Circular From: ALCO 2026/0048
Date:26 November 2026

船东能否对未到期的滞期费行使货物留置权

关于对未付滞期费是否可以行使留置权的疑问可以问如下三个问题：

1.租船合同下滞期费何时应付，如应付未付船东可否行使货物留置权。

2.如果滞期费未到期，船东可否对其行使货物留置权。

3.如果无权行使而强制留置货物进而让租家签署和解协议，该和解协议是否会被视为胁迫而签订从而认定无效。

英国法下判例认为滞期费是违约索赔，一旦有违约发生，诉权即存在，参考如下案例（*The"Dias"*以及 *The "Lips"*）。如果没有相反约定，在船舶长期延误或其他特殊情形下，船东不必等到航次结束再去提起滞期费索赔，而是可以针对已经到期的滞期费提起索赔甚至仲裁以获取中间裁决迫使租家支付已到期滞期费。

The "Dias" (1978) 1 Lloyd's Rep. 325
"If laytime ends before the charterer has completed the discharging operation he breaks his contract. The breach is a continuing one; it goes on until discharge is completed and the ship is once more available to the shipowner to use for other voyages. ... the breach by the charterer sounds in damages only. The charterer remains entitled to continue to complete the discharge of the cargo, while remaining liable in damages for the loss sustained by the shipowner during the period for which he is being wrongfully deprived of the opportunity of making profitable use of his ship. It is the almost invariable practice nowadays for these damages to be fixed by the charter-party at a liquidated sum per day and pro rata for part of a day (demurrage) which accrues throughout the period of time for which the breach continues."

The "Lips"（[1987] 2 Lloyd's Rep. 311
"In the absence of any provision to the contrary in the charter the charterer's liability for demurrage accrues de die in diem from the moment when, after the lay days have expired, the detention of the ship by him begins."

航次租船合同中对滞期费支付时限可能会有多种约定：
1）有些在主合同中直接约定滞期费逐日到期支付；
2）有些在主合同中并未约定，但合同有并入 GENCON1994 这类格式合同（如下），这类格式合同一般也会约定滞期费应当逐日支付；

Andrew Liu & Co Ltd

Gencon 1994

7. Demurrage

...Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice....

3）有些合同则可能对滞期费何时到期或支付未进行任何约定；
4）有些则另行约定于航次结束后多少个日期内支付。

另外，关于船东货物留置权，英国普通法下船东所享有的留置权只有几种情况：1）Freight payable on delivery；2）General average contribution；3）Reasonable expenses incurred by the shipowner or master in protecting and preserving the goods。同时，这种留置权的行使前提为有关债务已经到期，在债务未到期的情况下，船东不能行使该权利。超出这几种情形的话必须通过合同明示约定来赋予船东留置权，比如租约中可能会并入对滞期费享有留置权的条款，如 GENCON 1994 下的留置权条款（其中也约定对已经 due 的相关债务享有留置权）。

GENCON 1994

8. Lien Clause

The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.

以上所述几种情况，目前来看，对船东最不利的就是第 4）中情形。

如果是案中第 4）种情形签订合同，按理船东在签订合同作出此约定时应该预料到租家没有义务而且大概率不会提前支付滞期费，但难免会遇到租约执行过程中发现租家比较难对付，执行中跟其发生很多争议（比如装卸时间和滞期费计算争议），或者发现租家费用执行情况不良好甚至出现各类信用问题。

在这种情况下，即使租约约定滞期费自航次完成后几天内支付即可，船东在航次履行过程中，或卸货完成前可能就会关注怎么来收回前期已经产生的滞期费（比如已经产生的装港滞期费）。船东可能想依赖合同中的留置权条款，但该条款仅仅适用于已经到期应付的滞期费，并不适用于还未到期的滞期费，即条款无法适用。

有些船东可能会考虑各方面因素，担心如果不在航次结束前拿到钱后期追索可能比较困难，在没有合同约定或法律支持的情况下就强制留置了货物，从而逼迫租家支付滞期费或达成和解协议。但该做法后面可能会被视为胁迫从而达成的和解或赔付协议无效，而且船东还需要承担因为强制留置货物导致租家的有关损失。最近有一个伦敦仲裁裁决 **London arbitration 9/26** 公布了类似案情的裁决结果。

该案有关合同条款如下：

13. DEMURRAGE/DESPATCH: USD45,000 PDPR DHD

Andrew Liu & Co. Ltd

DEMMURRAGE/DESPATCH, IF ANY, TOGETHER WITH A BALANCE FREIGHT TO BE SETTLED WITHIN 20 BANKING DAYS AFTER COMPLETION OF DISCHARGING AGAINST RELEVANT DOCS.

...

18. OTHERWISE AS PER GENCON94 WITH LOGICAL ALTERATIONS AND AMENDMENTS ACCORDING TO THE MAIN TERM AGREED AS ABOVE."

合同履行过程中，船东和租家在装卸时间和滞期费计算方面产生争议，船舶抵达卸货港后，船东于 12 月 20 日指示代理人不得放货，以行使货物留置权，迫使承租人确认装货港滞期费计算。承租人声称是在货物被扣、货主施压的情况下被迫确认。

仲裁庭认定：

根据英国最高法院在 Pakistan International Airlines v Times Travel 案中的标准，经济胁迫需满足两个要件：1）一方施加了不合法的威胁或压力；2）该不合法威胁导致对方订立合同；且受害人没有合理替代方案。

租约第 13 条明确规定滞期费应在卸货完成后 20 个银行日内结算。船东在卸货尚未完成前即对货物行使留置权，明显违反租船合同，属于不合法行为。

船东声称只是要求"确认"而非"付款"，不改变其行为不合法、不合理的性质。

仲裁庭裁决：该确认协议系经济胁迫所致，船东不得据此在仲裁中主张执行；装货港滞期费应按事实重新计算。

因此，船东需要注意如果比较在意滞期费的支付时效和留置权，需要注意有关租约措辞。如果已经约定了不利的租约条款，便不要轻易违约行使留置权避免被反噬。

Andrew Liu & Co Ltd