

国际海运货物留置权研究

袁亮

浙江和义观达律师事务所, 浙江 宁波

收稿日期: 2024年6月26日; 录用日期: 2024年7月9日; 发布日期: 2024年8月22日

摘要

《海商法》第87条赋予了承运人对国际海上货物运输合同下货物的留置权, 成为保护承运人合法债权的重要救济途径。但我国《海商法》第87条及相关规定尚存适用上的困境, 立法目的与司法实践有所偏离。海运货物留置权标的的所有权归属的概念缺失、担保债权范围过宽和商事留置权的主体范围局限等问题的存在, 一定程度上增加了司法实践中双方当事人利益的受损风险, 不利于营造良好有序的海上货物运输活动秩序。应当进一步完善海运货物留置权制度, 删除《海商法》第87条中的对标的物所有权的限制, 删除原条文“其货物”中的“其”字; 细化担保债权范围的规定, 明确对“运费预付”情况的限制, 将滞期费排除在担保债权范围外; 肯定双方明确约定下的商事留置权法律效力。

关键词

海上货物运输, 承运人, 货物留置权, 商事留置权

Research on Liens of International Maritime Cargo

Liang Yuan

HARNEST & GARNER Law Firm, Ningbo Zhejiang

Received: Jun. 26th, 2024; accepted: Jul. 9th, 2024; published: Aug. 22nd, 2024

Abstract

Article 87 of the *Maritime Law* gives the carrier the right of lien on the goods under the contract of international carriage of goods by sea, which is an important remedy to protect the carrier's legal claims. However, there are still difficulties in the application of Article 87 and related provisions of the *Maritime Law*, and the legislative purpose deviates from the judicial practice. The absence of the concept of ownership of the subject matter of maritime cargo lien, the wide scope of secured claims and the limited scope of commercial liens increase the risk of damage to the interests of

both parties in judicial practice to a certain extent, which is not conducive to building a good and orderly order of maritime cargo transport activities. We should further improve the lien system of maritime goods, delete the restriction on the ownership of the subject matter in Article 87 of the *Maritime Law*, and delete the word “it” in the original article “its goods”. Refine the provisions on the scope of secured claims, clearly limit the situation of “freight prepaid”, and exclude demurrage from the scope of secured claims; affirm the legal effect of commercial liens expressly agreed upon by both parties.

Keywords

Carriage of Goods by Sea, The Carrier, Lien on Goods, Commercial Lien

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

留置权作为债权人维护其自身合法权益的重要手段，是法律保护债权人的方式之一。《海商法》第87条系承运人海上货物留置权的基本规范，赋予了承运人留置货物的权利。承运人为了收取运费、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，可以对所运输的债务人的货物进行留置，在一定条件下拍卖其货物并且就价金优先受偿。但在实践中，由于法律强调承运人留置货物的所有权必须归属债务人所有，且对承运人留置权的担保债权范围规定过宽，本文旨在针对上述问题提出解决建议。同时对海运货物留置权制度中商事留置权的适用问题展开分析。

2. 海运货物留置权概述

(一) 我国《海商法》下的海运货物留置权

《中华人民共和国海商法》(以下称《海商法》)第八十七条规定：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。

海运货物留置权是一项特别的留置权制度，对《民法典》中一般留置权的理解是理解这一特殊权利的基础。留置权，是法律直接规定的担保物权，目的在于维系交易安全，规范现实交易活动。我国《海商法》第87条规定的海运货物留置权，是涉及国际海上货物运输合同下承运人享有的针对货物的留置权，允许其为获得应收费用而保留、变卖货物并优先受偿。在海运实务中，承运人作为付出劳动和承担风险的一方，行使这一权利有助于在特定情况下维护自身利益，平衡合同各方的权利和义务。

(二) 海运货物留置权的构成要件

海运货物留置权在一般留置权构成要件的基础上，存在着为满足实践之需的特殊之处，充分了解其构成要件将有助于对承运人货物留置权进行准确定位。

第一，承运人应当合法占有货物。与一般民事留置权一样，强调对货物的实际占有为权利构成要件之一。如果货物脱离了承运人控制，后续的权利主张、行使上都会存在着根本上的问题，尽管可以继续向司法机关请求公权力救济，但无论是时间亦或是精力上都远远不如先自力救济。

对于法律规定的“合法占有”，可以分为“合法”和“占有”两个方面解读。首先，占有必须合法，

这是对于权利人最基本的要求，无论是依据相关法律规定还是长期司法实践，权利保护不能以损害他人权益为前提。其次，“占有货物”，承运人对货物的占有状态必须持续、不间断的。海运货物留置权中由于承运人自身的原因丧失持续占有，后续则不能再去主张留置权扣押已经交付于债务人的货物[1]。鉴于海上货物运输之特殊，承运人可以使用多种多样的手段来实现对他人货物的占有，如承运人将货物存入港口仓、实施临时性托管储存等等。

第二，债权已届清偿但尚未清偿。如前所述，海运货物留置权本质上属于担保物权，其有效性基于承运人债权的实际存在，这通常意味着债务人的债务已经到达清偿期限但尚未履行。然而，在司法实践中，有时会遇到债务人的债务尚未到期但货物交付期限已到的情况。在这种情况下，若承运人利用海上运输合同的特殊性故意延迟交付以图日后行使留置权，这种行为显然构成侵权，并且不满足海运货物留置权的法定条件。

然而，也存在特定情形下的例外，即当债务人因特定原因确定无法履行清偿义务时，尽管债权尚未到期，承运人仍有权对货物实施扣押。这是因为，在债务人已丧失清偿能力的情况下，若承运人因债权未到期而无法行使留置权，进而失去对货物的控制权，这将极大地增加承运人保障自身权益的难度，这显然不符合常理。

第三，债权与留置的货物间有牵连关系。牵连关系主要体现为相关债权与承运人所扣留货物之间存在的某种直接联系。在运输业务中，要求货物与债权之间存在这种联系的核心目标，是为了防止留置权的不当行使可能损害到与运输活动无关的第三方权益。然而，在国际海上运输领域，关于承运人货物留置权是否应严格受限于这种牵连关系，法律上尚未有明确的界定，这也成为了业界和学界热议的焦点。有观点认为货物与债权之间必须存在明确的牵连关系，即承运人因某批货物产生的债权只能针对该批货物行使留置权，否则需承担不当留置的法律责任[2]。另一种观点则强调海运货物留置权的商业特性，主张将其视为商事留置权，无需过分强调货物与债权之间的直接联系，以便更好地保护承运人的合法权益。因此，进一步深入研究商事留置权，明确牵连关系在特定情境下的适用性，对于海运货物留置权的有效执行具有重要的实践意义。

最后，在国际海上承运人的货物留置权问题中，还需要关注其构成的若干消极要件[3]。这些要件在很大程度上与一般民事留置权相类似，它们构成了债权人设立和行使留置权时必须遵循的限制条件。首先，当事人间的合意。海运留置权是由法律直接规定的，无需当事人另行约定。其次，货物的占有必须确保不存在侵权行为。这种留置权是法律为了保护海运中相对弱势一方而赋予的，若承运人滥用这一权利侵害他人的合法权益，不仅违背了留置权的初衷，还可能引发交易秩序的严重混乱。最后，不得违反公序良俗的基本原则[4]。

3. 对海运货物留置权的解读与研判

(一) 海运货物留置权标的的所有权归属的概念缺失

《海商法》第 87 条只是在列举应向承运人支付必须的费用后，指出“承运人可以在合理的限度内留置其货物”。至于“其货物”究竟指向何人，则并未给出明确的概念和性质。部分学者主张将“其货物”解释为债务人所有的货物，“其”是指债务人，“其货物”指债务人所有的货物，即承运人只能留置债务人所有的货物[5]。这与一般留置权的规定是一致的，更加强调的债权债务之间的相对性，对保护善意持有提单的第三人利益与促进提单流转具有积极意义。这种观点一直以来也长期主导着海运实践[6]。

从法理上来说，留置权是债的一种担保方式，只能由债权人向债务人主张，同时也只能向债务人的财产主张，如果对留置标的物范围不加限制，承运人可以随意扣留第三人的货物，则有违立法宗旨，难以保证公平。而随着时间的推移，法律的进步以及保护角度的倾斜，另一种观点出现，更多学者主张：

“其货物”应当解释为“其运输的货物”，留置标的物不必以债务人享有所有权为基础^[7]。这种观点与《民法典》运输合同中承运人的留置权规定相一致，也与国际上大部分国家的规定相吻合。

审判实践中包括最高人民法院在内的大部分法院支持第一种观点。例如，上海立伟物流有限公司、海南临海船务有限公司等关于留置权纠纷一案¹中，最高人民法院认为，和宇公司无权就历史航次运费留置非债务人所有的货物。

然而，随着现今贸易速度的不断加快，国际间海上货物贸易越来越多的依靠提单的转移来履行货物交付的义务，在货物运输过程中，其所有权可能多次转移。这样的所有权转移无须告知货物承运人，其结果便是承运人非但无法按《海商法》第 87 条赋予的权利保护自己的利益，反而要冒为行使该条的权利而引致的错误留置而赔偿的风险。

司法实践中，许多航运公司作为承运人，将货物运抵目的港后基于货方的种种原因未能收取运费、滞期费等，这时货物所有权多数已随着提单的转让而转让，但根据《海商法》第 87 条的规定承运人不能够对货物行使留置权，在这种情况下承运人冒着极大的风险所做出的劳动完全得不到回报，收货人诉诸法院或仲裁后，几乎都以“错误扣货”的败诉结果告终，承运人可行使留置权的可能性几乎为零。同时债务人还有可能恶意转移货物所有权的方式来阻止承运人行使留置权，

随着我国对外贸易的蓬勃发展，海上货物运输总量与日俱增，《海商法》作为规范海上货物运输的特别法，其第 87 条的模糊规定却日益成为威胁承运人合法利益的“陷阱”，表面上看似是保护承运人利益的一项法律规定，但是承运人在保护自己的此项合法利益之时，却往往要承担错误留置而赔偿的风险，对我国航海运输业的发展产生了消极的影响。

（二）海运货物留置权担保的债权范围过宽

根据《海商法》第 87 条规定，当涉及涉外海上货物运输时，承运人在特定费用未获清偿的情况下，拥有对货物的扣留权。这些费用具体包括运费、共同海损分担、滞期费、以及承运人为货物所垫付的必要费用，还有其他应向承运人支付的费用。这一条款的涵盖范围相当广泛，它不仅包括了法律明文规定的债权项目，还涵盖了当事人之间自由约定的债权内容。然而，如此广泛的涵盖范围也可能在实际操作中带来了新的问题。

在预付运费的情况下，承运人若因装货港产生的与货物装运相关的滞期费、亏舱费等费用而行使对货物的留置权，将与提单持有人的货物所有权和提单的“禁止翻供”原则产生冲突。

海上运输契约本质上具有承揽属性，运费作为海上承运人提供运输服务的对价，通常在运输任务完成后由托运人支付。然而，托运人与承运人之间也可协议约定，运费在装船时或装船前即行支付。当承运人签发“运费预付”提单时，这表示运费已被托运人支付，无论承运人是否实际收到款项，善意受让提单的第三方无需再承担运费支付义务。合法提单持有人应能在目的港无障碍地提取货物，承运人不得以运费未付为由留置提单项下的货物。若船长签发“运费预付”提单且该提单已转让给第三方，承运人将丧失运费留置权，并不得否认运费已实际支付。这是因为《海牙维斯比规则》中明确规定了“禁止翻供”原则，即当提单转让给善意第三方时，提单上的记载对承运人具有最终证据效力，其他相反证据将不被采纳。在国际惯例中，即使货物在运输过程中发生灭失或损坏，无论原因，承运人不退还预付运费。因此，在预付运费的约定下，运费支付与货物交付无关，即便船舶失事导致无法交付，运费仍需支付。

（三）商事留置权的主体范围局限

随着《民法典》的正式实施，其中关于商事留置权的规定基本沿用了原《物权法》的框架，并未在法律条文中直接解决商事留置权存在的争议。这一规定继续将企业作为主要的权利主体，并将客体范围限定在债务人的动产，同时放宽了对牵连关系的限制。展望未来，商事留置权制度仍然需要进一步的完

¹ 最高人民法院(2022)最高法民再 245 号民事判决书。

善和发展,这一进程也必将对国际海上承运人行使货物留置权产生深远的影响。

《民法典》第448条虽然明确了“企业”作为商事留置权的主体,但在复杂的实际案例中,关于是否仅当双方当事人均为企业时才能突破牵连关系行使商事留置权,一直存在争议。实践中,各地法院对商事留置权权利主体的认定并不一致。

杭州宝鼎公司诉桐庐县国富中心广场房屋租赁合同纠纷案²中,原告宝鼎公司主张对被告国富中心广场放置于走廊的货物行使商事留置权,并提起了诉讼。然而,法院以原告并非合法占有被告货物、留置货物与债权无直接法律关系,且被告为个体工商户非企业为由,驳回了原告的诉讼请求。这一判决表明,法院在此案中不承认个体工商户作为商事留置权的主体。

金华军标鞋业公司与金东区货运信息部运输合同纠纷案³中,货运信息部因运费未得到清偿而留置了军标公司的货物。法院最终认为,由于双方均为商事主体,且长期存在运输合同关系,故本案适用商事留置权的规定。值得注意的是,货运信息部为个体工商户而非企业,这一判决表明,该法院将个体工商户也纳入了商事留置权的权利主体范围。

比较上述两个案例,可以明显观察到不同地区的法院在商事留置权主体认定上存在差异,特别是针对个体工商户是否属于商事留置权的权利主体这一问题存在分歧。首先,从字面意义上看,个体工商户并非传统意义上的企业,因此,在严格的文义解释下,个体工商户并不直接构成商事留置权的权利主体。然而,若完全排除个体工商户的适用,将导致商事活动参与主体间权利失衡,对非企业主体不公,这既违背了商事留置权设立的初衷,也阻碍了各类市场主体共同推动国家经济发展的努力。

笔者认为,将个体工商户排除在商事留置权权利主体之外的做法并不妥当。从商事法律制度较为完善的国家来看。这些国家通常采用“商人”这一概念来界定权利主体,而中国台湾地区的“民法”也明确规定商事留置权是商人之间的权利。尽管这些国家和地区对“商人”的概念和范围有着系统的界定,但这样的法律规定可以为我国完善商事留置权提供有价值的参考。

4. 海运货物留置权制度的完善建议

(一) 删除海运货物留置权标的物所有权的限制

关于海运货物留置权标的物的权属问题,尽管过去存在诸多争议,但如今已逐渐达成共识。在权利博弈与平衡的过程中,《海商法修改意见稿》删除了“其货物”中的“其”字,使之与《民法典》中关于承运人货物留置权所指的“相应货物”保持一致。

在国内留置权制度的演进过程中,可以清晰地洞察到其发展趋势。在权利义务的均衡基础上,进一步强化了对债权人的保障。历史上,对于留置标的物的权属问题,法律一直保持着高度的审慎态度,严格限定留置权人只能留置债务人所有的标的物。然而,《合同法》的出台,使这一局面发生了显著变化。现行《民法典》合同编中关于承运人留置权的规定,沿用了1999年《合同法》的条款,对留置标的物的描述放宽至“相应的运输货物”,不再严格限定其权属。这一变化体现了法律在逐步放宽对留置标的物范围的限制。

立法初衷,旨在确保承运人的合法权益得到充分保障,并鼓励其在海运过程中高质量地完成运输任务。这是海运货物留置权的根本宗旨。若过度强调留置标的物的所有权问题,无疑会给承运人带来负担,增加其行使权利的难度。因此,取消对留置标的物所有权的限制,不仅有助于承运人更好地行使权利,也体现了立法目的,符合海商法发展的整体趋势。

另一方面,留置权不受限于债务人所有权的框架,这对善意的提单受让人来说同样体现了公平原则。

² 参见浙江省桐庐县人民法院(2017)浙0122民初5419号民事判决书。

³ 参见浙江省金华市中级人民法院(2018)浙07民终5591号民事判决书。

在正常交易流程中，善意的提单受让人本应有权从承运人处顺利提取货物。然而，由于托运人未能履行支付义务，触发了留置权机制，导致提单持有人无法如期提货，这似乎对他们构成了某种不利。然而，实际情况并非如此简单。《民法典》第 612 条明确指出：“出卖人对于其交付的标的物，有义务确保第三人不会向买受人主张任何权利。”此外，《联合国国际货物销售合同公约》第 41 条也规定：“卖方所交付的货物应当确保第三方不会对其提出任何权利或要求。”这意味着，提单受让人持有提单并获得货物的所有权是基于合同约定的，但由于卖方在运输合同中的支付义务未得到履行，导致了货物留置权的产生，进而影响了提单持有人的利益。这种损失实际上源于买卖合同中卖方担保义务的缺失。因此，当善意的提单受让人面临因卖方未履行义务而导致的利益受损时，他们有权依据合同条款向卖方提出索赔，以维护自己的合法权益。

在与国际接轨的角度上，《海商法》涉外性显著，借鉴国外法律的相关规定显得尤为重要。正如前文所述，两大法系中具有代表性的国家在海运货物留置权方面，对留置标的物的范围均持开放态度，即不对其施加限制。例如，英国法律在处理这一问题时，并不深究留置权背后的所有权归属。进一步说，取消货物所有权的限制有助于我国在国际海运领域更灵活地行使管辖权，还能有效防止境外承运人在涉及我国管辖权的国际海运合同中，利用法律规避手段来逃避对其不利的法律条款，进而保护我国当事人的合法权益。

综上所述，废除对留置权标的物所有权的限制，不仅符合公平原则，还契合留置权法律制度的发展趋势。此举不仅强化了我国在行使管辖权方面的能力，还使得我国的法律实践与国际立法和惯例更加接轨。因此，在《海商法》第 87 条中删去“货物”前的“其”字，这一修改更为合理，且具有可行性。

（二）细化海运货物留置权担保债权范围的规定

在海运货物留置权担保的债权范围规定上，法律条文采取了列举与兜底条款相结合的方式，旨在覆盖更广泛的情形。然而，随着海运实践的日益复杂和《海商法》对标的物所有权权属限制的放宽趋势，现有的债权范围规定已难以满足实际需求。因此，笔者认为，海运货物留置权担保的债权范围需要更加精细化的界定。

关于海运货物留置权担保的债权范围中预付运费的问题，当提单未明确标明运费支付方式时，现有规定对现实问题的解决存在问题。本文认为，在提单信息不完整的情况下，第三人购买提单时可能会依据《海商法》第 69 条的误解为运费已支付完毕，从而认为自己无需再支付运费。考虑到运费预付提单与运费到付提单在价格上的差异，法律应当保护此类善意第三人的权益。若允许承运人在此情况下行使留置权，实际上是强制要求第三人支付未知运费，这不仅可能引发法律纠纷，还可能破坏提单交易的安全性和稳定性，进而阻碍海上货物运输业的发展。因此，针对提单中未注明运费支付方式的情况，有必要通过法律条文或相关司法解释进行补充规定。特别是在《海商法》取消留置物必须属于债务人所有的限制后，更应明确对“运费预付”情况的限制。

建议增加补充性规定：“若提单明确标明‘运费预付’或类似表述，承运人不得以未收取运费为由留置货物，除非收货人与托运人身份合一。”

其次，在海运货物留置权所担保的债权范围中，可以根据性质将其细分为两大类。一类是合同义务类债权，典型如运费，它源于合同双方事先达成的合意；另一类是合同责任类债权，如滞期费，它往往因一方在合同履行过程中的违规行为而产生。留置权作为一种担保方式，其核心功能在于为债权人实现其债权提供额外的保障，并通过施加压力于债务人，促使其履行合同义务。在合同法律关系中，合同义务与合同责任虽紧密相关，但两者存在本质区别。在留置权的规定中，对这两类债权进行区分至关重要。

以我国《海商法》第 87 条为例，该条款下所列举的因未付运费、共同海损分摊、承运人为货物垫付的必要费用等产生的留置权，均基于承运人的合法债权，这与留置权作为担保物权的性质相契合。然而，

滞期费作为一种因违约而产生的费用，其性质与上述费用存在显著区别，因此不应被纳入第 87 条所规定的担保范围[8]。

为体现滞期费与其他费用的本质区别，建议将其排除在第 87 条规定的担保范围之外，并允许当事人根据运输合同或提单条款的约定自行处理滞期费问题。确保留置权制度的公平性和合理性，更好地维护合同双方的权益。

(三) 明确“约定商事留置权”的适用

在探讨商事留置权时，不可避免地将其与海上货物运输合同承运人的货物留置权相联系，这种联系对于维护海上货物运输活动的秩序具有标志性影响。然而，鉴于海运实践的复杂性和相关合同中权利主体的多样性，对于《海商法》第 87 条能否直接视为商事留置权并直接应用，本文持谨慎态度，本文认为，应当允许海上货物运输合同双方自行约定商事留置权的适用。

在英国的普通法体系中，留置权被区分为两类：一类为“一般留置权”，它对于牵连关系的要求较为宽松；另一类则是“特定留置权”，它更强调动产与债权之间的紧密关联性。值得注意的是，“一般留置权”与我国商事留置权存在显著的相似性，而“特定留置权”则与我国民事留置权相对应。在英国法律实践中，存在一种特殊情况，即合同双方当事人满足特定条件下，可以通过协商将原本基于特定动产和债权的“特定留置权”转变为更为宽泛的“一般留置权”。

《海商法》作为《民法典》的特别法，其特性体现在对海上运输活动的特殊规制。尽管《海商法》未涵盖的条款可参照《民法典》进行解释，但针对海运货物留置权这一独特规定，在《海商法》中明确其条款将更有助于规范其后续应用。从实际出发，允许海上货物运输合同双方自行约定留置权的适用性是合理的。对于承运人是否适用商事留置权，应依据合同中是否有明文规定来判断。若合同未涉及相关条款，则需确保债权与标的物之间存在直接的法律关联，以维持权利平衡。然而，若双方当事人在合同中明确约定，在特定情况下债权人可留置债务人其他批次货物，则在满足条件时应认可此条款的效力，此时货物的留置不再受传统“牵连关系”的严格限制。这种处理方式既考虑了《海商法》的特殊性，也兼顾了《民法典》的普遍原则，使得商事留置权成为承运人货物留置权的有效补充，有助于更好地规范海上货物运输行为，同时不损害留置权作为法定担保物权的法律效力。

综上所述，当合同双方明确约定适用商事留置权时，应合理认可这一约定的法律效力，并赋予承运人在债权未获清偿时，对债务人其他批次货物实施留置的权利，确保其适应复杂的商业环境。

5. 结语

“法律赋予承运人的货物留置权，对于谨慎的承运人而言，只能画饼充饥，而对于莽撞的承运人而言，则可能成为危险的责任陷阱[9]。”在探讨海运货物承运人留置标的物的所有权时，过去的《海商法》第 87 条对标的物权属的规定显得相对保守，这在如今追求高效的海上贸易环境中已显得不再适用。为了顺应这一趋势，现行的《海商法》修改意见在留置标的物所有权问题上作出了重要突破，删除了“货物”之前的“其”字，从而放宽了对留置标的物所有权的限制，更为灵活、全面地保障了承运人的权益；同时，对于该担保物权所担保的债权，不仅其范围需要明确界定，合理限制也应得到具体细化，以确保权益保障的精准性和有效性；确认“约定商事留置权”的适用，有利于海上货物运输合同发生相关情况时，债权人以及法院能够更好地对权利义务进行把握。

参考文献

- [1] 高祎晗. 论附条件交付下的海运货物留置权[J]. 黑龙江教师发展学院学报, 2021, 40(10): 154-156.
- [2] 尹东年, 郭瑜. 海上货物运输法[M]. 北京: 人民法院出版社, 2000: 85.

- [3] 周燁. 中国海上货物运输承运人留置权的实务与创新——兼论《海商法》第 87 条释义[J]. 中国海商法研究, 2015, 26(1): 36-41.
- [4] 赵建争. 我国海运货物留置权的研究[D]: [硕士学位论文]. 海口: 海南大学, 2015.
- [5] 司玉琢. 海商法[M]. 北京: 法律出版社, 2018: 89.
- [6] 宋文源. 物权法视角下的海运货物留置权制度研究[D]: [硕士学位论文]. 南昌: 江西财经大学法学系, 2014.
- [7] 徐欣. 完善海运货物留置权制度[N]. 中国交通报, 2002-12-27(4).
- [8] 朱梦怡. 滞期费索赔中的海运货物留置权问题研究[D]: [硕士学位论文]. 北京: 清华大学, 2016.
- [9] 李张光. 中国进入全面治水时代[N]. 民主与法制时报, 2015-04-19(4).