

承运人对第三人货物的留置权

张家勇*

内容提要：我国海商法、担保法、合同法与物权法等法律构造了现行的留置权规范体系。相关法律在留置权成立要件上表述不一，导致了法律适用上的困难，集中表现在合同法第 315 条的解释适用上。无论从货运合同各方的利益结构、诚实信用原则或善意取得角度，还是从承运人留置权所保护债权的发生原因角度，都无法合理得出承运人可以根据该条对第三人货物主张留置权的结论。只有借助法律解释技术，通过稳定的司法适用确定该条的准确含义，才不至于产生利益冲突和体系违反的效果。

关键词：货运合同 承运人留置权 第三人 利益平衡 体系违反

一般认为，货运合同的当事人只能是托运人与承运人，非托运人的收货人并非当事人。^{〔1〕}如果货物非属托运人所有，收货人或货物所有人就处于货运合同关系外的第三人的地位。在这种情形下，当托运人未付清运费、保管费等相关运输费用时，就可能发生承运人对其运送的第三人货物主张留置权的情况。现行法有关承运人留置权的规定存在抵牾，尤以合同法第 315 条与担保法、物权法、海商法等相关法律规定间的冲突最为明显，如何理解适用合同法第 315 条并评估解释结果的正当性及妥当性遂成问题。

一、合同法第 315 条与承运人对第三人货物的留置权

一般而言，关于债权人能否就债务人交付占有的他人之物主张留置权，现行物权法与担保法皆明定留置物须为“债务人的动产”，^{〔2〕}但“债务人的”这个限定语究竟何指，认识上却存在分歧。一种见解认为，为了维护交易的公平与安全，“只要留置人确信所留置的动产属于债务人，不问标的物是否为债务人所有……根据债务人动产占有的公信力，债权人对其善意取得的不属于

* 西南财经大学法学院副教授。

本文得到西南财经大学 211 工程三期建设项目资助。

〔1〕 参见铁路法第 11 条第 1 款，海商法第 41、42 条。与这种就合同当事人作明确规定的做法不同，合同法第 288 条关于货运合同当事人的规定较为模糊，不过理论上一般都认为收货人并非货运合同的当事人。参见郭明瑞、王轶：《合同法新论·分则》，中国政法大学出版社 1997 年版，第 264 页；崔建远主编：《合同法》，法律出版社 2003 年版，第 417 页。

〔2〕 参见物权法第 230 条第 1 款、担保法第 82 条、《最高人民法院关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》第 117 条。

债务人所有的物享有留置权”。〔3〕这种看法与最高人民法院担保法司法解释第108条有关留置权善意取得的规定相合。不过，相反见解则认为，留置权的基础在于寻求债权人与债务人之间的利益平衡，留置他人之物以担保自己的债权超出了利益平衡的限度，因为第三人对留置权人并不负担债务。从而，担保法司法解释确立留置权善意取得，其妥当性须重估。

根据担保法第83、84条的规定，由运输合同所发生的留置权应适用该法。因此，上文关于留置权成立要件的讨论就同样适用于因货运合同而发生的承运人留置权。从比较法的角度来看，承运人留置权原则上须满足货物属于债务人所有的条件，这样的构造并非我国独有，而是可以找到类似立法例。虽然德国民法典所规定的留置权（Zurückbehaltungsrecht）“有一个债权的核心”，“总作为纯粹的抗辩结构而出现”，〔4〕但其商法典所规定的商事留置权则具有较多“物权性”，在支付不能情形有“别除权”，在个别强制执行中也优于后产生的扣押质权。〔5〕不过，商事留置权不存在善意取得问题，因此对第三人之物不发生留置权。〔6〕此外，德国法上还有与我国承运人留置权规则更为接近的承运人法定质权（Pfandrecht）规则。根据德国商法典第441条第1款，货物承运人对于货运合同所生债权享有对所运货物的法定质权。不过，法定质权须以债务人在质物上的所有权为前提，善意取得法定质权的可能性被德国联邦最高法院明确否定，〔7〕从而承运人法定质权无法在第三人货物上成立。〔8〕法国商法典第108—1条第1款规定：“对签发人、托运人或收货人拥有的一切运输债权，即使产生于以前的运输服务，承运人对其义务标的货物的价值及其相关材料，享有优先权。”从文义上看，该条没有对标的物所有权问题作特别要求。但是，学者主张标的物须为债务人所有。〔9〕瑞士民法典是少有的将留置权作为担保物权加以规定的法典，该法第895条第3项明确规定债权人对不属于债务人之物取得留置权须以善意为必要。虽然瑞士债务法第451条规定了承运人的留置权（Retentionsrecht），但其性质仍属于合同上的抗辩权，具有债权性，因此不能得出承运人留置权不受前述留置权一般条件限制的结论。

我国新近颁布的物权法在留置权成立要件上仍然与担保法、民法通则等保持了实质方面的一致，都规定留置权应以“债务人的动产”为必要。然而，至少从法律条文的字面上看，这样的构造已遭遇了来自合同法第315条的挑战。该条规定：“托运人或者收货人不支付运费、保管费以及其他运输费用的，承运人对相应的运输货物享有留置权，但当事人另有约定的除外。”〔10〕从文义上看，该法律条文并没有明确承运人只能留置为托运人所有或具有处分权的货物。于是，问题就发生了：既然担保法已明确将运输合同中的担保问题纳入其规范范围，合同法第315条为何还要作出重复规定？后者是确定了一种特别留置权（即根本不考虑标的物的归属问题，在所运货物为第三人所有时，即使承运人明知货物非托运人所有，仍可行使留置权），还是仅仅对担保法的相关规定在合同法中再次作出重复宣示，因而并没有改变留置的货物须为债务人的财产这个一般

〔3〕 李国光等：《〈关于适用〈中华人民共和国担保法〉若干问题的解释〉理解与适用》，吉林人民出版社2000年版，第378页。

〔4〕 [德] C·W·卡纳里斯：《德国商法》，杨继译，法律出版社2006年版，第666页。

〔5〕 同上书，第674页。

〔6〕 同上书，第668页。

〔7〕 [德] 鲍尔/施蒂尔纳：《德国物权法》下册，申卫星、王洪亮译，法律出版社2006年版，第572页。

〔8〕 但是，理论上仍不乏肯定论者。参见上引书，第573页。

〔9〕 史尚宽：《物权法论》，中国政法大学出版社2000年版，第493页；[日] 近江幸治：《担保物权法》，祝娅等译，法律出版社2000年版，第23页。

〔10〕 该规定与海商法第87条似乎是相似的：“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”。不过，仔细分析仍可发现，海商法所规定的承运人留置权的对象应指付款义务人的货物（即“其货物”），所以，该条实际上更相似于担保法与物权法的规定。

要件?

对于这个问题,理论上也存在不同看法。有学者认为,承运人留置的财产是否属于债务人所有并非承运人留置权成立的要件。^[11]而且,这种看法在比较法上同样可以找到立法例的支持。日本商法典第562条规定:“运送承揽人惟得就关于运送物应受之报酬、运费及其他为委托人所为之垫付及贷款,留置运送物。”此种留置权不以运送物为托运人所有为必要。^[12]日本民法典第295条第1项关于一般留置权的规定,甚至明确肯定可以就他人之物取得留置权,且没有善意的要求。韩国民法典及商法典、魁北克民法典等也都没有留置权标的物须为债务人所有的规定。^[13]我国台湾民法典对于运送人的留置权同样没有要求运送物须为托运人所有,^[14]被认为是一种特殊的留置权。^[15]于是,在货物为非合同当事人的第三人所有的货运合同中,承运人留置权甚至无须借助善意取得规则就得到认可。

从法律解释角度看,外国立法例的参照不过是为探求本国现行法律规范的意义内容引入一种解释因素,非结合拟解释的法律所依循的整个法律秩序及社会经济背景,其结论不足以被采信。^[16]在我国,除依法律文义进行解释外,认为承运人留置权不受货物所有权归属影响的学者多数未阐明其理由,仅少数学者认为其理由在于:(该观点)符合留置权善意取得理论和诚实信用原则,“在航运和贸易实务中,随着分工的细密化,货物所有人常将货物委托给货运服务机构或无船承运人安排运输,货运服务机构为赚取运费差价,往往以自己的名义委托承运人运输,真正的货物所有人与承运人无运输合同关系……承运人接受托运人托运的货物,往往并不真正知悉和在意货物的所有权状况”;并且,允许承运人留置他人货物,由于无损于其交换价值,因此并不损害货物所有人的经济利益,也符合奖励经济价值的创造和保持这一现代立法目标,符合合同法的立法宗旨。^[17]从论证逻辑来看,其基本认识有三:一是运送的货物一般是由货物所有人交付中间人安排运送的;二是承运人“往往并不真正知悉和在意货物的所有权状况”;三是运输有益于货物价值的创造,而承运人留置他人货物无损于货物所有权人的利益。认为标的物是由所有权人自己交付中间人托运,承运人因而能够对其占有之物行使留置权,这个看法似乎是基于“所有人与因”的外观形成理论以保护交易安全的考虑,不无道理。但是,这种看法仅仅着眼于占有取得不违反所有权人的意思,而未深入评估所有权人意思的其他意义以及这种意思与承运人主观认识的相关关系,因此是不足取的。第二点理由更为可疑。因为,承运人“往往并不真正知悉”乃是基于经验的判断,“不真正”的说法更是含糊,是“不知”且“不应知”还是“应知而不知”?承运人“往往……不在意货物的所有权状况”恰恰可能是在“明知”情形下的心理状态,何以竟能够成为对其给予保护的理据呢?并且,抽象地说货物运输总是有利于货物所有权人,这种看法的正确性也很可疑。设想A地的甲盗取乙的货物,委托丙运送到B地。在此情形,货物由A地到B地的运送对于货物所有权人乙纵使不能称其有害,至少可以认为对其无利益。尤其值得注意的是,前述理由恰恰说明,留置权的标的物须为债务人所有或具有处分权的成立条件最多只能借助善意取得规则加以变更,而不能完全不加考虑。

[11] 谢怀栻等:《合同法原理》,法律出版社2000年版,第504页。转引自何志:《合同法分则判解研究与运用》,人民法院出版社2002年版,第472页。

[12] 史尚宽:《债法各论》,中国政法大学出版社2000年版,第634页。

[13] 参见韩国民法典第320条第1款、韩国商法典第120条、魁北克民法典第2057条第1款。

[14] 参见我国台湾民法典第647条第1款。此外,该法第662条所规定的承揽运送人留置权也是如此。

[15] 郑玉波:《民法债编各论》下册,台湾三民书局1981年第7版,第606页;谢在全:《民法物权论》,中国政法大学出版社1999年版,第894页。

[16] 梁慧星:《民法解释学》,中国政法大学出版社1995年版,第234、244页。

[17] 尹忠显主编:《新合同法审判实务研究》,人民法院出版社2006年版,第603页。

由于多个法律文本在表面文义上的冲突以及法律理解上的分歧，当承运人对第三人货物主张留置权时，司法实践就面临法律适用上的困难。^[18] 有鉴于此，本文以下部分将立足于留置权为法定担保物权的定位，探究合同法第 315 条表面文义证立与否证的多种可能性。

二、承运人对第三人货物的留置权与货运合同的权利义务结构

按照货物所属关系，可以将涉及第三人货物的货运合同分为两种类型：一是货物属于非托运人的收货人所有的情形；二是货物为既非托运人也非收货人的第三人所有的情形。它们的差别在于货物所有人是否直接参与货运合同关系，并由此引起相关法律规范适用可能性方面的不同。

（一）货物为非托运人的收货人所有的货运合同

当货物属于非托运人的收货人所有时，理论上一般认为，此时的货运合同在性质上属于为第三人利益的合同。^[19] 然而，这个看法的有效性还须结合相关法律规范加以判断。我国海商法第 44 条第 4 项、第 83 条明确规定收货人是有权提取货物的人，并有权向造成货物损失的责任方追偿。该法虽有关于收货人义务的规定，^[20] 但收货人未履行该义务的后果只是使其不能行使提货权，因此该等义务属于学者所谓因收货人“交付请求权的主张才启动”^[21] 的义务。同法第 88 条第 2 款将承运人行使留置权的效果限制在托运人和承运人之间，排除了收货人的权利，也印证了这种判断。故而，非托运人的收货人在海上货运合同中的交付货物请求权虽然附有条件，但仍不改变此类合同作为赋权型为第三人利益合同^[22] 的性质。正是由于收货人并非通常意义上的债务人，所以，海商法第 87 条所说的“其货物”就不可能是指“收货人的货物”，而只能是指“托运人的货物”。司法实践也持这种理解。1994 年最高人民法院交通运输审判庭在广州召开的全国海事法院研究室主任会议决议认为，海商法第 87 条所规定的承运人留置权只能就直接债务人的财产成立。^[23]

我国铁路法虽然没有明确规定收货人的提货权，但该法第 16 条第 2 款赋予收货人就货物灭

[18] 这种困难表现为法院刻意回避法律规范之间表面文义冲突的“创新之举”，即将法律有关留置权成立要件的规定理解为一种任意性规范，再借助任意性规范可以由当事人约定排除的理由，肯定当事人在合同中约定债权人可以就非债务人的财产享有留置权的条款有效。在“艾克航运有限公司诉福州昌雄远洋渔业有限公司等海上货物运输合同案”中，法院就是这样论证航次租船合同出租人的留置权的：“根据《海商法》第九十四条第一款的规定，除该法第四十七条和第四十九条强制适用于航次租船合同外，该法第四章其余条款并无强制适用的效力，且《海商法》关于航次租船合同的规定均属任意性规定，仅在当事人没有约定或没有不同约定时适用。故《海商法》第八十七条关于留置权的规定并不强制适用于本案，当事人有权协商确定航次租船合同中的留置权条款。本案航次租船合同约定的留置权不以债权人占有的货物为债务人所有为要件，该约定不违反法律禁止性规定，且符合《合同法》第三百一十五条的规定，应确认为有效。” [2003] 厦海法商初字第 111 号，见 <http://www.cnss.com.cn/cms/features/root/08/0804/0804x0609042>。这种论证不仅将留置权由法定物权转换为意定物权，更回避了合同法第 51 条在设定意定物权时的适用可能性，因而是无法成立的。

[19] 前引 [4]，卡纳里斯书，第 761 页。

[20] 参见海商法第 81 条第 1 款、第 82 条、第 84 条及第 86 条。

[21] 前引 [4]，卡纳里斯书，第 762 页。

[22] 理论上一般依据第三人是否享有债权，将为第三人利益合同分为简单的为第三人利益合同（der einfache Vertrag zugunsten Dritter）和赋权型为第三人利益合同（der berechtigende Vertrag zugunsten Dritter）或第三人权利合同（Vertrag zu Rechten Dritter）。在前者，第三人不享有请求立约人给付的权利，只在立约人实际给付时享有给付受领权。在后者，第三人就立约人的给付享有自己独立于受约人的请求权。因而，为第三人利益合同既可以只授予第三人对于立约人提出的第三人给付的受领权能（Empfangsbefugnis），也可以超出受领权能之外向第三人授予独立的债权。Patrick Krauskopf, Der Vertrag zugunsten Dritter (2000), S. 12.

[23] 参见许俊强：《无船承运人若干法律问题研究》，http://article.chinalawinfo.com/article/user/article_display.asp?ArticleID=35320，2008 年 3 月 22 日访问。

失要求承运人赔偿的权利，由此足以得出收货人拥有提货权的结论。同法第21条虽然规定收货人“应当”支付托运人未付或少付的运费以及保管费，但第22条允许收货人拒绝领取货物，并规定铁路运输企业应将变卖货物所得款项余额退还托运人，因而同样可以认为该法第21条所规定的收货人“义务”不过是其行使提货权的条件而已。这样，铁路法的构造就与海商法相同，铁路货运合同也应被认定为赋权型为第三人利益合同。虽然铁路法第22条没有明确使用“留置”或“留置权”的措词，但结合担保法、物权法及合同法关于留置权成立要件的规定，在铁路运输合同中，承运人是可以主张留置权的，故该条应被视为实质上的留置权行使效果规范。民用航空法第120条第1款规定，航空货物运输合同的收货人在缴付应付款项和履行航空货运单上所列运输条件后有提货权，因此也应认定航空货物运输合同为赋权型为第三人利益合同。但是，铁路法和民用航空法都没有明确规定承运人留置权的成立要件，因而，在铁路和航空货运合同情形，承运人留置权的成立只能适用合同法第315条或者物权法和担保法的相关规定。

然而，至少从文义上看，合同法采取了与海商法几乎相反的立场，将收货人为非托运人的货运合同转变为法定的债务承担合同。它不仅规定收货人有支付运费的义务，而且要其承担因逾期提货而支付保管费及其他相关运输费用的义务。^[24]这种转换所导致的直接逻辑后果是，既然收货人和托运人一样是运费等相关费用的支付义务人，在承运人运费债权的保障方面，该法就使托运人和收货人处于连带债务人的地位，并且收货人的这种债务人地位即使在货物交付后也保持不变。毋庸置疑，这种规定相较于约十年前颁行的海商法与铁路法的有关规定，明显表现出过度保护承运人的倾向。不过，这样的构造有一个附带的效果，那就是在货物为收货人所有的情形下，它使承运人主张留置权具有正当性，从而在形式上保留了留置权以债权人和债务人间的利益平衡为基础的外观。但是，合同法的建构在实质上并没有实现利害关系人之间整体利益的平衡，因为将收货人作为清偿运输费用等债务的连带责任人，有违其非合同当事人的身份，完全破坏了合同相对性所具有的正当性。

那么，合同法缘何要作这种规定呢？可以考虑的理由是，在收货人为非托运人的货运合同情形，托运人往往是基于其与收货人之间的合同关系而办理托运手续的，据此可以将托运人视为收货人的受托人，根据合同法第402条或第403条第2款的规定，收货人就要承担货运合同项下的义务。然而，这样的解释至少面临两点质疑：首先，当货运合同并非实际基于收货人的委托而订立时（例如，在途货物的买卖，买受人根据合同法第308条因托运人对承运人的指示而成为收货人），强行在托运人与收货人之间构建委托关系只能借助法律拟制，其正当性就颇可质疑。何况，要是收货人根本就反对成立这种委托关系，这种解释就完全失效了。其次，即使依据合同法第402或403条的规定，也无法使收货人或托运人处于连带债务人的地位。在第402条情形下，合同只约束委托人和相对人，受托人并不受约束；在第403条第2款情形下，法律只是赋予相对人对债务人的选择权，受托人和委托人不可能同时为债务人，因而也没有发生连带债务的可能。于是，试图借助委托原理证成合同法有关收货人对承运人义务的正当性是很可疑的。在理论构造上如果要维持合同相对性所确立的债务正当性基础，防止将为第三人利益的货运合同转化为第三人负担合同，就只能将收货人的前述义务理解为收货人提货权的行使条件，如果收货人拒绝履行该义务，将因债务人的抗辩而不能提取货物。^[25]

[24] 参见合同法第288条、第292条第1句、第315条、第309条第2句、第315条。

[25] 由于理论上一般也不认可附负担的为第三人利益合同，因此不宜将合同法关于收货人义务的规定理解为其所附负担，即使经济上利益超过法律上的不利益也是如此。Vgl. Walter Bayer, Der Vertrag zugunsten Dritter: Neuere Dogmengeschichte – Anwendungsbereich – Dogmatische Strukturen, Tübingen 1995, S. 227; 又见前引 [22], Patrick Krauskopf文, 第47页以下。

如此，问题又重新回到起点：既然收货人并非真正意义上的债务人，他只是为了行使货运合同赋予他的提货权才需要履行本应由托运人履行的义务，那么，在货物为非托运人的收货人所有时，合同法第 315 条关于承运人留置权的规定便无法平衡债权人与债务人的利益。

（二）货物既非托运人又非收货人所有的货运合同

这种情形较多存在于由物流服务企业（承揽运送人）订立货运合同〔26〕的情形。实践中，物流服务企业既可能自己作为承运人直接运输货物，也可能将货物委托他人代为运输（例如，在我国，涉及铁路的货物运输，普通物流企业只能委托铁路运输企业代为运输）。在这种情况下，货运合同就表现出以下特征：一则托运人（或收货人）并非货物所有权人或处分权人；二则承运人一般知道托运人并非货物所有权人（或者属于“往往……不在意货物的所有权状况”的情况）；三则货物所有权人或处分权人一般知道物流企业可能并不自己运输货物（或者属于“往往……不在意货物由谁实际运送”的情况）。当然，不是由物流服务企业而是由非货物所有权人未受委托而将货物交付运送的情形，也属于这里所讨论的情况。

在物流服务企业作为货运合同当事人的情形，货物之上至少存在两重占有关系：承运人的直接占有和物流服务企业的间接占有。因而，不论是物流服务企业还是承运人都可能取得留置权。但是，这两种留置权所要担保的债权分别产生于承揽运送合同与货运合同，其债务人分别是货物所有人和物流服务企业，而留置权的标的物是同一的，于是就会发生同一货物担保不同债权人的债权的情况。如果这两种留置权都能成立，货物所有人就会因一次货物运送而面临双重风险，即被物流服务和实际承运人分别主张留置权的风险。对于货物所有人来讲，他只订立了一个合同，本来只需支付一次运费，现在却面临着支付双重运费的风险。在实际承运人为多方时，这种风险甚至可能进一步扩大。这样的状况无论是从合同相对性原理的角度讲，还是从利益平衡的公平角度来讲，都是让人难以接受的。

要想消除这种双重风险，只能要么概括否定其中一种合同得成立留置权的可能性，要么给予货物所有人在向物流运输企业付清运费后免于承运人留置权的待遇。如果要否定物流服务企业的留置权，可以考虑的理由是现行法没有关于承揽运送人可以主张留置权的明确规定，且其并不直接占有货物。但是，这种见解多少有些牵强。虽然现行法的确没有物流服务企业留置权的直接规定，但物权法、担保法却规定了取得留置权的一般条件。取得留置权的实质条件是否具备才是问题的关键，而非法律关于留置权由以成立的具体合同或债务关系类型的规定。由于承运人是基于物流服务企业的意而取得货物占有的，因此可被视为后者的占有媒介人，物流服务企业得就货物成立间接占有，而现行法关于留置权成立要件的规定并未排除间接占有。并且，物流服务企业甚至得基于收货人身份重新由承运人取得对货物的直接占有。因此，概括否认物流企业对货物的留置权是不妥当的。何况，如果承运人得因提供运送服务而主张留置权，如何否定同样为货物运送提供服务的物流服务企业的留置权呢？这样一来，要想消除货物所有权人面临的双重风险，就只有否定承运人的留置权了。然而，这样做又会发生与合同法第 315 条表面文义的直接冲突：承运人留置权如果不受货物所有权归属的影响，承运人本来无论如何是可以主张留置权的。

要是不能概括否定双重留置权的后果，或许可以尝试让货物所有权人在结清运费后免于承运人留置权的约束，也即承运人留置权不得对抗已付清运费的货物所有权人。这个表面看来颇具道理的构想在逻辑上却是成问题的：承运人留置权担保的是承运人对托运人（即物流服务企业）的债权，而货物所有权人结清的是其对物流服务企业的债务，要是承运人留置权能够合法成立，货

〔26〕 这里实际涉及两种合同关系，即物流服务企业（承揽运送人）与承运人之间的货运合同关系，以及承揽运送人与委托人之间的承揽运送合同关系，这里讨论的是前一种合同关系。

物所有权人如何能够因为已结清其对第三人的债务而向承运人主张“不得对抗”的抗辩呢？

看来，根据合同法第315条的表面文义，要想使货物所有权人摆脱双重留置的风险是很困难的。此时或许只能回头为这种双重风险寻求正当化理由。一种可能的理由是，货物所有人虽非货运合同的当事人，但因货运合同的订立乃基于其意思而为（或能够为其所预见），故物流服务企业处于受托人地位，货物所有人则成为其委托人。但是，这种认识只有在货物所有权人确实委托他人代办托运的情况下才能成立。在物流服务企业接受货物所有人交付运输的货物的情形下，前者负有在约定目的地将货物交付后者的义务，前者是否会另行委托他人运输并不为货物所有人所关心。并且，合同法第402条不仅要求受托人事实上有代理权，而且要求相对人知道代理关系的存在，也即受托人只是隐藏本人姓名（或名称）而实施代理行为（即属于隐名代理而非不公开本人身份的代理），在物流运输企业与货运合同承运人订立合同时，这样的条件通常是不具备的。所以，将承揽运输关系按照合同法第402条处理为委托关系，不仅与该条规定的要件相背，也与当事人的意思明显相左，货物所有权人即使能够预见物流运输企业将转托他人运输，也不因此处于货运合同当事人的地位。^{〔27〕} 合同法第403条的规定则属于英美法上“不公开本人身份的代理”，根据该条第2款的规定，只有在“受托人因委托人的原因对第三人不履行义务”时，“第三人”才享有选择相对人的权利。在货物所有人已经与物流运输企业结清了债务的情况下，实际承运人基于委托关系向货物所有人主张权利就欠缺基础，因此其留置权主张也很难以这种方式被正当化。

据此，从货运合同所涉及的权利义务结构来看，当货运合同涉及的标的物为第三人所有时，概括认可承运人留置权将明显增加货物所有人的负担，引发利益冲突。面对这种利益冲突，一方面应该考虑保护承运人利益的需要，另一方面也应顾及货物所有人的利益，只有在这两者之间达成适度平衡，承运人留置权的规则方可获得正当性。遗憾的是，从货运合同所涉各方的利益分析来看，无从发现合同法第315条的构造基础。

三、诚实信用原则与承运人对第三人货物的留置权

从上文可以看出，试图将收货人地位债务人化的努力在理论上面临着困难。不过，从中还是可以看到一种经由货物所有人意思而正当化承运人对他人之物取得留置权的可能性。

学者认为，诚实信用可以分为主观诚信与客观诚信两个分支，前者通常转化为权利的授予，后者表现为义务的施加，且前者来自于后者，故属一个问题的两面。^{〔28〕} 主观诚信基本属于行为人对“状态的确信”，^{〔29〕} 以受保护者个体为观察点；客观诚信则以社会道德立场施予行为人某种行为标准，也就是“正当行为，勿害他人甚至施惠他人”。它们的内容虽然不同，但都涉及行为人的主观心态，都表现为“诚实行为”的法律要求。正是由于这个原因，主观诚信和客观诚信的要求才可以在一个法律关系中服务于同一目的。

就涉及第三人货物的货运合同而言，如果货物所有权人本人不亲自参与货运合同关系，但货运合同的订立是基于其意思或者能够为其合理预见，那么几乎可以肯定，承运人对于标的物的占

〔27〕 理论上及比较法上一般认为承揽运送为行纪或广义行纪关系，即为明证。参见前引〔12〕，史尚宽书，第657页。

〔28〕 参见徐国栋：《民法基本原则解释：以诚实信用原则的法理分析为中心》，中国政法大学出版社2004年版，第60、70页。

〔29〕 徐国栋教授认为是“权利的确信”，但笔者基于后文关于善意保护方式的分析，认为称之为“状态的确信”更为妥当，因为善意者只需相信某种合法状态的存在即可以获得保护，对于这种状态所对应的权利内容具有认识则是不必要的。

有就构成“合法（有权）的他主占有”，货物所有人不能基于所有权或在先占有权而要求其返还，否则就属于“权利滥用”。因为，“第三人通过对运送的同意，完全不可能预期自己可对承运人提出多种请求权。同时，货物承运人当然可以想象，他应如第三人系其对方当事人的一样受到保护”。^[30]即使不考虑承运人的主观认识，对货物所有人的这种权利限制（容忍义务的施予）也是可以成立的，其基础在于客观诚信的作用，承运人的主观诚信依赖它而成立，并强化了这种限制的理由。

尽管如此，客观诚信还是无法为承运人就第三人货物取得留置权提供正当化基础。因为客观诚信在此情形下只能发生限制权利的效果（限制货物所有权人基于非合同请求权要求返还所有物），而不能反面发生赋予相对人就标的物本身取得权利的效果，后一种效果只能通过主观诚信而发生。

如果货物并非基于货物所有人的意思而被交付运送，承运人的主观诚信就更成为问题的关键。^[31]这时，由于托运人为无权占有人，承运人的占有也就构成“无权利的他主占有”，^[32]他只能基于自己的善意要求保护。如果托运人（或收货人）未支付货运合同项下的运费等相关费用，承运人只有基于货运合同所享有的“拒绝交付权”才能对抗货物所有人的返还主张。但是，承运人留置权的效力并不止于这种“抗辩效果”，而是权利人可以进一步就标的物的价值优先受偿。从占有取得的合法到物权取得的合法，那不啻是一次“飞跃”。

留置权为占有型担保物权，占有本身是否能够为前述“飞跃”提供基础？一些学者正是从这个角度来看待留置权所要求的占有要件的。他们认为，留置权不仅有助于保护债权人占有的事实状态，而且占有外观又可使人相信债务人是本权的，如果要求债权人对债务人占有物的权源加以考察，不仅不符合经济效益原则，而且违背了权利公示制度的价值。^[33]这个解释虽然将占有保护的价值与占有公示及其权利推定的价值不恰当地混淆了，但以占有公示的制度价值作为解释债权人对他人之物成立留置权的基础，其出发点还是有一定说服力的。正是基于动产占有的权利推定效果，法律为增进社会效益对善意占有人给予保护。

不过，还是不能不对善意占有人所受保护的具体内容加以区分。现行法给予善意占有人保护的具体形式，主要有以下几种：一是侵权责任或者不当得利返还责任的减轻或免除（如物权法第242、244条），二是费用求偿的优待（如物权法第243条），三是其权利受优先保护（如物权法第24、129、158、188、189条），四是产生物权取得效果（如物权法第106条）。第一、二类涉及的都是善意占有人与物之所有人或占有人之间的求偿关系，占有物的物权归属并非问题之所系。第三类涉及的是善意取得物权者与在先取得物权者之间的物权优先力（或对抗力）问题，^[34]与物权取得问题同样无关。只有第四类涉及善意取得占有者取得物权的问题，与本文论题相关。

尽管担保法司法解释将留置权纳入到物权善意取得原理的保护之下，但留置权的善意取得和其他物权的善意取得所牵涉的问题却并不完全相同，其差异在于拟受物权取得效果保护的人是否有取得物权的意思，或是否在从事相关法律交易时以取得物权为目的。由于占有权利推定的规范目的之一在于保护占有背后的权利，^[35]占有与权利外观被一体化，这才使占有的权利推定效果

[30] 前引〔4〕，卡纳里斯书，第742页。

[31] 在法国，恶意的债权人是不享有留置权的。参见尹田：《法国物权法》，法律出版社1998年版，第453页。

[32] 同上书，第453页。

[33] 费安玲主编：《比较担保法》，中国政法大学出版社2004年版，第460页。

[34] 文中所引物权法涉及的“善意第三人”仅指与论争物有物权关系的第三人，并不包括作为债权人的第三人在内。因为，如果一方面肯定当事人权利的物权性质，他方面又认为其竟不能对抗普通债权，这将极度限缩当事人享有的“物权”效果，与物权优先性相违。当然，理论界对此尚有争论，但不论作何理解都不会影响本文的论证。

[35] 王泽鉴：《民法物权（2）：用益物权·占有》，中国政法大学出版社2001年版，第234页。

成为以善意替代权源的基础。从文义上即可断定,我国物权法第106条涉及的只能是基于法律行为而善意取得物权的情形,即意定物权而非法定物权的善意取得。当事人在从事相关法律交易时,目的正是为了取得特定物权。因此,由善意所强化的权利外观(表见权利)正是当事人拟要取得的权利,权利取得效果才与权利取得目的一致。或许正是在这个意义上,德国联邦最高法院才明确否定法定质权的善意取得,因为在法定质权情形没有当事人权利取得目的的存在余地。同样,在留置权情形,债权人在从事法律交易时本不以取得标的物上的物权(留置权)为目的,留置权不过是法律为平衡当事人利益而例外创设的法律效果。因而,称善意占有他人之物的债权人可因善意而取得物权,就多少有些背离法律创设物权善意取得制度的初衷了。这样,从承运人善意取得占有就推不出其可以善意取得留置权的结论,占有公示及其权利推定效果无法为此提供正当性说明。

由此可见,不论是客观诚信还是主观诚信,都难以为承运人就第三人货物取得留置权提供正当理由。

四、运费债权的“物因性”问题与承运人留置权

到目前为止,关于承运人对第三人货物留置权的正当基础,本文都是从规范构成的既定视角,即留置权所依附的“债权人—债务人”关系以及主观诚信的角度展开的,对于留置权所担保的债权本身还未给予充分关注。毕竟,如果承运人留置权所担保的债权由于自身的特性需要加以特别处理,其正当性也可能得以证成。

留置权的发生原因很多,在我国现行法上,除一般留置权外(物权法第230条以下)、还有承揽人留置权(合同法第264条)、承运人留置权(合同法第315条、海商法第87、88条)、保管人留置权(合同法第380条)、行纪人留置权(合同法第422条)、船舶留置权(海商法第25条第2款)、定期租船合同出租人留置权(海商法第141条)、海上拖船合同承拖方留置权(海商法第161条),等等。这些留置权所保护的债权标的,分别是运费(承运人留置权)、共同海损费或标的物保存费用(承运人留置权)、保管费或滞期费(承运人留置权、保管人留置权)、标的物加工费或维修费(承揽人留置权和船舶留置权)、租金(定期租船合同出租人留置权)、拖航费(海上拖船合同承拖方留置权)以及劳务报酬(行纪人留置权)。前述费用按其留置物之间的关系可以被分为三类:一类是与物的形成或价值保存有直接关系的费用,如共同海损分摊费或标的物保存费用、标的物加工费或维修费以及拖航费等;另一类是与物本身没有关系,但其发生与物的占有有直接关系的费用,如运费、保管费等;余下的一类与物本身及对物的占有都没有直接关系,但与物处于同一法律关系,如行纪人劳务报酬以及定期租船合同出租人的租金。

毋庸置疑,因前述三类费用所生债权都满足了物权法第231条所规定的“留置的动产,应当与债权属于同一法律关系”的一般要件规定。但是,它们与留置物之间的结合关系却存在明显不同,正是由于这种不同,留置权的立法构造也呈现差异。

当债权的发生与物的形成或价值保存直接相关时,可以称这种债权具有“物因性”(或“因物性”),相应地,由物所生债务可谓为“物因责任”。^[36]加工费、材料费、维修费的支出促成了物的价值形成或增加(价值的积极增加),而共同海损分摊费、拖航费的支出则使物免于受损

[36] “物因责任”按其字面含义来看,可以包括三种情形:一是因物之价值增加(积极或消极增加)而发生的债务(如占有人费用求偿权所对应的债务);二是因物致人损害而发生的侵权之债(在罗马法上由所谓“委付诉”解决,参见周相:《罗马法原论》下册,商务印书馆1996年版,第806页以下);三是由物所承担的责任(如物之担保责任)。这里只涉及第一类。

(价值的消极增加), 从而对任何就物存在潜在利益者都是有利的。与之不同, 在危险物造成损害的情形, 赔偿请求权的发生基础在于物的内在危险现实地造成了损害, 所以, 危险物致损的侵权责任也应被认为与物本身相关, 同样属于“物因责任”的范畴。由于损害内在于物的危险, 对物有控制力者就应承受由物所生的负担, 而不论其与受损者之间是否存在在先的债务关系。于是, 前述情形有一个共同之处, 那就是债权更多地与物本身相关, 具有明显的“对物性”, 债权的“对人性”不过是“对物性”债因的外在表现而已, 正是在这个意义上这种债权被称为“物因债权”。就此, 可以将“物因债权”与运费或保管费用债权加以比较。货物运输只是改变了标的物的物理位置, 运输费用的支出本身并不增加(或减少)标的物的价值, 最多对物的交换价值产生影响。由于交换价值因时因地而有不同, 所以运费的支出不当然会使物的所有权人或其他就物有利害关系的人受益(这和加工、维修费用形成鲜明的对比)。同样的分析也适用于保管行为。因此, 运费和保管费用所对应的受益主体范围通常就只涉及特定的债务关系相对人, 对其他人而言则否。如果债权的发生根本与物没有直接关系, 而只是偶然地发生于“同一法律关系”之中(如行纪人对委托人之物的占有), 物与债权之间的结合就更为松散了。

由于“物因债权”赖以发生的费用支出对任何人皆属有利, 基于“利益所在, 责任所在”的交换正义原理, 受益者就应当对债权人给予补偿, 此时赋予费用支出者以留置权对任何人都非不公。在这些情形下, 只要债权人合法取得标的物的占有, 其留置权的成立条件就应当放宽且其效力应被强化。与之相对, 如果债权的发生只是与物的占有有关, 债权的成立并不当然会增加物的价值, 这时, 作为债权发生原因的费用支出就只对特定债务人有益, 当债务人与物之所有权人非为同一人时, 由于这种费用支出不会给物之所有权人增加利益, 因而也就没有强求其以自己之物为他人债务担保的理由。同时, 由于这种强加责任会减少物之所有权人的一般责任财产, 从而会对物之所有权人的其他债权人构成明显的不公。最后, 当债权的发生与物本身或其占有均无关系时, 只有在维持特定债权人与债务人利益均衡的意义上, 留置权才有其合理价值。这时, 技术性而非实质性的利益平衡成为法律关注的中心。这种技术性的平衡由于只着眼于特定的“债权人—债务人”关系, 而没有关注到该种关系外的其他人(包括物之所有权人及其一般债权人)与此二者之间的利益平衡, 所以必须从严控制留置权的成立条件及其效力。

这表明, 留置权所担保债权的“物因性”为其作为法定担保物权的地位提供了最为坚实的基础: 引起留置权所担保债权的费用支出有益于相关主体的范围越广泛, 成立留置权所引发的利益冲突就越小, 留置权的成立条件就越为宽松; 相反, 受益主体范围越小, 其与其他相关主体间的利益冲突就越强烈, 赋予留置权的政策性色彩也就越明显, 留置权的成立条件就应当更加严格。

不妨依据相关法律规定对上述结论加以检验。从前文所列举的有关留置权的法律规定来看, 没有要求留置权须就“债务人的财产”(或类似用语)成立的有承揽人留置权、承运人留置权、保管人留置权、行纪人留置权、船舶留置权以及拖航方留置权; 明确要求留置权须就“债务人的财产”(或类似用语)成立的有一般留置权以及海上货运合同承运人留置权以及定期租船合同出租人留置权。从这个统计结果来看, 似乎无法印证前述结论。不过, 还是可以发现一个饶有趣味的现象, 那就是合同法所规定的四种留置权几乎都没有对标的物的归属作出任何或明或暗的指示, 倒是同样有四种留置权的海商法清楚地法律措词上展示了立法者的价值取向。该法就海上货运合同承运人留置权和定期租船合同出租人留置权都有对标的物归属的指示性要求, 尤其是关于后者的规定更使用了具有明显倾向性的措词, “属于承租人的货物和财产以及转租船舶的收入”, 而没有使用这类措词的另外两种留置权所担保的债权恰恰符合“物因性”债权的特征。并且, 在留置权与其他优先权的冲突上, 海商法只赋予了船舶优先权对船舶留置权的优先性(除了政策因素的考虑外, 其本身的“物因责任”特点极为明显), 同时也只赋予船舶留置权对船舶抵

押权的优先性,对其他留置权却没有作类似的规定,用意颇深。^[37]通常认为,海商法是我国立法水平最高的法律之一,由此也可见一斑。从比较法的角度来看,常常作为承运人留置权无须标的物属于债务人所有的观点而被引用的日本民法典第295条,恰恰有一个值得注意的要求,即留置权所保障的债权须是“其物上所生的债权”。也就是说,日本民法典之所以不限定所有人,是为了“广泛地保护由‘物’所生的债权(物权的效力)”,这才是留置权成立的“制度目的”。^[38]“由‘物’所生”正是指明了所担保债权的“物因性”,对于这个基础的忽略,必然会导致对该法的误读。

五、留置权规范体系与承运人对第三人货物的留置权

我国现行法上的留置权涉及多个法律文件的规定,从海商法、担保法及其司法解释、合同法到物权法,构成一个时间序列,它们涉及的留置权类型可分别为两种,一是一般留置权,物权法及担保法所规定的留置权均属之;二是特别留置权,海商法关于船舶留置权的规定为其典型。可以说,现行法有关留置权的规范体系是由一般留置权和特别留置权两个部分组成的。问题在于如何判定某个法律所规定的留置权属于“特别留置权”。

这首先涉及对“特别留置权”的理解。谢在全先生对此作有明确的说明,“此种留置权之成立之要件或其效力,与一般留置权有其不同之特殊处,从而以特殊留置权名之,俾有别于一般之留置权”。^[39]据此可知,特别留置权之所以“特别”,不仅在于其由民法典物权编之外的特别法加以规范,而且在于其成立要件或效力与一般留置权有别。前者可谓形式上的判断标准,后者则为实质上的判断标准。由于前者系以后者为基础,故当从后者判断是否有特别留置权存在。

留置权的成立要件及其效力,需依法律解释方法加以认定。如果法律规定未明,依文义解释有复数结果,就需要依一定标准加以选择。^[40]就合同法第315条的文义来看,并没有对货物权属作任何规定,是否可依“无规定即属立法者有意排除”的理由,认为承运人可以就第三人货物取得留置权呢?在缺乏立法者就该条规范目的所作说明的情况下,^[41]不能作这种推断。这是因为,认为合同法第315条不要求标的物为“债务人的财产”这个留置权成立的一般要件,会带来以下问题:

其一,利益权衡失当。如前文分析,该观点会使一个标的物上同时成立多个留置权,从而过度加重货物所有人的负担,有违债权相对性原则。^[42]既然合同法已将收货人和托运人一同作为运费的支付义务人,承运人债权的实现就更有保障,没有必要再以牺牲货物所有权人的利益为代价为其提供留置权的附加保护。此外,如果担保法司法解释所确立的留置权善意取得在物权法生效后仍然可以作为承运人对第三人货物取得留置权的依据,那么如果承认承运人对第三人货物的

[37] 在处理留置权与其他担保物权的冲突上,与我国物权法概括赋予留置权人以优先性的做法不同,学者认为,那样做可能会偏厚留置权人,并易启欺诈之门,“就‘立法政策’言,宜认为就特定标的物提供劳务、加工或供给材料者,在增加标的物价值范围内,有优先受偿之效力,如此当事人之利益可得兼顾,似较妥善”。参见王泽鉴:《民法学说与判例研究》第1册,中国政法大学出版社1998年版,第245页。

[38] 前引[9],近江幸治书,第23页。

[39] 前引[15],谢在全书,第892页。

[40] [德]拉伦茨:《法学方法论》,陈爱娥译,商务印书馆2003年版,第219页以下;王泽鉴:《法律思维与民法实例》,中国政法大学出版社2001年版,第240页以下;前引[16],梁慧星书,第243页以下。

[41] 参与合同法起草的学者所作说明虽有参考价值,但由于其并非真正的立法者意志之表达,所以并不具有约束力。同上引,拉伦茨书,第220页。

[42] 虽然我国现行法上没有关于债权相对性的直接规定,但存在间接确认该原则的若干规定。参见张家勇:《为第三人利益的合同的制度构造》,法律出版社2007年版,第355页以下。

留置权，由于合同法第 315 条并不以承运人善意为必要，就会使恶意的承运人也受到保护，未免对其过于优厚。

其二，价值冲突。虽然海商法第 87、88 条与合同法第 315 条都调整承运人留置权问题，但因海商法仅涉及海上货运合同，相对于合同法第 315 条构成特别法，按照特别法优于一般法的法律适用原理，海上货运合同承运人的留置权应适用海商法。结果，尽管海上货运合同承运人和其他货运合同的承运人都是因为向债务人提供货物运送服务而享有债权，其债权发生基础和性质均属相同，但前者所受保护却要劣于后者。这样的结果当然有违“相同情况相同处理，类似情况类似处理”的平等保护原则。反之，如果坚持认为合同法第 315 条为关于承运人特别留置权的规定，则该条就构成一般留置权规范（物权法第 230 条第 1 款）的“例外规定”，根据“例外规定应作狭义解释”的法律解释原则，该条就不应类推适用于承揽运送人，否则会进一步加重合同法第 315 条与海商法第 87、88 条之间的价值冲突。但是，由于承揽运送人与承运人地位相似，实行区别对待同样有违公平。

基于以上认识，很难断定合同法第 315 条所规定的承运人留置权能够不受标的物须是“债务人的财产”这个条件限制。于是，承运人留置权就难以经由对合同法第 315 条作文义解释的方式加以“特殊化”了。

应当看到，合同法第 315 条与海商法、担保法及物权法等相关规定之间可能存在的前述冲突，完全依附于承运人留置权是否可以就第三人财产而成立的问题。如果不是仅仅基于合同法第 315 条没有对留置标的物作明确要求就打破自民法通则以来就已确立的留置权利益平衡机制，在法律体系上就不会引致前述冲突，利益权衡失当与价值冲突等问题也就自然被消解。对于善意取得留置物占有的承运人来说，通过赋予其对委托运送的货物所有人的抗辩权便足以保护其利益，如果更进一步承认由担保法解释所确立的留置权善意取得规则，根本不考虑标的物归属的做法就更加欠缺正当性了。

六、结 语

货运合同承运人对第三人货物的留置权问题涉及承运人的债权利益与货物所有权人的物权利益之间的冲突，在这个货物运输越来越多经由物流服务企业等中介机构或人员与实际承运人订立货运合同，且实际承运人并不总是担负全部运输职责的世界里，这种内在冲突的广度和强度明显加大了。

现行法业已由物权法、担保法及其司法解释、海商法以及合同法等相关法律规范构造了留置权的规范体系，相关法律在留置权成立要件上表述不一，直接导致了法律适用的困难，中心问题在于对合同法第 315 条的解释适用上。认为该条确立了货运合同承运人留置权的特别成立要件的观点是缺乏说服力的，并将导致现行法留置权体系的内在冲突，在实践中也引发了很多问题。相反，否定该条为承运人特别留置权的规定观点则不会导致这样的问题。尽管困境是由法律解释的方式产生的，但经由实质分析之后，同样可以通过法律适用的途径走出困境，即由稳定的司法实践消除法律解释的疑虑。

在涉及第三人货物时，理想的法律构造是否认承运人的留置权。如果货物是依货物所有权人的意思而被交付运送的，基于诚实信用原则，承运人在运费等运输费用未受清偿前，得拒绝货物所有权人的交付（或返还）请求，此权利不因承运人知道托运人非货物所有权人而受影响；如果货物非依货物所有权人的意思被交付，除盗赃物外，如果承运人在订立合同时不知前述情形，仍得主张该权利。

更具现实性的选择是，以适度加强对货物承运人的保护为目标，保留现行担保法司法解释有关善意取得留置权的做法（尽管在法理上仍面临证成困难），即在前述交付（或返还）拒绝权外，进一步承认善意承运人对非债务人的货物取得留置权，但明知或应知托运人非货物所有权人或处分权人的承运人，除货物所有权人（或处分权人）事后追认，或者托运人事后取得所有权（或处分权）外，不得对第三人货物主张留置权。

Abstract: Chinese lien system is established by current laws such as Maritime Law, Guarantee Law, Contract Law, Property Law, and so on. But different laws have different requisitions for the acquisition of lien, which leads to the difficulties in the application of law, especially § 315 of the Contract Law.

From the view of the interest structure of the parties to the freight contract, the consignee should not be deemed to be obligated to pay the freight or other expenses, let alone a third party who has nothing to do with the freight contract at all. Imposing carrier's lien on the goods of a third party who is not the consignor would destroy the balance of the interest between the creditor and the obligor which justifies the lien generally. The carrier does not intend to acquire any right on the goods when entering into the freight contract, and usually pays no attention to the ownership of the goods, so it is obvious that the carrier cannot acquire lien on goods of a third party according to his good faith. Freight can not necessarily add to the intrinsic value of the goods, so the beneficiary is normally the consignor himself, and carrier's lien on the goods of a third party cannot be justified by the doctrine of "benefit lies, burden lies". If carrier's lien on goods can be established regardless of the ownership or disposing right on goods, there will exist conflict between the provisions of the Maritime Law and the Contract Law.

For these reasons, it is unable to conclude that a carrier can claim the lien on a third party's cargo according to § 315 of the Contract Law. Only when the precise meaning of this article is determined by legal interpretation and stable judicial applications, will § 315 of the Contract Law not cause any conflict of interest and violation of the system.

Key Words: freight contact, carrier's lien, a third party, interest balance, system violation
