

海事優先權：我國海商法之規範及其對國際公約之繼受

張國聖*

摘要

由於海上商業活動兼具跨國性的色彩，因而海商法作為一國規範海上商業活動的特別法，無論是在立法意旨或具體法條的內容上，都無法完全脫離國際海運興革與相關國際公約的影響，這就使得海商法具有濃厚的國際性特點。在海事活動中，固以海上貨物運送為重心，惟船舶係海上貿易活動得以發展的主要載體，故以船舶為核心所衍生的債權債務關係，則往往成為左右海上活動與航海目的得否順利進行的關鍵性因素。就此而言，海商法中關於「海事優先權」的規定，不僅能夠凸顯海上商業活動中所引發債權債務的重大特性，更可以呈現一國航運事業發展所不可忽視的國際化特性。

本文以探討海事優先權為主軸，並聚焦於我國海商法之規範及其繼受國際公約的討論，經由概念發展的討論，比較分析受海事優先權擔保的債權項目與位次、追及力的特性與權利行使期間的規範等，一方面呈現我國海商法之規範與國際公約相關內容的異同，另一方面則以此為基礎，嘗試提出我國未來修法的方向。

關鍵字：海事優先權、海商法、國際公約、受海事優先權擔保的債權

* 開南大學公共事務管理學系暨研究所副教授

Maritime Lien: A Study of R.O.C. Maritime Law and Its Succession from International Law

Chang, Kuo-Sheng

Abstract

Since maritime commercial activity involves national boundary crossing, maritime law is never disconnected from international convention. Vessels that transport cargoes are the keys to maritime activities. Maritime lien in maritime law pinpoints the probability of liability and highlights the internationalization of cargo business.

This paper discusses maritime lien by focusing on ROC maritime law. It analyzes claims secured by a maritime lien, their priority and valid period. The paper presents the differences between ROC maritime law and international convention and it makes suggestions regarding how to modify ROC maritime law.

Keywords: maritime lien, maritime law, international convention, claims secured by a maritime lien

海事優先權：我國海商法之規範及其對國際公約之繼受

張國聖

壹·前言

我國海商法自民國十八年十二月三十日國民政府公布以來，迄今主要歷經民國五十一年七月二十五日、八十八年七月十四日的兩次修訂¹，這個作為主要規範海上商業活動的特別法，無論是在立法意旨或具體法條內容上，都無法脫離國際海運興革與相關國際公約的影響²，致使海商法具有相當濃厚的國際法色彩（劉宗榮，1996）。海商法的國際性特點，一方面表現在國際慣例與實務作法對國內相關立法的吸收與補充的影響，另一方面則經由實體統一國際公約而對我國海商法的現狀與發展產生具有規範性的影響（柯澤東，2000a：28）。換言之，對我國海商法之探討，殊不能脫離國際相關海事法律之比較而獨就法條內在的邏輯結構來分析，亦率不可忽視國際海事發展的趨勢與可能的互動影響，而單就本國的內在需要來閉門造車。

在海商事件中，固以海上貨物運送為重心，惟船舶係海上貿易活動得以發展的主要載體，故以船舶為核心所衍生的債權債務關係，則往往成為左右海上活動與航海目的得否順利進行的關鍵性因素。就此而言，海商法中關於「海事優先權」的規定，不僅能夠凸顯海上商業活動中所引發債權債務的重大特性，更可以呈現一國航運事業發展所不可忽視的國際化特性。

因此，本文遂以探討我國海商法中關於海事優先權的規定為主旨，並透過與相關國際公約內容差異的比較，從而討論我國海商法未來的修正方向。

貳·海事優先權與相關國際公約的發展

我國海商法於民國八十八年大幅修正，將民國五十一年舊海商法中之「優先權」用語正式改稱為「海事優先權」，用以作為引進國際公約中 *maritime lien* 一詞的翻譯。由於舊海商法中「優先權」之用語不僅常常引起其法律性質究為優先債權或為擔保物權之爭論，同時由於其內涵的歧義性，連帶地使國內在論述「*maritime lien*」此一概念時，也出現了諸如「船舶優先權」、「海事優先權」、「海上優先權」、「海事留置權」或「海上留置權」的差異，對我國海事私法的發展帶來不少的障礙³。現行法將此一名詞的改正，不僅有助於統一海事私法的相關用語，也進一步使得「海事優先權」（*maritime lien*）與「受海事優先權擔保的債權」（*claims secured*

¹ 民國八十九年一月二十六日總統修正公布第七十六條條文並未列計。

² 民國八十三年二月，在行政院送交立法院審議的〈海商法修正草案總說明〉中即強調：「基於國際海運興革及海洋法律思潮之變遷，……現行海商法已不合時宜，不足因應實際需要。為因應時代之變遷與海運經營型態之更迭，並配合社會環境整體之需要，乃研擬海商法修正草案。」更由此可見我現行海商法修法之緣由實無法脫離國際與時代環境變化的影響。

³ 正是基於舊法用語「優先權」一詞所具有的歧義性，連帶地使其牽涉到諸如法律性質、權利標的、消滅時效或除斥期間等複雜的問題，不僅在學界聚訟紛擾，即在司法實務上亦具適用爭議。故前大法官張特生即曾以「疑雲滿樓」來形容海事優先權在我國海商法所面臨的特殊處境（張特生，1986&1987）。

by a maritime lien) 兩者得以明確的區分開來，勘稱為進步的作法。

基本上，海事優先權在制度設計上的主要功能有二，一個是為了保障程序性、保全性費用及船長海員之勞力所得，另一個則是為了緩和船舶所有人責任限制的制度（劉宗榮，1996：128-9）。因此，海事優先權在立法理由上實兼顧了海運政策所欲追求公共利益與船舶經營者的共同利益，並平衡船舶所有人責任限制與債權人的利益。至於「海事優先權」的意義，於海商法中並無明文的規定，而必須由相關國際公約的發展來看。目前關於海事優先權的國際公約主要有三，分別是：

1．一九二六年海事優先權及抵押權統一規定國際公約（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to the Maritime Liens and Mortgages, Brussels, April 10, 1926）（以下簡稱一九二六年公約）

2．一九六七年海事優先權及抵押權統一規定國際公約（International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, May 27, 1967）（以下簡稱一九六七年公約）

3．一九九三年海事優先權及抵押權國際公約（International Convention on Maritime Liens and Mortgages, May 6, Geneva, 1993）（以下簡稱一九九三年公約）

一九二六年公約與一九六七年公約兩者皆係「國際海事委員會」⁴（Comit'e Maritime International，簡稱 CMI）所制訂通過的，一九九三年公約則為「聯合國貿易暨發展會議」（United Nations Conference on Trade and Development, 簡稱 UNCTAD）與聯合國專門機構「國際海事組織」（International Maritime Organization，簡稱 IMO）與 CMI 等共同研擬，並經提交聯合國於一九九三年四月十九日至五月七日於日內瓦召開之外交會議所制定通過（吳家仁，1996：24）。

一九二六年公約於一九三一年正式生效，這不僅是國際間對統一海事優先權規範的初步嘗試，同時也是我國於民國五十一年海商法修正時所繼受的重要法源依據。在一九二六年公約中，明確區分了「海事優先權」（maritime lien）與「受海事優先權擔保的債權」（claims secured by a maritime lien）⁵，前者係擔保後者得以優先受償的權利，功能在於其擔保債權可受清償的優先地位，因此，海事優先權在本質上實為一種從屬性的權利，真正的主權利則是那些受海事優先權擔保的債權。由於海事優先權係以船舶等物作為特定債權的擔保客體，就此而言，海事優先權應為具物權性質的法律概念⁶。

⁴ 「國際海事委員會」（Comit'e Maritime International）另有仿日本學者而譯為「萬國海法會」（楊仁壽，2000：13）。

⁵ 在一九二六年公約中，最易使人產生誤解的地方是第八條關於海事優先權具有追及性的規定，原文使用「Claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass.」此中「claims secured by a lien」實應為「maritime lien」之誤用。因此，後來在一九六七年公約第七條第二項中就將相關文字做了修訂，改成「... the maritime liens securing the claims set out in article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or registration」。因為條文係在規範海事優先權所具有的追及性而不是指（受海事優先權擔保之）債權具有追及性（劉宗榮，1996：143-4）。

⁶ 我國學界關於海事優先權的法律性質有：（一）債權說：如鄭玉波、吳智；（二）債權物權化說：如梁宇賢；（三）物權說：如施智謀、桂裕、張東亮、劉宗榮等。

由於一九二六年公約承認較多的海事優先權項目並較為著重大陸法系制度，致使英美法系國家多未簽署。在英國的努力之下，催生了一九六七年公約，並於一九八七年生效（海運聯營總處企劃組，1993：22）。一九六七年公約最大的特點即在於減少海事優先權所擔保的債權項目，俾獎勵船舶抵押權，以利建造大船向銀行之抵押貸款（柯澤東，2000a：38）。

正是因為一九二六年公約與一九六七年公約尙未能受到世界各國之普遍接受與批准，因此聯合國遂有將此兩份公約加以整合而成一份新的公約，俾便促進國際社會普遍遵行之計畫，此即一九九三年公約議訂之由來。一九九三年公約自制訂以來，由於簽署之國家數當未達公約規範的數量，故目前尙未生效⁷。

我國現行海商法修訂期間適逢一九九三年公約的訂定時期，故尙未將其列為修法的方向，致現行之海商法仍以一九二六年公約與一九六七年公約為主要的參照對象。然而，即便一九九三年公約目前尙未生效，但仍是值得我們注意其內容的變化，並列入我國未來修法所得斟酌參考的對象。

在我國海商法中，關於海事優先權的規定列在第二章船舶之第二節中，條文自第二十四條至第三十二條。至於其內容重點主要包括有「受海事優先權擔保的債權項目」（第二十四條第一項、第二十六條）、「受海事優先權擔保的債權位次」（第二十四條第二項、第二十五條、第二十九條、第三十條）、「海事優先權的標的」（第二十七條、第二十八條）、「海事優先權的追及力」（第三十一條）、「海事優先權的消滅」（第三十二條）等伍項，以下即分就各部分分析，並就國際公約之相關規範加以比較。

參．受海事優先權擔保的債權

關於受海事優先權擔保的債權項目，我國海商法之規定見於第二十四條第一項，而海商法第二十六條亦明文規定排除適用海事優先權之債權項目。底下則分別就受海事優先權擔保之債權項目與不適用於海事優先權擔保之債權項目加以說明。

一．受海事優先權擔保之債權項目

由於我國現行海商法中關於海事優先權的規範係繼受自國際公約而來，茲特別就我國現行海商法對受海事優先權擔保之債權項目的規定，分別與一九二六公約、一九六七年公約、一九九三公約中之相關規定對照，而制成如下表（一）⁸：

⁷ 在一九九三年公約第十九條中明訂「本公約自十個國家表示同意受其拘束之日起，六個月後生效。」（This Convention shall enter into force 6 months following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it.）

⁸ 本文中關於三項國際公約條文內容的中譯文字，係作者根據英文版而自行翻譯而成，為了節省篇幅，僅於本文中於論述需要時方附以英文原文之對照，在條文對照表中則以中文呈現，以利與本國海商法相比較。

表（一）受海事優先權擔保之債權項目對照表：

名 稱	條 次	條 文 內 容
我國海商法	§24I §24I(1) §24I(2) §24I(3) §24I(4) §24I(5)	下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權： 一．船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。 二．因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。 三．救助之報酬、清除沈船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。 四．船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。 五．港埠費、運河費、其他水道費及引水費。
一九二六年公約	§ 2	海事優先權之標的包括船舶、在發生受擔保債權之航行期內之運費、及發航後所生船舶與運費之附屬利益；受海事優先權擔保之債權如下所列：
	§ 2 I(1)	應繳國家之訴訟費及為債權人共同利益而保存船舶，標賣並分配賣得價金所支出之費用、噸稅、燈塔或港埠稅、及其他類似性質公共稅捐及費用、引水費、自船舶進入最後港後之看守費及保存費。
		船長、海員及其他服務船舶人員，本於僱傭契約所生之債權。
	§ 2 I(2)	為救助及撈救所負之報酬，及船舶對於共同海損之分擔額。
	§ 2 I(3)	因船舶碰撞或其他航行事故所生之損害賠償；加於海港、碼頭及航道
	§ 2 I(4)	工作物之損害賠償；對於旅客海員身體傷害之賠償；貨載或行李喪失毀損之賠償。
	§ 2 I(5)	船長在船籍港外，依其職權，為保存船舶或繼續航行之必要，所為之行爲或所訂契約而生之債權，不論船長同時是否為船舶所有人，亦不論債權係屬於船長本人，或屬於船舶供應品之供應商、修繕人、貸款人或其他契約債權人者。
	§ 3 II	國內法得於前條受海事優先權擔保之債權項目外，另行創設其他受海事優先權所擔保之債權，但不得變更船舶抵押權、其他類此之稅負、或前述海事優先權之位次。
一九六七年公約	§4I	對船舶而受海事優先權擔保的債權如下：
	§4I(i)	一．應給付受僱用於船舶上之船長、海員及其他船舶編制人員之工資與其他金額。
	§4I(ii)	二．港埠費、運河費及其他水道費與引水費。
	§4I(iii)	三．船舶操作中，不論在陸上或在水域，直接所致人身死亡或傷害，對船舶所有人之債權。
	§4I(iv)	四．因船舶操作直接所致陸上或水上財物之毀損或滅失，僅得基於侵權行為而不得基於契約，對船舶所有人之賠償請求權。
	§4I(v)	五．救助、清除沈船之債權以及共同海損分擔之債權。
一九九三年公約	§4I	下列對於船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人之各項債權，應受對船舶之海事優先權擔保之：
	§4I(a)	一．船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之薪資及其他費用之債權，包括遣返回國之費用以及以其自身名義所得支領之社會保險金。
	§4I(b)	二．因船舶操作直接所致陸上或水上的人身傷亡所生之債權。
	§4I(c)	三．因救助船舶所得報酬之債權。
	§4I(d)	四．港埠費、運河費、其他水道費及引水費。
	§4I(e)	五．因船舶操作導致物質的毀損滅失，基於侵權行為所生之賠償債權，但不包括載於船舶上之貨物、貨櫃及旅客所有物品之毀損或滅失。
	§6	除第四條之規定外，締約國可依下列規定，於其國內法下創設其他海事優先權，以擔保其對於船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人之各項債權。

由表（一）中我們可以發現若干特點：

（一）我海商法之繼受法源：

我現行海商法第二十四條第一項關於受海事優先權擔保之債權項目係承繼一九六七年公約第四條第一項而來，其五款內容較之一九二六年公約所定之債權項目更為簡約，此係民國八十八年海商法修正時的重點之一，亦即將舊海商法中原繼受自一九二六年公約之規定依一九六七年公約之發展，而將受海事優先權擔保之債權項目加以減少，符合海商法具同化理想之國際法發展趨勢。

（二）與一九六七年公約之異同：

我海商法第二十四條第一項五款所規定受海事優先權擔保之債權內容，大體上同於一九六七年公約第四條第一項所定之五款內容。惟其仍有不同點，包括：

1．順序變更：

我國海商法第二十四條第一項五款內容在繼受時，將一九六七年公約第四條第一項五款之順序加以變更，將原列公約最後一款關於「救助、清除沉船之債權以及共同海損分擔之債權」改列為第三款，並同時將原列公約第二款之「港埠費、運河費及其他水道費與引水費」改列於最後一款。

2．內容之差異：

在條文內容之差異上，主要有§24I(2)與 §24I(4)兩處，茲分述如下：

（1）§24I(2)：

本款規定「因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。」此較之一九六七年公約第四條第一項第三款「船舶操作中，不論在陸上或在水域，直接所致人身死亡或傷害，對船舶所有人之債權。」之規定，少了對發生死亡或傷害處所「不論在陸上或水域」均包括在內之詳細規定。但海商法第二十四條第一項第四款「船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。」在繼受自一九六七年公約第四條第一項第四款時，則將發生處所亦完全地繼受而明文訂出。此種修法過程所產生的差別現象，實未盡符合現代文明國家對人身法益之保護重於對財產法益之保護的精神。因此，在適用海商法第二十四條第一項第二款之規定時，應參照一九六七年公約的精神，在解釋上仍包括「不論在陸上或水域」均可適用。

（2）§24I(4)：

本款規定「船舶操作直接所致陸上或水上財物毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。」此較之一九六七年公約第四條第一項第四款「因船舶操作直接所致陸上或水上財物之毀損或滅失，僅得基於侵權行為而不得基於契約，對船舶所有人之賠償請求權。」之規定，少了對「不得基於契約」而行使請求權之明文規範。

依一九六七年公約所明定內容的精神，本款意旨實在於對財產法益受侵權行為侵害的保護，而不是就貨物所有權人就運送貨物因毀損滅失而可請求損害賠償之保護。因為貨物所有權人如有因運送人之故意過失，或因履行輔助人（船長或海員）關於貨物管理有故意過失，致運送貨物毀損滅失者，不但得基於運送契約

而行使其債務不履行之損害賠償請求權，亦得依侵權行為而行使其損害賠償請求權。因此，一九六七年公約才會在第四條第一項第四款中明文規定「僅得基於侵權行為而不得基於契約，對船舶所有人之賠償請求權。」

換言之，海商法第二十四條第一項第四款之規定僅適用於因船舶操作不當，而產生財物毀損滅失的損害賠償，適用對象並不包括船舶因運送契約而收受託運的貨物在內。但我海商法並未明文排除託運貨物之所有權人，因不行使運送契約債務不履行責任之損害賠償請求權，而改以侵權行為來請求賠償之權利。此種差別，會產生與一九六七年公約內容精神未盡相符之問題。因此，在解釋與適用上，仍應依一九六七年公約第四條第一項第四款之精神，將運送貨物之毀損滅失排除於海商法第二十四條第一項第四款之適用範圍。

（三）與一九九三年公約之異同：

我海商法於民國八十八年修法時尚未參照一九九三年公約之相關規定，但由於一九九三年公約係修正一九六七年公約而來，因此在內容上自然有些許的變動。比較而言，我海商法第二十四條第一項關於受海事優先權擔保的債權項目，與一九九三年公約第四條第一項(a)款至(e)款之規定，在內容上大體相同，惟其仍有以下之主要區別：

1．順序不同：

一九九三年公約將「港埠費、運河費、其他水道費及引水費」之次序置於第四條第一項(d)款，較我海商法第二十四條第一項之規定提前。至於其他債權順序則相同。

2．內容差異：

與我海商法所定之受海事優先權擔保之債權內容相較，一九九三年公約有下列主要的變化：

（1）明定受海事優先權擔保債權所得行使之對象：

一九九三年公約第四條一開始即明文規定受海事優先權擔保之債權可對包括「船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人」(Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel)來行使。這個內容雖於一九六七年公約的第四條第一項後段與第七條第一項中即有相關之規定⁹，但於我國海商法中則無明確的規定。

（2）將船長、海員等本於僱傭契約所生之債權範圍明定：

一九九三年公約第四條第一項(a)款中規定「船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之薪資及其他費用之債權，包括遣返回國之費用以及以

⁹ 一九六七年公約第四條第一項後段中規定「船舶承租人、其他僱船人、船舶經理人或船舶操作人，皆視同為本項中所謂之“船舶所有人”。」(The word “owner” mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.) 第七條第一項中即規定：「第四條所列之海事優先權，無論其供作擔保之債權係對船舶所有人、承租人、其他僱船人、船舶經理人或船舶操作人，均成立。」(The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.)

其自身名義所得支領之社會保險金。」較之我海商法第二十四條第一項第一款僅提及「船長、海員及其他在船上服務之人員，本於僱傭契約所生之債權。」之規定，在內容較為細緻而明確，使「本於僱傭契約所生之債權」擴及包括薪資、津貼等其他費用、遣返回國之費用以及以自己名義所得支領的社會保險金。

(3) 將清除沈船及船舶共同海損分擔額之賠償排除：

一九九三年公約第四條第一項(c)款僅明定「因救助船舶所得報酬之債權」得列為受海事優先權擔保之債權，而無將「清除沈船及船舶共同海損分擔額之賠償」列入。由於清除沈船之費用往往過鉅，亦可能會超過船舶所有人因採取責任限制而所負擔之賠償金額，因此一來必將排擠其他位次在後，而受海事優先權擔保之債權受償之可能性¹⁰。就此而言，一九九三年公約關於此之新規定內容，應有值我未來修法參考之處。

(4) 對因船舶操作所致之財物毀損滅失之賠償請求權範圍，更為細緻規定：

一九九三年公約第四條第一項(e)款規定「因船舶操作導致物質的毀損滅失，基於侵權行為所生之賠償債權，但不包括載於船舶上之貨物、貨櫃及旅客所有物品之毀損或滅失。」此一內容不僅明確排除了運送貨物毀損滅失之適用外，亦排除了貨櫃及旅客所有物品亦可適用之範圍，此舉不僅較我海商法第二十四條第一項第四款未能明文排除「不得基於契約」的賠償請求權更為明確，亦較一九六七年公約所訂內容更為細緻。

(5) 增列締約國可依其國內法創設受海事優先權擔保之債權項目的法源：

一九九三年公約在第六條中明文規定「除第四條之規定外，締約國可依下列規定，於其國內法下創設其他海事優先權，以擔保其對於船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人之各項債權。」亦即，各締約國家除了須遵守公約於第四條所列(a)到(e)五款受海事優先權擔保之債權外，亦可基於國家主權之行使，以國內法律來創設制訂其他受海事優先權所擔保的債權。這就為主權國家在適用一九九三年公約時，提供了一個銜接國內法制與海運實務需要的法源依據。

這個締約國可以國內法律自行創設其他受海事優先權擔保之債權項目的規定，於一九六七年公約中並無相關的明文依據¹¹，由是我國現行海商法在繼受時亦無據此規定而自行創設的其他債權項目。但是這個法源規定，於一九二六年公約中即已有之，該公約第三條第二項中即曾提及：「國內法得於前條受海事優先權擔

¹⁰ 有學者指出，二〇〇一年一月，發生在我國墾丁外海擱淺之「阿瑪斯號」貨輪，其清除沈船之費用（不含船上剩油之抽除）高達 430 萬美金，但依海商法第二十一條計算之船舶所有人責任限制的金額卻僅有 246 萬美金（張志清，2001：67）

¹¹ 在一九六七年公約第六條第一項前之原文係：「Each contracting state may grant liens of rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4.」由於其使用了“lien”一詞，便使得本條究係在於規定締約國家可以創設其內國的其他受海事優先權擔保的債權，抑或是可以創設以占有為前提的留置權或質權，也就產生了爭議（Berlingieri，1995：68-82）。但本文之看法認為，一九六七年公約第六條第一項之規定，應係對留置權的規定，主要原因有二：一則自該條全文意旨來看，如非指留置權當無法說明該條第二項對(a)(b)兩款之規定特別規定；二則係自該公約全文使用之語詞來看，其在指涉海事優先權時，皆使用“maritime lien”，但在此處卻不僅使用“lien”，亦將其與“rights of retention”並舉，故究其實質意涵，不僅非指海事優先權，而更當係指留置權。

保之債權項目外，另行創設其他受海事優先權所擔保之債權，但不得變更船舶抵押權、其他類此之稅負、或前述海事優先權之位次。」¹²因此，繼受自一九二六年公約的民國五十一年舊海商法即曾據此，而於第二十四條第一項第六款中將「對於託運人所負之損害賠償」列為一九二六年公約第二條明定項目之外，自行創設的其他受海事優先權擔保的債權項目。

二・海事優先權的除外事項

海商法中除了於第二十四條中明定受海事優先權擔保之債權項目之外，亦於第二十六條中明定不適用海事優先權規定所擔保之債權項目，因而使我國現行海商法對於海事優先權的設計上建立了除外事項的制度。

茲以此海事優先權除外事項的制度，就我海商法與國際公約相關之規定以下列表（二）加以比較對照之：

表（二）海事優先權除外事項對照表：

名稱	條次	條文內容
我國海商法	§26	本法第二十二條第四款至第六款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。
	§22(4)	船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償。
	§22(5)	船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償。
	§22(6)	核能動力船舶所生核子損害之賠償。
一九二六年公約		無相關之規定。
一九六七年公約	§ 4 II	由於放射性財物，或放射性財物與核子燃料有放射性物品或廢物有毒的、爆炸性的或其他侵害性財物之結合體所引起或導致之本條第一項第三款第四款之債權，不受存在於船舶之海事優先權之擔保。
一九九三年公約	§4II	由下列情形導致之本條第一項 b 款及 e 款之債權，不受存在於船舶之海事優先權之擔保。 (a)海運油品、其他危險性或有毒物質所致之損害，債權人得依採行嚴格責任、強制保險或其他保全債權方式之國際公約或內國法之規定求償者；或 (b)放射性產品或結合毒性、爆炸性或具核能燃料、放射性產品或廢料等其他危險物品之混合物。

¹² 原文係：「National laws may grant a lien in respect of claims other than those referred to in the said last-mentioned article, however, as not to modify the ranking of claims secured by mortgages, hypothecations, and other similar charges, or by the liens taking precedence thereof.」

由表（二）中可見，關於海事優先權除外事項之規定在一九二六年公約中並無相關的規定，而我國海商法第二十六條的規定實係繼受自一九六七年公約第四條第二項的規定而來。

海商法第二十六條排除適用海事優先權的債權項目係指依第二十二條第四款至第六款所生賠償請求之債權，亦即指包括「船舶運送毒性化學物質或油污所生損害之賠償」（第二十二條第四款）、「船舶運送核子物質或廢料發生核子事故所生損害之賠償」（第二十二條第五款）、「核能動力船舶所生核子損害之賠償」（第二十二條第六款）。本條係於民國八十八年修法時參考一九六七年公約而新增的條文，其立法理由在於「因核能動力船舶之輻射物品、或與毒性、爆炸性或其他危險性物質結合成之輻射物品，所生之核子事故非常嚴重，其發生之損害賠償非常龐大，如其損害賠償請求不排除在海事優先權以外，則其他船舶海事優先權擔保之債權將無法獲得賠償。」¹³

在一九九三年公約第四條第二項(a)(b)兩款的規定中，我們亦可以看到海事優先權除外事項的規定，所排除者亦為「海運油品、其他危險性或有毒物質所致之損害」（第四條第二項(a)款）或由「放射性產品或結合毒性、爆炸性或具核能燃料、放射性產品或廢料等其他危險物品之混合物」（第四條第二項(b)款）所生之損害，其意旨皆在於使這些因放射性、毒性、爆炸性等所生重大之損害排除後，其他受海事優先權擔保之債權才得以有獲得清償確保之可能性。

惟值得注意的是，無論是一九六七年公約第四條第二項或一九九三年公約第四條第二項的除外規定，其適用對象皆有明定，如一九六七年公約的適用對象係指造成「人身傷亡」（第四條第一項(iii)款）或「財物之毀損滅失」（第四條第一項(iv)款）的損害結果；亦如一九九三年公約的適用對象則係包括「人身傷亡」（第四條第一項(b)款）、「因救助船舶所得報酬之債權」（第四條第一項(c)款）、「港埠費、運河費、其他水道費及引水費」（第四條第一項(d)款）及「財物之毀損滅失」（第四條第一項(e)款）。

蓋無論是依一九六七年公約或是如一九九三年公約，船長、海員及其他在船上服務之人員，基於僱傭契約所生之債權損害仍不受此除外事項所列原因的排除。而我國海商法第二十六條僅明定損害原因的排除事項，並未明定損害結果的適用或排除對象，因而在解釋上將會使由第二十二條第四款至第六款所生之所有損害結果皆予以排除受海事優先權之擔保，如此一來，第二十四條第一項第一款所保障船長、海員及其他在船上服務人員，基於僱傭契約所生之債權，將會受到第二十六條之排除，殊有礙第二十四條原訂落實勞工薪資保障之現代法律思潮。

肆·海事優先權的位次

關於海事優先權的位次，我國海商法分別於第二十四條第二項、第二十五條、第二十九條及第三十條皆有相關的規定。茲就我國海商法之相關規定，與國際公約之相關規定對照而制成如下之表（三）：

¹³ 參照《海商法條正草案》（三民書局編輯部，1998：28）

表（三）海事優先權位次對照表：

名 稱	條 次	條 文 內 容
我國海商法	§24II	前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。
	§25	建造或修繕船舶所生債權，其債權人留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，船舶抵押權之前。
	§29(1)	屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。
	§29(2)	一款中有數債權者，不分先後，比例受償。
	§29(3)	第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償。救助報酬之發生應以施救行為完成時為準。
	§29(4)	共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。
	§29(5)	因同一事變所發生第二十四條第一項各款之債權，視為同時發生之債權。
	§30	不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權，先於前次航行之海事優先權。
一九二六年公約	§3I	第一條所稱船舶抵押權、船舶保證所擔保之債權及其他船舶稅負之位次緊密在前條所列優先債權之後。
	§3II	國內法得另行規定前條以外之優先權，但不得變更船舶抵押權或船舶保證所擔保之債權或其他類似稅負之順位，亦不得變更在抵押權等之前之受海事優先權所擔保之債權之位次。
	§5I	屬於同航次之優先權，應按第二條規定之順序排列，但如所有金額不足全部清償時，則同一款之債權按比例支付。
	§5II	第二條第三款與第五款之債權，其發生在後者優先受償。同一事變所生之債權皆視為同時發生之債權。
	§6I	不屬於同航次之優先權，其後次航行之優先債權先於前次航行之優先債權。
	§6II	基於同一僱傭契約但擴及數個航次之債權，皆與最後一次航次所生之債權位次相同。
一九六七年公約	§5I	第四條所定海事優先權之位次在船舶抵押權之前，並且其他債權之位次不得在前述海事優先權以及依本法第一條成立之船舶抵押權之前，但第六條第二項之規定，不在此限。
	§5II	第四條所定海事優先權之位次依其各款之規定，但擔保救助之報酬、清除沈船之費用及船舶共同海損分擔之賠償請求之海事優先權，其位次較救助、清除沈船、共同海損行為之前已經存在之海事優先權為先。
	§5III	依第四條第一項(i)(ii)(iii)(iv)各款所生之海事優先權有數項時，不分先後，位次相同。
	§5IV	依第四條第一項(v)所生之海事優先權位次，其發生在後者優先受償。共同海損之分擔以共同海損行為發生時為準。救助報酬之請求則以施救行為完成時為準。
	§6I	締約國為擔保債權清償得採取留置權，此留置權之位次在第四條所列之海事優先權之後，同時也在依本法第一條規定之船舶抵押權之後；並且此留置權不得侵害第四條之海事優先權與第一條之船舶抵押權之執行，也不可因其執行而將船舶交付予買受人。
	§6II	在下列事件中，占有船舶人亦具有留置權： (a)船舶建造人為擔保建造船舶之債權； (b)船舶修繕人為擔保修繕之債權。 此種留置權的位次在第四條所列之海事優先權之後，但在船舶抵押權之前。此留置權可對抗任何的船舶抵押權，但當船舶建造人或船舶修繕人失去船舶之占有時，其留置權即應消滅。
一九九三年公約	§5I	第四條所定海事優先權之位次在船舶抵押權及費用之前，並且其他債權之位次不得在前述海事優先權以及依本法第一條所成立之船舶抵押權或費用之前，但第十二條第三項及第四項之規定，不在此限。
	§5II	第四條所定海事優先權之位次依其各款之規定，但擔保救助報酬賠償請求之海事優先權，其位次較救助行為之前已經存在之海事優先權為先。
	§5III	依第四條第一項(a)(b)(d)(e)各款所生之海事優先權有數項時，不分先後，位次相同。
	§5IV	擔保救助報酬請求之海事優先權位次，其發生在後者優先受償。救助報酬之請求應以施救行為完成時為準。
	§6(c)	依本條所創設之海事優先權，其位次在第四條所列之海事優先權之後，並且也在依本法第一條規定之船舶抵押權之後。

海事優先權的位次係指同時存在有兩個以上之海事優先權時，其效力孰優孰劣的次序（林群弼，2003：190）。由於我國海商法在受海事優先權擔保項目之規定上，主要係繼受自一九六七年公約而來，因此，此處關於海事優先權位次規定之討論，首先亦主要針對海商法與一九六七年公約之比較。

對於海事優先權的位次，可分「同次航行所生之海事優先權」與「不同次航行所生之海事優先權」兩類。

一．同次航行所生之海事優先權：

1．同次航行所生不同種類之海事優先權：

依海商法第二十九條第一項之規定，「屬於同次航行之海事優先權，其位次依第二十四條各款之規定。」因此，其優先位次依下列所示：

§24(1)> §24(2)> §24(3)> §24(4)> §24(5)

但如一九六七年公約第五條第二項之規定，「擔保救助之報酬、清除沈船之費用及船舶共同海損分擔之賠償請求之海事優先權，其位次較救助、清除沈船、共同海損行為之前已經存在之海事優先權為先。」由於救助、清除沈船與共同海損債權之發生，實為其他債權能否得以確保之前提，故依一九六七年公約第五條第二項，其海事優先權之位次如下列所示：

§4I(5)> §4I(1)> §4I(2)> §4I(3)> §4I(4)

由以上比較，可見我國海商法第二十九條第一項在繼受一九六七年公約時，並未如公約第五條第二項注意到對因救助、清除沈船與共同海損所生債權之優先保障，因而似有立法上之疏漏（劉宗榮，1996：188）。此如再以一九九三年公約第五條第二項之規定加以比較，一九九三年公約亦如同一九六七年公約，仍將擔保救助報酬賠償請求之海事優先權位次提前，較其他已經存在的海事優先權為先。由此更可以凸顯我海商法第二十九條第一項之規定，實有在未來改進之必要。

2．同次航行所生相同種類之海事優先權：

對於「同次航行所生相同種類之海事優先權」，我海商法分別於第二十九條第二項與第三項皆有規定。其內容為：「一款中有數債權者，不分先後，比例受償」（第二十九條第二項），並且「第二十四條第一項第三款所列債權，如有二個以上屬於同一種類，其發生在後者優先受償」（第二十九條第三項）。換言之，對於同次航行所生相同種類之海事優先權之位次，應如下所示：

§24(1)先＝後

§24(2)先＝後

§24(3)後 > 先

§24(4)先＝後

§24(5)先＝後

而以一九六七年公約來看，其相關規定於第五條第三項與第四項，亦即「依第四條第一項(i)(ii)(iii)(iv)各款所生之海事優先權有數項時，不分先後，位次相同」（第五條第三項），並且「依第四條第一項(v)所生之海事優先權位次，其發生在後

者優先受償」(第五條第四項)。因此，就一九六七年公約來看，其對於同次航行所生相同種類之海事優先權之位次，應如下所示：

§4I(i) 先=後

§4I(ii) 先=後

§4I(iii) 先=後

§4I(iv) 先=後

§4I(v) 後 > 先

再就一九九三年公約來看，其第五條第三項與第四項亦有規定。亦即「依第四條第一項(a)(b)(d)(e)各款所生之海事優先權有數項時，不分先後，位次相同」(第五條第三項)，並且「擔保救助報酬請求之海事優先權位次，其發生在後者優先受償」。因此，就一九九三年公約來看，其對於同次航行所生相同種類之海事優先權之位次，應如下所示：

§4I(a) 先=後

§4I(b) 先=後

§4I(c) 後 > 先

§4I(d) 先=後

§4I(e) 先=後

由以上的比較可知，對於同次航行所生相同種類之海事優先權之位次規定，我國海商法亦如同一九六七年公約與一九九三年公約，除救助而生之海事優先權位次以發生在後者優先受償外，其餘皆不分先後，位次相同，而依比例受償。

3. 同次航行中有海事優先權、船舶抵押權與留置權發生時：

我海商法規定，海事優先權之位次在船舶抵押權之前(第二十四條第二項)，而留置權之位次則在海事優先權之後，船舶抵押權之前(第二十五條)。因此，就我海商法之規定來看，海事優先權、船舶抵押權與留置權之相關位次應如下所示：海事優先權(§24) = §24(1) > §24(2) > §24(3) > §24(4) > §24(5) > 留置權(§25) > 船舶抵押權(§24II & > §25)

而一九六七年公約中亦規定，海事優先權之位次在船舶抵押權之前(第五條第一項)。至於一九六七年公約中關於留置權之規定則較為複雜，其將留置權分為兩類，而分設不同之位次規定。一類為一般留置權，係締約國為擔保一般債權清償而採取的留置權，另一類為特定留置權，係指船舶建造人或船舶修繕人為擔保其債權所採取的占有船舶的留置權¹⁴。

就一般留置權而言，留置權之位次不僅在海事優先權之後，亦在船舶抵押權之後(第六條第一項)。而就特定留置權而言，留置權之位次固在海事優先權之後，但卻在船舶抵押權之前(第六條第二項)。

因此，就一九六七年公約來看，其對於海事優先權、船舶抵押權與留置權之

¹⁴ 此處關於「一般留置權」與「特定留置權」的概念，係作者為區分一九六七年公約第六條所設留置權之規定，而為說明分析方便所採取的分類概念，並非公約原文的法律概念。

相關位次之規定，應如下所示：

海事優先權（§4）= §4I(5) > §4I(1) > §4I(2) > §4I(3) > §4I(4) > 特定留置權（§6II） > 船舶抵押權（§6II） > 一般留置權（§6I）

就一九九三年公約來看，同樣規定海事優先權之位次在船舶抵押權之前（第五條第一項）。但值得注意的是，一九九三年公約雖有關於留置權規定的條文，但卻無關於留置權與海事優先權、船舶抵押權位次相比較之規定¹⁵。

二．不同次航行所生之海事優先權：

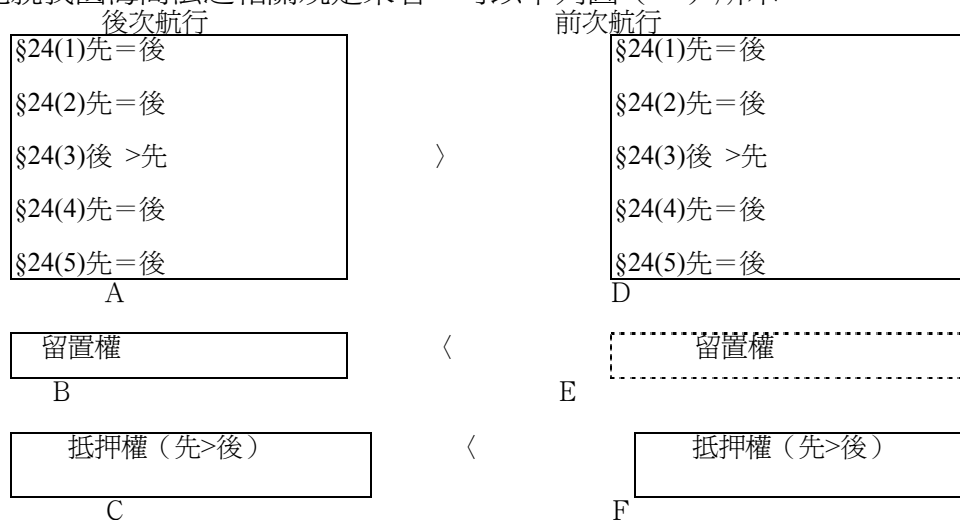
1．海事優先權位次：

關於不同次航行所生之海事優先權位次，我海商法有明文規定，不屬於同次航行之海事優先權，其後次航行之海事優先權，先於前次航行之海事優先權（第三十條）。但對此，無論是一九六七年公約或是一九九三年公約中，都未見類似之明文規定。不過，依據海事優先權設置之法理，後航次海事優先權之確保，實係前航次海事優先權能否得以實現的基本前提，故在適用與解釋上，應以後次航行之海事優先權，其位次先於前次航行之海事優先權才符此基本法理。此即海商法中關於海事優先權所建立的「後來居上原則」（the inverse order rule）或「倒轉順序原則」（the inverse priority rule）¹⁶。

2．海事優先權與船舶抵押權、留置權之位次：

基於前述關於海事優先權位次之相關規定，可以推知不同航次間海事優先權與船舶抵押權、留置權之位次高低。

先就我國海商法之相關規定來看，可以下列圖（一）所示¹⁷：



¹⁵ 一九九三年公約僅於第七條中規定，賦予船舶建造人與船舶修繕人因占有船舶而得為清償債權採取留置權之規定，但卻無關於其與海事優先權、船舶抵押權比較的位次規定。

¹⁶ 所謂「後來居上原則」（the inverse order rule）或「倒轉順序原則」（the inverse priority rule）係由「冒險借貸」（bottomry）時期所建立之慣例，亦即指後航次債權應優先於前航次債權受償之原則（林群弼，2003：192-2）。

¹⁷ 圖（一）之構作係參考自劉宗榮教授的原始設計（劉宗榮，1994：19-25；1996：191）。

從圖（一）中可以了解我國海商法關於不同航次間，海事優先權與船舶抵押權、留置權之位次高低有以下特點：

第一，就同一航次來看，海事優先權與船舶抵押權、留置權之位次是以下的關係：即 $A > B > C$ ；以及 $D > E > F$ 。

第二，就不同航次的海事優先權來比較，則是以下的關係：即 $A > D$ 。

第三，就留置權的性質係以占有船舶為前提，故當留置權 B 發生時，在先之留置權 E 必隨失去對船舶之占有而消失。故知留置權 B 與 E 不可能同時存在。

第四，由於海商法第二十六條將留置權之位次規定介於海事優先權與船舶抵押權之間，故產生下列關係： $A > D > B$ ； $A > D > E > F$ ；以及 $B > F$ 。

第五，就抵押權而言，其位次之先後恆依其設定之先後順序定之，故產生下列關係： $F > C$

因此，結合前述第二、第三、第四與第五之命題，可以得到下列關係：

$$A > D > B > F > C。$$

就一九六七年公約來看，由於其將留置權分有「一般留置權」與「特定留置權」兩種，故結合前述一九六七年公約關於位次之規定，以及彼此之間先後位次的邏輯，可以成立如下的關係：

後航次之海事優先權（§4）= §4I(5) > §4I(1) > §4I(2) > §4I(3) > §4I(4) > 前航次之海事優先權（§4）= §4I(5) > §4I(1) > §4I(2) > §4I(3) > §4I(4) > 後航次之特定留置權（§6II）> 前航次之船舶抵押權（§6II）> 後航次之船舶抵押權（§6II）> 後航次之一般留置權（§6I）

至於一九九三年公約，由於其並未對留置權與海事優先權、船舶抵押權位次先後明文規範，故僅成立如下之關係：

後航次之海事優先權（§4）= §4I(c) > §4I(a) > §4I(b) > §4I(d) > §4I(e) > 前航次之海事優先權（§4）= §4I(c) > §4I(a) > §4I(b) > §4I(d) > §4I(e) > 前航次之船舶抵押權（§5I）> 後航次之船舶抵押權（§5I）

伍·海事優先權的標的

我國海商法關於海事優先權之標的係規定於第二十七條，茲就此與國際公約之相關規定對照而制成如下之表（四）：

表（四）海事優先權標的之對照表：

名稱	條次	條文內容
我國海商法	§27I	依第二十四條之規定，得優先受償之標的如下：
	§27I(1)	一·船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。
	§27I(2)	二·在發生優先債權之航行期內之運費。
	§27I(3)	三·船舶所有人因本次航行中船舶所受損害，或運費損失應得之賠償。
	§27I(4)	四·船舶所有人因共同海損應得之賠償。
	§27I(5)	五·船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。
一九二六年公約	§2	海事優先權之標的包括 <u>船舶</u> 、在發生受擔保債權之航行期內之 <u>運費</u> 、及發航後所生船舶與運費之 <u>附屬利益</u> 。
一九六七年公約	§4I	對 <u>船舶</u> 而受海事優先權擔保的債權如下：
一九九三年公約	§4I	下列對於船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人之各項債權，應受對 <u>船舶</u> 之海事優先權擔保之：

由表（四）可以發現，我國現行之海商法雖然在修法時主要係繼受自一九六七年公約而來，但在海事優先權的標的上，則明顯地與一九六七年公約有所不同。究其內容，實質上仍是繼受自一九二六年公約而並未隨一九六七年公約之新規範而修改。

在一九二六年公約中，海事優先權的標的係包括「船舶、在發生受擔保債權之航行期內之運費、及發航後所生船舶與運費之附屬利益」（第二條），亦即主要係以船舶、運費及其附屬利益為主要對象。但在一九六七年公約第四條第一項與一九九三年公約第四條第一項中，皆將海事優先權之標的僅限於船舶，而未及於運費與附屬利益。

由是可知，我海商法關於海事優先權之標的主要仍是繼受自一九二六年公約之規定而來，至於其內容則顯較一九二六年公約之規定範圍為廣，而擴及於包括「船舶所有人因共同海損應得之賠償」（第二十七條第一項第四款）與「船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬」（第二十七條第一項第五款）。

陸・海事優先權的追及力

海事優先權的追及力係指海事優先權與船舶所有權競合時的效力，亦即，涉及船舶所有權移轉時，此新的船舶所有權與原來該船所擔保的海事優先權之間的關係。

關於海事優先權的追及力，我國海商法於第三十一條有明文規定。茲就我國海商法之規定與國際公約之相關規定對照，而制成如下所示之表（五）：

表（五）海事優先權追及力之對照表：

名 稱	條 次	條 文 內 容
我 國 海 商 法	§31	海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。
一 九 二 六 年 公 約	§8	受海事優先權擔保之債權追及於船舶，而不管其所有權如何移轉 ¹⁸ 。
一 九 六 七 年 公 約	§7II	除第十一條之另有規定外，第四條所定擔保債權之海事優先權追及於船舶，不論其所有權或註冊有何變更。
一 九 九 三 年 公 約	§8	除第十二條之另有規定外，海事優先權追及於船舶，不論其所有權、註冊或其所懸掛之國旗有何變更。

由表（五）中可以得知，不論我國海商法或是國際公約，皆對海事優先權賦予其不因船舶所有權移轉而受影響的效力。也就是說，不管該船之所有權如何移轉，海事優先權會追及其原來擔保的標的物，這種附隨於船舶而不受所有權轉讓影響的效力，即為海事優先權之追及力。

惟值得注意的是，在一九六七年公約與一九九三年公約中，皆有關於海事優先權追及力之除外規定。亦即在船舶於特定情況下遭強制拍賣時（一九六七年公約第十一條、一九九三年公約第十二條），海事優先權失去其效力。不過，此時那些原來受海事優先權擔保之債權並不因而消滅，僅係失其海事優先權保障之優先受償地位，而恢復為一般債權。

柒・海事優先權的行使期間

關於海事優先權的行使期間，我國海商法規定於第三十二條，茲就我國海商法之規定與國際公約之相關規定對照，制成如下所示之表（六）：

¹⁸ 一九二六年公約第八條之原文為「Claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass.」註 5 中已提及本段文字應為用語錯誤。

表（六）海事優先權消滅的對照表：

名 稱	條 次	條 文 內 容
我國海商法	§32	第二十四條第一項海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第二十四條第一項第一款之賠償，自離職之日起算。
一九二六年公約	§9I	除國內法所創設之優先權外，海事優先權因一年期間經過而消滅。第二條第五款所列之海事優先權，其有效期間不得超過六個月。
	§9II	救助撈救報酬優先權之有效期間，自救助撈救行為終了之日起算；因船舶碰撞及其他航行事故，以及關於人身傷害之請求，自損害發生之日起算；對於貨物或行李滅失毀損之請求，自貨物或行李交付之日或應當交付之日起算；對於修理、供應和第二條第五款所列之其他請求，自債權發生之日起算。
一九六七年公約	§8I	第四條所列海事優先權應自其所擔保之債權發生時起，經一年期間後消滅，但在此期間屆至前，船舶因被逮捕而導致船舶被強制拍賣者，不在此限。
	§8II	前項一年期間不得中斷，但債權人合法排除對船舶逮捕之期間得予扣除。
一九九三年公約	§9I	第四條所列海事優先權應於一年期間後消滅，但在此期間屆至之前，船舶因被逮捕或被扣押而導致船舶被強制拍賣者，不在此限。
	§9II	前項之一年期間自下列始點起算： (a)依第四條第一項(a)款所生之海事優先權，自請求權人離職時起算。 (b)依第四條第一項(b)至(c)款所生之海事優先權，自其所擔保之債權發生時起算。 此期間不得中斷，但對船舶非法逮捕或扣押之期間得予扣除。
	§6(b)	前項海事優先權之消滅期間依下列規定： (i)自其所擔保之債權發生後六個月消滅，但在此期間屆至之前，船舶已被逮捕或被扣押而導致船舶被強制拍賣，不在此限。或者 (ii)船舶經善意買受人買受後六十天後消滅。此期間之起算自依其船舶買賣登記國法律所登記之買賣登記日起算。 海事優先權之消滅時間依前項兩款發生在先之時間定之。

海事優先權屬擔債權獲優先清償的地位，這種獲海事優先權擔保之債權的優先性會排擠其他未獲海事優先權所擔保之一般債權，而使其蒙受較不利益的地位。故為衡平各類債權間之關係，自不宜使那些獲海事優先權擔保之債權長久皆具有其獲得清償之優先性，此所以需對海事優先權設定權利行使的期間規定。

無論是就國際公約或就我國海商法的相關規定來看，海事優先權皆是自其所擔保之債權發生時起算（海商法第三十二條、一九二六年公約第九條、一九六七年公約第八條、一九九三年公約第九條）。而關於海事優先權消滅的期間規定，容

或有所不同，但皆係自「特定時點」起算，而經一定期間或因特定事由之發生而後消滅。由此特性來看，純係法律對此權利所預定的行使期間，亦即，法律所規定之期間一旦屆至，權利即歸於消滅而不復存在。¹⁹故此關於海事優先權消滅期間的規定，實符合民法中關於除斥期間之規定。因而應以海事優先權的除斥期間來理解其關於消滅期間的規定。

捌·結語

經由前述對我國海商法上關於海事優先權規定之分析，以及將之與國際社會迄今為止與此相關的三項國際公約（一九二六年公約、一九六七年公約、一九九三年公約）相比較，可以發現以下特點，似可作為未來修法之參考方向：

第一，我國現行之海商法於修訂時並未參考一九九三年公約之相關規定，雖然該公約迄今尚未正式生效，但由於其係經由聯合國貿易暨發展會議與國際海事組織提交「海事優先權及船舶抵押權問題外交會議」上所討論通過的，參加會議的成員多達六十五個國家的代表團和十五個國際組織的觀察員（趙國玲，2000：44）。這個公約可以說是基本上反映國際社會對海事優先權相關問題討論的最新共識。因此，我未來在研議海商法修正時，勢必應對一九九三年公約之精神與規定內容有所吸取，俾與國際社會發展趨勢接軌，方符海商法所應具之國際性格。

第二，無論就一九六七年公約或是一九九三年公約來看，皆有明定受海事優先權擔保債權所得行使之對象，無論是「船舶所有人、承租人、船舶經理人或船舶操作人」（一九九三年公約第四條、一九六七年公約第四條第一項及第七條第一項）或是包括「其他傭船人」（一九六七年公約第四條第一項及第七條第一項）等都視為等同於「船舶所有人」，而為受海事優先權擔保債權所得行使之對象。但我國海商法中卻無相對之規定。蓋「船舶所有人」之意義實涉及了整部海商法的核心，為避免發生適用上的爭議，宜於法條中明訂之。

第三，我現行海商法關於海事優先權的規定，主要係繼受自一九六七年公約而來，但是在繼受時卻又產生許多與一九六七年公約明顯歧異之處。無論是受海事優先權擔保債權的項目、不適用海事優先權規定之債權項目、海事優先權的位次、追及力與除斥期間的規定等，大抵都有與一九六七年公約或多或少的出入。此中之顯例尤以我海商法對海事優先權標的之規定為著，其依然採取一九二六年公約的基本原則，維持其標的為「船舶、運費及其附屬利益」，卻未依一九六七年公約而修正為僅限於「船舶」。

這種在繼受國際公約時，不從整體公約精神來考量配套修法的缺憾，實係立法上的禁忌。由本文的分析中更可以突顯這種缺失，因此，我國海商法在未來研議修法時，自應以此為戒。為了避免立法時所出現的支離破碎情形，應就整部海商法內容之配套性考量，並於參酌與繼受國際公約時，更應掌握整體公約的精神與各條文之間的配套措施，如此方能使海商法之修正內容更上層樓。

¹⁹ 此點特性恰與債權請求權的消滅時效有所不同，蓋債權請求權一旦罹於消滅時效，該債權並不因而當然消滅，僅係該債權請求權之行使發生障礙，而成為債務人得抗辯之事由。

參考書目

- 三民書局編輯部 1998 《海商法條正草案》，三民書局，民國八十九年九月。
- 林群弼 2003 《海商法論》，三民書局。
- 吳家仁 1996 《一九九三年海事優先權及抵押權國際公約之研究—兼論我國海商法修正芻議》，國立政治大學法律研究所碩士論文。
- 柯澤東
- 2000a 〈新海商法溯源——實體統一國際公約對我國海商法修正之影響〉，《月旦法學》雜誌第六十期，二〇〇〇年五月，頁二八至五一。
- 2000b 《海商法修訂新論》，元照出版公司，二〇〇〇年十一月。
- 海運聯營總處企劃組 1993 〈國際主要海事公約生效實施概況〉，《海運月刊》，一九九三年六月。
- 許淑清 2001 《我國海事優先權之定性及其準據法適用範圍的限制》，國立中正大學法律學研究所碩士論文。
- 張志清 2001 〈我國海商法對海事優先權規定之研究〉，《航運季刊》（創）第十卷第二期，民國九十年六月，頁六五至七八。
- 張特生
- 1986 〈疑雲滿樓的船舶優先權問題及其解決途徑〉（上），《法令月刊》第三十七卷第十二期，民國七十五年十二月。
- 1987 〈疑雲滿樓的船舶優先權問題及其解決途徑〉（下），《法令月刊》第三十八卷第一期，民國七十六年一月。
- 陳顯榮 1983 《從比較法論我國船舶優先權》，國立台灣大學法律學研究所碩士論文，民國七十二年元月。
- 游啓忠編 2000 《海商法國際公約集》，五南圖書公司，民國八十九年一月。
- 楊仁壽 2000 《海牙威士比規則》，作者自刊。
- 趙國玲 2000 《海商法概論》，北京，北京大學出版社。
- 劉宗榮
- 1994 〈論海事優先權之法律性質及其優先順位—兼論海商法修正芻議〉，《國立台灣大學法學論叢》第二十三卷第二期，民國八十三年六月，頁一至三九。
- 1996 《海商法》，作者自刊。
- 賴來焜 1992 《海事國際私法中船舶優先權之研究》，國立政治大學法律研究所博士論文，民國八十一年五月。
- Berlingieri, Francesco 1995 “The 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Feb 1995.
- Fann, Jiann-der (范建得) 1991 “A Comparative Study of Maritime Liens”, 《東吳法律學報》，民國八十年二月，頁一至七二。

