荣成市龙眼港务有限责任公司诉荣成市西霞口船业有限公司、第三人中国交通建设股份有限公司港口服务合同纠纷案

----虚假诉讼及海关监管船舶留置权的认定

【裁判要点】

根据合同相对性的基本原则，合同关系以外的第三人不能主张合同上的权利，更不负担合同项下的义务。原被告相互之间存在关联关系，也不必然得出本案系虚假诉讼的结论。根据海关法和物权法的规定，涉案三艘船舶系海关监管货物，属于不得留置的动产，原告不能享有并行使留置权。

原告：荣成市龙眼港务有限责任公司，住所地山东省荣成市。

法定代表人：田树广,该公司总经理。

委托诉讼代理人：孙竟塰，山东海行家律师事务所律师。

被告：荣成市西霞口船业有限公司，住所地山东省荣成市。

法定代表人：田民峰，该公司总经理。

委托诉讼代理人：江培海，山东明威律师事务所律师。

第三人：中国交通建设股份有限公司，住所地：北京市西城区。

法定代表人：刘起涛，该公司董事长。

委托诉讼代理人：徐香龙，山东敏洋律师事务所律师。

委托诉讼代理人：姜舟，山东敏洋律师事务所律师。

原告荣成市龙眼港务有限责任公司（以下简称龙眼港务）诉被告荣成市西霞口船业有限公司（以下简称西霞口船业）港口服务合同纠纷一案，本院受理后，中国交通建设股份有限公司（以下称中国交建）申请作为第三人参加诉讼，本院依法予以准许并通知其参加诉讼。本院依法组成合议庭，公开开庭进行了审理，原告荣成市龙眼港务有限责任公司委托诉讼代理人孙竟塰，被告荣成市西霞口船业有限公司委托诉讼代理人江培海、第三人中国交通建设股份有限公司委托诉讼代理人姜舟到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

龙眼港务向本院提出诉讼请求：1、判令被告西霞口船业支付原告2016年5月25日之前的船舶港口服务费51510561元以及按照中国人民银行同期贷款利率计算的自2016年5月26日起至实际支付之日止的银行利息。2、判令被告西霞口船业按照《船舶港口服务合同》约定的服务项目及收费标准以及实际提供的服务继续向原告支付2016年5月25日之后的港口服务费；3、确认龙眼港务就上述债权中的相应部分对各自的修理标的船舶享有船舶留置权。4、判令西霞口船业承担本案的诉讼费、保全费等相关费用。在审理过程中，龙眼港务放弃第2项诉讼请求。

事实与理由：自2011年始，被告就其所属船舶“东泰葆湉”轮（5670 3#）、“东泰葆灏”轮（5670 4#）及“东泰葆济”轮（5670 5#）在龙眼港的停靠事宜，多次与原告签订《船舶港口服务合同》，合同对服务项目、收费标准以及支付时间等有明确约定，原告依约履行了合同项下的全部船舶港口服务义务，但截至2016年5月25日，被告尚欠原告船舶港口服务费51510561元。其中：“东泰葆湉”轮（5670 3#）20479758元，“东泰葆灏”轮（5670 4#）17829928元，“东泰葆济”轮（5670 5#）13200875元。针对上述欠款，原告多次催促被告支付，但被告以船舶的所有人是谁存在争议为由拒绝支付。为维护原告的合法权益，特向本院提起诉讼。

西霞口船业辩称：第一、对原告西霞口修船的诉请没有异议，但是鉴于被告西霞口船业现已不是涉案三艘船舶的所有权人，且贵院判决所确认的涉案船舶所有权人中国交建已经申请作为第三人参加本案诉讼，被告认为应由第三人中国交建承担三艘船舶的费用。第二、在青岛海事法院2014年所做三艘涉案船舶所有权确认判决生效前，被告与第三人就涉案船舶所有权归属存在争议，被告认为该涉案船舶所有权应归属被告，在此情况下与原告签订了委托合同，并由原告履行了相关合同义务。无论涉案三艘船舶所有权归属是谁，被告作为当时的船舶建造者，在船东弃船之后，为了维护三艘涉案船舶的最大价值意义，进而选择了请专业的机构对船舶进行港口服务等相关工作，而且也确实发生了相应的服务事实。

中国交建认为：第一、原告与被告系关联公司，双方涉嫌恶意串通，虚假诉讼。其一，原被告属于典型的关联企业，本案中，在未告知更未经船舶所有权人（即第三人）明确授权和同意、也未告知第三人的情况下，被告与原告恶意串通，通过签订伪造的《船舶港口服务合同》，虚构所谓船舶港口服务的事实，被告恶意对原告负债，并以船舶留置的方式在第三人所属船舶设立担保物权，试图牟取非法利益，严重侵害第三人的合法权益。其二，原告所依据的事实和理由明显不符合常理。原告所称船舶维护保养合同最早签订于2011年10月。原告在此后五年时间一直为被告三艘船舶提供港口服务，三条船每年的费用超过千万元，而被告在此期间并未支付任何费用。换言之，原告在明知被告无力支付船舶看管费的情况下仍选择继续为其看护、保养，垫付船员工资款及其他费用，这明显不符合常理。其三，本案审理过程中，被告对于原告的全部诉讼请求和证据均予以认可，未提出任何抗辩和异议，双方并无任何实质性民事权益争议。因此，本案的案情完全符合《最高人民法院关于防范和制裁虚假诉讼的指导意见》第2条所描述的虚假诉讼的典型特征。

第二、原被告提交的所谓船舶维护、保养、看护以及提供港口服务的证据本身存在重大伪造嫌疑，原被告也无法证明所称合同已经实际履行。

第三、 原告对涉案船舶不享有留置权。其一，海商法第二十五条规定的船舶留置权仅限于造船人、修船人基于造船合同和修船合同而产生，本案合同既不是造船、也不是修船合同，不属于海商法规定的船舶留置权，不适用海商法的规定。合同项下的债务人为西霞口船业，但涉案船舶不是西霞口船业所有，原告无权留置非债务人的财产。其二，占有是一种事实状态，指对于物可以支配并排除他人干涉的法律之力，也即占有在空间关系上应当具有人和物的结合性、时间关系上具有继续性、法律效力上具有排他性和支配性。然而在本院审理的1043-1045号三个案件中，不同的原告却均主张占有涉案船舶留置权，这三个案件关于留置权的主张本身就互相矛盾。其三，债权人丧失占有即不再享有船舶留置权。根据二审法院已经宣判的1044号案件，“东泰葆湉”轮在2016年4月5日至4月11日期间，“东泰保灏”轮在2016年4月11日至4月17日期间，“东泰葆济”轮在2016年4月17日至4月23日期间先后离开龙眼港码头，进入西霞口船厂的船坞内进行修理。因此，至少在上述期间之内，原告已经丧失了对涉案船舶的占有，当然也就不再享有留置权。

第四、涉案三艘船舶属于海关监管货物，依法不得留置。

根据《中华人民共和国物权法》第二百三十二条之规定，法律规定或者当事人约定不得留置的动产，不得留置。也即，留置权属于担保物权，其创设必须合法，其留置对象必须合法。《中华人民共和国海关法》第三十七条规定：海关监管货物，未经海关许可，不得开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置。根据第三人提交的涉案三艘船舶的海关通关手册以及（2017）鲁民终582号民事判决书，可以证明涉案三艘船舶处于荣成海关的监管之下，属于海关监管货物。而山东高院的生效判决认定因未获得海关的相关许可，该三艘船舶属于不得留置的动产。原告所主张的留置权依法不能成立。

青岛海事法院经审理查明：

2011年10月16日、2012年10月10日、2013年10月12日、2014年10月10日、2015年10月8日，原告龙眼港务与被告西霞口船业就 “东泰葆湉”轮（5670 3#）的船舶港口服务事宜，先后签订了五份《船舶港口服务合同》，服务期限自2011年10月16日至2016年10月15日。

2012年6月13日、2013年6月5日、2014年6月5日、2015年6月13日，原告龙眼港务与被告西霞口船业就“东泰葆灏”轮（5670 4#）的船舶港口服务事宜，先后签订了四份《船舶港口服务合同》，服务期限自2012年6月13日至2016年6月12日。

2013年5月31日、2014年5月20日、2015年5月25日，原告龙眼港务与被告西霞口船业就“东泰葆济”轮（5670 5#）的船舶港口服务事宜，先后签订了三份《船舶港口服务合同》，服务期限自2013年5月31日至2016年5月30日。

上述合同对涉案船舶停靠荣成市龙眼港码头、停靠期间有关码头服务事项及费用进行了约定。

应龙眼港务与西霞口船业的委托，青岛三杰海事技术咨询有限公司就“东泰葆湉”轮、“东泰葆灏”轮、“东泰葆济”轮三船搁置期间停泊、码头服务的真实性、合理性和必要性进行了技术评估。2017年3月23日该公司作出No.QDSJ1702005号《检验报告》。该报告载明：根据委托方提供的证据资料，截止2016年5月25日，“东泰葆湉”轮产生的维护保养与看护费用为20632750元；“东泰葆灏”轮产生的维护保养与看护费用为17829928元；“东泰葆济”轮产生的维护保养与看护费用为13200875元，三条船费用合计51663553元。三条船应扣除而未扣除的服务项目费用为：“东泰葆湉”轮73826.40元、“东泰葆灏”轮74420.70元、“东泰葆济”轮74214.90元，减去上述应扣除未扣除费用，三船舶认定的费用为“东泰葆湉”轮20558923.60元、“东泰葆灏”轮17755507.30元、“东泰葆济”轮13126660.10元。该报告载明的结论为：1、根据对本案三轮航海日志的查阅，三船舶自停泊服务合同签署后，截止到署名人员登轮检验之时，一直处在本案原告提供的码头泊位上并处于安全停泊状态。2、龙眼港务为三船舶提供的停泊泊位是适合的，其所提供的停泊和码头服务（除消防设施和值班服务外）是安全的、有效的和合理的，并未在停泊期间发生任何可能导致船体结构、机器设备意外损坏的不安全事件以及因此导致的任何损坏后果。3、龙眼港务为三船舶所提供的停泊期间的码头服务项目除消防设施及值班服务项目属于不合理的码头服务项目外，其他诸如提供岸电、移泊引水、拖轮、系解缆、租借变电器及拆解电缆等服务项目均属于码头服务的合理项目。

中华人民共和国荣成海关出具的三份通关手册（C42033150704、C42099150928、C42090150231）记载：手册类型为进料加工，主管海关为荣成海关，经营单位为中国交建，加工单位为西霞口船业，备案进口总额分别为4188103.4150美元、4202620.94美元、4152403.4150美元，备案出口总额为每艘船舶13990000美元。出口成品为“东泰葆湉”、“东泰葆灏”、“东泰葆济”三船。现该三艘船舶停泊在西霞口龙眼港东区。

因西霞口船业与中国交建就涉案三艘船舶的所有权争议问题，中国交建于2014年1月14日将西霞口船业等四被告起诉至本院，根据本院于2016年3月15日作出的（2014）青海法海商初字第294号民事判决，涉案的“东泰葆湉”、“东泰葆灏”、“东泰葆济”号船舶的所有权确认归中国交建。

青岛海事法院认为：本案系船舶港口服务合同纠纷。本案当事人争议的焦点如下：

一、龙眼港务与西霞口船业之间是否签订有涉案三艘船舶的船舶港口服务合同并真实履行

龙眼港务提交了其与西霞口船业签订的船舶港口服务合同、对账单、结算单、催收函等证据，用于证明船舶港口服务合同的存在及履行情况，该宗证据能够证明龙眼港务与西霞口船业之间签订涉案三艘船舶港口服务合同的事实，能够证明对船舶港口服务进行对账的情况。青岛三杰海事技术咨询有限公司出具的《检验报告》证明了上述合同所涉服务事宜的真实性、必要性和合理性。

《中华人民共和国合同法》第一百零九条规定：“当事人一方未支付价款或者报酬的，对方可以要求其支付价款或者报酬。”但是，《检验报告》中对三艘船舶欠付的港口服务费用认定的金额与龙眼港务《起诉状》中诉请的金额有差距，“东泰葆湉”轮《检验报告》中认定的金额高于《起诉状》中主张的金额，其余两艘船舶《检验报告》中认定的金额低于《起诉状》中主张的金额。对此，审理中龙眼港务主张“东泰葆湉”轮按照《起诉状》中的金额主张，低于《检验报告》的部分视为放弃部分诉讼请求，其余两艘船舶以《检验报告》中的金额为准。按照龙眼港务的自认，本院确认“东泰葆湉” 轮费用以较低的《起诉状》中金额20479758元为准，“东泰葆灏”轮费用以较低的《检验报告》中的金额17755507.30元为准，“东泰葆济”轮以较低的《检验报告》中的金额13126660.10元为准，三船舶费用合计51361925.40元，西霞口船业应将该三船的服务费用按照金额51361925.40元予以支付，并支付其相应的利息，利息自2016年5月26日起按照中国人民银行同期贷款利率计算。

根据合同相对性的基本原则，涉案船舶服务合同在合同主体、合同内容及责任上均存在相对性，这意味着就涉案三艘船舶产生的上述服务费用51361925.40元及相应利息的债权债务关系，仅存在于合同相对方龙眼港务与西霞口船业之间，上述合同关系以外的第三人不能主张合同上的权利，更不负担合同项下的义务。被告西霞口船业关于“中国交建是涉案三艘船舶的所有权人，船舶码头服务费用应由中国交建承担”的抗辩理由依法不能成立。

二、本案是否属于虚假诉讼

**《最高人民法院关于防范和制裁虚假诉讼的指导意见》（法发〔2016〕13号）第1条中明确指出“**虚假诉讼一般包含以下要素：（1）以规避法律、法规或国家政策谋取非法利益为目的；（2）双方当事人存在恶意串通；（3）虚构事实；（4）借用合法的民事程序；（5）侵害国家利益、社会公共利益或者案外人的合法权益”，即虚假诉讼应至少有以上5个构成要件，原则上缺一不可。本案根据查明的事实，对比上述规定，原、被告之间不属于虚假诉讼。首先，如上所述，龙眼港务与西霞口船业之间签订有涉案三艘船舶的船舶服务合同并已真实履行。根据上述查明的事实，2014年之前，西霞口船业便与中国交建就涉案三艘船舶的所有权问题产生争议，之后涉案三艘船舶就一直停靠在荣成市龙眼港区。涉案船舶的单船造价就达1399万美元，价值特别巨大，同时风险也无处不在，此时需要对船舶进行必要的维护保养服务。《检验报告》中的结论证明该三轮虽然处于搁置状态，但因一直在对船舶的船体、轮机、电器及其他船舶设备进行必要的维修保养，使船舶处于良好的技术状态，对于减少船舶价值的贬损，避免形成瘫船状态，保证船舶安全停泊，提高船舶出售时的便利性和及时性是必要的。再者，根据中国交建提交的龙眼港务、西霞口船业、西霞口集团的工商登记信息资料，即使该三公司相互之间存在关联关系，也不必然得出本案系虚假诉讼的结论。因此，中国交建关于本案系虚假诉讼的主张不成立。

三、龙眼港务能否享有涉案三艘船舶的留置权

《中华人民共和国物权法》第二百三十二条规定：“法律规定或者当事人约定不得留置的动产，不得留置。”《中华人民共和国海关法》第三十七条第一款规定：“海关监管货物，未经海关许可，不得开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、质押、留置、转让、更换标记、移作他用或者进行其他处置。海关加施的封志，任何人不得擅自开启或者毁损。人民法院判决、裁定或者有关行政执法部门决定处理海关监管货物的，应当责令当事人办结海关手续。”根据上述规定，未经海关许可，不得将海关监管货物用作债务的担保，包括留置方式的担保。加工贸易是指经营企业进口全部或部分原辅材料、零部件、元器件等料件，经过加工或者装配后，将制成品复出口的经营活动，包括来料加工和进料加工。荣成海关出具的通关手册载明，中国交建进行的是进料加工贸易。中国交建为涉案三艘船舶的建造付汇进口船舶配件，该配件已安装于三艘船舶上，已建成的三艘船舶系进料加工制成品。对该加工贸易自料件进境至制成品复出口出境止的整个过程，海关实施监管，该三艘船舶属于不得留置的动产，龙眼港务不得对涉案三艘船舶享有并行使留置权。此外，办结海关手续的前提是货物经行政机关批准由出口转为内销，在未有行政机关许可内销的情况下，亦无法由当事人办结海关手续。中国交建关于涉案船舶系海关监管货物，因而不得留置的理由成立，本院予以支持。

青岛海事法院于二〇一八年八月二十二日作出（2016）鲁72民初1045号判决，判决如下：

一、被告荣成市西霞口船业有限公司支付原告荣成市龙眼港务有限责任公司船舶港口服务费用人民币51361925.40元以及按照中国人民银行同期贷款利率计算的自2016年5月26日起至判决确定的应付之日止的银行利息；

二、驳回原告荣成市龙眼港务有限责任公司的其他诉讼请求。

一审宣判并送达后，原被告双方均未提出上诉，本判决已发生法律效力。

案例提供单位：青岛海事法院

编写人（承办人）： 审监庭庭长王爱玲