

港口经营人行使集装箱留置权问题探究 ——以集装箱所有人提起撤销之诉为引

张科雄^① 欧阳迪^②

摘要：从一起集装箱所有人提起的第三人撤销之诉案件中，双方对于港口经营人对集装箱行使留置权形成争议，焦点为港口经营人能否基于其与船运公司之间的作业协议对非船运公司所有的集装箱行使留置权；港口经营人留置集装箱所担保的债权是否必须与集装箱存在对应关系。上述问题在实务和学术领域均有涉及但未能形成统一定论。通过对案例的争议进行解析，在《民法典》实施环境下以审判实务角度，对题述问题进行探讨，阐明观点并浅述相关问题的现实思考。

关键词：港口经营人；集装箱所有人；留置权

一、实务案件中引发的争议问题

（一）案件事实概述

本案系一起集装箱所有人提起的第三人撤销之诉^③。2018年1月18日，东江仓码公司与中良公司订立内贸集装箱港航班轮作业协议（以下简称作业协议），约定中良公司经营的内贸集装箱班轮在东江仓码码头靠泊、装卸作业、场内托运由东江仓码公司承担，约定港口作业费率，协议有效期一年。在东江仓码公司按照约定完成各项港口作业后，中良公司自2017年12月至2018年6月共计欠付东江仓码公司港口作业费用10,952,855.86元。

2018年6月24日，中良公司宣布其暂停所有航线经营。同日，

①. 广州海事法院行政庭副庭长，法官。

②. 广州海事法院，法官助理。

③ 参见（2019）粤72民撤1号民事判决书。

东江仓码公司通知中良公司因其欠付港口作业费用，依据作业协议停止合同项下作业，并留置合同项下集装箱货物，其中，东江仓码公司留置中良公司交付其作业的 636 个集装箱，包含本案所涉 119 个集装箱。

广州海事法院作出判决，确认东江仓码公司对中良公司交付给其作业的 636 个集装箱依法享有留置权，可在合法拍卖、变卖所得的价款中优先受偿。^④

原告环球公司，提起撤销之诉的第三人是案涉 119 个集装箱的实际所有人，该事实由大连海事法院作出（2018）辽 72 民初 614 号民事判决认定。环球公司以其作为集装箱所有人的身份提起了第三人撤销之诉，请求撤销前案判决中判处东江仓码公司对所涉 119 个集装箱享有留置权，且在合法拍卖、变卖所得价款中优先受偿的判项。

（二）案件裁判要旨

驳回原告诉讼请求，原告服判息诉。

关于东江仓码公司是否对涉案集装箱享有留置权，法院认为，首先，东江仓码公司依据与中良公司签订的作业协议合法占有集装箱，其留置行为系因中良公司未依约支付港口作业费产生的债权实施，符合《物权法》第 230 条“合法占有债务人的动产”规定，同时符合“企业间留置除外”规定，码头方有权对其合法占有的集装箱行使留置权。其次，认定了集装箱作为一般动产以占有作为权利享有的公示方式，在集装箱所有权与占有状态分离的情况下，东江仓码公司依据动产占

^④ 参见（2018）粤 72 民初 865 号民事判决书。

有的事实推定其物权状态产生了合理信赖，推定中良公司系集装箱的物权人，港口方不负进一步审查集装箱真实状态的义务，符合《物权法》第一百零六条善意取得的规定，善意取得集装箱留置权。

关于东江仓码公司对中良公司的债权中的费用与集装箱未能形成对应关系不得行使留置权，法院认为，留置权属于担保物权，涉案港口作业费作为主债权，依据《物权法》第一百七十三条“担保物权的担保范围包括主债权及其利息、违约金、损害赔偿金、保管担保财产和实现担保物权的费用”的规定，港口方合法留置的集装箱以担保主债权的并不违反法律规定，集装箱与主债权之间无需形成一一对应关系。

（三）案件争议问题

本案实际是港口经营人行使对承运人依约移交的其所占有集装箱行使留置权与集装箱所有人物权之间的权利之争，案件审理过程中双方的诉辩内容归纳如下：

集装箱所有人环球公司主张的理由为：1. 依据《物权法》第 230 条“债权人可以留置已经合法占有的债务人的动产”中的“债务人的动产”不能扩大解释为“非债务人所有的动产”或者“债务人合法占有的动产”，即案涉集装箱并非债务人所有动产，港口方不能留置；2. 东江仓码公司与中良公司之间的债权是港口作业费和滞纳金，细分包括装卸费、港口建设费、引航费、拖轮费、装箱堆存费等，但上述费用仅与货物、船舶有关，但与集装箱相关的服务费用并未在此列，因此港口方主张债权与涉案集装箱无关，不符合留置权的要件。

港口经营人东江仓码公司仓码公司则主张：1. 其与中良公司签署的作业协议约定有权留置集装箱和货物；2. 《物权法》第 230 条规定的“债务人的动产”除了债务人所有的动产外，还包含债务人合法占有的动产，一般动产以占有来识别动产所有权，同时依据留置权善意取得，港口方有权留置集装箱；3. 作业协议是运输合同和仓储保管合同的结合，港口作业合同中的装卸费、港口建设费、引航费、拖轮费、停泊费、重箱堆存费等都是为了实现集装箱和货物的安全位移运输及保管而必然需要的费用，《合同法》与《担保法》规定了运输合同和仓储保管合同项下对货物享有留置权。

以上诉辩双方的观点，也是集装箱留置案件中常见的争议焦点，即港口经营人能否基于其与船运公司之间的作业协议对船运集装箱行使留置权？港口经营人留置集装箱所担保的债权是否必须与集装箱存在对应关系？上述问题，在笔者参加的相关业务学习会上有所涉及，但并未获取一致答案。港口作为海上运输环节，港口经营人扮演的角色愈发重要性，实务中港口的功能性包含了仓储、装卸、清关、防台等诸多方面，且均与集装箱货运相关，目前《民法典》与《海商法》等未将港口经营人有关权利义务明确列为法律规范，已废止的《港口货物作业规则》也仅作为行政法规出台，案件审理过程中多结合具体合同关系以及个案进行评判。鉴于此，有必要对港口经营人留置集装箱的问题进行探讨。

二、港口经营人对集装箱行使留置权的“合法”依据

我国关于留置权的立法自 1987《民法通则》始，至 2007 年《物

权法》形成一条留置权法律系谱，包括《担保法》及有关担保法司法解释、《合同法》，期间还颁布《海商法》作为特殊法对承运人、船舶留置权做了专门性规定，但上述法律均未对港口经营人的留置权行使作专门性规定，仅在 2000 年由交通部颁布的《港口货物作业规则》作规定，但其效力层级仍停留在行政法规，并已被废止。随着《民法典》颁布，上述法律系谱中除特殊法外均被废止，取代的是民法典的物权编第十九章留置权专章，《民法典》虽然将留置权制度进行再次高度概括，但我国法律中留置权的法律沿革可以归纳出三种不同类型的留置权规范。

1. 特别主体留置权。该类规范以《海商法》规定的承运人留置权以及《合同法》中承揽人留置权、保管人留置权、行纪人留置权为例。通过明确的债权人主体并根据留置权的牵连的法律关系特点制定规范细则。

2. 有名合同留置权。以《担保法》第 84 条规定为例，主要归因于保管合同、运输合同、加工承揽合同产生的合同债务，债权人享有留置权。这类合同与其说具有有名合同特征，不如说是基于对当时民法通则规定的合同债务下的留置权的进一步细化，逐渐被特别留置权中更为明确的规定所替代。

3. 一般留置权。2007 年《物权法》的留置权规范，将留置权的构成进一步概括，将此前法律规定的各种留置权抽象概括化，使得留置权的行使在符合法定构成条件前提下即可成立，无问何种主体、何种法律关系。留置权回归到担保物权的属性之内，即在其从属的债权

债务关系合法有效前提下符合法定条件的主体即可对合法占有物行使留置权，相应的扩大了留置权的行使范围。

对港口经营人而言，其行使留置权缺乏特别主体留置权规定，难以通过特别法优于一般法的方向取得合法性支持，故在案例中港口经营人抗辩是援引《合同法》、《担保法》的运输、仓储合同关系的规范对集装箱行使留置权，寻求证明其与承运人之间的港口作业合同具有上述有名合同特征行权，力图具像化其留置权权益，但此种路径是存在缺陷的，《担保法》中留置权过于具体，一旦港口作业纠纷中部分费用如装卸费、引航费等并不能与三种法定合同关系相契合，便难以引之为据。因此，当前港口经营人行使留置权归因于一般留置权，作为债权人直接行使法定留置权。这也与案例中法院最终认定的留置权权力依据一致，同时，鉴于当下《民法典》司法现状，一般留置权规范仍是港口经营人留置集装箱的合法依据。

三、集装箱作为“债务人的动产”辨析

依据《民法典》留置权的法定构成要件，债权人留置权行使需符合以下要件：1. 债务人不履行到期债务；2. 债权人经合法占有债务人的动产；3. 债权人留置的动产应当与债权属于同于法律关系，但企业间留置除外。而案例中双方的焦点问题之一便是对“债务人的动产”应作如何解释。船运公司交付给港口的集装箱要么系其所有，要么系其租用，前者自不必说，后者必然涉及实际所有人权益。学术与实务中，两种观点均有提出和支持者，有学者认为留置权的前提是债务人

对债权人所留置动产享有所有权^⑤，亦有认为海运货物留置权的主体是承运人，其留置的主体必然是他人货物，其中的“他人”应包括债务人以及第三人^⑥。上述观点，从承运人留置权制度中进行讨论，但其中探讨的仍是留置权制度下何为债务人的“动产的问题”，回归到集装箱这一研究对象上，需要结合集装箱及运输的特点探讨。

本文认为，集装箱作为“债务人的动产”不应解释为是“债务人所有的动产”。集装箱实则是一般动产，其不具备特殊动产的特性。动产的所有权的公示方式为占有，当动产所有人（也包括合法占有人）将动产交付给债权人时，除非另有声明，债权人可以认为该动产是交付人所有的。但集装箱所有人主张，集装箱管理通过集装箱海关批准牌照和海关登记证书，且通常印有标志牌和序列号，港口经营人理应对上述情况进行识别并了解到船运公司对集装箱不具有所有权的情况。但集装箱管理方面，《中华人民共和国海关对用于装载海关监管货物的集装箱和集装箱式货车车厢的监管办法》（以下简称《监管办法》）并未将变更集装箱标志牌和序列号手续作为受让人取得集装箱所有权的设定条件；实务方面，在集装箱转让给合法的受让人后，依据《监管办法》第 25 条，也仅需重新申请检验并办理海关批准牌照，但不问更改集装箱标志牌后是否需重新办理登记手续，换言之船运公司对集装箱的标志变更有自由度，同时国际集装箱物流运输业务中，集装箱的物权流转活动时常发生，如集装箱转卖、抵顶，属于行业认可的习惯。因此港口经营人不能也无须依据集装箱的标志牌和序列号

⑤ 杜立夫、张巍. 船舶留置权与船舶扣留权不应混淆[J]，中国海商法年刊，1999 年第 10 卷，第 166 页。

⑥ 梁慧星、陈华彬. 物权法[M]，北京：法律出版社，2007 年版，第 372 页。

对集装箱的所有人进行识别,更谈不上应提前知晓集装箱的所有人是谁^⑦。

结合《海商法》关于船舶留置权的规定,作为特殊动产的船舶,造船人、修船人在其履行合同所占有的船舶,也并不当然就是船舶登记所有人或实际所有人所交付的,特殊动产向来如此,“举重以明轻”,作为一般动产的集装箱在这方面不具备特殊性。

而对于港口经营人来讲,其留置船运公司所交付的集装箱的另一依据是通过留置权善意取得。《担保法》第 108 条是最为明确的承认留置权善意取得条款,后来由《物权法》包括现在《民法典》第 311 条第三款中规范。动产的善意取得以占有为基础,通过运用占有的权利外衣完成对交易安全的保护。

在留置权善意取得条件下,善意的评判标准为债权人是否明知债务人对动产有无所有权。作为集装箱所有人主张港口经营人作为是具备专业能力的企业,依据集装箱外观或商业习惯识别集装箱的所有权人,因而在行使留置权时其不符合善意的条件。而港口经营人而言,如果时刻需要对船运公司的集装箱作准确识别,又会增加相应的成本,并且如果港口经营人在必须进行识别的前提下,可能会产生港口经营人的服务对象均采取租用、挂靠等方式构筑间接占有的形式逃避,留置权行使条件过于苛刻,港口经营人在提供服务时将处于一种“不安”交易状态。为此,司法裁判需要从两者之间寻求一种平衡。

善意取得的前提系受让人受让动产时为善意。首先,仍需回归集

^⑦张崇武. 港口经营人的集装箱留置权[J], 中国海商法年刊, 第三期第 20 卷, 2009 年 9 月。

装箱的动产属性，如前文所述，以当前集装箱管理制度而言，港口经营人在日常服务中并不能做到“一箱一码”的准确外观识别；其次，善意取得的时间节点是债权人受让债务人动产之时，在港口作业流程中，法律未要求港口经营人在接收集装箱货物时主动审查集装箱货物所有权，又基于集装箱动产的所有权公示方法为占有，港口经营人有理由相信集装箱系船运公司所有。除非集装箱所有人或者船运公司在作业前就已经明确告知港口经营人其所有权状态，但这种声明形式必须作限缩解释，应符合《民法典》第449条的“法律规定或当事人书面约定不能留置动产的情形”，此处应为债权人和债务人之间的约定抑或加入集装箱所有人的三方约定，否则，留置权制度便可能形同虚设；另外，留置权既然是法定担保物权，其形式类似于一种债权人的自力救济，保护的是债权人对物创造的增益价值。港口经营人对集装箱货物的作业服务，或装卸或保管等业务，虽然未在货物价值上有直接增益体现，但因港口经营人提供了劳务，使得集装箱船运在商事流转过程中形成了完备经济价值^⑧，对于这样的价值增益，不应予以忽视，从而不认可港口经营人的创造的价值和留置权所保护的交易安全。

四、集装箱的留置担保范围界定

案例中，集装箱所有人提出港口经营人留置集装箱的债务应是基于集装箱本身所产生的费用，而不应是对债务人所有债权的留置权。就该问题涉及留置权的二次效力性，留置权的第一次效力发生在留置权产生之时，体现在留置权人在占有留置物的权利，留置权的第二次

^⑧ 章程. 论我国留置权的规范适用与体系整合——民法典时代的变与不变[J]，法商研究，2020年第五期。

效力是在第一次效力发生之后，在债务人仍不履行其债务时，留置权人可以依法处分留置物的效力。故可以从两个方面探讨，一是留置债权是否与被留置物存在牵连关系；二是在行使留置物处分权时是否要区分清偿债务与留置物的关系。

在第一次效力发生时，依据《民法典》第 448 条确有规定债权人留置的应当与债权属于同一法律关系，此为留置物与债权需要存在牵连关系，从该角度出发，集装箱所有人的主张存在理论上的立足点，但结合港口作业的实际流程不难发现，作业协议作为债权人与债务人之间的法律关系基础，其依据该协议产生的债权是包含各项费用的总体，就具体案件而言，中良公司所欠东江仓码公司的债务是一系列港口费用的总和，而前文已经讨论的，中良公司交付给东江仓码公司作业的集装箱货物在内是港口经营人依据作业协议所合法占有的动产，包括集装箱在内，在港口经营人主张整体债权过程中留置集装箱并无不妥，留置权作为担保物权的一种，在法律上亦有关主债权和其他费用担保范围的规定^⑨。另外，法律规定了企业间留置的除外规定，在港口经营人和集装箱所有人通常均为企业的前提下仅就债权与动产之间的牵连性否定港口对集装箱留置权难以证成。

在第二次效力发生时，基于第一次留置权效力所留置的集装箱，港口经营人是否必然享有处分权，需要结合留置权的不可分性分析。留置权的不可分性指留置权的效力就债权的全部及于留置物的全部^⑩，

^⑨ 《中华人民共和国民法典》第三百八十九条：担保物权的担保范围包括主债权及其利息、违约金、损害赔偿金、保管担保财产和实现担保物权的费用。

^⑩ 最高人民法院民法典贯彻实施巩固走领导小组编. 中华人民共和国民法典物权编理解与适用（下）[M]，人民法院出版社，2020 年版，第 1283 页。

即留置权所担保的是债权的全部，而非可分割的债权的一部分，留置权人对留置物的全部行使权利，而非可分割的留置物的一部分。虽然留置权的行使可以基于留置物的全部，但是，留置权作为担保债权的目的，是在债权未得以清偿时促使债务人及时履行债务，以清偿债务为追求的。换言之，在行使留置权时，债权人当然可以对全部动产行使留置权以促使债务人清偿债务，但在具体行使处分留置物时，需要考虑留置物对于清偿债务的适当性、比例性。为避免港口经营人滥用留置权，法律制度亦保留了留置权人妥善保管留置财产义务，以及合同关系项下如因留置财产导致相对人损失或因留置财产使得损失进一步扩大的，留置权人应承担相应的合同责任。

由此可见，集装箱留置权的担保范围及于港口经营人基于作业协议产生的债权整体，法律并未规定港口经营人的债权担保范围必须与集装箱存在一一对应的牵连关系。同时，港口经营人在处置留置物时虽可以处置集装箱，但也需要结合实际债务情况考量处置集装箱的必要性。

五、港口经营人对集装箱行使留置权的现实思考

（一）港口经营人留置权规范化畅想

《民法典》颁布实施也意味着近 30 年构建的留置权国内法旧系谱瓦解，留置权的法律依据在未颁行新的司法解释之前以《民法典》现行规定的一般留置权作概括性的规范，此外，即使从特殊法优于一般法适用规则下，《海商法》并未规范港口经营人留置权，因此，当前港口经营人行使留置权的合法性由一般留置权加以规范。抽象的法

典规制势必在实务过程中出现解释的分歧，一旦形成将不利于交易安全性、便捷性。

另一层面，在港口经营人承担海运贸易的重要环节任务的今天，若仍仅将其作为承运人的代理人或者雇佣者，这已与其身份和从事的包括仓储、装卸、清关、靠泊、防台等全方位服务事项所不适应。相对的，船货到港后港口经营人所享有的权利在特殊环节下具有明显优势地位，但与之平衡的义务却藏于“商业习惯”之中，为港口经营人权利滥用打开口子。审判实务中，笔者接触到港口经营人相关案件只能转化为有名合同纠纷或援引《海商法》中承运人规范，使得港口经营人更像是海运环节的一种“真空地带”。本文所探讨的港口经营人对于船运集装箱的留置权问题只是其中冰山一角罢了。因此，正逢《民法典》司法解释修订以及《海商法》修订节点，对港口经营人留置权及港口经营人相关权利的规范化，是有务实需要的。

（二）集装箱所有人的权利救济思路

在本文所涉案例项下，集装箱所有人所实际担忧的，其实是在船运承运人作为最终责任人且存在经营困难的情况下如何降低自身损失问题。相比于日常的港口经营人控箱作业下的留置集装箱问题，具有其特殊性。作为与船运公司形成集装箱租赁合同关系的出租人来讲，正常情况下，依据其与船公司的合同关系方式寻求救济或为赎回集装箱及时支付合理的担保费用或设立不可留置的协议规定等。但通过本文探讨，实务中仍应该考虑到集装箱管理层面、实操方面如何保障集装箱所有人权利的情况。

如集装箱留置问题通常在重箱留置的情况下，实现对留置动产的区分对待，港航企业以及港航管理部门、海关等进行合作，推进如“绿色通道”等方式实现箱货快速分离。又如利用大数据对集装箱的标识进行登记，通过快速过检、扫描的高科技手段快速识别定位，有助于码头经营人及时通知集装箱所有人及时行使相关权利。通过以“用户评价”的方式及时反馈集装箱所有人的服务需求，在维护自身权益之时，倒逼港口企业和港务管理部门适时提高服务质量和行政服务效率。