

租船合约下船东的留置权 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/202/2021\\_2022\\_\\_E7\\_A7\\_9F\\_E8\\_88\\_B9\\_E5\\_90\\_88\\_E7\\_c31\\_202170.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/202/2021_2022__E7_A7_9F_E8_88_B9_E5_90_88_E7_c31_202170.htm) 在租船运输的过程中，经常当船在卸货港交货或租家把船交还船东之后，租家就往往拖欠交付的余款，于是就出现了租约中留置权的条款。一般说来，就普通法而言，船东对运费、共同海损分摊、船东或船长在保障及保存货物时所产生的费用具有留置权并没有保障船东对于空舱费、滞期费及其它费用的损失。因此许多标准租约及提单均订明示的留置权，其通常列明船东对Demurrage, Deadfreight, Freight or hire等享有留置权。在实际业务中，如果船东能够通过留置货物有效地向收货人追究的话，则租家就可凭责任终止条款逃避责任。对于运费而言，在CIF合同或CFR合同下，为了食用证议付的关系，通常要求“freight prepaid”的提单，因此在租约中一般会有条款专门规定租船人何时及如何支付运费。在此情形下，对运费就没有提及责任终止及留置条款的必要。由于“freight prepaid”提单已签发并落在“无辜”的收货人手中，即使实际中租家没有支付运费，船东也不能再引用责任终止及留置和款，在卸人港因为未付运费而行使对货物的留置权。这是因为提单载明“运费已付”，表示船东确认已收到运费，对于一个毫不知情但付钱买提单的人来说，船东并不能说运费还未付清。如运费条款订的是在卸货完成时立即支付的话，因运费还没到期，船东仍不能对货物行使留置权。此外，责任终止及留置条款也不适用于通常规定在交货后支付的5%或10%的运费余额，它仅在提单规定运费“在卸货前支付”或简装地“

运费未付”时才适用。对于空舱费（Deadfreight），可由租家提供担保或租家和船东一起去请示仲裁，因而一般都会迅速解决。这样以后就不能再援引责任终止及留置条款拒绝支付。但是在租约中没有界定如何计算空舱费的相关条文时，就需要评估赔款，并可能引致难题。这是因为船东往往需要忙行使留置权，所以必须准确地计算空舱费，包括船东的实际损失心脏假设船满载时船东所需支付的额外费用。这些计算要快而准，以免留置权涉及过量的金额。滞期费（Demurrage）是责任终止及留置条款最常适用的项目。就船东和租船人而言，滞期费产生于装港还是卸港并无区别，两种情况下船东都有留置权，租船人支付装船和卸滞期费的责任在责任终止条款下都应得到终止。但是在一些条文如NYPE的责任终止及留置条款，因为它只是简单的引申到“合约下任何欠款”时，所以留置权能否生效，就要看滞期费可否适当地称作“任何到期欠款”若卸货港的滞期费只是意料之中但还未产生，则行使留置权就会为时过早。此外，如果整船散货只有一个收货人，那么收缴装港滞期费就较简单。但如果其涉及数个收货人，那就相比较复杂了，因为准确指出谁的货物在装港引起了哪些滞期根本是不可能的。实践往往以每个收纳人收货的数量为基础计算，每个收货人都就装港滞期费对船东的留置权负连带责任。此外，假若留置权明确地引申至滞期费，其是否足以给予船东留置权以索取滞期损失（Damages For Detention）呢？许多案例表明，假若滞期费留置权是有效的，那么责任留置权条款包括滞期损失。对于转租运费（Sub-Freight）的留置权，租约中往往也订明，比如NYPE格式。如有此条款，船东可要求应付给租船方的运费直接付给

船东。在转租运费付租船方或其代理以前，假如船东及时通知转租租家就可行使其留置权。若转租运费已到达租船方或其代理之手中，船东的留置权就会相应丧失。那么如何界定“Sub-Freight”一词，其是否包括转租租金（Sub-Hire）呢？其结论是颇有争议的。因而作为船东应在订约时尝试要求修改诸如NYPE及Baltimere租约的条款，将留置权引申至“Sub-Hire”。总之，每一个船东和租船人都想享受租约下的权利而逃避任何责任。作为船租双方，均应对责任终止及留置权条款引起重视，并根据自己的议价实力和业务水准相识订好条款，并在执行的过程中把握好机会。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)