尽快对海商法的本条文进行修改。

(二) 海商法中行使留置权的原因应该加以限制,给当事人更多自由选择权

英国法中的占有留置权分为普通法留置权和合约留置权,普通法留置权只包括运费、共同海损分摊及为货物垫付的费用,合约留置权除此之外还包括因滞期费、亏仓费等产生的留置权。而且在对提单条款进行解释时合约留置权的效力优先于普通法留置权,亦即法定留置权只有在合同中无约定的情况下才能适用。^⑤

既然我国海商法这一条来源于英国普通法,我们是不是也应该还原其真实面目呢?如果将滞期费不计入中国海商法的法律规定,而是赋予当事人可以选择的权利,我国法院在审理此类案件时会减轻很多负担。

(三) 赋予海商法以独立性

将《海商法》概念还原到其赖以生长的制度母体中去解释,理由不仅在于各国海商法制度都是一个相对独立和内在封闭的体系,更因为我国《海商法》独特的立法技术——从公约中整章移植,强调各具体制度的逻辑严密性和功能完整性,少考虑《海商法》与我国其他民法之间的协调性。因此不管是关于海上货物留置权,还是海商法中的其他制度,都不能仅仅用民法的理论进行研究,更多的应当追究制度的最初渊源,并对之进行研究。只有这样才能真正使海商法的独立性彰显。

注释:

① 本文所称“海商法”指《中华人民共和国海商法》。

②④⑥ 郭瑜,《国际贸易法》,北京大学出版社,2006年版,第291页。

③⑩ 傅郁林,《比较法方法的一个注释——海上货物留置权制度功能比较研究》,《民商法论丛》2006(16)。

⑤ 付廷中,《海商法论》,法律出版社,2007年版,第253页。

⑦ 郭瑜,《海商法》,北京大学出版社,2002年版,第128页。

⑧ 杨良宜,《滞期费》,大连海事大学出版社,2005年版,第84页。

⑨ 刘加琛主编,杨洪逵编,《海商法案例选编》,法律出版社,1998年版,第102页。