

跨境电商物流纠纷中留置权争议的裁判规则探析

谭学文 李春雨^①

摘要：近年来，跨境电商物流行业的蓬勃发展导致相关留置权纠纷快速增长，已成为海事法院受理的主要案件类型。此类案件存在纠纷多发频发、事实查明困难、矛盾对抗激烈、诉讼预期不明等特点。司法实践中，就留置权纠纷的涉外法律适用以及海商法第 87 条、民法典第 447 条、第 448 条等关键条文的理解适用存在分歧，需要进一步检视和厘清。多式联运经营人行使留置权宜更加谨慎，确保留置权的行使方式及范围合法适当。同时，应尊重当事人意思自治，允许当事人对留置权的行使范围及实现方式自行约定。为了妥善化解跨境电商纠纷中的留置权争议，需要进一步加强纠纷的诉源治理，积极开展“一站式”多元解纷。同时，要加强裁判规则研究，努力形成纠纷解决的中国方案，引导行业建立安全有序的交易秩序。

关键词：跨境电商物流；留置权；商事留置权；“一站式”多元解纷

近年来，随着跨境电商行业的蓬勃发展，跨境电商物流作为运输新业态也方兴未艾，逐渐有取代传统海运成为主流交易模式的趋势。跨境电商物流案件带来了法律关系识别、迟延交付认定、赔偿限额条款效力、区段法律适用等新情况新问题，其中留置权争议属于当事人

^① 谭学文，广州海事法院深圳法庭审判员；李春雨，广州海事法院深圳法庭法官助理。

争议的核心问题之一，在法律适用上较为复杂，属于司法裁判说理的重点领域。本文写作在于对跨境电商物流案件中的留置权纠纷的类型和特点进行分析，着眼解决其中的法律适用基本问题，探索确立相关案件的裁判规则，以期能助力货代行业加强法律风险治理，引导行业建立安全有序的交易秩序。

一、跨境物流纠纷中留置权争议的主要类型与特点

目前，海事法院审理的跨境电商物流案件主要包括海运的多式联运纠纷案件，即一方主体收取全程运费并负责包括海运及尾程派送的全程运输。托运人委托货代企业从事“一揽子”运输，一般只关心一头一尾的交货及收货环节，对中间的运输环节并不关心；货代企业一般也不签发正本提单、电子提单等单证，货物多采用拼箱出运的方式，在尾程采用卡车或快递派送等方式开展运输。由于货物运输涉及的区段较多，涉及的交易主体也多，且当事人之间多通过微信、QQ 等方式安排运输，较少签订书面合同，在其中某个环节出现运费、仓储费等费用未支付的情形下，货代企业多选择留置托运人委托其运输的货物进而向托运人施加压力，从而产生留置权争议。

根据争议主体的不同，跨境物流纠纷中的留置权争议可以分为两类。其中，一类是跨境电商卖家与货代企业之间，主要是亚马逊、速卖通等跨境电商平台的卖家直接委托货代企业进行全程运输，电商卖家系货物的所有权人；另一类是货代企业 A 与货代企业 B 之间，双方有上家或下家，存在转委托等情形，争议双方均不是货物所有权人。目前，后一类型的争议在司法实践中更为常见，也更容易产生争议。

通过梳理广州海事法院深圳法庭近期审理的案件，司法实践中，跨境物流纠纷中的留置权争议主要存在以下几个方面的特点：

1. 行业规则缺位，纠纷多发频发。跨境电商系近年发展起来的新事物，行业标准尚处于碰撞整合的阶段，相关规则尚未确立。虽然诉争双方均系中国企业或中国公民，但在一方拖欠运费或者存在拖欠之虞时，另一方往往立即选择留置货物而非采取在国内保全或诉讼等方式来保障自身权利实现，从而导致滞箱费、仓储费等额外费用产生，有时产生的费用金额十分高昂，甚至超过运费等主债权本身。这一维权方式充满明显的“自力救济”的特点，与行业的野蛮生长及规则缺位存在较大的关系。

2. 留置事实多发生于境外，事实查明困难。从法院目前受理的案件来看，留置多发生于境外目的地的尾程派送环节，货物多被留置在海外仓。此类海外仓一般为货代企业境外代理的仓库，但也不排除系其自有仓库。由于货物被留置在海外仓，托运人及其代理难以去境外仓库盘点货物，法院也无法赴境外调查核实货物是否仍存放在仓库、货物状态是否完好、货物数量有无减少等情况，事实查明存在困难。法院一般会要求货代企业录制视频或拍摄照片来证明货物的状态完好及安全存储在海外仓的事实。

3. 争议双方对抗激烈，反诉率和上诉率高。此类纠纷中，一方通常请求法院确认留置权，并请求判决将货物拍卖、变卖并以价款优先清偿运费，或请求对方承担行使留置权产生的费用如仓储费、拦截费等。另一方则提出反诉或提出扣减费用的抗辩，主张对方构成不当留

置，请求赔偿货物损失及因留置产生的换标费、派送费等额外损失。争议双方的矛盾较难调和，调解意向偏弱，调撤率不高，往往需要通过判决解决争议。受制于司法主权，法院无法就当事人提出的在境外交付货物、继续派送、行使留置权等行为履行部分诉请进行处理，判决难以解决货物被留置产生的所有问题，导致裁判结果有时难以被当事人接受，上诉率也较高。

4. 法律适用存在较大分歧，诉争双方缺乏诉讼预期。目前，实务中就货代企业作为多式联运经营人留置货物是否违反其主合同义务、留置权成立与消灭的条件、留置权的实现方式、程序及范围等方面存在较大争议。尤其是涉及海商法第 87 条、2021 年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第 60 条、民法典第 447 条、第 448 条及《最高人民法院关于民法典担保制度司法解释》（以下简称《民法典担保司法解释》）第 62 条等条文在跨境物流案件中留置权争议的理解与适用问题。由于上述法律适用存在较大分歧，导致诉争双方普遍缺乏诉讼预期，对相关问题莫衷一是，纠纷多元化解的成效不显，寻求司法裁判就成为最后的必然选择，因而调撤率低、上诉率高就不足为奇了。

二、跨境物流纠纷中留置权争议的基本问题

（一）处理留置权争议的准据法

跨境物流纠纷中，多式联运经营人留置货物的事实多发生在境外，此时争议的事实及标的物均位于境外，属于《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释（一）》

第一条规定的具有涉外因素的案件。此时，准据法的寻找系处理此类纠纷的前提。这也是往往容易忽略的前置性问题。

涉外民事关系法律适用法第 37 条规定，当事人可以协议选择动产物权适用的法律；当事人没有选择的，适用法律事实发生时动产所在地法律。具体到留置权争议的处理，在当事人无法达成法律适用的一致意见时，法院应遵循“物之所在地法”这一基本系属公式寻找准据法。因此，留置货物事实发生时货物所在地法律系处理留置权争议所需适用的准据法。在当事人之间未达成选法协议时，主张留置权成立或合法留置的一方应当提供货物所在国关于留置权的相关法律，货物所在国的法律包括所在国已加入的国际公约和国内法。主张留置权的一方应对域外法的查明负有相应的举证责任。否则，在现行域外法查明机制下，寄希望法院依职权查明域外法关于留置权的规定是不现实的。尤其是一方主张商事留置权的情形下，其更应对域外法下存在与我国民法典第 448 条同样宽泛的商事留置权规则负有举证义务，当事人主张将我国法下的商事留置权直接适用于境外留置行为的，法院一般很难支持。

（二）海商法第 87 条留置权的成立标准

有观点认为，在多式联运合同纠纷中，允许作为多式联运经营人的货代企业行使留置权，将与其主要合同义务相悖，故允许多式联运经营人留置处于运输中的货物并不合理。但我国海商法第 87 条及民法典第 836 条均规定了承运人的留置权，此系承运人的一项法定权利，属于法律对承运人利益保护的特别规定。民法典第 836 条对合同法第

315 条进行修改，将条文的“以及其他运输费用”修改为“或者其他费用”，扩大了承运人留置权担保主债权的范围，有利于保护承运人的权利，与海商法第 87 条的规定更为接近。^①由此可见，立法者的态度倾向可见一般，即规定承运人留置权就是为了保护承运人。此时，更值得探讨的是留置权的成立标准问题。

司法实践中，承运人或多式联运经营人多援引海商法第 87 条主张和论证留置权成立。海商法第 87 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。该条规定的承运人留置权系一项法定担保物权，除了应满足留置权的一般要件外，还需要满足该条规定的承运人留置权的特别要件。在司法实践中，往往存在以下认识误区：

1. 忽略了主债权金额的合理性及债务履行期限。留置权作为担保物权的一种，必然受从属性规则支配，即承运人诉请的运费等主债权必须系合法有效的债权，超过合理范围的债权未必受法律保护，在此基础上也难以成立合法有效的留置权。承运人留置权行使的前提系承运人的债权已届清偿期。只有托运人或收货人不依约支付运费等费用时，承运人才能行使留置权。如果托运人或收货人支付运费等费用的期限没有届满或者付款条件尚未成就时，承运人不得行使留置权。此外，如果托运人已就拖欠的费用提供了可靠担保的，承运人也不得行使留置权。实践中，承托双方往往通过微信、QQ 等方式达成月结付

^①最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用（四）》，人民法院出版社 2021 年版，第 2175 页。

款的约定，在月结账单尚未发送托运人时，承运人不得行使留置权，除非托运人明确放弃债务履行的期限利益。此外，对于欠付费用的一方主张的一个月或几个月的账期，其应对双方已达成关于账期的明确约定承担举证责任，否则对其账期未到、承运人不得行使留置权的抗辩，法院也不予支持。

2. 忽略了此类留置权担保的债权仅系本次运输产生的费用。该条规定将主债权范围限定于同一法律关系项下产生的本次运输费用，将其与民法典第 448 条规定的商事留置权区分开来。跨境电商物流的经营模式通常是托运人一段时间内多次向多式联运经营人下单，委托其运输多票货物，相关运输费用持续产生，双方采用月结对账付款或滚动对账滚动付款等方式结算运费。此时若运输发生特定的时间区段内，运费对账或发送账单也发生在特定时间内，仍可以视为“本次运输”。否则将大大限缩海商法第 87 条的适用空间，也与跨境物流纠纷中经营模式不相吻合，不符合海运实践。但不属于企业持续经营期间产生的运费债务，距离本次运输较远的案外货物或者不属于同一账单项下的案外货物，承运人不得进行留置。

3. 忽略了留置物的权属状况。与民法典 836 条规定的承运人留置权存在不同，海商法第 87 条规定的承运人留置权要求承运人留置的是托运人、收货人或提单持有人等所有的货物，而非合法占有的货物。海商法规定的承运人留置权，将留置的货物限定在应当向承运人支付相关费用没有付清又没有提供适当担保的民事主体所有的货物，而民法典货运合同项下承运人留置权，允许承运人留置货物的范围更广，

更有利于保护承运人的权益。^①2021年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第60条中的“提单持有人的货物”亦是对海商法第87条规定的重申。在跨境电商物流纠纷，货代企业只能对托运人所有的货物依据海商法第87条行使留置权，如果托运人仅系货代企业而非电商平台上的卖家或真实货主的情形下，多式联运经营人不得基于该规定留置非货代企业所有的货物。其贸然行使承运人留置权的，法院将很可能认定其构成非法留置，可能需承担留置产生的货物损失及额外费用损失。

（三）民法典第447条留置权的成立标准

民法典第447条延续了物权法第230条关于留置权的规定。该条规定的留置权系指在债务人不履行到期债务时，债权人享有的依照法律规定留置已经合法占有的债务人的动产，并就该动产进行优先受偿的权利。在我国，留置权不仅具有留置的效力，还具有优先受偿的效力，属于物权性留置权。^②通说认为留置权的产生条件分为积极条件和消极条件，其中积极条件包括债权人合法占有他人的动产、债权与该动产属于同一法律关系、债权已届清偿期，消极要件包括法律规定不得留置的动产和当事人约定不得留置的动产均不得留置。

实践中，跨境物流纠纷中多式联运经营人援引民法典第447条规定主张留置的，比较容易忽略的是留置权的取得需以合法占有动产为前提。由于留置权以占有标的物为其成立要件和存续要件，必须是债

^①最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用（四）》，人民法院出版社2021年版，第2177页。

^②最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典物权编理解与适用（下）》，人民法院出版社2021年版，第1282页。

权人已经占有了他人的动产，才能成立留置权。至于占有的方式，直接占有、间接占有、利用占有辅助人而为占有、与第三人共同占有，均无不可。^①在跨境物流案件中，多式联运经营人一般很难直接占有货物，往往需要通过其国外代理间接占有或者依靠履行辅助人的占有。由于间接占有只是基于一定的法律关系对于直接占有物的人具有返还请求权，间接占有人并不直接占有物，对物没有事实上的管领力和控制力。多式联运经营人要主张留置权成立需要证明其通过国外代理能够间接占有货物，货物尚处于其控制范围。对于脱离了占有的货物，其向法院主张行使留置权的，将很难得到法院支持。

另一个容易忽略的问题是法律上不得留置的动产，多式联运经营人也不得留置，包括债权人通过侵权行为而占有的动产、动产的留置与债权人承担的义务相抵触、动产的留置违反了公序良俗等情形。实践中，多式联运经营人在托运人拖欠运费后，主张对处于尾程派送阶段的货物进行留置，而此时其无法直接占有货物，需要通过其国外代理前往快递公司如 UPS、联邦快递的场站或路途中拦截，从而产生拦截费。上述拦截费主要是包括开箱、掏箱、理货、运输等费用。因货物被拦截，无法如期运抵亚马逊仓库，货物被运往海外代理的仓库存储产生仓储费；因为商品标签失效而产生换标、贴标费；货物再次派送需要产生派送费。对于此类拦截货物的行为系多式联运经营人通过侵权行为取得占有的动产，在其成功拦截货物之前，已事实上丧失了对货物的占有，并不满足民法典第 447 条规定留置权成立的条件。上

^① 崔建远：《物权法》，中国人民大学出版社 2014 年版，第 586 页。

述行为很难被法院认定为合法行使留置权的行为，多式联运经营人主张托运人支付拦截费、仓储费等留置费用的更难以得到支持。

（四）民法典第 448 条留置权的成立标准

民法典第 448 条亦延续了物权法第 231 条关于商事留置权的规定。实践中，货代企业援引民法典第 448 条主张商事留置权的情形较多，但运用不当极易产生纠纷，也会激发承托双方的矛盾，不利于纠纷的解决。因此，对该条文的理解与适用亟待统一认识。

商事留置权不需要留置的动产与债权属于同一法律关系，其目的在于适当控制商业领域的高风险，为有经常性业务往来的商人间的债权提供一种有效的担保方式。^①但为了限缩商事留置权的适用范围，避免权利滥用，《民法典担保司法解释》第 62 条第 2 款和第 3 款分别从不同侧面对权利行使边界进行限制。在企业间发生留置的情形下，如果留置的财产与债权并非基于同一法律关系，则债权人只能留置属于债务人所有的财产，不能留置债务人合法占有的属于第三人所有的财产。此外，债权人也只能基于企业持续经营中发生的债权进行留置，与企业持续经营无关的债权不能进行留置。司法解释系从保护第三人交易安全的角度出发将商事留置权的行使范围限定在债务人所有的动产及持续经营中产生的债权，旨在通过目的性限缩解释，填补制定法上的漏洞。^②因此，我国法下商事留置权的适用有其严格的条件与标准。

在当事人均选择就留置权争议适用中国法的前提下，多式联运经

^① 刘保玉、吕文江主编：《债权担保制度研究》，中国民主法制出版社 2000 年版，第 454 页。

^② 最高人民法院民事审判第二庭编著：《最高人民法院民法典担保制度司法解释理解与适用》，人民法院出版社 2021 年版，第 529 页。

营人需要证明商事留置权成立，需要证明持续经营中产生的债权所对应的拟留置的动产属于托运人或收货人所有。基于前述按照交易主体对留置权争议的类型分类，即电商卖家与货代企业之间、货代企业 A 与货代企业 B 之间留置权争议。在前一法律关系模型中，货代企业作为承运人或多式联运经营人留置的货物可属于电商卖家所有的动产，该交易模式项下存在适用商事留置权的可能性。而在后一法律关系模型中，货代企业委托运输的货物均不是其所有的货物，多式联运经营人难以据此主张商事留置权合法成立。因此，对于货代企业委托运输的货物，多式联运经营人不得贸然留置，否则很可能被认定为商事留置权未成立。根据《民法典担保司法解释》第 62 条第 3 款规定，此时多式联运经营人留置第三人即真实货主的财产，第三人请求其返还留置财产的，法院应予支持。这种留置也不得对抗真实货物所有权人的返还请求权。

在当事人未能就留置权争议达成选法协议的情形下（如一方不同意适用中国法、被告缺席等），留置权的适用应依据前述涉外民事关系法律适用法第 37 条适用物之所在地法。多式联运经营人主张适用商事留置权的，应就货物所在国的留置权相关法律进行查明及举证。此时，商事留置权能否成立需依据该国法律规定的要件进行判断。

（五）留置权的行使方式

留置权成立并不意味着货物被留置后就一劳永逸，多式联运经营人需恰当行使留置权，否则亦可面临货物所有权人的赔偿请求。司法实践中，以下几个问题需要特别注意：

一是留置货物的价值应与欠付运费金额相当。海商法第 87 条强调承运可以在“合理的限度内”留置托运人、收货人或提单持有人所有的货物，留置财产的价值应以欠付的运费金额及行使留置权的合理费用为限。这与留置权具有不可分性并不矛盾。所谓留置权的不可分性，是指留置权的效力就债权的全部及于留置物的全部，即留置权担保债权的全部，留置权人对留置物的全部行使权利。^①留置权的效力不可分，并不意味着留置权人留置货物时不考虑货物价值对所有货物进行整体留置。对于可分的货物，承运人留置的货物应当合理和适当。^②民法典第 450 条亦规定“留置财产为可分物的，留置财产的价值应当相当于债务的金额”。司法实践中，法院一般从货物的采购价值或申报价值与欠付费用金额相比较，进而确定留置是否超过合理限度。对于留置权人已明知货物的采购价值远高于欠付费用金额或者其根据申报价值可得知货物价值必然会高于欠费金额的情形下，仍超出合理限度进行留置的，很可能被法院认定为不当留置，留置权人应赔偿留置物所有人的相关损失。

二是留置权人应妥善保管所留置的货物。多式联运经营人留置货物之后，要将所留置的货物保管在仓库或其他适当场所，其对留置货物负有保管的义务。最高人民法院的最近判决亦认为承运人行使留置权后，对留置货物负有保管义务，对于留置期间发生的货物短少，应当承担赔偿责任。^③在跨境物流纠纷中，货物被留置在境外海外仓，

^①最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典物权编理解与适用（下）》，人民法院出版社 2021 年版，第 1283 页。

^②最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用（四）》，人民法院出版社 2021 年版，第 2179 页。

^③ 参见最高人民法院（2021）最高法民再 300 号民事判决。

多式联运经营人委托其国外代理保管留置物，容易导致货物毁损灭失，如果其不能证明货物状态依然完好的情况下，应对货物损毁承担赔偿责任。

三是留置权人留置货物的期限不宜过长。在境外海外仓留置货物，每天会产生高额的仓储费等费用。若允许留置权人持续留置货物并请求对方支付仓储费的话，会导致双方利益严重失衡，甚至会导致实现留置权的费用超过货物本身价值的经济后果。因此，有必要对留置期限进行限制。在跨境物流纠纷中，当事人很少就留置货物后债务人的履行期限进行约定。实践中，法院参照民法典第 453 条规定，对没有约定债务履行期或者约定不明确的，要求留置权人在 60 日以后就应当行使留置权的第二次效力，即协议以留置财产折价或拍卖、变卖留置财产并以价款扣除实现留置权的合理费用后优先受偿。对此，有观点认为上述第 453 条系留置权人的权利条款而非义务条款，按照 60 日的期限酌定留置货物的合理期限并不合理。但根据民法典第 591 条规定，守约方有避免扩大损失的义务，即便多式联运经营人有权留置，其亦应采取减损措施避免留置费用持续增长，以实现双方利益的平衡保护。故法院参照民法典第 453 条酌定 60 天的留置期限亦系针对海外仓运营的特殊情况进行利益衡量的结果。

四是留置权人对特定货物的留置应更加谨慎。除了法律规定或者当事人约定不得留置的货物外，对鲜活易腐等不易保管的货物如水果、鲜花的留置，无需考虑债务履行期限，一旦留置应立即将货物拍卖、变卖并以价款优先受偿。对于季节性产品的留置，也宜在销售旺季到

来之前尽快将货物拍卖、变卖以实现货物的最大保值。对于快到保质期的货物，留置权人亦应尽到谨慎义务，采取适当措施将货物于保质期截止前变价以避免不必要的损失。此时，如果留置权人已向法院申请财产保全并实际保全财产的话，留置权人持续扣押货物导致货物持续贬值并影响货物的将来销售，法院对上述留置行为更容易作出否定性评价。

（六）留置权的法定性

留置权系一项法定担保物权，是直接依照法律规定而产生，而不是依当事人的协议设立。留置权的法定性决定了具备法律规定的条件时，留置权就当然成立，不受当事人的意志左右。^①留置权的法定性是否意味着留置权的行使范围或实现方式必然排除了当事人意思自治的空间？物权法定系物权法的一项基本原则，但我国法上的物权法定仅包括物权的种类和内容，系有限的物权法定。民法典第 449 条规定当事人约定的财产不得留置，即当事人意思自治在留置权的行使范围中的具体体现。在跨境物流纠纷中，如果双方约定无论如何多式联运经营人均不得留置托运人委托其运输的货物时，应尊重当事人在缔约时的意思自治，之后多式联运经营人主张上述条款因违反留置权的法定性而无效时，法院应不予支持。

实践中，一些货代企业出于揽货等商业考量，会在留置货物后向托运人发出承诺函，明确告知行使留置权的方式及程序，但最后却未按照承诺函履行相应程序并导致留置货物毁损的，法院一般认为留置

^①最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典物权编理解与适用（下）》，人民法院出版社 2021 年版，第 1282 页。

权人应对此承担赔偿责任。在一起留置权争议中，多式联运经营人发送承诺函称由于托运人欠付运费，其将货物留置；其留置后将委托第三方评估机构对货物价值进行评估，随后委托拍卖机构根据评估价值进行拍卖，首次流拍后将降价 20%，二次流拍后再降价 20%，如仍不能成功拍卖，则以降价后的价格为参考，折价变卖，取得的价款将优先抵扣实现留置权的费用并用于清偿运费等。最终该多式联运经营人未按照上述要求行使留置权，导致货物因留置时间过长而灭失，法院判定其应赔偿托运人的货物损失。^①该案中，多式联运经营人出具的承诺函可视为承托双方约定了留置权的实现方式，结果留置权人未按照约定方式行使留置权，其应为自己的承诺埋单。

三、留置权纠纷的解决建议

近年来，留置权争议的快速增长，为法院裁判带来了困境。同时，纠纷所引发的负面效应也不容忽视。为了妥善化解跨境电商物流纠纷中的留置权争议，提出以下纠纷解决建议：

1. **着眼纠纷产生的原因，从源头上加强风险治理。**跨境电商物流纠纷的持续增长与复杂的国际政治经济形势息息相关，经贸摩擦、贸易壁垒、疫情影响等多重因素叠加导致跨境电商行业的风险集中爆发，导致大量案件进入法院，收案数居高不下。此类案件已取代传统海事海商案件成为占比最高的案件类型，单靠法院的力量化解此类纠纷是远远不够的。为此，广州海事法院深圳法庭与深圳市国际货运代理协会联合开展民法典宣讲、典型案例发布等普法宣传活动，充分发挥行

^① 参见广州海事法院（2021）粤 72 民初 812 民事判决。

业协会的治理效能，促进纠纷的业内解决，促进行业规则与裁判规则的深度融合，引导当事人服判息诉，从源头上减少矛盾纠纷。

2. 审视法院判决的局限性，大力开展“一站式”多元解纷。跨境物流纠纷中的留置权争议，由于诉争标的物位于境外，法院只能作出金钱给付判决，而无法作出行为履行判决。这意味着当事人提出的一些诉请如支付费用后继续派送货物、返还货物、在境外拍卖、变卖货物等，法院判决将难以对此作出处理，最多只能判决赔偿损失。此时货物仍位于境外海外仓，并未灭失或失去价值，仍可以发挥物的效用。即便支持了留置权人的诉请，其亦担心在判决生效后处置留置物会引发新的诉讼，导致纠纷无法彻底解决。对于此类案件，托运人继续支付运费或仓储费，留置权人继续派送，促使货物在短时间内上架销售系双方最优的选择。因此，应当积极引导当事人通过和解方式解决纠纷，大力开展诉前调解、诉中调解、仲裁多元化解，促使纠纷得到妥善解决。广州海事法院深圳法庭与深圳市国际货运代理协会搭建的“货运代理纠纷多元化解平台”专注于此类纠纷的多元化解，成效显著，已入选广东法院“抓示范促改革惠民生”改革培育计划。

3. 加强裁判规则研究，探索形成纠纷解决的中国方案。跨境电商物流纠纷中的留置权争议，有些问题产生是行业规则的缺位导致，有些问题产生是商业风险或贸易风险导致，要加强调查研究，实事求是，区分处理不同类型的纠纷。同时，此类纠纷是新冠肺炎疫情大流行以来才快速增长的纠纷类型，中国作为跨境电商产业最为活跃的国家，无疑具有最丰富的行业实践，也有最丰富的法治本土资源。对此，我

们要坚持“摸着石头过河”，以习近平法治思想为指导，在实事求是、审慎分析的基础上确立裁判标准，统一一、二审裁判尺度，为此类纠纷解决提供中国智慧和方案。作为裁判者，必须要坚持统筹推进国内法治和涉外法治的原则，协调推进跨境电商物流行业的国内治理和国际治理，更好维护国家主权、安全、发展利益，确保裁判的法律效果、社会效果与政治效果相统一。