

我国《民法典》视野下对海运货物留置权的探析

钟宇峰 孙阳¹

摘要：《民法典》的留置权与《海商法》的海运货物留置权有类似但也有区别。在海事审判实践中，海运货物留置权的行使条件比较模糊，对留置货物的权属、范围、时机等方面一直存有不少争议。现结合《民法典》有关留置权的内涵与发展沿革，深入探讨对海运货物应如何正确行使留置权，从而更有效地促进海上经济纠纷的化解。

关键词：民法典 商事留置 海运货物留置权 海上货物运输

我国《民法典》被称为“社会生活百科全书”，在法律体系中居于基础性地位，也是市场经济的基本法。我国《海商法》则作为民商事法律中的特别法，对船舶运营过程中发生的争议有特别的法律规定，其中海运货物留置权的设置，是为了维护海上货物运输的正常秩序，保障承运人的合法权益。但在发生纠纷时，承运人对其运输货物行使留置权往往是一知半解，不知如何操作才是正解。在《民法典》全面实施后，笔者尝试在这新的基本法中从有关留置权的内涵及发展沿革的视角下，对《海商法》有关海运货物留置权进行深入探析，对该权利的内涵以及边界进行重新解构。让承运人能合法合理地行使该权利，从而促进海事纠纷争议的有效解决。

¹钟宇峰，广州海事法院审判员；孙阳，广州海事法院法官助理。

一、《民法典》与《海商法》关于货物留置权的法律分析

（一）《民法典》有关留置权的内涵与立法沿革

《民法典》把有关留置权的法律规定归入第二编“物权编”中的第四分编“担保物权”。《民法典》第447条规定：“债务人不履行到期债务，债权人可以留置已经合法占有的债务人的动产，并有权就该动产优先受偿。前款规定的债权人为留置权人，占有的动产为留置财产。”第448条规定：“债权人留置的动产，应当与债权属于同一法律关系，但是企业之间留置的除外。”第449条规定：“法律规定或者当事人约定不得留置的动产，不得留置。”第450条规定：“留置财产为可分物的，留置财产的价值应当相当于债务的金额。”可见，留置权是债权人为了保证其到期债权能实现，在债权范围内有权留置债务人相关的动产，从而形成对抗。故，留置权可以理解是一种广义的合同之债的担保方式。其成立需具备四个要件：（1）债务人不履行到期债务；（2）债权人已经合法占有债务人的动产；（3）债权人占有的动产，应当与债权属于同一法律关系，但是企业之间留置的除外；（4）不存在法定或约定的排除事由。

对于留置权的法律设置，我国自1986年的《民法通则》开始，留置权作为合同的担保方式之一被规定于我国民事基本立法中。1995年《担保法》延续了《民法通则》的精神，将留置权与抵押权、质权同列于合同担保方式项下，但将留置权的适用范围限定于保管、运输、承揽及法律有规定的数类合同。在此基础上，2007年《物权法》又进一步将留置权与抵押权、质权一并列于担保物权编。与以往立法不

同，依据《物权法》有关留置权法律条文的文意，立法者设想中留置权可担保的范围，已不再限于合同之债，理论上可扩张至所有类型的债权债务关系。²而事实上，现《民法典》有关留置权的法律规定基本沿用了原《物权法》有关留置权的法律条文。

从前述《民法典》关于留置权的法律条文可以看到，我国并没有对一般民事留置与商事留置直接下定义进行区分。但《民法典》第448条规定，债权人留置的动产，应当与债权属于同一法律关系，但是企业之间留置的除外。该规定是国家为了降低交易风险、维护交易安全，从满足商事交易迅捷性和效率性的要求出发，因此规定了企业之间留置的财产，可以不与债权属于同一法律关系。³而法学理论界与司法实务界大多数观点认为，企业之间因商事活动产生债权债务的留置即为“商事留置”。

（二）《海商法》海运货物留置权的解读

《海商法》作为我国民商事法律的特别法，其中海运货物留置权同样是基于企业间商事活动中产生的债权债务，债权人享有的留置权利。但其与前述《民法典》中的“商事留置”有着不一样的解读。《海商法》第87条规定：“应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、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。”从该规定来看，承运人在从事海上货物运输活动中，

²章程：《论我国留置权的规范适用与体系整合》，《法商研究》2020年第5期。

³中国审判理论研究会民事审判理论专业委员会编著：《民法典物权编条文理解与司法适用》，法律出版社，2020年7月第1版，第521页。

如果债务人不支付运费以及其他运输费用的，又没有提供其他担保的，承运人可在合理的范围内留置其货物。

对于《海商法》第 87 条规定承运人“留置其货物”的解读，存有不同观点，我国海商法专家司玉琢教授认为，“其”字是指应当向承运人支付运费或者其他费用的人，即债务人；“其货物”在司法实践中解释为债务人所有的货物，即承运人只能留置债务人所有的货物。⁴在此还得特别说明一下，第 87 条规定是在《海商法》第四章“海上货物运输合同”中的第五节“货物交付”规定，而《海商法》第 2 条第 2 款规定：“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”那么，有关第 87 条只适用于国际远洋海上货物运输。

（三）《民法典》与《海商法》有关运输货物留置权的解读

回到《民法典》，其在第三编“合同”中有关第十九章“运输合同”第 836 条规定：“托运人或者收货人不支付运费、保管费或者其他费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但是当事人另有约定的除外。”该法条沿用了原《合同法》第 315 条的规定，其中“对相应的运输货物享有留置权”，司玉琢教授认为，在司法实践中应解释为所留置的货物与承运人请求的运费或者其他运输费用的数额相适应，以及运费或者其他运输费用是由于该货物的运输所产生，而不要求货物系债务人所有。⁵

可见，司玉琢教授的观点认为如果海运货物属国际远洋海上运输

⁴司玉琢主编：《海商法》，法律出版社，2018 年 1 月第 4 版，第 89 页。

⁵司玉琢主编：《海商法》，法律出版社，2018 年 1 月第 4 版，第 89 页。

的，承运人的留置权适用《海商法》第 87 条规定，留置的货物是要属于债务人所有；沿海、内河货物运输，承运人的留置权则适用原《合同法》第 315 条的规定（现《民法典》第 836 条的规定），留置的货物不要求是债务人所有。同时该观点也在全国海事法院院长于 2001 年 7 月 19 日至 20 日在宁波召开审判工作座谈会上被认可。⁶

二、结合《民法典》细化《海商法》中承运人合理行使海运货物留置权的条件

关于远洋货物留置权的行使，《海商法》第 88 条规定：“承运人根据本法第 87 条规定留置的货物，自船舶抵达卸货港的次日起满六十日无人提取的，承运人可以申请法院裁定拍卖；货物易腐烂变质或者货物的保管费用可能超过其价值的，可以申请提前拍卖。拍卖所得价款，用于清偿保管、拍卖货物的费用和运费以及应当向承运人支付的其他有关费用；不足的金额，承运人有权向托运人追偿；剩余的金额，退还托运人；无法退还、自拍卖之日起满一年又无人领取的，上缴国库。”结合前述对《海商法》第 87 条的法律分析，可以看到《海商法》对于海运货物留置权的规定比较宽泛，可操作性不强。在司法实务中，该留置权的主张往往是举步维艰。因此，需结合《民法典》有关留置权的规定把该《海商法》的海运货物留置权的条件进行细化。

（一）海运货物留置权主体

根据《海商法》前述规定，海运货物留置权的主体为承运人，其享有主债权。海运货物留置权的目的是保证承运人顺利收回被拖欠的

⁶最高人民法院于 2001 年 9 月 11 日发布《全国海事法院院长座谈会纪要》第 4 条关于留置权的意见。

运输所产生的相关费用。在国际远洋海上货物运输合同中，债务人必须依据合同履行支付相关运输费用的义务，承运人享有回收相关运输费用的主债权，当这个主债权存在时，海上货物留置权才具有存在的前提条件。当主债权不存在或者消灭时，承运人的海上货物留置权则不能成立。

（二）海运货物留置范围

承运人留置货物的范围不得超越主债权的范围。而且，结合《民法典》关于留置权以及运输货物留置权的规定，承运人留置的货物应该与被拖欠的运输费用等主债权间存在着因果牵连关系。比方说，承运人被拖欠的运费应当是由该航次运输的货物而引起的。而不能说因为之前的运费属于滚动结算，债务人拖欠了数个航次的运费，然后承运人在某个航次中留置了超过该航次运费价值的货物。承运人针对债务人拖欠的运费只能留置对应航次的货物，这样才能保证债务人的财产安全和公平的利益。否则将导致法律关系的混乱，也违背了民法公平的原则精神。

（三）海运货物的控制状态

由于海上货物运输有其特殊性，承运人对海运货物行使留置权时需证明其直接或间接占有了债务人的货物。结合《民法典》的前述规定，海运货物留置权中承运人必须合法占有留置物。在海上货物运输活动中，托运人依据合同将货物交付承运人运输，当货物被装上船时，货物即实际控制在承运人手中。占有货物是留置权成立的必备条件之一，只有承运人实际占有货物，海上货物留置权才能成立。“当然这

里的占有,可以是直接占有,也可以是间接占有。直接占有不再赘述,间接占有通常表现为,承运人对海运货物在没有收到费用前,大部分的情况是其委托港口经营人把海运货物存放在码头仓库进行保管,并向港口经营人支付相应的保管费,港口经营人按照双方协议约定,当承运人要求放货时才能放货。这种方式实际也是承运人控制和占有着货物,属于间接占有的方式。如果丧失占有,承运人对海运货物的留置权就宣告消灭。

(四) 海运货物留置的时机

需在相关海运费约定的支付时间到期且未清偿时才能主张。在远洋海上货物运输过程中,承运人接受托运人的委托,将货物运输到托运人指定的卸货港或目的港。托运人或者收货人根据海上货物运输合同中约定的支付方式,将运费支付给承运人。只有在约定的期限届满后,未收到运费时,承运人才可以依法实施货物留置权。如果约定的付款期限未到期,债务人没有提前履行支付运费等费用的义务,承运人也就无权留置货物。这个制度是保护债务人的制度。也能避免承运人不适当行使留置权而扰乱经济秩序。债务已届清偿期主要是指海上运输合同中,双方约定的债务人应该支付运费等费用的期限已经到期。那么按照合同规定,支付期限届满,债务人未清偿拖欠费用的,承运人就可以依法实施留置权。如果合同没有约定具体的履行债务期限的,承运人根据法律规定的时间或者程序执行,或者发出催告通知债务人支付费用。

(五) 海运货物处置目的与方式

承运人在留置海运货物时必须给予债务人合理期间来偿还债务，而不能直接以物抵债的方式来主张行使留置权。对于享有留置权的承运人而言，行使留置权所指向的对象标的物必须是债务人的资产，而不能直接将债务人的财产占为己有，否则会对债务人的财产权益造成侵害。结合《民法典》的相关规定，债权人必须给予债务人履行债务一定的宽限期，债务人在宽限期内仍不能履行义务时，债权人才有权通过法定的拍卖程序处置留置物。当然也有例外，如果当承运人明知债务人经济状况恶化或者即将破产等情况会导致无法履行债务时，债务还没到清偿期，承运人可以提前行使紧急留置权。但债权人要有充分的证据证明债务人资不抵债的情形才可以提前处置留置物。

三、我国《海商法》关于海运货物留置权面临的困境

前述情形都是设定在托运人为自己的货物直接与海运承运人签订《海商法》项下的海上货物运输合同，海运货物的权属彼此都清晰为托运人所有，托运人如拖欠此次运输的费用时，海运承运人就可留置价值相当于托运人欠付费用数额的货物。但是，在国际远洋货运贸易中，复杂的情况时有发生。《海商法》现有条文并不足以应对。

（一）实际承运人权利缺失

例如与托运人签订海上货运合同的承运人多会委托第三人来从事具体的海运活动。那么对于具体从事海运活动实际承运人又该如何保障其留置权的行使？

《海牙规则》第1条第1款规定：“承运人包括与托运人订有运输合同的船舶所有人或租船人。”而《维斯比规则》关于这部分的规

定与《海牙规则》的规定也是基本一致的。上述规则都对承运人的概念做出了定义。而我国《海商法》第 87 条规定了承运人的货物留置权，只是侧重对承运人所支付的运费、共同分摊的海损、滞期费以及逾期滞期费用，还有承运人在海运货物过程中为货物垫付的相关费用以及其他应付费用没有履行支付，且缺少必要的担保手续情况下，承运人可依法在相对合理的限度之内对其物品实施留置。我国并未加入这几个公约，对于实际承运人的法律规定，我国《海商法》也就在“承运人责任”一节中第 61 条规定：“本章对承运人责任的规定，适用于实际承运人。”但是却忽略了实际承运人的权利设置。

在国际远洋海运实务中，实际承运人并不都出现在海上货物运输合同中，有的只是受海运合同承运人的委托，包括转委托关系，但实际承运人极有可能成为《海商法》第 87 条所列各项费用的债权人。例如实际承运人垫付海运货物在目的港码头仓库保管费等费用时，作为实际运输货物的承运人，合法地占有货物，理应享有与承运人一样的权利，故《海商法》对实际承运人的权利应做出更加具体的规定。

（二）“留置其货物”的对象解释过于限缩

前述已分析《海商法》规定承运人“留置其货物”是留置属于债务人所有的货物，并不允许承运人留置债务以外的其他人之货物。笔者分析，考虑从《海商法》于 1992 年的立法颁布背景来看，我国当时是属于制造业大国，以出口货物为主，立法者有可能从保护我国货主的权益出发，故规定承运人只能留置债务人所属的财产。但从现在的全球贸易情形来看，我国俨然已成为国际货物进出口大国，并且也

成为了国际贸易的航运大国。国际海上贸易发展越来越迅速而紧密，我国现在也逐步推进“一带一路”的经济政策。航运实务中，如果过分强调货物与债务人有权属关系货物留置权方能成立容易使承运人的这一权利形同虚设，因为货物所有权的转移是很容易的事情，在承运人还没有来得及行使留置权时，货物所有权就可能发生了转移。⁷这显然不利于促进经济贸易的发展，很难充分维护承运人的权益。因此，将《海商法》的“留置其货物”含义与现在《民法典》保持一致，即只要是承运人合法占有其运输的货物即可，会更有利于保护承运人的合法权益，也有利于提升我国对外贸易的信誉，同时也能维持我国法律施行的公信力。

（三）处置留置物的方式单一

我国《海商法》规定承运人处置留置物的方式仅是申请法院拍卖。如果是鲜活产品或是保管费用可能超过货物价值可以申请提前拍卖。申请法院拍卖留置物，虽然在我国《海事诉讼特别程序法》及其司法解释中有相关的规定⁸，但实务中，要耗费大量的人力、物力以及时间成本，而且还要将这些费用纳入实现债权的成本，不利于承运人行使留置权的优化配置。而《民法典》第四百五十三条规定：“留置权人与债务人应当约定留置财产后的债务履行期限；没有约定或者约定不明确的，留置权人应当给债务人六十日以上履行债务的期限，但是鲜活易腐等不易保管的动产除外。债务人逾期未履行的，留置权人

⁷司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》，北京大学出版社，2019年3月第1版，第156页。

⁸我国《海事诉讼特别程序法》有关“拍卖船载货物”的规定以及《海事诉讼特别程序法》司法解释第40条规定：“申请人依据《中华人民共和国海商法》第88条规定申请拍卖留置的货物的，参照海事诉讼特别程序法关于拍卖船载货物的规定执行。”

可以与债务人协议以留置财产折价，也可以就拍卖、变卖留置财产所得的价款优先受偿。”相对而言，《民法典》对于留置物的处置方式比《海商法》的规定更为多样灵活，更有利于债权人合理实现其留置权。

四、我国《海商法》关于海运货物留置权制度的完善

通过对前述《海商法》中有关海运货物留置权的法律分析、条件分析以及困境分析，我国《海商法》对于该权利的法律规定应抓紧完善，笔者提出建议如下：

（一）将承运人的权利义务赋予实际承运人

我国《海商法》并未明确规定实际承运人的权利义务，只是在第61条中做出了模糊规定，从其字面意思来看，该规定只是规定实际承运人的责任适用承运人的责任。而承运人的权利义务并未实际适用于实际承运人，从法理的角度来说，如承运人享有留置权而实际承运人不享有留置权，这是不合理的，也与立法原意相违背。因此，《海商法》应赋予实际承运人相关的权利、义务，但也不代表承运人的各种权利、义务均适用实际承运人，这需要立法者进一步结合现有的司法实务谨慎的考虑，给出更加明确的规定。

（二）对《海商法》第87条中的“留置其货物”进行修改

《海商法》第87条规定中的“其货物”在法律规定上并没有对其做出具体的解释，虽然海商法专家有明确的解释，但并非是有效的司法解释，在处理相关案件中，还是会容易引发争议。如果《海商法》对承运人行使留置权作出的限制太高，承运人无法从法律的角度得到真正的保护。相关运费、共同海损分摊、滞期费及承运人为货物垫付

的必要费用的请求权问题上，必须赋予海运货物留置权更加宽松的立法规定。鉴于《海商法》项下的海运货物留置权制度的设定主要是为了保护承运人的切身利益，建议将“留置其货物”修改为“留置相应的货物”，从而实现《海商法》特别法与《民法典》新的基本法就相关规定的一致性。该修改能够更加明确《海商法》第 87 条的立法目的，更加明确承运人该如何行使其享有的海运货物留置权。这样才能真正的从承运人的利益为出发点，保障海上贸易的正常秩序，促进国际贸易以及航运业的有序发展。

（三）增加处置留置物方式

《海商法》第 88 条规定了承运人在宽限期届满之后，行使留置权的方式为申请法院裁定拍卖，处置方式过于单一，不利于承运人债权实现。司玉琢教授也认为，可以根据我国《担保法》第 82 条，承运人也可以自行委托拍卖行依据我国《拍卖法》拍卖留置的货物，或者以合理的价格变卖货物，或者与债务人协议将留置物折价。⁹结合《民法典》规定“留置权人可以与债务人协议以留置财产折价，也可以就拍卖、变卖留置财产所得的价款优先受偿”的多种灵活处理的方式，建议《海商法》第 88 条关于处置留置物的方式与《民法典》规定的处置留置物的方式相同。¹⁰从而也是实现《海商法》特别法与《民法典》新的基本法就相关规定的一致性，只有通过法律更加具体的规

⁹司玉琢著：《海商法专论》，中国人民大学出版社，2010 年 9 月第 2 版，第 105 页。

¹⁰参见上海市高级人民法院（2021）沪民终 43 号民事判决书，二审法院认为，在集装箱抵港近三个月仍无人提货的情况下，承运人有权通过合理途径处置其留置的货物以弥补其遭受的损失。虽然海商法第八十八条规定承运人可以申请法院裁定拍卖货物的方式实现留置权，但鉴于目前尚无证据证明目的港当地有与拍卖留置物相对应的司法程序，加之承运人实际变卖货物所得货款金额接近托运人自行询得的报价，一审法院关于承运人实现留置权的方式并无不妥的认定，并无不当。

定，才能更好更及时保障承运人的合法权益。

五、结语

关于《海商法》的海运货物留置权主体、标的范围以及处置方式，存在争议的主要原因就是各利益方都要维护自身的权益。因此，海运货物留置权必须要符合现实条件，也要符合法律规定。在法律建设上，既要立足于海运经济的实际情况，也要立足于我国经济发展的基础环境，力争在保障承运人合理权益的过程中，有效平衡各方当事人的基本权益。海运货物留置权具有国际性，其法的规范性与科学性水平是一个国家法治进程的重要体现，对于促进我国海运事业的发展，国际贸易的繁荣也是无法替代的。因此对于《海商法》的海上货物留置权的相关法律修改意见，是为了进一步让国内外立法实践相一致，采用公平、公正、合理的原则解决远洋海上货物留置权存在的冲突，提升我国在国际海商贸易的信誉，增强我国在国际海事经济纠纷解决的司法公信力，从而更好、更有力地推进我国实施“一带一路”的经济战略。