

民商法原理与应用研究丛书

# 海商法

原理 · 规则 · 案例

张丽英 著

真实的海商法案例引出相关原理

对争论问题进行深入透彻的研讨

了解中外海事审判实践的脉动

熟悉处理实际问题的基本思路

掌握海商法学的实证研究方法



清华大学出版社

民商法原理与应用研究丛书

# 海商法

原理 · 规则 · 案例

张丽英 著

清华大学出版社

北京

## 内 容 简 介

本书力求通过真实的海商法案例,引出相关原理,并对争论问题进行深入的研讨。文中内容主要涉及船舶有关的法律问题、船员雇佣、海上货物运输、船舶租用合同、旅客运输、海上拖航、船舶碰撞、共同海损、海事赔偿责任限制、海上保险、海事诉讼等。

本书力求理论与实际相结合,采用的案例大部分为中国的海事审判案例,也引用了一些国际上著名的案例,以便使读者能了解中外海事审判实践的脉动,了解处理与海商法有关的实际问题的基本思路,并掌握海商法学的实证研究方法。

本书适合大专院校民商法专业高年级的本科生、研究生和司法部门的实践人员及律师等参考使用。

版权所有,翻印必究。举报电话:010-62782989 13501256678 13801310933

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

本书防伪标签采用特殊防伪技术,用户可通过在图案表面涂抹清水,图案消失,水干后图案复现;或将表面膜揭下,放在白纸上用彩笔涂抹,图案在白纸上再现的方法识别真伪。

### 图书在版编目(CIP)数据

海商法 原理·规则·案例/张丽英著. —北京:清华大学出版社,2006.3

(民商法原理与应用研究丛书)

ISBN 7-302-10418-2

I. 海… II. 张… III. 海商法-研究 IV. D996.19

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第007821号

出 版 者:清华大学出版社 地 址:北京清华大学学研大厦

<http://www.tup.com.cn> 邮 编:100084

社 总 机:010-62770175 客 户 服 务:010-62776969

组稿编辑:王 威

文稿编辑:魏 梅

封面设计:源大设计工作室

版式设计:冯彩茹

印 刷 者:北京市世界知识印刷厂

装 订 者:北京市密云县京文制本装订厂

发 行 者:新华书店总店北京发行所

开 本:170×240 印张:22 字数:348千字

版 次:2006年3月第1版 2006年3月第1次印刷

书 号:ISBN 7-302-10418-2/D·155

印 数:1~4000

定 价:33.00元



## 推荐序



民法以其固有的“私权神圣”、“意思自治”、“过错责任”三大精髓历久而不衰。诚然民法是需要体现人文关怀理念的，但不能否认的是，其核心仍然是财产关系甚至是商事活动。民法的发展动力，从世界范围看，也是来自于商事活动的发展。可以说，没有商事活动的发展，没有市场经济本身的推动，民法就不能发展到今天这个地步。市民社会离开了商事活动，也就不能称其为市民社会。如果民法是表现市民社会的法的话，那么市民社会里最重要的一个活动就是商事活动。因此，考虑到现实生活对规范商事活动的迫切需要，在民法法典化的历史进程中，在对民法典体系与结构进行设置时，不能仅重视人文精神而忽视商事活动的内容。在对民商法理论与制度进行考量时，还应坚持民商合一的观点。

与他法无异，民商法同样源于社会生活，并对社会生活予以规范和调整。通常认为，民商法的调整对象可以归结为民事关系和商事关系。民事关系又包括财产关系和人身关系。一般来讲，财产关系由物权关系、债权债务关系、股权关系及知识产权关系构成；人身关系由人格关系和身份关系构成。商事关系则可细分为公司关系、破产关系、证券关系、票据关系、海商关系及保险关系。由于股权关系和知识产权关系的特殊性，构成公司关系的内容由公司法予以调整和规范，而知识产权法在整个民法领域也具有相对独立的法律地位。

法律的生命在于对现实生活的适应性和规范力。随着社会主义市场经济的发展和民主与法制建设的加强，我国在民商法的立法、司法及执法等方面都取得了很大的成就。然而，在理论研究角度、研究深度及研究广度等方面还需要进一步地探索与努力。同时，目前我国公民的民商法知识与民商法意识仍比较欠缺，一定意义上，宣传民商法的制度及其背后体现的法律精神与价值乃是民商法研习者及工作者的历史使命。

在我国市场经济法制体系中，民商事法律是我国法律体系的重要支柱。目前，在民商事法律领域正进行着如火如荼的制定与修改工作，这为推动民商法学的学科建设及民商法学的理论研究提供了大好的机遇。无论是技术层面的学理性研究，还是操作层面的案例分析（主要是结合现行法律探讨实践中发生的案例），都对民商法有着重大的理论价值与现

实意义。在当前有利于民商法学发展的大好契机下，我很高兴看到即将由清华大学出版社出版、由王卫国教授主编的“民商法原理与应用研究”这一系列丛书的问世，希冀能为我国发展中的民商法学作出贡献。

欣然作序。

中国政法大学终身教授

江 平

2006年1月



## 序 言



在世界范围内，就民法与商法的关系存在两种学说与实践，其一为民商合一说，即民法与商法统一于民商法律体系中，由统一的民法典统帅民法与商法两个领域，在民法典之外不再另立商法典；其二为民商分立说，即民法典与商法典为两个相对独立、并行不悖的法典。依据学术界的通说，我国目前实行民商合一的立法体例。因此，在进行法律制度的梳理、建设与研究过程中，应坚持民商合一的角度和思维方法。

在当今社会主义市场经济的条件下，民商法在社会主义市场经济法律体系中占有举足轻重的地位。为了发挥我国民商法律制度作为上层建筑对经济基础的积极促进作用，必须在借鉴西方国家民商法律制度的基础上，深入探讨民商法与市场经济的关系，我国民商法基本制度及其体系，民商法在司法实践中的应用等基本问题，从而达到揭示“民商法以对人的终极关怀为根本目标”这一理念的目的。同时，这一研究还必须结合我国的政治、经济现状以及伦理规范等。为适应新形势发展对民商法律制度提出的新要求，不仅需要在民商立法、司法和理论研究上加大力度，还需要进行民商法的普及与宣传工作。

随着社会主义市场经济的发展和社会主义民主与法制建设的加强，我国民商法的立法和司法已取得了很大的成就。民法理论研究也取得了骄人的成果，专著、辞书、高质量的教科书不断问世，案例选编及评析类的书籍也大量呈献给广大读者。从案例中存在的问题出发进行深入研究著作虽也存在但不多见。我们在前人的基础上又前进了一步。应该说明的是，此次编写的民商法系列丛书意义非常。目前，我国民商事法律制度正处于一个发展进程中的转折期，正进行着大量的法律制度的制定与修改工作，这为民商法律的宣传与研究均提供了契机。唐代大诗人韩愈曾有“动皆中于机会，以取胜于当世”的至理名言，我们正是抓住了民商法这一发展契机而组织了本套丛书的写作。

本系列丛书，既考虑到了民商合一的需要，同时也兼顾了民法、商法与知识产权法各自不同又相互联系的特点。本套丛书共包括三大部分，即《民法原理与应用研究》、《商法原理与应用研究》、《知识产权法原理与应用研究》。《民法原理与应用研究》包括《民法总论》、《债权总论》、

《合同法》、《物权法》、《侵权行为法》、《人身权法》及《亲属法》七个部分；《商法原理与应用研究》包括《公司法》、《破产法》、《证券法》、《票据法》、《海商法》及《保险法》六个部分；《知识产权法原理与应用研究》包括《WTO 规则与中国知识产权法》、《商标法》、《专利法》、《著作权法》、《反不正当竞争法》五个部分。全套丛书共由 18 本书组成。

本套丛书不同于教材式的写作，也不同于就案例进行的单纯评析，每本书中的每篇文章均有三个部分：问题的提出、问题的研究和结论，犹如学术论文的写作。在问题提出部分，选取的案例或者陈述的事实都有典型性，既能找到现行法律规定的依据，又有一定的理论探讨价值，以助于司法实践中法律纠纷的解决；问题的研究部分是全套丛书的重点，就案例或事实进行理论上的梳理与论证，在介绍现行法律规定的前提下，对理论上的国内外学说进行分析评论，指出我国现行规定的不足，并提出相应的立法建议；在结论部分，就前面的论证进行总结，并提出自己的结论。这样使读者既能了解当今中国发生的相关典型案例，同时又能享受丰盛的学术大餐。

本套丛书的读者群体可以是法学专业高年级的大学生、研究生，也可以是司法实践部门的工作人员与律师等。在编写过程中，我们注意留给读者更多的思考空间，注重问题的启发性。为了保证本套丛书的质量，我们精心组织中国政法大学民商经济法学院既有深厚理论功底又有丰富实践经验的专家学者和部分优秀博士研究生参与了本套丛书的编写，希望本套丛书的出版能为广大读者研习民商法提供高质量的素材。然而，初次尝试，加上水平有限，且民商法的研究也处于发展进程中，缺点与错误在所难免，希望各界贤达不吝指正。同时，我也代表作者向给予我们热情支持和积极合作的清华大学出版社的领导和责任编辑表示深深的谢意！

中国政法大学民商经济法学院院长、教授、博士生导师

王卫国

2006 年 1 月



# 目 录



<b>第一章 船舶</b> .....	1
一、船舶优先权催告 .....	2
二、船舶抵押权及其受偿顺序 .....	6
三、诉前扣押船舶及相关法律问题 .....	13
四、船舶优先权顺序及时间倒序原则 .....	16
五、船舶买卖合同及其特殊性 .....	18
<b>第二章 船员</b> .....	22
一、船员劳务报酬及船舶优先权 .....	23
二、引航员的过失责任承担问题 .....	27
<b>第三章 提单运输</b> .....	30
一、提单是运输合同的证明 .....	31
二、船舶的适航性 .....	34
三、适航的时间及适员 .....	38
四、适航的主体 .....	40
五、承运人的航行过失免责 .....	41
六、承运人的免责 .....	43
七、“喜马拉雅”条款 .....	49
八、集装箱货物的责任限制 .....	51
九、无正本提单放货的责任属性 .....	55
十、无正本提单交货与提单的物权性的争议.....	60
十一、无正本提单放货与正本提单持有人争议.....	66
十二、预借提单的责任属性 .....	71
十三、倒签提单 .....	78
十四、订约承运人及实际承运人的连带赔偿责任.....	81
十五、提单中的管辖权条款 .....	86
<b>第四章 租船运输</b> .....	91
一、航次租船运输中的亏舱费和滞期费.....	92
二、装卸期间的扣除 .....	98



三、航次租船运输中的到达船确定标准.....	102
四、“不论靠泊与否”条款.....	105
五、航次租船运输中的绕航.....	108
六、定期租船中的租期及提前还船争议.....	111
七、定期租船中的替代船及租金和违约金争议.....	113
八、定期租船下的租金支付与扣减.....	116
九、光船租赁下船舶灭失的风险承担.....	121
<b>第五章 海上拖航.....</b>	<b>125</b>
一、拖航中的过失责任.....	126
二、海上拖航中被拖物的适拖性.....	131
<b>第六章 船舶碰撞.....</b>	<b>135</b>
一、船舶碰撞的损害赔偿认定.....	136
二、间接碰撞的责任承担.....	140
三、船舶碰撞后的施救责任与证据保全.....	142
四、船舶碰撞案中的管辖权冲突.....	146
五、停止本国的诉与适当法院的判断.....	149
六、船舶碰撞与择地行诉.....	152
<b>第七章 海难救助.....</b>	<b>162</b>
一、无效果，无报酬的海难救助.....	163
二、海难救助的自愿要素.....	172
三、雇佣救助与船舶优先权.....	175
<b>第八章 共同海损.....</b>	<b>180</b>
一、共同海损的成立与举证责任.....	181
二、危险品运输与共同海损.....	190
三、过失与共同海损的关系.....	197
<b>第九章 海事赔偿责任限制.....</b>	<b>203</b>
一、限制性债权及责任限制主体.....	204
二、海事赔偿责任限制的丧失.....	209
三、油污损害赔偿的责任限制.....	213
四、责任限制基金.....	221

第十章 海上保险 .....	225
一、海上保险中的告知义务 .....	226
二、海上保险中的保证 .....	232
三、保险利益原则 .....	241
四、保险利益的合法性 .....	246
五、海上保险中的近因原则 .....	248
六、推定全损和委付 .....	253
七、推定全损的成立 .....	261
八、君主扣押是否导致推定全损 .....	264
九、代位求偿的行使对象 .....	267
十、代位求偿的有效成立 .....	273
十一、代位求偿权范围的确定 .....	278
十二、一切险的责任范围与代位求偿 .....	282
十三、保险责任期间中的“仓至仓”条款 .....	287
十四、保险责任期间的终止 .....	290
十五、保险责任期间的开始 .....	293
十六、平安险的责任范围 .....	295
十七、一切险中的提货不着 .....	299
十八、一切险的解释与贸易惯例 .....	305
十九、一切险的承保范围 .....	308
二十、固有缺陷与施救条款 .....	309
二十一、共同海损分摊的补偿 .....	314
二十二、船舶适航与共同海损的分摊 .....	319
二十三、S.G 保单中的“海上劫夺” .....	322
二十四、船舶保险中的“潜在缺陷”与船级失效 .....	327
二十五、拖驳船组中保险标的的确定 .....	330
二十六、被拖船的保险赔偿 .....	334
二十七、保赔保险 .....	337

# 第一章

---

## 船 舶

- 一、船舶优先权催告
- 二、船舶抵押权及其受偿顺序
- 三、诉前扣押船舶及相关法律问题
- 四、船舶优先权顺序及时间倒序原则
- 五、船舶买卖合同及其特殊性

## 一、船舶优先权催告

### 【事件】

浙江省粮油食品进出口股份有限公司舟山洛达轮船公司申请船舶优先权催告案<sup>①</sup>是以消灭船舶优先权为目的而进行催告的案例。2001年9月3日,申请人(浙江省粮油食品进出口股份有限公司舟山洛达轮船公司,以下简称“申请人”)为购买伯利兹籍“远胜”(YANG XING)轮,与船舶所有人舟山远洋渔业集团公司(以下简称“船舶所有人”)及抵押权人中国农业银行定海区支行(以下简称“抵押人”)签订了一份《协议备忘录》,约定船舶所有人经船舶抵押权人同意,将“远胜”轮作价人民币1350万元转让给申请人,并约定了付款方式、交船时间、地点及违约责任等。为了避免该轮转让后发生《中华人民共和国海商法》第22条规定的船舶优先权纠纷,申请人特于2001年9月24日向宁波海事法院申请船舶优先权催告,催促船舶优先权人及时主张权利,消灭该船舶所附有的船舶优先权。

宁波海事法院经审查认为,申请人的申请符合《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》(以下简称“海诉法”)第120条、第121条、第122条的规定,应予支持。遂依照该法第123条的规定,于同年9月25日裁定:准予申请人浙江省粮油食品进出口股份有限公司舟山洛达轮船公司的申请,对伯利兹籍“远胜”(YANG XING)轮的船舶优先权予以催告。裁定生效后,宁波海事法院分别在同年10月9日的《人民日报海外版》和10月10日的《人民法院报》上刊登公告,催促船舶优先权人在催告期间主张船舶优先权。

### 【原理评释】

#### (一) 船舶所有人需要通过法院催告船舶优先权的原因

本案是关于船舶优先权催告的案件,由于船舶优先权的追及性,使得在船舶所有权变更后,船舶优先权享有人仍可追及船舶并主张其权利,又由于船舶优先权的秘密性,使得船舶优先权不必登记即可对抗第三者。这些特点使得在旧船的买卖中,无辜的善意新船东会处于一种不稳定的地位,他可能买来了一条上面附有许多船舶优先权的船舶,又由于依附于其

<sup>①</sup> 宁波海事法院. 浙江省粮油食品进出口股份有限公司舟山洛达轮船公司申请船舶优先权催告案.  
<http://www.chinalaw114.com/赛德网.2002-1>

上的船舶优先权不必登记就可以对抗第三人,使得新船东也不能像调查船舶抵押权一样,通过查询登记机关了解船舶优先权的情况。

为此,《中华人民共和国海事特别程序法》(以下简称《海诉法》)对公告消灭船舶优先权进行了规定。依该法第124条及第125条的规定,船舶优先权的催告期间为六十日,在船舶优先权催告期间,船舶优先权人主张权利的,应当在海事法院办理登记,不主张权利的,视为放弃船舶优先权。可见,通过公告可以消灭船舶优先权。

## (二) 船舶优先权的特点导致船舶新所有人需采用催告的方式消灭船舶优先权

如上所述,为什么船舶的新所有人要通过催告消灭船舶优先权,这与船舶优先权所具有的追及性及秘密性的特点有关。船舶优先权是《海商法》赋予某些特定的海事债权人所享有的一种特权。船舶优先权是《海商法》上一种特有的法律制度,其产生和发展与海上运输业的特殊性息息相关。船舶优先权最初是随着船货抵押贷款而发展起来的,随着航线的不断增长,船长为了应付航次中无法预见的对资金的需要,保证船舶续航,而不得不在中途港筹措资金,与贷款人签订冒险贷款合同。在这种情况下,贷款人很难了解遥远的船舶所有人的真实情况,于是就渐渐地形成了以船舶作为具有真实利益的实体,以其本身价值来确保偿还贷款的商人习惯。这种习惯通过法律的形式固定下来就形成了现在的船舶优先权。

船舶优先权具有下列法律特点:

1. 船舶优先权的法定性。船舶优先权是法律赋予某些海事请求人的一种特权<sup>①</sup>。船舶优先权的项目、标的及受偿的位次均须依法律的规定<sup>②</sup>。船舶优先权是根据法律发生的,而不是由当事人约定的<sup>③</sup>。船舶优先权的实施也必须经过法定的程序,正是由于其对法律程序的依赖性,因此也有人认为船舶优先权是一种程序性的权利<sup>④</sup>。

2. 船舶优先权的追及性。船舶优先权的追及性出于船舶的拟人化处

<sup>①</sup> D.R.Thomas. *Maritime Liens*. Steven & Sons London, 1980.11

<sup>②</sup> 可以享受船舶优先权的项目是由法律规定的,而不是由当事人来约定的,例如,依我国《海商法》第22条的规定,具有船舶优先权的海事请求项目包括:(1)船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求;(2)在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求;(3)船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求;(4)海难救助的救助款项的给付请求;(5)船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。在此法律规定之外的海事请求并不享有船舶优先权。国际上普遍认为,应尽量减少船舶优先权担保的债权项目,以保护船舶抵押权人的利益。参见 William Tertly. *Maritime Liens and Claims*. second Edition. International Shipping Publications, 1998, 1246

<sup>③</sup> William Tertly. *Maritime Liens and Claims*, second Edition, International Shipping Publications, 1998.378

<sup>④</sup> 英国著名的“Halcyon Isel”(1980) 2 Lloyd's Rep. 382.一案即采用船舶优先权为程序性权利的观点。

理,即船舶本身具有人格性,可以以主体的面貌出现,可以作为被告<sup>①</sup>。船舶优先权的追及性表现为不论当事船舶航行于何地,船舶所有权有何变更,船舶优先权享有人均可追及并主张其权利。船舶优先权具有不因船舶所有权移转而受影响的特征<sup>②</sup>,这反映了船舶优先权的追及效力。正是由于船舶优先权的追及性,附于其上的船舶优先权不会因船舶所有权的转移而消灭,为了避免在船舶转让后的船舶优先权纠纷,本案抵押权人要求公示催告。当然,船舶优先权的追及性也有一定的局限性,主要表现在它可能因时效或权利主体的“懈怠”而消灭。为了促使优先权人及时行使其权利,也为了适当保障善意第三方的利益,法律规定了船舶优先权的有效期<sup>③</sup>。当然优先权消灭并不意味着债权的消灭,此时债权由于不再受船舶优先权的担保就变成了一般的债权。

3. 船舶优先权的秘密性。船舶优先权不必登记即可对抗第三者,因而是秘密的<sup>④</sup>。正如英国学者托马斯(Thomas)指出的,船舶优先权是一种特权性的权利主张或质押性权利。它在导致诉因产生的事件发生之时就秘密地、无条件地附于海上财产之上<sup>⑤</sup>。船舶优先权具有依附性,它随主债的产生而产生,随主债的消灭而消灭。本案船舶新所有人对于船舶优先权的关系来说即为第三方,由于优先权的秘密性,不用登记即可以对抗船舶的新所有人,因此,船舶的新所有人希望能通过公告消灭船舶优先权,如果船舶优先权人出现,即可从转让船舶的价款中受偿。如果在公告期内船舶优先权人不出现,公告期满即可消灭优先权<sup>⑥</sup>。

4. 船舶优先权的优先性。船舶优先权的优先性主要表现在受船舶优

<sup>①</sup> 饶中享. 建立船舶主体法律制度探究. 1994 中国海商法年刊. 大连: 大连海事大学出版社, 1994.177  
司玉琢. 新编海商法学. 北京: 人民交通出版社, 1991.70 船舶是产权的对象,但人们在法律上常常将船舶视同自然人或法人,国际海事法理论认为这是船舶形式上的拟人化。在船舶性质的认识上曾经有过两次飞跃,一次是对船舶物属性的认识,第二次飞跃是对船舶由工具的物属性到拟人化的法律特征的认识。第一次飞跃确定了船舶在劳动生产力中的工具作用和法律关系中物客体的地位,是人类对船舶自然属性的认识。第二次飞跃确定了船舶有类似自然人的特征,是人类对船舶社会属性的认识,第二次飞跃是为了船舶管理方面的需要。船舶与自然人有许多在形式上相似的特征,诸如船舶有国籍、船名、船籍港、船龄和吨位,船舶的生存期是从下水起到失去航行功能为止的一段期间。船舶的人格化使船舶的法律地位发生了与一般物不同的变化。在英美法中,船舶可以产生责任,因此,也就出现了以船舶作为当事人一方的“对物诉讼”,即将船舶作为诉讼的主体。这种诉讼的传票不必送达船舶所有人,只需贴在船舶的桅杆上,就视为适当地送达了当事人。船舶优先权制度也带有船舶人格化的色彩,某些法律规定的请求受船舶优先权的担保,在船舶转让后,原债权人仍可以申请扣押该船,并从拍卖所得的价款中优先受偿,似乎债务人是“船舶”,而不是原船舶所有人。

<sup>②</sup> D.R.Thomas. *Maritime Lien*. Steven and Sons London, 1980.12-15

<sup>③</sup> 1926年《统一船舶抵押权和船舶优先权某些规定的公约》和1967年《统一船舶优先权和船舶抵押权某些规定的国际公约》规定的有效期为一年,中国《海商法》规定的船舶优先权的有效期限亦为一年。

<sup>④</sup> Richards E. Burke. *Maritime Lien: American View*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. LLP.1978.270

<sup>⑤</sup> D.R.Thomas. *Maritime Liens*. Steven & Sons London, 1980.10

<sup>⑥</sup> 为了保护善意的新船东,各国一般都规定,在船舶所有权转移时,法院可依船舶受让人的申请进行公告,在规定的公告期内不行使船舶优先权的,该船的船舶优先权即告消灭。该公告期限各国规定不同,日本为1个月,我国的规定为60日。

先权担保的债权先于一船债权受偿；受船舶优先权担保的债权在清偿时先于受普通担保物权担保的债权受偿。船舶优先权的顺序涉及三方面的问题，一是受船舶优先权担保的债权与其他债权的受偿顺序；二是受船舶优先权担保的各债权之间的受偿顺序；三是受船舶优先权担保的数个同类债权之间的受偿顺序。本案主要涉及受船舶优先权担保的债权与船舶抵押权之间的受偿顺序。依我国《海商法》第25条的规定，其受偿顺序首先为船舶优先权，其次是船舶留置权，再次是船舶抵押权。那为什么本案不催告船舶留置权，这是因为船舶留置权不具有船舶优先权的特征，不具有追及性。这里的船舶留置权指造船人、修船人在合同另一方未履行合同时，为保证造船费用或修船费用得以偿还而留置占有船舶的权利。这种留置权以占有为条件，当造船人或修船人不再占有所造或所修的船舶时，该留置权即消灭。可见船舶留置权的消灭比船舶优先权的消灭容易得多。

### （三）船舶优先权的消灭及催告程序

船舶优先权的追及性使其具有了随船而行的特点，即不因船舶所有权的转移而消灭。但船舶优先权还是有消灭的途径，本案即是通过法院公告的方式消灭船舶优先权。概括地讲，船舶优先权可能因事实原因和法律原因而消灭。

1. 因事实原因而消灭。事实原因主要是标的物本身的原因，又可分为相对的消灭和绝对的消灭。绝对的消灭指当船舶优先权的标的在物质上灭失时，因标的的灭失而使船舶优先权消灭。船舶优先权是存在于船舶优先权的标的之上的，如标的的全部灭失，船舶优先权也就无从依附了，船舶优先权也就随之灭失。标的物的灭失包括船舶、船舶设备、属具或其残余物的灭失。在认定何为船舶灭失的问题上，有不同的做法，学者也有不同的认识。有的认为，船舶在损失后尚有残余部分，船舶优先权仍存在于该残余部分。如船舶拆散的，则船舶优先权人对拆散的材料有船舶优先权<sup>①</sup>。

相对的消灭指当船舶优先权的标的发生公法上使船舶丧失所有权的原因时，船舶优先权随之丧失的情况。如船舶、船舶属具或其残余物，因被宣告没收而使优先权归于消灭。但这种消灭不是绝对的，如上述标的在没收后又发回的，其优先权也随之还原。再如优先权的标的因被捕获而使优先权消灭，但如船舶被赎回，则优先权也应恢复。

2. 因法律原因而消灭。因法律原因而消灭船舶优先权包括下列情况：

<sup>①</sup> 桂裕，海商法新论，台北：正中书局，1974.186

(1) 因法律规定的期间届满而消灭。船舶优先权因不须公示登记, 具有秘密性的特征, 对于一般债权人及船舶的善意受让人来说, 极为不利。因此, 各国法律一般均规定船舶优先权的一定有效期间, 我国《海商法》规定的船舶优先权时效为一年。

(2) 因为一定法律行为而使船舶优先权担保的债权消灭而消灭优先权。作为担保物权的船舶优先权具有从属性的特征, 它随主债权的产生而产生, 随主债权的消灭而消灭。主债权因清偿、抵销、免除、混同而使债权消灭的, 其船舶优先权也随之消灭。

(3) 因法院强制拍卖而消灭船舶优先权。拍卖指经法院强制出售。拍卖具有公开性, 这使得船舶优先权人有主张其权利的机会, 如船舶优先权人怠于行使其权利, 则法律不应给予过分的保护, 因此公约及多数国家的法律均明文规定船舶优先权可以通过法院的拍卖而消灭。我国也有类似的规定。

(4) 公告消灭船舶优先权。即通过法院催告程序消灭船舶优先权。本案正是采用了此种消灭船舶优先权的方式。依《海诉法》第 124 条及第 125 条规定, 船舶优先权的催告期间为 60 日, 在催告期内, 船舶优先权人主张权利的, 应在海事法院办理登记, 不主张权利的, 视为放弃船舶优先权, 即导致船舶优先权消灭。

### 【结论】

由于船舶优先权具有追及性及秘密性的特点, 因此, 会使船舶的新所有人处于不稳定的地位。消灭船舶优先权的方式之一是通过法院催告, 为了避免伯利兹籍“远胜”(YANG XING) 轮转让后发生的船舶优先权纠纷, 船舶的新所有人浙江省粮油食品进出口股份有限公司舟山洛达轮船公司向法院申请了船舶优先权催告程序, 通过该程序可以催促船舶优先权人及时主张权利, 对于新船东来说, 则可以通过催告程序, 消灭该船舶附有的船舶优先权。在涉及二手船舶的买卖中, 新船东为了避免以后的船舶优先权纠纷均应申请催告程序。

## 二、船舶抵押权及其受偿顺序

### 【事件】

美国 JP 摩根大通银行与利比里亚海流航运公司船舶抵押权纠纷案<sup>①</sup>是我国入世后首例具有国际影响的涉外船舶抵押权纠纷案。该案所涉船舶

<sup>①</sup> 詹思敏, 余晓汉. 美国 JP 摩根大通银行与利比里亚海流航运公司船舶抵押权纠纷案. 见中国涉外商事海事审判网. 发布于 2003-04-08 08:49:26



“航海者”轮载重为26万吨<sup>①</sup>，是世界上为数不多的巨型油轮，也是我国司法界有史以来司法扣押与拍卖的最大吨位的外轮，该案的审理受到了国际航运界的广泛关注<sup>②</sup>。

1997年6月19日，原告JP摩根大通银行(JPMorgan Chase Bank)(以下简称“JP摩根”)与被告海流航运公司(Seastream Shipping Inc.)、航海者航运公司(Mariner Shipping Inc.)、曼特玛航运公司(Montemar Shipping Inc.)、海威德航运公司(Seaward Shipping Inc.)、塔拉玛航运公司(Taramar Shipping Corporation)五家借款人(以下简称“五被告”)依英国法订立了贷款合同(Loan Agreement)，约定由JP摩根向五被告提供贷款3500万美元。1997年6月27日，JP摩根与被告签订了担保契据<sup>③</sup>，约定以被告所有的“航海者”(M.T.Mariner)轮向原告抵押，为上述贷款合同项下3500万美元贷款设立第一优先抵押权。1997年6月27日，原告与被告在伦敦巴哈马籍船舶注册官处办理了“航海者”轮的船舶抵押登记手续。

1999年7月7日，原告JP摩根与海运国际公司(Maritime International Inc.)签订了一份透支协议(Uncommitted Overdraft Facility)，约定由原告JP摩根向海运国际公司提供透支贷款200万美元，海运国际公司应在原告要求时立即偿还透支贷款。2000年7月17日，被告及其他担保人航海者航运公司、曼特玛航运公司、海威德航运公司、塔拉玛航运公司与原告签订了担保合同，约定包括被告在内的五位担保人为上述200万美元透支贷款承担连带清偿责任。2000年7月18日，被告与原告签署了一份第二优先担保合同，约定被告以其所属的“航海者”轮作抵押，为向原告清偿上述透支贷款提供担保。2000年7月18日，被告在伦敦巴哈马籍船舶注册官处办理了抵押登记手续<sup>④</sup>。

2002年3月7日，原告JP摩根为上述两笔贷款向被告发出了催款通知。被告承认所称欠款至今尚未偿付，同时确认被告与其他借款人连带承担偿还以上欠款的责任；被告相信其他借款人在其船舶被出售后没有偿还

<sup>①</sup> “航海者”(M.T.Mariner)轮船籍港为巴哈马拿骚(Nassau)，1976年韩国建造，钢质油轮，总吨130421吨，净吨100598吨，船舶所有人为被告。

<sup>②</sup> 詹思敏，余晓汉。美国JP摩根大通银行与利比亚海流航运公司船舶抵押权纠纷案。见中国涉外海事审判网。发布于2003-04-08 08:49:26

<sup>③</sup> 英国法律承认两种合同，即契据和简单合同。契据不一定有约因即有效，但在形式上应签字蜡封。

<sup>④</sup> 伦敦的巴哈马籍船舶注册官于2002年2月8日摘录的“航海者”轮的船舶登记资料表明，该轮分64股，全部由被告拥有。该轮先后设立了三次抵押登记，分别为：1997年6月27日以该轮64股抵押担保应付原告的欠款及利息；2000年7月18日以该轮64股抵押担保应付原告的欠款及利息；2001年9月20日以该轮64股抵押担保应付普尔托努公司(Puertollano Compania Naviera S.A)的欠款及利息。上述船舶抵押登记没有具体载明所担保的债权数额、利率率、受偿期限。原告提供了经认证的英国伦敦公证人证明上述船舶抵押文件的真实性及合法性。