

扣押货物与扣押提单案例点评 PDF转换可能丢失图片或格式
，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E6_89_A3_E6_8A_BC_E8_B4_A7_E7_c27_32080.htm 案情 瑞士某银行起诉巴西某出口商，理由是出口商不当使用银行的资金。该银行获得了扣押存放于美国路易斯安娜州一个港口的1300吨钙化硅的命令。该批钙化硅由出口商托运，承运人签发了提单。单据尚在代收行手中，未流通至买方。出口商请求美国法院释放该批货物，因为其不是提单的所有者。出口商称，货物权利紧随提单，一旦提单转让至代收行，自己就不再是货物所有权人。银行称，只有正当流通的提单才能转让货物所有权，提单虽已经转让至代收行手中，但未构成正当流通。美国法院认为，正当流通提单之持有人取得对提单的权利以及对提单描述的货物的权利。一旦承运人为货物签发可转让提单，法律就保护后来通过正当流通成为提单持有人的人。尽管在承运人占有之中的货物已被扣押，如果提单的流通未被禁止，或者提单不在承运人占有之中，法律允许承运人将货物放给提单正当持有人。扣押提单是扣押货物的必要前提，本案在扣押货物的命令下达时提单未被扣押，扣押运送中货物的命令不能生效，应予以解除。 点评本案涉及货款支付方式、提单的流通、扣押货物或提单等问题，虽然是一个外国案例，但是对我国的立法和司法中相关问题处理的都有一定的启迪意义。 一、本案的基本结论及理由 托收是由卖方开具汇票并随附单据交给当地银行（托收行）并提出托收申请，委托该行通过它在进口地的代理行（代收行），代向进口人收款。提单代表货物，买方尚未取得提单就未能取得货

物所有权。只有正当流通的提单才能转让货物所有权，按照美国法，正当流通的要件之一是持有人支付对价而购买提单。在托收情形，银行仅仅被委托收款不构成取得提单的对价，因而本案代收行也没有取得提单权利和货物权利。本案货物所有权仍在卖方即被告手中，原告似乎可以为保全其请求申请扣押被告所有的该批货物。然而，法院并未局限于此，而是根据提单在国际贸易中的作用作出判决。本案的基本结论是，当提单代表货物时，只有在提单的流通已被禁止，或者提单在承运人手中的情况下，才能扣押货物。关于此点，1984年美国提单法有明文规定。美国法之所以强调提单的独立性和流通性，主要是看重提单在国际贸易中的独特作用。由于贸易的需要，提单发展出物权凭证的功能，提单成了占有凭证和货物的代表。转移提单，就可以转移货物的占有，完成货物的流通。然而，提单毕竟不是货物本身，有时会发生货物与提单脱节，在不同的时空各自流转的现象。美国法为强化提单的地位，采取“货物法律命运随正当流通之提单”的原则，即正当流通提单之持有人取得对提单及提单描述的货物的权利，承运人应将货物占有转移给提单持有人。即使是对货物实施司法扣押，也须以提单流通已被禁止，或者提单在承运人手中为必要前提。如果扣押货物的命令在其签发之时不符合生效条件，则不能通过在此之后扣押提单而使其变为有效。确立这一原则，是为了维护提单的物权凭证性质，促进贸易的顺利发展。须知赋予提单物权凭证功能就是为了使提单适应实为单证买卖的国际贸易的现实需要，如果以货物独自的流转冲击单证买卖，则提单的价值和信誉就不复存在，提单持有人在购买提单之前就要调查货物是否

已被他人取得或是否已被司法扣押。这样，国际货物买卖就难以为继。为了避免这种结果，确保国际贸易的顺畅，牺牲实物关系人利益而凸现提单的超然流通乃最佳选择。

二、对我国扣押船载货物的立法和司法思考

理论和实务上，我国一直认可提单的交付视为货物的交付，但民法通则和合同法没有规定提单的物权凭证性质。不过，根据海商法第七十一条，提单是“承运人保证据以交付货物的单证”，可以认为海商法赋予提单以物权凭证功能。然而，对于如何协调货物和提单的关系，是否应突出提单的物权性质和流通功能，法律仍不明确。民诉法司法解释第一百零一条规定，法院对不动产和特定的动产进行财产保全，可以采用扣押有关财产权证照并通知有关产权登记部门不予办理该项财产的转移手续的财产保全措施；必要时，也可以查封或扣押该项财产。这一司法解释是否具有美国有关立法和司法之效果呢？不然。一方面，该条涉及的不是提单等物权凭证，而是财产权证照，即国家机关签发的用以证明物主身份和推行登记制度的文件。向物主交付证照，不代表向物主交付财产，它仅使物主可以登记财产。另一方面，扣押有关财产权证照的方式只是一般扣押方式的灵活变通，其目的是在限制物主处分财产的同时，使物主能够继续占有使用收益财产，避免扣押产生的费用损失等。在特定情况下，它被用来替代一般扣押，而非扣押该特定财产的必经程序。此外，这里所谓的特定动产似乎不应包括海上货物。可见，我国立法仍有待完善。扣押船载货物包括一般民事请求人申请扣押和承运人为行使海事请求而扣押船载货物，均应以提单流通已被禁止或承运人占有提单为前提。这既可维护提单的流通性，也可保护承运人的利

益。海上货物扣押制度中争议最大的问题是，被扣押货物是否应属被申请人所有？海事诉讼特别程序法第四十四条规定：“申请扣押的船载货物，应当属于被请求人所有。”可见，我国法律对于扣押船载货物规定的条件十分严格。如果要求只能扣押属于债务人所有的货物，扣押货物就会变得十分困难。因为，海上货物运输过程中，货物所有权随时可以发生转移，货物所有权人和有关费用的支付义务人常常不一致。民事请求人通常不知道也不可能知道货物所有权的状态。我认为，只要是因货物运输产生的请求，都可据以申请扣押该货物，而不论货物所有人是否有关费用的支付义务人。在留置权方面，司法解释扩大了可以留置的货物的范围。担保法司法解释第一百零八条规定，债权人合法占有债务人交付的动产时，不知债务人无处分该动产的权利，可以依法行使留置权。这是留置权的善意取得制度，它对于建立范围更广泛的船载货物扣押制度具有重要启示。在申请扣押船载货物以申请扣押提单，或提单由承运人收回为前提的情况下，也不能将扣押对象与所有权挂钩。在承运人申请扣押提单の場合，提单持有人往往是有关费用的支付义务人，并且通常是货物所有权人。因此，承运人基本不会陷于困境。一般民事请求人申请扣押提单时，提单权利人对申请人的债务并不体现在提单上，而且提单权利人有时并不是货物所有人。提单持有人是否取得提单代表的货物的所有权，还要结合买卖合同判断。我认为，只要被请求人对请求人负有债务，请求人就可申请扣押提单，以实现通过扣押货物获取担保的目的。在提单由承运人占有的情形，承运人一般已将货物交付给提单持有人。这时，提单物权效力和流通性质消灭，海上货物

流通终止，而货物在陆上转让的需要和频率都大为减弱。此时，货物所有人与债务人是否一致比海上货物容易判断。但是，要求一般民事请求人或承运人判断在海运期间可能经过一系列转让的货物的最终所有人，实属苛刻。我认为，请求人只需直接申请扣押货物，无需事先申请扣押提单，也不论货物是否属于被请求人所有。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