

# 船舶优先权担保的海事请求项目优先顺位研究

邱心怡

宁波大学法学院, 浙江 宁波

收稿日期: 2025年2月28日; 录用日期: 2025年3月13日; 发布日期: 2025年4月7日

## 摘 要

船舶优先权作为一种法定担保物权, 其所担保的海事请求项目种类和内容均有法律做出规定, 船舶优先权项目的设定对于其所担保的海事请求权人实现自己的债权具有重要意义, 我国海商法所规定的船舶优先权项目存在冲突, 这样会导致在实践中债权清偿时发生冲突, 因此有必要对相关项目的受偿顺位进行明确。船舶优先权的内部受偿项目主要包括两大方面: 一是船舶优先权所担保的海事请求之间的优先性问题, 二是船舶优先权与实现船舶优先权的费用二者之间的优先性问题。

## 关键词

船舶优先权, 海事请求, 受偿顺位

# Research on the Priority Order of Maritime Claims Secured by Maritime Liens

Xinyi Qiu

Law School, Ningbo University, Ningbo Zhejiang

Received: Feb. 28<sup>th</sup>, 2025; accepted: Mar. 13<sup>th</sup>, 2025; published: Apr. 7<sup>th</sup>, 2025

## Abstract

Maritime lien, as a statutory security interest, has its types and contents of secured maritime claims stipulated by law. The establishment of maritime lien items is of great significance for the realization of creditors' rights by the claimants it secures. However, there are conflicts in the maritime lien provisions under China's maritime code, which may lead to disputes in the repayment of claims in practice. Therefore, it is necessary to clarify the priority order of the relevant claims. The internal repayment items of maritime liens mainly include two aspects: first, the priority issue among maritime claims secured by maritime liens, and second, the priority issue between maritime liens and the costs incurred in enforcing maritime liens.

## Keywords

### Maritime Lien, Maritime Claim, Priority Order

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

我国海商法和现行国际公约都对船舶优先权作出了相关界定，船舶优先权所担保的海事请求在外部相较于船舶抵押权和船舶留置权可以优先受偿，这是法律明确规定的。在内部有必要界定清楚船舶优先权所担保的海事请求之间的优先性问题，以及涉及到优先拨付的费用，虽未纳入到船舶优先权所担保的项目范围之内，但实际上却享有优先受偿的地位，因此可以将优先拨付的费用纳入到优先权所担保的项目，使其更加名正言顺。

对船舶优先权所担保的海事请求进行界定是很有必要的，船舶的价值是有限的，当拍卖船舶所得的价款不足以清偿所有海事请求时，他们的先后就显得尤为重要，在实践中可能会发生冲突，哪些项目可以优先受偿实际上是体现了海商法立法的不同价值取向。

对于船舶优先权所担保的海事请求的顺位研究，多数学者都是将其和船舶抵押权和船舶留置权共同进行研究，也有学者将其和海事赔偿责任限制的冲突进行研究，还有学者从船舶优先权项目的立法价值取向出发，对其受偿顺位进行研究。只讨论船舶优先权项目内部顺位的较少。优先权项目的受偿顺序会发生冲突，在解决这一问题时，司玉琢老师在他的文章中提到，应当在第二款之前增加“除前款另有规定外”，也有学者提出可以适用“航次原则”对其进行界定<sup>[1]</sup>，日本海商法就是适用了航次原则，但是实际上这两种做法都有其局限性。最终可以根据公共政策原则和倒序原则来对受偿顺位进行界定，以及在对船舶优先权进行排序时所遵守的价值取向等来解决以上冲突。

## 2. 我国海商法所规定的船舶优先权项目受偿顺位

在同一船舶上可能存在多种不同的船舶优先权项目，各海事请求权人可以就该船舶拍卖所得的价款进行优先受偿，但如果拍卖船舶所得的价款不足以全部清偿时，各优先权项目之间以及同一种类的海事请求权项目之间的受偿次序就可能会发生冲突。船舶优先权所担保的海事请求可进一步划分为同种类的海事请求和不同种类的海事请求。

对于不同种类的海事请求，按照债权平等的原则，理应不分先后按比例受偿，但是基于种种社会经济因素考量，给予不同海事请求的保护程度不同，对此海商法也做出了特别规定。我国海商法第二十二条规定了船舶优先权所担保的海事请求的项目：“下列各项海事请求具有船舶优先权：(一) 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；(二) 在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求；(三) 船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求；(四) 海难救助的救助款项的给付请求；(五) 船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。载运 2000 吨以上的散装货油的船舶，持有有效的证书，证明已经进行油污损害民事责任保险或者具有相应的财务保证的，对其造成的油污损害的赔偿请求，不属于前款第(五)项规定的范围。”第二十三条规定了船舶优先权项目的受偿顺位：“本法第二十二条第一款所列各项海

事请求,依照顺序受偿。但是,第(四)项海事请求,后于第(一)项至第(三)项发生的,应当先于第(一)项至第(三)项受偿。本法第二十二条第一款第(一)、(二)、(三)、(五)项中有两个以上海事请求的,不分先后,同时受偿;不足受偿的,按照比例受偿。第(四)项中有两个以上海事请求的,后发生的先受偿。”根据第二十二条和第二十三条的规定可知,船舶优先权内部不同种类的各项请求权的受偿顺序可排列为:1) 船员工资;2) 人身损害赔偿;3) 各项港口规费;4) 海难救助费用;5) 侵权行为产生的财产损害赔偿。

对于同一种类的海事请求,没有顺序先后,同时受偿,如果拍卖船舶所得的价款不足以受偿时,按比例同时受偿。第二十三条规定的但书内容是倒序原则的体现,倒序原则是指后发生的同类船舶优先权项目优先受偿,最后的航程所产生的船舶优先权比先前的航程所产生的船舶优先权优先受偿。<sup>[2]</sup>即如果第四项海难救助晚于前三项海事请求发生的,其可以先于前三项海事请求受偿。此条规定主要是基于对海难救助的鼓励,正是因为海难救助保留了船舶才使得其他海事请求有受偿的可能,因此要鼓励后发生的海事请求。该原则适用于同一项目和不同项目下的船舶优先权,特别指出,这里所指的“同一项目”主要是指在船舶优先权中的救助款项。如果存在多个救助款项的海事请求,那么按照时间顺序,较晚发生的救助款项将优先获得偿还。此外,如果救助款项是在其他船舶优先权项目之后产生的,它将享有优先偿还的权利。

除二十二条规定的五项船舶优先权项目之外,第二十四条还规定了:“因行使船舶优先权产生的诉讼费用,保存、拍卖船舶和分配船舶价款产生的费用,以及为海事请求人的共同利益而支付的其他费用,应当从船舶拍卖所得价款中先行拨付。”从这条规定可以看出,司法费用和公益费用虽未列入二十二条规定的船舶优先权项目,但实际上享有最优先受偿的地位;我国交通运输部颁布的《征求意见稿》中,建议修改船舶优先权项目,受偿顺位还沿用之前的规定,但项目发生变化,受偿顺位实质上也会发生变化。

### 3. 船舶优先权的受偿顺位冲突

我国海商法规定的船舶优先权项目受偿顺序在实践中可能会发生错乱,例如,海商法将海难救助款项规定在第四类海事请求中,同时又规定,如果第四项海事请求晚于前三项海事请求发生的话,其可以优先于前三项海事请求受偿,这样就可能会导致一些冲突。当一艘船舶前后发生两次事故且均造成了人身伤亡,期间又被救助而产生了救助费用,根据海商法第二十二条、第二十三条的规定,该笔救助费用应先于第一次人身伤亡索赔受偿,同时又应该后于第二次人身伤亡索赔之后受偿,并且这两项人身伤亡索赔应当不分先后顺序按比例受偿,这样就会导致排序混乱。

还会存在其他冲突,例如:某船舶从甲港口出发(此处未缴纳港口规费 A),在航行过程中发生事故后获救(未缴纳救助费用),航行至乙港口(未缴纳港口规费 B),在这期间还产生了船员工资 A。此时产生了以下几项船舶优先权项目:1) 港口规费 A;2) 海难救助款项;3) 港口规费 B;4) 船员工资 A。此时在此期间产生的船员工资该如何认定,是否应先于救助款项。按照第二十三条第一款的规定,“本法第二十二条第一款第(一)、(二)、(三)、(五)项中有两个以上海事请求的,不分先后,同时受偿”,按照规定,救助款项和港口规费应同时受偿,但是对于港口规费 A 和港口规费 B 应当先于救助款项受偿还是应当后于救助款项受偿,均未明确规定。

对于这种冲突,有学者提出应在第二款前增加“除前款另有规定外”,<sup>[3]</sup>即当两款规定发生冲突时,以第一款规定为准。但这样只是使得港口规费 A 和港口规费 B 同时受偿,但并未解决港口规费和船员工资以及海难救助款项的受偿顺序。

对此还有学者提出,“可以参照英美法中规定的航次原则,以每一次停靠港口为一个航次区间,后航次发生的请求优先于前一次航次受偿,同时结合救助款项优先的规定从而确定各优先权请求权的顺序”

[4]此原则形成于 19 世纪,在《1926 年公约》第 6 条有明确规定。原因是正是基于后航次的优先权人保全船舶,前航次的优先权人才有了可以受偿的可能性。这种做法虽然可以协调受偿顺序的冲突,但是航次原则有其自身的局限性,首先适用航次原则的国家属于少数,《1926 年公约》的缔约国还保留着航次原则,但是《1967 年公约》和《1993 年公约》已经将航次原则摒弃,其次是对于一个完整航次并无统一界定标准。此外可能还会导致一种情况,即海事请求权人恐于后航次海事请求权的发生而急于实现船舶优先权,长此以往不利于航运事业的发展。且航次原则与我国立法现状和国际发展趋势都不相符,在理论和实践上都不具有可行性。[5]

综上所述,以上观点都未从根本上解决冲突,此处受偿次序的冲突归根结底在于公共政策原则和倒序原则发生冲突,关键应当在于当这两种原则发生冲突时,哪一原则应优先适用的问题。公共政策原则是确定优先权受偿顺位的首要原则,而倒序原则只是在解决涉及救助款项时的特殊原则,因此,两者发生冲突时应当首先适用公共政策原则,以保护弱势群体的利益,以倒序原则作为补充,从而协调两者的冲突,以平衡各当事方的利益。对此,可以在第二十三条增加第三款,“前款所列海事请求的受偿顺序发生冲突时,以公共政策原则为主,倒序原则为辅确定先后受偿顺序”,从而有效地规制此类冲突。[6]

#### 4. 船舶优先权与实现船舶优先权的费用间的顺位

根据海商法第二十四条的规定:“因行使船舶优先权产生的诉讼费用,保存、拍卖船舶和分配船舶价款产生的费用,以及为海事请求人的共同利益而支付的其他费用,应当从船舶拍卖所得价款中先行拨付。”此部分为优先拨付的费用,根据海商法的立法精神,实现船舶优先权的费用相较于优先权项目的内容应当优先受偿。这些费用往往是实现优先权的费用以及法院依法扣押、拍卖船舶所支出的费用。这些费用是实现优先权的保障,船舶优先权要由法院拍卖船舶才能进行优先受偿,若无这部分程序费用,则无法实现接下来的优先权,因此,这部分费用应当优先于优先权受偿。

实现优先权的费用可以划分为两部分的内容,一是实现优先权的诉讼费用,包括诉讼代理人的费用以及在程序中产生的其他费用;二是实现优先权的公权力费用,一般是指有关政府为了协助当事人实现优先权而支出的必要费用,包括扣押、拍卖船舶所支出的费用。

对于第一部分实现优先权的诉讼代理费用,拍卖船舶所得的价款中优先于船舶优先权受偿,理由在于,这种诉讼代理费用往往涉及的是私人费用问题,考虑到私人的追偿能力有限而无法对当事人进行有关追偿,因此要首先对这种私人利益进行保障。私人相对于国家公共机构而言处于不利地位,因此要实现私人利益与社会利益的平衡,理应要保障诉讼代理费用的优先实现。[7]

对于第二部分中实现优先权的公权力费用,可以将其放在海商法第二十二条规定的第三顺位的海事请求权一致受偿,将这部分费用归于靠后的第三顺位受偿的原因在于:一是海商法二十二条第三顺位的海事请求包括:船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求,这部分费用是收归地方政府的财政费用,是具有公共性的,其后续的支出同样具有公共服务性质。[8]而法院的拍卖费用和其他诉讼费用也具有公共服务性质,这两类费用在性质上具有一致性,所以可以放于同一顺位进行受偿;二是因为这样可以保护第一顺位的充分受偿,因为第一顺位是为了特别保护弱者利益,这样是符合优先权的立法精神的。[9]

#### 5. 其他国家船舶优先权受偿顺位

##### 5.1. 大陆法系国家

日本民法典中关于船舶优先权项目受偿顺序的规定为:一是根据公共政策原则,将司法费用、港口维护费、国家税收按先后顺序受偿。而根据我国海商法的规定,未将司法费用置于船舶优先权项目中,



但也规定了司法费用属于先行拨付的范畴；二是对船舶有保全作用的海事请求，包括救助报酬、共同海损分摊，为保全船舶所支付的费用按照先后顺序受偿；三是船员工资，以及船舶拍卖、建造而未进行任何航次所产生的请求。据此可知，日本适用了航次原则的规定，且对船员利益的保护相对较弱。然后是法国的相关规定，法国相关法律同样将司法费用和港口使用费置于一二顺位受偿，但不同的是船员工资的顺位位于第三。最后将侵权之债和船舶保全费用置于最后受偿。

## 5.2. 英美法系国家

船舶优先权的受偿顺序一些国家以列举式进行规定，而美国是采取了原则性的规定，受偿顺序可以归纳为：1) 船员工资；2) 救助报酬和共同海损分摊；3) 侵权之债；4) 修理船舶以及向船舶提供必需品所产生的合同之债；5) 港口规费。与前两个国家相比，可以看出美国的不同之处在于，司法费用不在此列。英国规定的船舶优先权项目较少，可以概括为：1) 救助报酬；2) 碰撞所产生的损害；3) 船员工资以及船员费用开支。英美法系国家所采取的只进行宽泛的规定受偿顺序应当遵守的原则，相较于明列示更加的灵活易变，由法官在具体的案件中对船舶优先权项目的受偿顺位进行确定，在英美法系国家是一种秘密留置权，且未规定船舶优先权的概念。

## 5.3. 国际公约的规定

从《1926年公约》《1967年公约》以及《1993年公约》可以看出，船舶优先权的发展趋势是，首先在不断减少船舶优先权的项目，船舶优先权项目的规定是由各国根据自身的情况具体规定，各国为了协调海事请求权人和其他债权人之间的冲突，推进航运事业的发展，不断减少船舶优先权项目。船舶优先权项目过多会影响到其他债权人受偿的可能性，船舶优先权项目过少不利于海事请求权人的利益保护，因此要实现二者的平衡，促进航运事业的发展；其次是《1967年公约》和《1993年公约》将人身伤亡的受偿顺位提前，且扩大了人身伤亡优先权的主体以及适用范围，体现了公约对生命利益的尊重和保护。

## 5.4. 对我国的启示

根据前文所述，我国虽未将司法费用规定为船舶优先权项目的范畴，但实际上赋予了其优先受偿的顺位，这样也是符合公共政策原则的。因此，可以将其纳入到船舶优先权项目的范畴。其次，可以将司法费用位于船舶优先权项目受偿首位，因为根据海商法的规定，实际上司法费用也是位于首位受偿的，这样也与其他国家的相关规定是相一致的，多数国家将司法费用位于船员工资之前，司法费用优先受偿整体上是符合社会公共利益的。而对于日本所采用的航次原则，前文已经分析，仅根据航次的先后来确定受偿顺序可能会有不公平之嫌，且不符合我国法律规定现状，不宜采用。<sup>[10]</sup>

## 6. 总结

综上所述，在确定船舶优先权内部的受偿顺位时，包含了船舶优先权所担保的海事请求之间的受偿顺位以及船舶优先权与实现船舶优先权的费用之间的受偿顺序，在确定二者之间的受偿顺序时，可以考虑将实现船舶优先权的费用按照不同种类纳入到船舶优先权项目的范围进行受偿。接着可以进一步将船舶优先权内部的受偿分为同一种类的海事请求项目和不同种类的海事请求项目，在不同种类的海事请求受偿中根据现有规定会发生冲突，但整体上要遵循船员利益优先保护、人身伤亡之债优先、为其他债权创造受偿条件优先受偿等基本原则，在确定同一种类的海事请求受偿顺位时，可以考虑公共政策原则优先于倒序原则的适用，因为公共政策是确定受偿顺位的首要原则，而倒序原则及其他原则只是补充，以此来解决船舶优先权项目受偿中的冲突问题。

---

## 参考文献

- [1] 孙光春. 海事船舶优先权的受偿顺位问题分析[J]. 世界海运, 2015, 38(8): 51-54.
- [2] 范金林. 浅析影响船舶优先权优先顺序的因素[J]. 中国水运(学术版), 2008(1): 255-256.
- [3] 王欣. 中国船舶优先权制度的完善[J]. 大连海事大学学报: 社科版, 2014(1): 39-41+58.
- [4] 林霄华. 船舶优先权、船舶留置权与船舶抵押权受偿顺序问题研究[D]: [硕士学位论文]. 上海: 复旦大学, 2012.
- [5] 沈澄. 船舶优先权与船舶抵押权的竞合分析[J]. 九江学院学报, 2012, 31(2): 90-93.
- [6] 徐琰婕. 船舶优先权与船舶抵押权和船舶留置权的比较研究[D]: [硕士学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2007.
- [7] 夏艺丹. 论船舶留置权和船舶抵押权的优先受偿问题[J]. 东方企业文化, 2014(14): 206.
- [8] 王大荣. 船舶担保物权竞存的位次关系研究[M]//金正佳. 中国海事审判年刊. 北京: 人民交通出版社, 2000: 3-15.
- [9] 谭佳怡. 论我国海商法下船舶优先权的项目设置[J]. 中国水运, 2007, 7(2): 259-260.
- [10] 韩雨潇. 论我国船舶优先权的性质及其实现途径[J]. 中国矿业大学学报(社会科学版), 2013, 15(3): 54-58.