

宋淑华,赵劲松. 船舶优先权的消灭[J]. 中国海商法研究,2021,32(3):45-52

## 船舶优先权的消灭

宋淑华<sup>1</sup>,赵劲松<sup>2</sup>

(1. 三亚邮轮游艇研究院,海南 三亚 572000;2. 哈尔滨工业大学(深圳)智能海洋工程研究院,广东 深圳 518055)

**摘要:**《中华人民共和国海商法》第29条规定司法拍卖导致船舶优先权消灭。为厘清船舶优先权消灭、船舶优先权客体消灭以及船舶优先权客体转移三者之间的区别,运用船舶代位性原则,对两百多年来英美法的相关海事判例逐一进行梳理和分析,得出结论为司法拍卖只能产生豁免被拍卖船舶的船舶优先权客体法律地位这一法律后果,不能消灭拍卖前附着其上的既有船舶优先权。因此第29条的规定应予修改,并提出修改建议。

**关键词:**船舶优先权;船舶优先权客体;船舶代位性;权利消灭

**中图分类号:**D996.19 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2021)03-0045-08

### A study on the extinction of maritime lien

SONG Shu-hua<sup>1</sup>, ZHAO Jin-song<sup>2</sup>

(1. Sanya Institute of Cruise and Yacht, Sanya 572000, China; 2. Intelligent Marine Engineering Institute, Harbin Institute of Technology (Shenzhen), Shenzhen 518055, China)

**Abstract:** It is provided under Article 29 of *Chinese Maritime Code* that the maritime liens attached to a vessel being judicially sold are extinguished. For the sake of distinguishing the extinction of maritime liens from that of the objects of maritime liens, by adopting the rationale of substitutes of ships, and comparing the rules set up by relevant leading authorities under English and American admiralty case law in the last two hundred years with those studies by Chinese domestic scholars, the result shows that maritime liens attached to the vessel before a judicial sale are not extinguished by the judicial sale, from which the vessel will enjoy her immunity only while those maritime liens exist, based on which amendments to Article 29 are proposed for further discussion.

**Key words:** maritime lien; objects of maritime liens; substitutes of ship; extinction of legal rights

#### 一、问题的提出

船舶优先权是设立在产生享有船舶优先权的海事请求的船舶(简称当事船舶)之上的一种特殊担保物权,担保义务人履行其法定义务、合同义务和侵权责任。合同生效或者侵权行为发生时,产生船舶优先权。但是,船舶优先权何时消灭?按照《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第21条、第26条和第29条的规定,五种原因可以导致船舶优先权消灭:第一,船舶优先权所担保的海事请求权消灭,其所享有的船舶优先权随之消灭;第二,船舶优先权

产生之后一年内未行使,船舶优先权消灭;第三,当事船舶灭失或者丧失船舶法律地位,不再构成《海商法》第3条规定的船舶,也就不再适用《海商法》的相关规定,包括有关船舶优先权的规定,因此,船舶优先权消灭;第四,为保护船舶交易,中国法律规定了船舶优先权催告程序,法院应船舶买受人的申请,依法发出要求船舶优先权人登记债权的公告,自公告之日起满六十日不行使的,船舶优先权消灭;第五,当事船舶经法院强制出售,船舶优先权消灭。

上述规定中的第五项原因并不周延。司法拍卖的目的是将船舶优先权所针对的当事船舶变现,以

收稿日期:2020-11-25

基金项目:2015年度国家社会科学基金重大项目“完善我国海洋法律体系研究”(15ZDB178)

作者简介:宋淑华(1964-),女,辽宁丹东人,法学博士,三亚邮轮游艇研究院研究员,E-mail: bpllaw@126.com;赵劲松(1963-),男,辽宁丹东人,哈尔滨工业大学(深圳)智能海洋工程研究院教授,E-mail: zhaojinsong@hit.edu.cn.

便在船舶优先权人之间,以及船舶优先权人和非船舶优先权人之间进行分配。因此,在司法拍卖之后,当事船舶变成卖船价款,申请人所享有的船舶优先权依然存在,否则就不存在船舶优先权人可以享有针对卖船价款优先受偿的权利;与此同时,经过司法拍卖的船舶,不再是该既有船舶优先权的客体,该既有船舶优先权人不能再针对被拍卖的该艘船舶行使其所享有的既有船舶优先权。这也表明即使船舶被拍卖,该既有船舶优先权依然没有被消灭;司法拍卖仅仅永久免除被拍卖的当事船舶的船舶优先权客体法律地位,也即经司法拍卖之后,该艘船舶不再是该项船舶优先权的客体。如果按照《海商法》第29条的规定,船舶拍卖之后海事请求权人所享有的这一既有船舶优先权消灭,那么在对卖船款进行分配时,海事请求权人依然享有优先受偿的权利就缺乏法律基础了。因此,《海商法》的前述规定所消灭的究竟是船舶优先权本身,还是船舶优先权客体?<sup>[1]1800</sup> 这是笔者所要讨论的问题。

从特定的海事请求与其所享有的船舶优先权之间的关系来看,船舶优先权的消灭总的来讲可以分为以下几种情况:第一,债权人享有的海事请求权消灭,其所享有的船舶优先权随之消灭,当事船舶的船舶优先权客体法律地位丧失<sup>①</sup>;第二,债权人享有的债权没有消灭,但不构成海事请求,也就不存在船舶优先权;因为船舶优先权根本就没有存在过,也就谈不上船舶优先权消灭的问题了。按照《中华人民共和国民事诉讼法》(简称《海诉法》)第21条的规定,非因海事请求不能申请扣押船舶。因此,在这种情况下,行使非海事请求的债权不能申请扣押船舶<sup>②</sup>;第三,债权人享有的海事请求没有消灭,但船舶优先权消灭(如一年内没有行使),当事船舶的船舶优先权客体法律地位丧失,债权人还是可以像普通海事请求权人一样申请扣押船舶,只是不能主张船舶优先权;第四,债权人享有的海事请求没有消灭,船舶优先权也没有消灭,船舶优先权客体从当事船舶转移到为释放被扣押的当事船舶所提供的担保,或者当事船舶被拍卖所得的卖船价款等代位物上,当事船舶的船舶优先权客体法律地位丧失,债权

人不可以再申请扣押该船舶,但可以针对代位物主张船舶优先权。

笔者从船舶优先权客体的角度,根据与船舶优先权消灭相关的事由,结合英美判例法<sup>③</sup>,对上述问题逐一进行研究,以便厘清在什么情况下船舶优先权消灭,什么情况下船舶优先权客体法律地位消灭或者转移而船舶优先权本身没有消灭。

## 二、所担保的海事请求消灭或部分消灭

在中国法下,船舶优先权主要表现为特殊的担保物权,因此,当船舶优先权所担保的主债权消灭时,该主债权所享有的船舶优先权随之消灭。主债权是否消灭,主要存在以下六种情况。

### (一) 付清全部债务

根据船舶优先权的从属性,<sup>[2]</sup>如果债务人向船舶优先权人付清了全部欠款(包括清偿、抵消、提存、免除、混同<sup>④</sup>等),<sup>[3]</sup>那么主债权消灭,船舶优先权也随之消灭;此时,当事船舶丧失其船舶优先权客体法律地位。<sup>[4]</sup>

### (二) 付清了部分债务

如果债务人向船舶优先权人履行部分债务,那么这部分债务所享有的船舶优先权归于消灭,未消灭的部分还可以针对其客体(即当事船舶)行使。<sup>[5]</sup>

### (三) 向第三人支付价款

如果债务人没有向船舶优先权人付清全部欠款,而是向第三人支付相应的款项,即使船舶优先权人对此知情、默认甚至同意,也不构成船舶优先权消灭。例如,即使作为用工单位的船东将船员工资支付给用人单位船员劳务公司,而与船员签订合同的船员劳务公司没有向船员足额支付工资,尽管船东已经将全部船员工资支付给船员劳务公司,依然不发生船舶优先权消灭的法律后果,当事船舶作为船员所享有的船舶优先权的客体的法律地位依然存在。此时,船员可以向船员劳务公司提起违约之诉,同时申请扣押船舶,行使船舶优先权。因此而遭受损失的船东,可以向责任人(即船员劳务公司)追偿。

### (四) 债权转让

海事请求权人将船员工资<sup>⑤</sup>等海事请求权转让

① 参见《海商法》第21条。

② 针对非海事请求而言,只有在船东破产的情况下,依据《中华人民共和国破产法》(简称《破产法》)的规定船舶作为破产财产,债权人才能申请扣押、拍卖船舶。但此时的船舶扣押和拍卖与船舶优先权法律制度无关。

③ 《海商法》中“船舶优先权”的英文译文为 maritime lien,与英美法中的 maritime lien 并非完全相同。为了加以区分,笔者将英美法中的 maritime lien 翻译为“海事优先权”。

④ 债的混同是指债权债务同归一人,使债的关系消灭的事实。混同是债消灭的原因之一。参见张辉:《船舶优先权法律制度研究》,武汉大学出版社2005年出版,第217页。

⑤ 船员工资所享有的海事优先权可以转让。参见 D. R. Thomas: *Maritime Liens*, Stevens & Sons 1980年出版,第175页。

给第三人<sup>①</sup>时,根据《海商法》第27条的规定,这一海事请求所享有的船舶优先权也随之转移或代位。<sup>[6]57</sup>

### (五) 第三人垫付

第三人为海事优先权人垫付债务人欠付的款项,是否能向债权人那样享有船舶优先权,是一个比较有争议的问题。例如,船东或者船舶管理公司欠付船员工资,船员外派公司垫付船员工资,是否享有船员本应享有的船舶优先权?

英美法通常认为,在征得法院同意的前提下,为船员垫付工资的一方,可以享有船员本应享有的海事优先权。<sup>[7]</sup>但是,如果没有征得法院的同意,第三人自愿为船员垫付船东欠付的工资,是否享有船员应享有的海事优先权存在争议。

在 *The William F. Safford*<sup>②</sup>、*The St. Lawrence*<sup>③</sup> 和 *The Tagus*<sup>④</sup> 等案件中,法院支持自愿垫付工资的第三人依照“准代位原则”(quasi-subrogatory doctrine)享有船员本应享有的海事优先权。但是,在 *The New Eagle*<sup>⑤</sup>、*The Louisa*<sup>⑥</sup>、*The Janet Wilson*<sup>⑦</sup>、*The Cornelia Henrietta*<sup>⑧</sup>、*The Fair Haven*<sup>⑨</sup>、*The Lyons*<sup>⑩</sup> 和 *The Andalina*<sup>⑪</sup> 等案件中,法院却作出了相反的判决,即没有征得法院的同意,第三人自愿为船员垫付船东欠付的工资,不享有船员应享有的海事优先权。这种判决的不确定性直到1917年的 *The Petone* 案<sup>⑫</sup> 否定了“准代位原则”,并为后来的判例所采纳,方才得以解决。

在1921年英国 *The James W. Elwell* 案<sup>⑬</sup> 中,涉案船舶的经纪公司 McLeod & Hill 为涉案船舶的船员支付了200英镑的工资,向法院主张海事优先权。

法院认为:该公司错误地认为可以像船员一样享有海事优先权,其主张不能得到支持;除非这一垫付工资行为得到法院的首肯。这一原则得到其后1964年英国 *The Leoborg* (No. 2) 案<sup>⑭</sup> 的认可。

在1970年英国 *The Berostar* 案<sup>⑮</sup> 中,涉案船舶 Berostar 轮的抵押权人因船东未还款,申请扣押该船舶,船员因担心所欠付的工资得不到赔偿而拒绝离船。原告申请法院同意其为船员垫付工资,以避免该船舶因船员拒绝离船而产生进一步的费用。法院同意原告请求,并表示可以就垫付的船员工资受让海事优先权。类似的,在1972年英国 *The Vasilias* 案<sup>⑯</sup> 中,涉案船舶 Vasilias 轮的抵押权人申请法院同意其为船员垫付欠付工资以遣散船员,法院同意了抵押权人的这一请求。

如果垫付的不是船员工资,而是其他款项,则英国法院比较一致的判决<sup>⑰</sup> 是自愿垫付款项的第三人不享有海事优先权。

如果法院判船舶优先权不能转让,那么原船舶优先权的权利主体依然构成船舶优先权的权利主体,垫付款项的第三人并非船舶优先权权利主体;原权利主体与责任人之间的法律关系,以及原船舶优先权的客体都不发生变化。

### (六) 接受了担保

如果债务人向船舶优先权人提供担保,那么海事请求所赖以生存的法律关系,就转为船舶优先权人与担保人之间的法律关系,船舶优先权所担保的海事请求消灭,船舶优先权随之消灭。对此,司玉琢教授认为“船舶优先权的债权人接受债务人的担保”,船舶优先权消灭<sup>⑱</sup>; <sup>[6]59</sup> 张辉教授则认为:“船

① 这一转让是否有效,涉及债权理论和《中华人民共和国合同法》的相关规定。参见韩立新,宋海华:《人身专属性视域下的船舶优先权的转让与代位》,发表于《中国海商法研究》,2013年第1期,第3-10页。

② 参见 *The William F. Safford*, (1860) Lush. 69。

③ 参见 *The St. Lawrence*, (1880) 5 P. D. 250。

④ 参见 *The Tagus*, [1903] P. 44。

⑤ 参见 *The New Eagle*, (1846) 4 Not. Cas. 426。

⑥ 参见 *The Louisa*, (1848) 3 W. Rob. 99。

⑦ 参见 *The Janet Wilson*, (1857) Swab. 261。

⑧ 参见 *The Cornelia Henrietta*, (1866) L. R. I. A. & E. 51。

⑨ 参见 *The Fair Haven*, (1866) L. R. I. A. & E. 67。

⑩ 参见 *The Lyons*, (1887) 6 Asp. Mar. Law Cas. 199。

⑪ 参见 *The Andalina*, (1886) 12 P. D. 1。

⑫ 参见 *The Petone*, [1917] P. 198。

⑬ 参见 *The James W. Elwell*, [1921] 8 Ll. L. Rep. 115。

⑭ 参见 *The Leoborg* (No. 2), [1964] 1 Lloyd's Rep. 380。

⑮ 参见 *The Berostar*, [1970] 2 Lloyd's Rep. 403。

⑯ 参见 *The Vasilias*, [1972] 1 Lloyd's Rep. 51。

⑰ 参见 *The St. Lawrence*, (1880) 5 P. D. 250。

⑱ 但是,这一观点是不周延的。享有船舶优先权的债权人接受债务人的担保并释放船舶,按照前文根据《海商法》第21条、第26条和第29条总结的五项船舶优先权消灭的规定,必不产生船舶优先权消灭的法律后果,而仅仅产生当事船舶的船舶优先权客体法律地位消灭的法律后果;享有船舶优先权的债权人不能再向当事船舶主张船舶优先权,但是依然可以针对放船担保主张船舶优先权。

船舶所有人交付票据以清偿债务的,在该票据兑现之前,船舶优先权并不消灭”,该票据兑现之后船舶优先权人的债权得到了赔偿,其所享有的债权归于消灭,船舶优先权也就随之消灭。<sup>[8]</sup>

在1827年英国 *The William Money* 案<sup>①</sup>中,船东在伦敦,船东的代理在印度加尔各答向船员支付工资时,原告二副 William Moakes 先生为携带方便,一部分工资接受的是现金,另一部分是一张船东的票据。后来船东没有按照这一票据支付这部分工资,原告向法院主张海事请求权。法院判原告本可以接受现金作为工资,但是他选择接受票据,就放弃了其享有的海事优先权。这一判决支持了前述司玉琢教授的观点,与张辉教授的观点不一致。

对此,笔者认为,船舶优先权人接受的票据或者担保,要么是作为债务人清偿海事债权的一种方式,要么是为清偿海事债权而提供的一种担保,应按照船舶代位性原则,视为是当事船舶的一种代位物,船舶优先权的客体从当事船舶转移到这一代位物之上,从而使得当事船舶丧失其船舶优先权客体法律地位。

### 三、自船舶优先权产生之日起满一年不行使

中国法为海事优先权规定了一年的除斥期间,<sup>[9]</sup>英美法规定了相应的怠于履行原则 (doctrine of laches),即海事优先权人如果怠于履行,可能会导致海事优先权消灭<sup>②</sup>,判断是否构成怠于行使海事优先权没有明确的标准,由法官就个案作出判断。在1872年 *The Two Ellens* 案<sup>③</sup>中,法官认为怠于行使海事优先权可能会使权利人丧失这一权利。对比1831年 *The Nestor* 案<sup>④</sup>,法官并不严格要求权利人必须尽速行使这一权利。

在1884年 *The Rio Tinto* 案<sup>⑤</sup>中,涉案船舶 Rio Tino 轮欠付伦敦的供应商提供的燃煤款项,当地的海事法院判供应商提供的燃煤构成必需品,享有海事优先权<sup>⑥</sup>,并且没有因为怠于行使海事优先权而丧失这一权利,因此尽管涉案船舶被原船东转让给

新船东,新船东又将该轮转让给扣船时的船东,前后经过两年之久,供应商依然享有海事优先权。

由此可见,英美法一方面并不苛求权利人立即行使海事优先权,甚至认为设立海事优先权制度的原因之一恰恰是为不至于因权利人立即行使权利导致船舶因被扣押而无法完成其航行;但另一方面,权利人也不能无限期地怠于行使这一权利。

相比之下,中国法对于船舶优先权规定了严格的一年除斥期间,在对船舶优先权人提供保护的前提下,由于这一制度的秘密性,<sup>[10]</sup><sup>48</sup>又对其加以限制,体现了这一制度安排的周密性和合理性,同时也使之更加明确、更具确定性和可操作性,符合船舶优先权的便利性原则。

按照英美判例法,对于海事合同关系产生的海事请求而言,其所享有的海事优先权产生的时机是在合同生效之时<sup>⑦</sup>。然而,以船员索赔欠付工资所享有的海事优先权为例,船员在船工作时间有可能超过一年,或者因为疫情等原因无法及时更换船员导致船员在船时间超过一年。因此,如果自船员派遣合同生效之日(即船舶优先权产生之日)起一年内未行使,船舶优先权就消灭,对船员而言不公平。对此,司玉琢教授等学者认为应改为一年的除斥期间“自其从船上离职之时起算”。<sup>[11]</sup><sup>113</sup>

此外,船舶被国家征用期间,为了保障征用目的得以实现,必须要对船舶优先权人为行使船舶优先权而申请扣押船舶的行为加以限制,禁止船舶优先权人在船舶被征用期间或者履行国防交通义务期间申请扣押船舶。与此相对应,也要允许将这段时间从上述规定的一年除斥期间中扣除。因此,要对《海商法》第29条第2款的规定加以修改,特别是在2017年颁布《中华人民共和国国防交通法》(简称《国防交通法》)之后,这一修改更具现实意义。<sup>[12]</sup>

## 四、船舶所有权转移

### (一) 船舶买卖

船舶赠与和买卖均不产生船舶优先权消灭的法

① 参见 *The William Money*, [1827] EngR 859, (1827) 2 Hag Adm 136, 166 E. R. 193。

② 参见 *Cotemar S. A. De C. V. v. Beaufort*, (2016) 190 F. Supp. 3d 577, 2016 AMC 1402。

③ 参见 *Donald Johnston and others v. John Alexander Black, The Two Ellens*, [1871] L R 3 Ad. & Ecc 345, [1872] UKPC 12, (1872) L. R. 4 P. C. 161, 17 ER 361, 8 Moo PC NS 398。

④ 参见 *The Nestor*, (1831) 1 Sumn. 73, 1831 U. S. App. Lexis 165, 18 Fed. Cas. 9。

⑤ 参见 *The Rio Tinto*, [1884] 9 P. D. 356, 9 App. Cas. 356。

⑥ 当时英国法承认必需品供应商就船东、船长欠付的必需品供应款项可以享有海事优先权,现在这一原则已经不再适用了。

⑦ 参见 *Harmer v. Bell, The Bold Buccleugh*, (1852) 7 Moore PC 267, 13 ER 884, [1843-60] Eng. Rep. 125; *The Rio Tinto*, [1884] 9 P. D. 356, 9 App. Cas. 356; *The James W. Elwell*, [1921] 8 Ll. L. Rep. 115; *TTT Stevedores of Texas, Inc. v. M/V Jagat Vijeta*, (1983) 696 F. 2d 1135。

律效力,<sup>[6]59</sup> 这是由船舶优先权的粘着性(或称依附性、附随性)决定的。<sup>[6]59, [10]48</sup> 但若船舶优先权人事先同意这一转让, 则丧失其所享有的船舶优先权。

如果船舶是经过商业拍卖而非司法拍卖出售的, 不产生消灭船舶优先权的法律效力。

## (二) 经国家强制力处分的船舶

### 1. 海事法院的司法拍卖

应海事请求人的申请, 海事法院依据《海事诉讼特别程序法》可以扣押、拍卖当事船舶; 经司法拍卖的船舶不再构成船舶优先权客体<sup>①</sup>, 拍卖前所附着的既有船舶优先权没有被司法拍卖所消灭<sup>②</sup>, 只是当事船舶丧失其既有船舶优先权的客体法律地位。对此, 屈广清教授等学者称之为相对消灭。<sup>[13]</sup> 因此, 《海商法》第29条的相关规定不够周延, 应予修改。

如前所述, 船舶被扣押之后, 如果债务人提供充分、有效的担保, 法院就应当释放船舶, 船舶也因此永久丧失其该项既有船舶优先权的客体法律地位; 该项船舶优先权的客体从当事船舶转移到代位物——放船担保之上。同样, 如果债务人没能提供充分、有效的担保来释放被扣押的当事船舶, 法院就会依当事人的请求或者依职权对被扣押的当事船舶实施拍卖, 拍卖所得价款替代当事船舶成为船舶优先权的客体。

不论是被扣押的当事船舶, 还是放船担保或者卖船款, 都构成海事法院行使海事管辖权的依据。如果船舶被释放之后, 放船担保也被返还给当事人, 或者卖船款被分配, 船舶优先权随之消灭<sup>③</sup>。

### 2. 公法拍卖和行政罚没

因公法原因拍卖当事船舶是否能产生消灭船舶优先权的法律后果, 各国法律规定不尽相同。英美法下因公法的强制拍卖, 不能消灭海事优先权,<sup>[6]59</sup> 尽管也有观点认为此时构成“国家原始取得船舶所有权, 其上优先权消灭”。<sup>[6]227</sup> 对此, 傅廷中教授认为: “因为《海商法》中只规定法院强制出售船舶, 才能消灭船舶优先权, 而国家其他机关变卖船舶的行为则不能达到消灭船舶优先权的效果。”<sup>[10]58</sup>

同样的, 《中华人民共和国海关法》(简称《海关法》)第82条规定: “……专门或者多次用于走私的

运输工具, 予以没收……”; 第92条规定: “人民法院判决没收或者海关决定没收的……走私运输工具……由海关依法统一处理, 所得价款和海关决定处以的罚款, 全部上缴中央国库”。因此, 如果船舶因为走私等行为被海关没收, 也因为不满足消灭船舶优先权的条件, 船舶优先权依然存在。

在上述两种情况下, 公法拍卖所得价款或者没收的走私船舶, 均应在船舶优先权人的合法权益得到保护之后, 再行上缴国库。

## 五、设立海事赔偿责任限制基金

设立海事赔偿责任限制基金能否导致船舶优先权消灭, 对这个问题学术界争议颇多, 通说认为船舶优先权“因责任人设置责任限制基金而消灭”。<sup>[6]59</sup>

由于按照《海商法》第29条的规定, 设置责任限制基金并不产生船舶优先权消灭的法律后果, 同时《海商法》第30条也仅仅规定行使船舶优先权不能影响海事赔偿责任限制规定的实施。因此, 不论是限制性债权还是非限制性债权, 其所享有的船舶优先权都没有消灭。其中, 限制性债权所享有的船舶优先权的客体, 从当事船舶转移到基金之上, 不同性质的船舶优先权所针对的客体是基金的不同部分。<sup>[14]</sup>

## 六、船东破产

《海商法》第29条规定的船舶优先权因“船舶经法院强制出售”而消灭, 其中的“法院”为几乎所有的国内海商法教材和著作默示解释为海事法院<sup>④</sup>, 而非破产法院; 同时, 即使是破产法院在将船舶当作破产财产来处理进行拍卖时, 由于其处理的主要不是海事请求, 因此, 也不需要适用《海诉法》进行拍卖, 也就不会按照《海诉法》规定的程序发布公告, 要求对该船舶(而不是对破产船东)享有债权的任何人到破产法院登记债权。即使海事请求人来登记债权, 如果其仅仅是对该船舶享有船舶优先权, 但债务人并非破产船东, 而是其他人, 破产法院也无法进行登记、审理和分配卖船价款。

这就带来了一个问题: 由破产法院依照破产程序拍卖的船舶, 是否产生消灭一切附着在该船上的船舶优先权的法律后果? 如果不产生这一后果, 那么就与《海商法》第29条的上述规定相悖; 如果产

① 即使扣船法院没有承认域外海事优先权, 其对船舶进行司法拍卖的程序依然导致全部海事优先权消灭, 同时被拍卖船舶不再构成任何拍卖前的既有优先权的客体。参见 *The Trenton*, (1880) 4 F. 657。

② 参见 *Castrique v. Imrie*, (1870) L. R. 4 H. L. 414。

③ 参见 *American Bank of Wage Claims v. Registry of Dist. Ct. of Guam*, (1970) 431 F.2d 1215。

④ 包括国外对海事案件享有管辖权的法院, 如美国的联邦地区法院和英国高端法院后座法庭等。

生这一后果,那么对于船舶优先权人可能不公平。

在1927年 *The Goulandris* 案<sup>①</sup>中,Carston 轮为一位埃及人所有,发生海难时英国 Ocean Salvage & Towage Co. 公司对其进行救助,之后在该轮驶往埃及途中船东破产,埃及破产法院将该轮作为破产财产出售给希腊船东,并更名为 Goulandris 轮。后者再次航行到英国时,救助入向英国法院申请扣押 Goulandris 轮,新船东希腊公司对此提出抗辩,理由是该轮经埃及法院拍卖,已经消灭了一切海事优先权,包括原告救助报酬所享有的海事优先权。对此,法官认为,由于在埃及对船舶的拍卖是在破产法院委托下进行的,而非对物诉讼中的船舶拍卖,因此,原告救助入享有的海事优先权不消灭。

对此,笔者认为,在船舶优先权归海事法院专门管辖与船东破产归破产法院集中管辖发生冲突时,应回归船舶优先权制度船舶拟人化的本源<sup>②</sup>,<sup>[15-19]</sup>先由海事法院按照海事程序的规定对当事船舶进行司法拍卖,并在卖船款中对船舶优先权人、船舶留置权人和船舶抵押权人的债权进行分配,余款移交给破产法院,<sup>[1]1000</sup> 纳入破产财产,按照破产法规定的程序,在其他全部债权人中进行分配。

## 七、行使船舶优先权之前的客体变更

船舶优先权的重要特征是:合同之债所享有的船舶优先权产生于合同生效之时<sup>③</sup>,侵权之债所享有的船舶优先权产生于侵权行为发生之时;船舶优先权自产生之日起并不发生任何效力,直至权利人申请扣押船舶以行使船舶优先权时,才溯及其产生伊始。因此,在申请扣押船舶之前,船东对船舶具有完全的处分权,即使是出售船舶,也不需要征得船舶优先权人的同意。

在船舶优先权产生之后,到申请扣押船舶之前,

船舶产生的孳息(包括运费和租金)应当归船东所有,而不应归船舶所有,或者说不应构成船舶的一部分,因此,也就不构成船舶优先权的客体。

如果在这期间对船舶属具进行了更换或者维修,那么纳入船舶优先权客体范围的属具,以申请扣押船舶时的状态为准,而非以产生船舶优先权时的属具状态为准。<sup>[20]</sup>

## 八、船舶灭失

傅廷中教授认为:“财产的灭失,仅仅意味着法律关系的客体消灭而不是法律关系内容的消灭,因此,财产灭失以后债权债务关系仍然存在。……船舶灭失不意味着海事请求权的消灭,只要处在诉讼除斥期间的期间内,海事请求人均可依法主张自己的权利。”<sup>[10]58</sup> 因此,以下仅讨论船舶优先权是否消灭、船舶优先权客体地位是否丧失的问题,对于海事请求权问题不再赘述。

### (一) 报废船舶

根据《老旧运输船舶管理规定》第3条,报废船舶是指永久不能从事水路运输的船舶。报废船舶是否构成《海商法》第3条规定的“船舶”,中国法律并没有明确的规定。张辉教授认为,报废船舶“是指船舶因使用期满或遇重大事故受损无法修复”导致“船舶被废弃,按照各国船舶登记法的规定,应予注销登记”的船舶。就其船舶优先权法律地位而言,张辉教授认为“优先权并不消灭”。<sup>[6]59</sup>

在美国法下,如果由于法律的规定使得船舶不具备运营资质,往往视为其依法退出<sup>④</sup>“航行”<sup>⑤</sup>,构成“死船”,<sup>[21]</sup> 丧失船舶法律地位,不再构成海事优先权客体。

笔者认为,尽管《海商法》对此没有明文规定,“海船”也应狭义理解为依法可以在海上或者可航

① 参见 *The Goulandris*, (1927) 27 Ll. L. Rep. 120, [1927] P 182.

② 参见 *The Vrouw Judith*, [1799] EngR 580, (1799) 1 C Rob 150, 165 E. R. 130; *The Adonis*, [1804] EngR 339, (1804) 5 C Rob 256, 165 E. R. 767; *The Nestor*, (1831) 1 Sumn. 73, 1831 U. S. App. Lexis 165, 18 Fed. Cas. 9; *The Volant*, [1842] EngR 451, (1842) 1 W Rob 383, 166 E. R. 616; *Harmer v. Bell, The Bold Buccleugh*, (1852) 7 Moore PC 267, 13 ER 884, [1843-60] Eng. Rep. 125; *The John G. Stevens*, (1898) 18 S. Ct. 544, 42 L. Ed. 969, 170 U. S. 113.

③ 参见 *The Nestor*, (1831) 1 Sumn. 73, 1831 U. S. App. Lexis 165, 18 Fed. Cas. 9; *Harmer v. Bell, The Bold Buccleugh*, (1852) 7 Moore PC 267, 13 ER 884, [1843-60] Eng. Rep. 125; *The Rio Tinto*, [1884] 9 P. D. 356, 9 App. Cas. 356; *The James W. Elwell*, [1921] P. 351, 15 Asp MLC 418.

④ 参见 *The C. Vanderbilt*, (1898) 86 F. 785; *Beard v. Marine Lighterage Corporation*, (1924) 296 F. 146; *Hawn v. American Steamship Co.*, (1939) 107 F. 2d 999, 1940 AMC 120; *West v. United States*, (1959) 1960 AMC 15; *Noel v. Isbrandtsen Co.*, (1961) 287 F. 2d 783, 1961 AMC 611; *Amoco Oil v. M/V Montclair*, (1985) 766 F. 2d 473.

⑤ 参见 *The C. Vanderbilt*, (1898) 86 F. 785; *The Poznan*, (1925) 9 F. 2d 838; *Merchant Marine Insurance Co., Ltd. v. North of England P&I Association*, (1926) 25 Ll. L. Rep. 446; *Davis v. Chas. Kurz & Co.*, (1973) 483 F. 2d 184, 1974 AMC 1862; *Canada v. St. John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd.*, 1981 CanLII 2614; *Steedman v. Scofield*, [1992] 2 Lloyd's Rep. 163; *The Von Rocks*, [1998] 2 Lloyd's Rep. 198; *Gibbs v. Mercantile Mutual Insurance (Australia) Ltd.*, [2003] HCA 39; (2003) 214 CLR 604; *Cyber Sea Technologies, Inc. v. Underwater Harvester Remotely Operated Vehicle*, [2003] 1 FCR 569, 2002 FCT 794 (CanLII); *R v. Goodwin*, [2006] 1 Lloyd's Rep. 432 (C. A.), [2005] EWCA Crim 3184, [2006] 2 All E. R. 519, [2006] 1 WLR 546, [2006] 2 All E. R. (Comm) 281, [2005] All E. R. 111.

水域航行的船舶<sup>①</sup>,<sup>[22]</sup>而不应广义理解为依法不能  
在海上航行,仅仅是因为从上游顺河而下漂流<sup>②</sup>到  
海上的内河船也包含在“海船”的范围之内。即依  
法不能在海上航行的船舶不应包含在“海船”的范  
围内,因此也不构成船舶优先权的客体。

## (二) 全损

### 1. 实际全损

“船舶因海难沉没,如果不能打捞或予以修复”  
或者“遭遇火灾焚毁等情形,船舶形体消灭,客观上  
丧失其存在,则船舶优先权因无所附着而归于消  
灭”。<sup>[6]216-217</sup>

### 2. 失踪船舶

《海商法》第248条规定,船舶在合理的时间  
内从未从被获知最后消息的地点抵达目的地,除合  
同另有约定外,满两个月仍没有获知其消息的,为  
船舶失踪。船舶失踪视为实际全损。因此,失踪  
满两个月之后的船舶不构成船舶优先权客体,  
船舶优先权消灭。

### 3. 推定全损和委付

推定全损是保险法中与实际全损相对应的概  
念,“指保险标的在保险事故发生后,受损程度虽  
未完全损毁,但已无法补救,故按完全损失处理  
的情况”。<sup>[23]</sup>“委付是海上保险特有的一种法律  
行为,是指海上保险标的的发生推定全损时,被保  
险人将保险标的的所有权包括全部权利和义务转  
移给保险人,而请求保险人按照全部保险金额予  
以赔偿的一种法律行为”,<sup>[24]</sup>其中包括让渡保  
险标的物。<sup>[25]</sup>

船舶发生推定全损,将已经不值得修复的保  
险标的物——船舶,让渡给船舶保险人,船舶也就  
不再构成船舶抵押权的客体。因此,按照《海商  
法》第20条的规定,船舶抵押权人有权对船东  
获得的保险赔偿优先受偿。从中可以看出,此时  
已经让渡给保险人的标的物——船舶,不再构成  
《海商法》第3条意义上的“船舶”,因此也就  
不构成船舶优先权的客体,船舶优先权消灭。

## (三) 残骸和拆解中的船舶

船舶灭失,船舶优先权消灭。因此,船舶残  
骸不构成船舶优先权客体。

对于拆解中的船舶而言,张辉教授认为:“优  
先权并不消灭,即使其被拆解。”<sup>[6]59</sup>美国判  
例法的确

有判例认为海事优先权即使在船舶已拆解的情  
况下也不消灭,依然依附于拆解的钢板之上,权  
利人仍可对钢板行使其权利。<sup>[6]59</sup>孙瑛等人  
认为:“船舶……拆解成的钢板只要还具有交  
换价值,仍可以作为船舶优先权的客体。”<sup>[26]</sup>  
对此,司玉琢教授在承认《海商法》对此没有  
作出规定的同时,认为“船舶灭失应是指海商  
法意义上的船舶已不复存在,包括船舶拆解  
……或全部毁坏而无法成为担保物权标的的  
事实。船舶拆解成钢板,已不再是海商法意义  
上的船舶,当然不能作为船舶优先权的标的,因  
为,船舶优先权的唯一标的是海商法意义上的  
船舶。”<sup>[6]59</sup>

不仅如此,如果拆解中的船舶也构成船舶  
优先权的客体,会带来许多实际问题。例如,  
优先权人向法院申请扣押拆解中的废钢船,  
法院如何对正在拆解的废钢船进行保全等。  
因此,笔者赞成司玉琢教授的观点,拆解中的  
船舶不构成《海商法》第3条意义上的船舶,  
不具备船舶优先权的客体法律地位,船舶优  
先权按照《海商法》第29条的规定因船舶  
灭失而消灭。

## 九、结语

笔者简要讨论了船舶优先权消灭这一法律  
问题,《海商法》的现行规定将船舶优先权的  
消灭与船舶优先权客体地位的消灭混为一谈,  
应予澄清。因此,建议将《海商法》第29条  
修改为:

“船舶优先权,除本法第二十六条规定的  
外,因下列原因之一而消灭:

(一) 具有船舶优先权的海事请求,自  
优先权产生之日起满一年不行使。但是,本  
法第二十二第一款第(一)项规定的海事请  
求人从其任职的船舶上离船之日起算;

(二) 船舶灭失。

前款第(一)项的一年期限,不得中止  
或者中断,但是依照法律不允许扣押船舶的  
期间不应当计算在内。

经法院强制出售的船舶不再构成既有  
船舶优先权的客体。”

这一修改明确了以下几个问题:第一,  
船舶优先权作为一种特殊的担保物权,只有  
依据法律的规定才得以消灭。第二,法律  
规定的船舶优先权消灭的情形只有《海商  
法》第26条和第29条。因此,《海

① 包括登记为内河船但依法可以在海上航行的船舶,例如可以在长江口和珠江口航行的内河船。

② *Nicholson v. Chapman* 案中,一些松木捆绑在一起,从河里漂流到了海上,被 *Nicholson* 救起,英国法院判 *Nicholson* 不享有海事优先权,因为被救物不构成船舶。参见 *Nicholson v. Chapman*, [1793] EngR 1598, (1793) 2 H Bl 254, 126 E. R. 536。

商法》第30条的规定、《海关法》和《破产法》等其他法律的规定,都不能产生船舶优先权消灭的法律后果。第三,本条规定的是船舶优先权消灭的情形,而不是丧失船舶优先权客体法律地位的情形。第四,船舶优先权的除斥期间是自船舶优先权产生之日起算,不是自具有船舶优先权的海事请求产生之日起算。第五,考虑到船舶优先权的特殊性,对船员依据第22条第1款第(一)项所享有的保护,作出了特别的规定。说明船员离船之日与产生船舶优先权之日是不同的法律概念,但是考虑到船员工作的特殊性,对其加以特殊保护。这一点对于当前疫情的情

况下船员长期不能下船,不能行使其船舶优先权,显得尤为重要。第六,“法律不允许扣押船舶的期间”是为了在船舶被国家征用或者执行《国防交通法》等规定的任务和责任期间,不应当因为权利人行使船舶优先权而遭到司法扣押,为了同时对权利人加以保护,规定将这段时间不计算在除斥期间之内。第七,明确了船舶经司法拍卖之后,附着其上的既有船舶优先权没有消灭,但是该船舶不再构成这些既有船舶优先权的客体,其客体法律地位丧失。从而解决原有规定中,将船舶优先权消灭与丧失船舶优先权客体地位混为一谈的问题。

### 参考文献:

- [1] G. 吉尔摩, C. L. 布莱克. 海商法(下)[M]. 杨召南, 毛俊纯, 王君粹, 译. 北京: 中国大百科全书出版社, 2000.
- [2] 陈宪民. 新编海商法教程[M]. 北京: 北京大学出版社, 2011: 53-54.
- [3] 司玉琢. 海商法[M]. 北京: 法律出版社, 2008: 44.
- [4] MEESON N, KIMBELL J. Admiralty jurisdiction and practice[M]. 4th ed. London: Informa, 2011: 20.
- [5] CURTIS G T. A treatise on the rights and duties of merchant seamen, according to the general maritime law, and the statutes of the United States[M]. Boston: Little, Brown & Co., 1841: 319.
- [6] 司玉琢. 海商法专论[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2007.
- [7] THOMAS D R. Maritime liens[M]. London: Stevens & Sons, 1980: 187.
- [8] 张辉. 船舶优先权法律制度研究[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2005: 228.
- [9] 傅廷中, 王文军. 论船舶优先权的物上代位性[J]. 中国海商法年刊, 2006, 17(1): 90-91.
- [10] 傅廷中. 海商法论[M]. 北京: 法律出版社, 2007.
- [11] 司玉琢, 李志文. 中国海商法基本理论研究[M]. 北京: 北京大学出版社, 2009.
- [12] 宋淑华, 赵劲松, 傅廷中. 我国战略海运能力保障体系研究[J]. 上海行政学院学报, 2015, 16(1): 88-97.
- [13] 屈广清. 海商法[M]. 大连: 东北财经大学出版社, 2009: 23.
- [14] 赵劲松, 宋淑华. 船舶优先权与责任限制的冲突与协调[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2021(1): 71-78.
- [15] HOLMES O W. The common law[M]. 3rd ed. Boston: Little, Brown & Co., 1881: 28.
- [16] PRICE G. Maritime liens[J]. Law Quarterly Review, 1941, 57(227): 409.
- [17] SUTTON T. The deodand and responsibility for death[J]. Journal of Legal History, 1997, 18(3): 44-45.
- [18] WISWALL F L. The development of admiralty jurisdiction and practice since 1800: an English study with American comparisons[M]. Cambridge: Cambridge University Press, 1970: 162-163.
- [19] GILMORE G, BLACK C L. The law of admiralty[M]. 2nd ed. Perry: Foundation Press, 1975: 589-594.
- [20] 宋淑华. 界定船舶属具的法律标准[M]//薛桂芳. 海洋法学研究(第二辑). 上海: 上海交通大学出版社, 2018: 21-27.
- [21] 宋淑华. 论“死船”是否构成船舶优先权客体[J]. 中国海商法研究, 2018, 29(2): 62.
- [22] 宋淑华, 赵劲松. 内河船舶法律地位辨析[J]. 航海技术学刊, 2017(2): 1-16.
- [23] 贾林青. 海商法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2000: 402.
- [24] 何丽新, 饶玉琳. 海商法[M]. 厦门: 厦门大学出版社, 2004: 17.
- [25] 贾林青. 海商法[M]. 2版. 北京: 中国人民大学出版社, 2010: 368.
- [26] 孙瑛, 宋建侠. 船舶优先权客体范围比较与研究[J]. 中国水运(学术版), 2006, 6(8): 249.