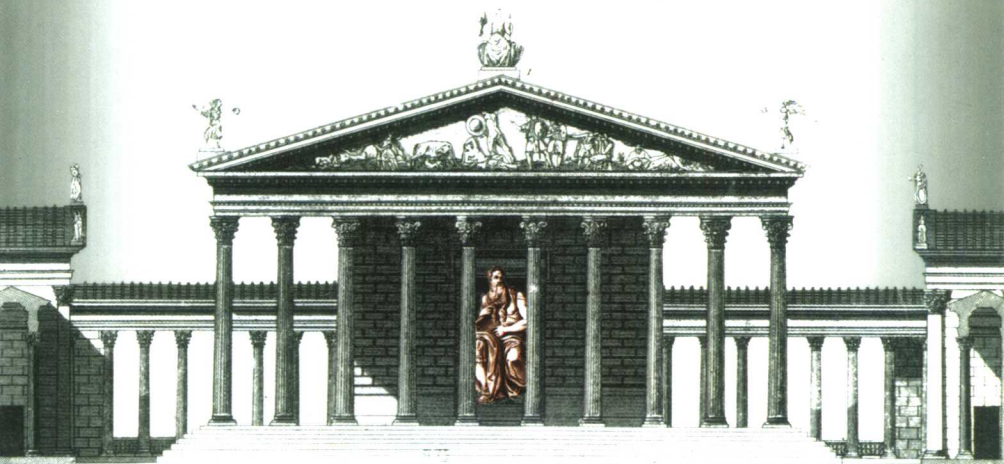


武汉大学国际法博士文库

船舶优先权法律制度研究

张辉 / 著



Series of Doctoral Thesis on
International Law^{*}
of Wuhan University



全国优秀出版社
武汉大学出版社

武汉大学国际法博士文库

Series of Doctoral Thesis on
International Law
of Wuhan University

船舶优先权法律制度研究

STUDY ON MARITIME LIENS



全国优秀出版社
武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

船舶优先权法律制度研究/张辉著. —武汉: 武汉大学出版社,
2005.5

武汉大学国际法博士文库

ISBN 7-307-04449-8

I. 船… II. 张… III. 船舶—海事仲裁—司法制度—研究
IV. D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 008422 号

责任编辑: 江 溯 责任校对: 刘 欣 版式设计: 支 笛

出版: 武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件: wdp4@whu.edu.cn 网址: www.wdp.whu.edu.cn)

印刷: 武汉中远印务有限公司

开本: 850×1168 1/32 印张: 10.125 字数: 257 千字

版次: 2005 年 5 月第 1 版 2005 年 5 月第 1 次印刷

ISBN 7-307-04449-8/D·616 定价: 16.00 元

版权所有, 不得翻印; 凡购买我社的图书, 如有缺页、倒页、脱页等质量问题,
请与当地图书销售部门联系调换。

《武汉大学国际法博士文库》总序

黄 进

《武汉大学国际法博士文库》终于面世了！这是令人高兴和值得庆贺的事情。作为推动《文库》编辑出版工作的负责人之一，本人有责任也很乐意将我们做这项工作的缘由和初衷告诉读者。

2000年，经过严格的评审，武汉大学国际法研究所被国家教育部确定为“教育部人文社会科学重点研究基地”。随后经过三年的建设，基地又于2004年顺利通过国家教育部组织的合格评估。作为教育部人文社会科学重点研究基地，武汉大学国际法研究所深感任重而道远，自然不须扬鞭自奋蹄，一直在积极探索如何进一步推动我国国际法教学和研究向前发展，勤勉地做了或者正在做一些有益的事情，其中一项举措就是编辑出版《武汉大学国际法博士文库》。

改革开放以来，我国自己培养的国际法专业博士逐年增多。仔细看看他们撰写的博士论文，我们不难发现，博士研究生已经成为我国国际法研究的生力军，他们以博士论文表现出来的许多研究成果或者填补了我国国际法研究的空白，或者开拓了我国国际法研究的新领域，有的甚至还在某些方面代表了我国国际法研究的最高水平。因此，我们感到责无旁贷，有必要精选部分优秀国际法博士论文，以文库的形式编辑之，出版之。这就是我们为什么要编辑出版《文库》的缘由。必须说明的是，我们编辑出版

《文库》决不是短期行为，更不是当下时常见到的应景之作，我们是要把《文库》当着法律文化工程和长期经营的品牌来建设的。我们相信，随着《文库》收录的一本本博士论文问世，它们一定会对提升我国国际法研究的学术水平，推进我国国际法学界的学术交流，进而推动我国国际法研究的不断发展，发挥积极的作用。

《文库》的生命力关键在质量。为了保证《文库》的质量，按照我们的设想，《文库》首先要坚持开放性。所谓开放性，一是《文库》收录的博士论文不局限于狭义的国际法或者说国际公法的博士论文，凡是研究国际法律问题、跨国法律问题或者涉外法律问题的博士论文，包括但不限于国际公法、国际私法和国际经济法的博士论文，均在收录之列；二是《文库》收录的博士论文不局限于在武汉大学求学毕业的博士的论文，非武汉大学出产的优秀国际法博士论文也在收录之列。坚持开放性实际上是对《文库》收录的博士论文的范围或者外延的界定，表明它有海纳百川的胸怀。其次，《文库》要实行精品化。所谓精品化，就是《文库》收录的博士论文应该是精品，必须是精品，一定是精品。出精品是《文库》质的要求和内涵的要求。为了保证质量，我们在选择收录武汉大学的国际法博士论文时，通常是每年在国际公法、国际私法和国际经济法三个领域各选一篇校内外评阅和论文答辩均获得全优，并获得论文答辩委员会成员一致推荐收录的论文。

《文库》得以顺产是同方方面面的关心、支持或资助分不开的。我们要感谢国家教育部及其社政司、国家社会科学基金，我们要感谢武汉大学社会科学部、研究生院、国际交流部和出版社，我们还要感谢校外参与评阅博士论文和参加博士论文答辩的专家。当然，《文库》的顺产也是我们自己努力的结果。法学院特别是武汉大学国际法研究所的同事们精诚团结，齐心协力，自强不息，追求卓越，每个人特别是担任博士研究生培养和指导工

作的教师都为《文库》的编辑出版工作付出了许多心血，尽管《文库》收录的只是部分博士研究生的论文，但大家都把《文库》视为己出，更视为共同的国际法事业的组成部分，对《文库》关爱备至。

一本书也好，一套书也好；“丛书”也罢，“文库”也罢，究竟质量如何，最终还得看读者的评判。所以，我们真诚地希望读者在翻阅了《文库》之后给我们提出真诚的意见或建议，以便我们不断地改进编辑出版工作，将渐臻完善的《文库》奉献给读者。

2004年10月8日于北京大有庄100号

内 容 摘 要

海上运输以船舶为载体,因此船舶物权制度是海商法的基本制度之一,具有十分重要的意义。船舶优先权制度是船舶物权制度的重要内容,虽然它并非居于核心地位,但却是船舶物权中争议最多的领域,始终令人产生兴趣。就我国而言,对船舶优先权制度进行系统研究者尚属少见,笔者选取这一题目,希望通过考察各国与国际立法,加以学理论说,深化这一领域的研究,使我国相关立法更趋于完善。

本书除引言和结语外,共分六章。第一章是关于船舶优先权这一制度的概述,分为五节,分别讨论船舶优先权的概念、法律性质、法律关系、起源与发展及其与相关权利的关系。对于船舶优先权的概念,首先探讨了船舶优先权的称谓,随后指出船舶优先权是海事请求人对基于船舶而产生的法定的特定债权所享有的,通过一定司法程序就船舶优先受偿的担保物权,具有法定性、非公示性、追及性、优先受偿性、期限性、程序性等特征。船舶优先权性质为担保物权,但也有个别国家立法视其为债权的特殊效力。船舶优先权的法律关系包含了船舶优先权的主体、客体、内容三个方面,本书澄清了优先权的主体范围,指明每一类主体的实际内涵,概括了优先权法律关系的内容即当事人的权利与义务。最后,本章还探讨了船舶优先权的起源与发展及其与大陆民法优先权、英美法上 Lien 的关系,以期从历史角度运用比较研究方法进一步明确船舶优先权内涵,认识其现实价值。

第二章探讨船舶优先权的客体(标的),分为两节。首先考察

了各国及国际公约的相关规定,认为从当今国际立法状况来看,1926年公约关于标的的规定仍居主流。随后就我国立法进行讨论,认为从船舶优先权的立法目的、我国的现实利益等方面考虑,《海商法》中船舶优先权的标的应予适当扩大,应包括船舶及其属具、运费及附属权利等,并就其具体含义和范围予以分析。

第三章论述船舶优先权的项目,以船舶优先权所担保的海事请求的性质为根据,分为四节讨论。第一节为基于契约产生的船舶优先权,主要包括船长、船员工资优先权、船长费用开支优先权、船货抵押贷款优先权、共同海损优先权、货物或行李灭失优先权、托运人优先权、修船人优先权、拖航费用优先权等。第二节为基于准契约产生的船舶优先权,主要是指海难救助报酬优先权。第三节为基于侵权行为产生的船舶优先权,也称为损害赔偿优先权,包括人身伤亡损害赔偿优先权和财产损害赔偿优先权。第四节为基于其他原因产生的船舶优先权,主要包括司法费用优先权、为债权人共同利益而支出的有关费用的优先权、税费优先权等。本章所论述的船舶优先权项目包括了现代各国立法中仍存在的优先权项目,对之追述起源,阐发立法意图、具体含义,探究其发展轨迹与趋势以及现存价值。随后反观我国《海商法》有关规定,认为我国立法符合有关船舶优先权项目渐趋减少的国际立法潮流,但也不无值得商榷之处,如清除沉船费用,不仅维护了海上交通安全,而且促进了环境保护,是为了公共利益而支出的费用,在许多国家立法中被承认具有优先权,我国《海商法》将其排除在船舶优先权范围之外,似有不妥。

第四章讨论船舶优先权的受偿顺序问题,共分四节。第一节探讨数个船舶优先权竞合于同一船舶之上时的受偿顺序问题,指出此时船舶优先权效力的强弱可依公共政策原则、同等地位原则和倒序原则加以确定。在当前立法中,存在一个船舶优先权的效力循环问题,即数项优先权效力彼此优先,无法确定受偿顺序,本书对此提出一解决方案,以弥补立法疏漏。第二节研究船舶优先

权与船舶留置权竞合时的受偿顺序问题。一般而言,各国立法和国际公约规定船舶优先权先于船舶留置权受偿,笔者认为这一传统解决方案并非完全妥贴。享有船舶留置权的修船人对于保全船舶及其他债权、维护海上交通安全均有不容忽视的贡献,且占有船舶,因此笔者认为宜将修船人留置权置于船舶优先权之前受偿,而其他种类留置权可后于船舶优先权受偿。第三节论述船舶优先权与船舶抵押权竞合时的受偿顺序问题。目前对船舶优先权批评较多的起因在于船舶优先权影响到船舶抵押权人的利益,进而不利于船舶融资的开展。笔者认为要缓解这种对抵押权人的不利影响,可通过两个途径进行:一是减少不合理的船舶优先权项目,控制船舶优先权数量;二是建立船舶优先权的信息披露制度,使其他债权人能对船舶优先权状况有所了解,以采取相应补救措施。第四节说明船舶优先权与船舶质权竞合情况,指出船舶质权劣后于船舶优先权受偿,但我国《海商法》应禁止在船舶上设定质权。

第五章讨论船舶优先权的行使问题,共分五节。船舶优先权的行使具有很强的程序性特点,优先权人需通过扣押船舶方式行使权利。本章首先介绍了船舶优先权行使的各个阶段程序,指出船舶优先权行使深受英美法系对物诉讼制度的影响。随后依次探讨了船舶优先权行使中的具体问题,包括船舶优先权催告程序、海事赔偿责任限制制度对船舶优先权行使的影响、破产程序中的船舶优先权、船舶优先权的管辖和法律适用。其中,我国有关船舶优先权催告程序的立法仍有可以改进之处,如催告的申请、除权判决的作出、催告程序的终结等。而关于船舶优先权的法律适用,各国做法不一,但多采取法院地法说,笔者则认为船旗国法更为适宜。对于海事赔偿责任限制与破产问题,本书细述其中对船舶优先权行使的影响,以期引起立法、司法部门注意。

第六章为船舶优先权的移转与消灭。船舶优先权的移转是指优先权主体发生变更而客体和内容不发生变化的情况,可分为转让和代位两种情况。本书说明了转让和代位的区别,指出对于船

船舶优先权的代位应持谨慎态度,不宜承认约定代位的效力。船舶优先权的消灭是指债权人就优先权标的优先受偿权利的丧失,可分为因事实原因消灭、因法律行为消灭、因法律特别规定消灭、因原始取得船舶所有权消灭四类情况。

关键词:船舶物权 船舶优先权 船舶留置权 船舶抵押权

Abstract

The real right system relating to ship is one essential part of maritime law, while the maritime lien system is the most disputable area in ship real right system. In China, there are few works to study this subject deeply and systematically. The author hopes that the situation will be changed due to this research work and China's maritime legislation could benefit from it.

The dissertation is composed of 6 chapters. Chapter I outlines the maritime lien system. The author discusses the concept of maritime lien first. Maritime lien is a kind of real right for security arising upon the lawful particular claims owned by the maritime creditors who have priority to be paid out on ship through juristic procedure. Maritime lien is regarded as real right for security in nature in most countries, but in contrary, in particular country it is treated as special effect of credit. The legal relationship of maritime lien includes three aspects, subject, object and content. This chapter clarifies the scope of maritime lien subjects, and outlines the content of legal relationship of maritime lien. Finally, this chapter elaborates the origin and development of maritime lien and the relation between the *priority* in continental civil law, the *lien* in Anglo-American law and maritime lien, in the hope that the content and actual value would be realized more clearly due to the employment of history and contrast methods.

Chapter II focuses on the object of maritime lien. According to the analysis of legislations of different countries and international conventions, the author suggests that the range of maritime lien object in China's Maritime Code should be expanded to ship, freight and accessories of the ship and freight.

Chapter III expounds maritime lien items, which is classified as four sections, by reference to the legal nature of claim out which the maritime lien arises. Section I is maritime lien *ex contractu*, including seaman's and master's lien for wages, master's disbursement lien, bottomry and respondentia lien, general average lien, lien for cargo or luggage loss or damage, shipper's lien, ship repairman's lien and towage freight lien. Section II is maritime lien *ex quasi contractu*, mainly the salvage lien. Section III is maritime lien *ex delicto* also known as damage lien which consists of lien for loss of life and personal injury and lien for loss or damage of property. Section IV is maritime lien *ex other reasons*, including maritime liens for justice expenses, cost for creditors' common interest, and taxes. The author looks back the origin of maritime lien items which involve nearly all existing items in modern legislations, demonstrates the legislative intent of liens and their specific meaning, in order to find out the track, tendency and value of maritime liens. Then viewing the relating rules of China's Maritime Code, the author thinks that China's legislation is up to the international trend to reduce the maritime liens, but there are also some problems. For example, the claim for wreck removal is acknowledged with maritime lien in most countries, because of its nature for public interest. It's improper to exclude the wreck removal lien from China's Maritime Code.

Chapter IV discusses the priorities of maritime liens. Section I elaborates the ranking between competing maritime liens,

which can be determined by reference to principles of public policy, *pari passu* and inverse order. At present, there is a problem of effect circle of maritime liens, that is to say, several maritime liens take advantage of each other in effect. The author puts forward a plan to settle this legislative defect. Section II expounds the ranking between maritime liens and possessory lien on ship. Generally, it is provided that the possessory lien on ship should be paid after maritime lien in domestic and international law. The author argues that this traditional method is not perfect. The repairman who has possessory lien on ship contributes significantly to keeping the ship and other credit and the security on sea, let alone his possession of ship. So the author thinks that it may be better to pay repairman's possessory lien before maritime lien, while to pay the other kinds of possessory lien after maritime lien. Section III discusses the ranking between maritime lien and ship mortgage. Now the reason why maritime lien attracts much criticism is that maritime lien influences the interest of ship mortgagees and impairs the ship finance. The author thinks two ways can reduce the unfavorable influence on mortgagees, the first is to limit the unreasonable maritime liens, the second is to set up the maritime lien disclosure system. Section IV demonstrates the competition between maritime lien and *hypothèque* of ship. The *hypothèque* of ship will be paid after maritime lien according to the provisions of law in China, but the author suggests that the Maritime Code should prohibit *hypothèque* on ship.

Chapter V elaborates the enforcement of maritime lien. Maritime lienor has to exercise his lien by the way of arrest of ship. This chapter firstly introduces all procedural stages in course of exercise of maritime lien, and points out that the enforcement of maritime lien has been influenced deeply by the ac-

tion in *rem* of Anglo-American law. Then the chapter discusses some concrete problems, such as the procedure of summon exhortation of maritime lien, the influence on maritime lien enforcement by maritime claim limitation, maritime lien in bankruptcy procedure, jurisdiction and choice of law in maritime lien cases. The author thinks there are some places about procedure of maritime lien summon exhortation to be perfected, for instance, the application of summon exhortation, enter of invalidating judgment, end of the procedure. As to the law choice, most courts agree on *lex fori*, but the author thinks the law of flag may be better. And the chapter expounds the influences on maritime lien by bankruptcy and maritime claim limitation to draw the attention of legislators and judges.

Chapter VI is the transfer and extinction of maritime lien. The transfer of maritime lien means the change of maritime lien subject while the object and content of maritime lien don't change. The transfer consists of assignment and subrogation. This chapter demonstrates the difference between assignment and subrogation and points out that the effect of conventional subrogation should not be recognized by law. The extinction of maritime lien means the loss of priority on maritime lien object, which includes four situations, extinction by reasons of facts, juristic acts, special provisions of law, original acquisition of ship's ownership.

Key Words: Real Right of Ship Maritime Lien
Possessory Lien on Ship Ship Mortgage

引 言

海商法所调整的社会关系是以船舶为基础的，因此船舶物权制度是海商法最重要的内容之一。在船舶物权领域，船舶优先权又是引起较多争议的部分。这一制度最初起源于大陆法，但却是由英国法官发展完善的，其后又为大陆法系各国接受和借鉴，因此带有英美法色彩。由于船舶优先权涉及对特定债权人利益的保护，各国往往基于本国公共政策，将相关债权人利益加以比较衡量，并将之法定化，这导致有关船舶优先权的各国立法之间存有较大差异，在优先权的项目、标的范围、优先权之间以及与其他担保物权之间竞合时的受偿顺序等问题上存在分歧。众所周知，船舶航行在大洋之上，为国际贸易服务，这使得海商法有极强的涉外性和国际性。各国立法上的差异致使当事人适用不同国家法律会产生不同的判决结果，从而导致了国际择地诉讼的产生。因此，为避免产生不公平后果，维护国际航运发展，国际社会从19世纪末20世纪初开始便致力于船舶优先权立法的国际统一，先后在1926年、1967年和1993年通过了三个相关国际公约。但这三个公约并未获得各国的普遍认同，参加国较少，特别是缺乏海运大国的参与，公约试图达到的立法意图并未能实现，并且，在可以预见的未来，船舶优先权立法的国际统一仍无太大的可能性。我国《海商法》有关船舶优先权的规定系参考国际公约制定而成，走在了其他各国之前，但这种选择是否正确值得再次思考。现在要求对《海商法》进行修订的呼声很高，船舶优先权的规定也必然在被重新审视之列。但遍观国内，对船舶优先权的

研究并不深入,有关论文专著屈指可数,并且大多在理论深度和系统性方面有所欠缺,本书希望在此方面有所建树,为立法和司法实践提供参考。

本书的研究重点包括以下几个方面:第一,关于船舶优先权的标的范围。目前绝大多数国家立法都规定较大的标的范围,除船舶外,还包括运费以及船舶和运费的附属权利,而我国则仅限于船舶一项,这有可能使中方当事人处于不利的境地,本书主张适当扩大船舶优先权标的范围。第二,关于船舶优先权项目的存废。本书考察了各项船舶优先权的起源、发展和立法目的,以从中获得优先权的发展趋势,然后对照我国当前立法,认为我国有关优先权项目的规定较为合理,但也提出,增加清除沉船费用优先权这一问题值得考虑。第三,关于船舶优先权的受偿问题。这主要涉及船舶优先权对船舶留置权和船舶抵押权的影响,本书主张修船人留置权应先于船舶优先权受偿,同时,应建立船舶优先权信息披露制度以减少对船舶抵押权人的不利影响。

本书的基本研究思路是从理论和实践两个角度考察各国海商法和国际公约关于船舶优先权的规范,以之为标尺反思我国《海商法》相关条款,指出其中问题,提出完善建议。本书主要采取如下几种研究方法:首先是概念分析方法。法学建筑在概念基础之上,因此,本书开篇即从概念入手,对船舶优先权加以分析澄清。其次是历史研究方法。考察历史是为更清楚地了解现在,这一方法可以使我们更明了一项制度或规定的起源及背景、历史变迁及最初的立法意图,这样再返回当前分析社会现实,即可知晓这一制度是否发挥了作用,是否仍有令其存在的社会需要。第三,利益衡量方法。船舶优先权作为法定权利,有其法定受偿顺序,当其与其他担保物权竞合时,也是依法律规定顺序受偿。何种债权享有优先权,受偿顺序的安排,都是立法者颇费思量、衡

量各方利益的结果。各国立法的差异正反映了立法者对各方利益的不同考虑。第四，比较分析方法。这包括理论观点的比较、历史的比较、各方利益轻重的比较、法律规定合理性的比较等，也是运用最广泛的一种方法。