

## 海事優先權修正芻議

### A Legal Study for Taiwan's Maritime Lien Cases and Amendment Opinion

詹駿鴻 (Chun-Hung Chan)\*

#### 摘要

**海**上航行事故發生後，主管機關為航行安全或保護海洋環境，清除擱淺、沉沒船舶所支出之費用，應如何求償？現行海商法並未明文規定。為避免主管機關求償無門，轉嫁全民負擔。為防止此一疏漏，即有依國際公約規定，於我國海商法增訂相關條文之必要。本文主要是以實務案例為基礎，經與國際公約規定做分析比較，藉以提供我國海事優先權法制修正建議之參考，期望經由本文，使我國海商法的修法，更能契合海運界的實際需求。

**關鍵字：**海事優先權、海商法

#### Abstract

According to Taiwan's maritime law, while a stranded or sunken vessel is removed by the authority in the interest of safe navigation or the protection of the marine environment, the costs of such removal can not be paid before all other claims secured by a maritime lien on the vessel in the proceeds of the sale. From the marine protection point, such kind of provision in Taiwan's maritime law can not afford to protect the public interest. This paper strongly recommends adopting the rule set in the International Convention on Maritime Liens and Mortgages (1993) to make some amendments.

**Keywords:** Maritime liens, Maritime law

\* 臺灣臺北地方法院法官、文化大學兼任助理教授；聯絡地址：111 臺北市士林區華岡路 55 號；聯絡電話：02-23143050 分機 7057；E-mail: zjh12@ulive.pccu.edu.tw。

## 壹、前言

臺灣的地理特徵四面環海，不管是原住民、早期漢人移民等，依現有已知的考古考據及歷史記載，多係由海上而來。而鄭成功的父親鄭芝龍，更是縱橫臺海水域，為鄭成功領臺奠定了不敗的基礎，鄭經與英國所簽之鄭英友好通商條約，更是臺灣有文字記載之第一份國際條約（王泰升等人，2015）。時至全球化十分徹底的今日，我們食衣住行所需，無一不與海上運送有密切相關，雖然隨著科技的精進發展，海上運送的危險性已大幅降低，但大自然的不可逆與人為的疏失，仍不時地發生在地球的每一個角落<sup>①</sup>，一旦發生海上運送的航行事故，在運送人與託運人之間，是複雜的貨損或遲延索賠的法律問題；在運送人與環境受影響的人民及代表人民的政府之間，則是更複雜的污染清除、打撈沉船等費用負擔及環境所受損害的侵權賠償問題<sup>②</sup>。其中關於污染清除及打撈等費用，若船東置之不理時，依我國現行海商法的規定，我國主管機關所支出

的上項費用，是無法主張海事優先權的。此種現狀，明顯違背污染者或使用者付費之基本原則，因此，如何建構一個完善的海事優先權法制，即十分迫切需要，本文即以此需要為出發點，期望以實務分析併比較國際法制之方式，提出具體可行之海事優先權法制。

## 貳、研究方法

本研究之主要目的在於提供主管機關擬訂海商法的修法建議及提供立法時之參考，攸關運送業、保險業及相關進出口業者之利益、我國相關產業的國際競爭力及我國主管機關權利的確保<sup>③</sup>，所以，兼及各方權益以確保海事優先權制度的發展，即是不可迴避的重點，且為避免無證基礎的建議，無充分的說服力，乃以實證之案例出發，佐以相關國際公約的規定，期以實證分析及相關公約的比較分析，歸結出具體的修法建議及方向，並提出建議修正條文。

<sup>①</sup> 如 2016 年 2 月 25 日發生於澎湖小白沙嶼的耘海號擱淺事件 (<https://www.newsmarket.com.tw/blog/82907/>，accessed 2016/03/22)；2016 年 3 月 10 日發生於石門外海的德翔台北號擱淺事件 (<http://www.appliedaily.com.tw/realtimeneews/article/new/20160311/813968/>，accessed 2016/03/22)。

<sup>②</sup> 因德翔台北號船身斷裂，已有嚴重污染情形，行政院表示將求償所有費用 (<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1645888>，accessed 2016/03/28)，但因海商法有船舶所有人責任限制的規定，且我國法未明文沉船移除等費用得優先於現行海商法所明訂之海事優先權，所以，該等債權能實際獲得滿足的情形，可以預期十分有限。

<sup>③</sup> 如上述的油污清除、沉船移除費用債權的確保。該問題的提出，另請參閱恩師柯澤東，海商法修訂新論，2000 年 11 月，第 151 頁。

## 2.1 實證研究資料分析

民國 88 年 7 月 14 日，海商法修正海事優先權之規定後，迄本文提出時，依實務上所發生與海事優先權有關之訟爭案例之實證觀察<sup>4</sup>，發現訟爭案件為數不多，相關案例介紹及其情形簡要如下表 1 至表 3 所示。

### 2.1.1 最高法院

如表 1 所示，比較有代表性的有四件，分別為 104 年度台上字第 2197 號判決、104 年度第 2198 號裁定（該 2 案號係審理同 1 事件的不同上訴人，故以下分別介紹）、100 年度台抗字第 111 號、第 609 號（該 2 案號係審理同 1 事件，僅介紹在後做成的 609 號確定裁定意見）。為使讀

表 1 最高法院海事優先權有關之訟爭案例

最高法院		
1. 104 年度台上字第 2197 號民事判決	(1) 基本事實	債權人供油給「吉祥輪」並於韓國對債務人（非吉祥輪船東）取得確定的支付命令，後吉祥輪於高雄被債權人扣押。後經船東聲請債權人限期起訴，債權人乃對船東提起確認優先權存在之訴。
	(2) 法院認定	債權人可以先對船東提供確認優先權存在之訴，不先聲請裁定認可債權人所得確定之支付命令為必要。
	(3) 筆者意見	本件清楚闡明海事優先權之性質與權利人行使權利的對象及應採取之訴訟方式，併說明如何定性及決定海事優先權的準據法，非常值得參考。
2. 104 年度台上字第 2198 號民事裁定	(1) 基本事實	債權人對「吉祥輪」船東提起確認優先權存在之訴後，一併聲請法院認可其已於韓國對債務人所取得之確定支付命令。
	(2) 法院認定	可以許可。
	(3) 筆者意見	在我國法院取得認可確定支付命令確定裁判的目的，在於取得執行名義以參加強制執行程序的金額分配，而其受償順序，則需另取得確認優先權存在的確定判決（即 104 年度台上字第 2197 號判決），才可以優先於其他債權受償。
3. 100 年度台抗字第 609 號民事裁定	(1) 基本事實	債權人扣押「吉祥輪」後，對船東提確認優先權存在訴訟，而非提給付訴訟，船東認債權人提起確認訴訟有誤，不符合民事訴訟法第 529 條之規定，聲請撤銷債權人對「吉祥輪」之假扣押裁定。
	(2) 法院認定	優先受償之權利，並非原債權本身，乃另一權利。倘船舶所有人與債務人不同，債權人行使船舶優先權，僅得以船舶、船舶設備及屬具等為執行標的，無從請求船舶所有人給付一定之金錢或替代物，故可對船東提確認優先權存在之訴，以符合民事訴訟法第 529 條所謂之「本案訴訟」之條件。
	(3) 筆者意見	最高法院肯認債權人得以確認優先權存在之訴為合法之本案起訴（即符合民事訴訟法第 529 條之規定），船東不得聲請撤銷債權人原經准許之假扣押裁定。

<sup>4</sup> 請參照司法院法學檢索系統之裁判書查詢，<http://jirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，查詢關鍵字為優先權 & 海商法。

表 2 高等法院海事優先權有關之訟爭案例

高等法院 (高雄分院)	
104 年度抗字第 36 號 民事裁定	(1) 基本事實 債權人對「立志輪」船東以其對「立志輪」具有優先權，聲請對「立志輪」為假扣押，船東不服地方法院准許假扣押。 (2) 法院認定 可以假扣押。 (3) 筆者意見 本確定裁定，清楚說明海事優先權人於我國發現優先權所及的船舶時，得先以假扣押該船舶的方式來保全其權利，並說明海事優先權雖具擔保物權性質，但與一般抵押權性質有別，不以船舶之價值不足以供其優先權受償為要件。

表 3 地方法院海事優先權有關之訟爭案例

地方法院	
1. 基隆地方法院 91 年度海商字第 2 號民事判決	(1) 基本事實 原告主張船舶所有權人違反傭船契約，而向船舶所有權人及其代理人依債務不履行及侵權行為之法律關係，請求損害賠償。 (2) 法院認定 原告舉證不足，故駁回原告之訴，併於理由中，敘明因原告主張侵權行為債權無法成立，故無就其主張侵權行為債權有優先權部分再加以認定。 (3) 筆者意見 法院自實體法認定原告主張之侵權行為債權不成立，並未適用海商法海事優先權有關之規定。
2. 雲林地方法院 94 年度訴字第 563 號民事判決	(1) 基本事實 原告主張其薪資債權有優先權，其分配順位應優先於被告之港阜費用優先權。 (2) 法院認定 被告主張之港埠費用債權縱屬海商法所規定之優先權，然依同法第 32 條前段之規定，已逾一年之除斥期間而消滅。 (3) 筆者意見 港埠費用之優先權僅於除斥期間，不准列為分配表中之優先債權優先受償，該意見與目前學者通說一致。
3. 高雄地方法院 99 年度海商字第 14 號	(1) 基本事實 原告主張因本件拖船撞其所有箱網設備受損，嗣拖船讓與大漢海事，乃對大漢海事起訴主張對本件拖船有優先權存在。 (2) 法院認定 大漢海事辯稱本件拖船不再具備可航行船舶要件，原告不得主張優先權云云，不可採取。 (3) 筆者意見 依本件拖船原船籍國巴拿馬海商法之規定，確認海事優先權對船舶之追及性，可認優先權之追及性原則，為各國海運實務界普遍接受之原則。
4. 高雄地方法院 89 年度訴字第 1450 號	(1) 基本事實 原告主張其海關規費等債權列於抵押權債權之後，違反海事優先權之優先原則。 (2) 法院認定 依巴拿馬海商法，應限縮解釋「最後航程所發生之費用」，以船舶至次一次最後停泊港時點時止，認定原告主引水費債權是否具優先權，因本件海關規費等債權係船舶繫纜後才發生，故不應認屬優先權。否具優先權，因本件海關規費等債權係船舶繫纜後才發生，故不應認屬優先權。 (3) 筆者意見 本件係我國少見針對海事優先權順位及海事優先權中所謂「最後航程」規定解釋之判決。另外，依該判決所示當時之巴拿馬海商法，船員薪資債權之優先權，僅第三順位，非若我國現行海商法規定，為第一順位。

者明瞭，筆者擬先介紹裁判內容，並於介紹後，提出筆者的觀察。

#### 1. 104 年度台上字第 2197 號判決

(1) 判決意旨：上訴人所有巴拿馬籍之吉祥輪，雖為外國船舶，惟於 2009 年 11 月間停泊於我國領域高雄港期間，經被上訴人向臺灣高雄地方法院民事執行處聲請假扣押執行，上訴人旋即向該院提存，以供擔保撤銷假扣押執行，該提存金乃為對船舶請求之擔保，就該船舶之訴訟，自為我國裁判權效力所及。又確認判決所須之確認利益，僅需該法律關係或法律關係之事實基礎存否，於當事人間不明確，而其不明確得以確認判決之既判力除去者，即有確認利益，故當事人間有爭執即有確認訴訟保護之必要。海事優先權為物權，縱對非債務人之船舶所有人亦得於優先權行使期間內為主張；雖我國並無英美法對物訴訟之制度，但對非債務人之船舶所有人行使海事優先權時，仍得提起確認之訴，請求確認優先權對船舶、運費或其附屬設備有優先權存在之判決後，再類推適用抵押權實行之規定，聲請法院裁定准予強制執行，難認確認海事優先權存在無確認利益。被上訴人就系爭加油款債權已對 Hongwoo 公司取得

系爭確定支付命令，有系爭支付命令聲請狀、韓國公證人認證，並經我國外交部駐首爾代表處驗證之韓國 YOON & PARTNERS 律師事務所法律意見書、系爭支付命令暨中譯本等為證，系爭支付命令依韓國民事訴訟法規定，復與確定終局判決有同一效力。被上訴人對吉祥輪之船舶所有人即上訴人提起確認之訴，待確定後聲請法院判准系爭支付命令得予強制執行，即可持之為執行名義，對吉祥輪為執行，上訴人既對被上訴人就該輪主張之海事優先權有所爭執，被上訴人即有提起本件確認訴訟之保護必要。再者，被上訴人因與 Hongwoo 公司簽訂系爭油料供應吉祥輪之契約，遂指示 Alliance 等公司為吉祥輪加注 MGO 機油 76.611 噸及 180 CST 燃油 798.466 噸，嗣被上訴人在韓國首爾中央地方法院對 Hongwoo 公司就系爭加油款債權聲請核發支付命令，該支付命令已於 2010 年 1 月 22 日確定，有外交部函為證，並為兩造所不爭執。系爭支付命令並無民事訴訟法第 402 條第 1 項各款所示情形；且不論被上訴人是否於我國法院聲請認可系爭支付命令，我國法院仍可自行裁判認定系爭加油款債權是否存在。上訴人辯稱，於

系爭支付命令未經我國法院裁定認可前，被上訴人不得逕行提起本件確認海事優先權存在之訴云云，即非可取。又我國修正前、後之涉外民事法律適用法或海商法，對於如何選擇海事優先權之準據法，概無明文規定，自應依內國法之規定或概念決定海事優先權法律關係之性質。而涉外民事，在修正施行前發生者，不適用修正施行後之規定，為涉外民事法律適用法第 62 條前段所明定。本件乃 2008 年至 2010 年間所發生事件，自應依民國 99 年 5 月 26 日修正公布前之涉外民事法律適用法相關規定。依 88 年 7 月修正後我國海商法第 24 條第 1 項規定，為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權，即認船舶優先權為特定債權對於特定標的物有優先受償之權利，具有直接支配特定物、優先受償及追及效力，具有物權性質。且修正前涉外民事法律適用法第 10 條第 4 項前段規定，關於船舶物權依船籍國法。吉祥輪為巴拿馬籍，有船籍證書可稽，自應以巴拿馬法律為準據法。而該國關於海事優先權之規定，原係規定於該國商事法第 1507 條，嗣於 2008 年 8 月 6 日由第 55 號法案(即海商法)第 244 條規定取代。該國海商法第 4 編(Title IV)有關於海事

優先權及其相關特權規定，海事優先權得就船舶、運費或貨物較其他個人財物之一般或特別權優先受償，同法第 244 條第 9 款規定，提供船舶必需品與補給品之應付費用，對於船舶及其價格有優先受償之權(The following credits shall prevail over the vessel and on its price in the same order as it is expressed in this article: Sum due in respect of contractual commitments for the needs and fitting — out of the ship)，為兩造所不爭，並有巴拿馬共和國工商部函覆我國駐巴拿馬大使館函及經巴拿馬公證人認證、外交部複驗之 MORGAN & MORGAN 律師事務所作成法律意見書等足稽。查系爭加油款債權既為吉祥輪船補給需要而產生之契約債權，依上開規定，自屬巴拿馬國法令規定之海事優先權。Alliance 等公司僅係被上訴人履行此油料供給契約之使用人，上訴人辯稱：實際供油之 Alliance 等公司方可主張海事優先權云云，自非足取。

按涉外事件中，為決定該涉外法律關係所應適用之準據法，須先就訟爭事實加以定性。即以當事人主張之基礎事實為準，依法庭地法就法律關係之性質、法律名詞之概念加以確定究屬於何類法則之

範疇。被上訴人主張：系爭加油款債權係為上訴人所有之吉祥輪加油而發生，伊對吉祥輪有海事優先權等語，參以我國海商法規定基於船舶航行所發生之特定債權，就該船舶、船舶設備、屬具及在航行期間內應得之運費、損害賠償及報酬等特定之標的物，為有優先受償之特殊擔保物權。原審因認本件訴訟係屬船舶物權問題，依 99 年 5 月 26 日修正前涉外民事法律適用法第 10 條第 4 項關於船舶之物權依船籍國法之規定，本件海事優先權之準據法應為吉祥輪之船籍國法即巴拿馬之海商法，並據之而為判決，洵無違誤。

- (2) 筆者觀察：本件最高法院肯認：
- a. 海事優先權為物權，可以對非優先權債務人之船舶所有人於優先權得行使期間內主張；
  - b. 海事優先權人於我國法院主張優先權時，得以確認優先權存在之訴的方式行使。
  - c. 海事優先權是否存在，不以海事優先權人於外國所取得確定支付命令經我國法院認可為行使的前提，我國法院可自行裁判認定。
  - d. 涉外海事優先權的準據法，我國涉外民事法律適用法雖未特別明文規定，但因屬物權，依發生時所應適用之涉外民事法律適用法第 10 條第 4 項之規定，為船籍國法。

本件最高法院判決，清楚闡明海事優先權之性質與權利人行使權利的對象及應採取之訴訟方式，併說明如何定性及決定海事優先權的準據法，筆者以為，是非常值得參考的判決意見，應給予高度肯定，惟因本件船籍國非我國，故未討論我國海商法海事優先權規定是否妥適。

## 2. 104 年度台上字第 2198 號裁定

- (1) 裁定意旨：兩造間就供給參加人（即上述之 Mandalay Pacific Shipping Corp.）所有吉祥輪油料契約爭議，業經被上訴人（即海事優先權人）聲請韓國首爾中央地方法院（下稱首爾地院）對上訴人（即優先權之債務人）核發支付命令（下稱系爭支付命令），並於西元 2010 年 1 月 7 日合法送達，於同年月 22 日確定。該支付命令屬裁定之性質，依民事訴訟法第 402 條第 2 項規定，自得為請求承認並准予強制執行之客體。又上訴人為韓國籍公司，並設籍韓國首爾，首爾地院自有管轄權；且依韓國民事訴訟法規定，上訴人於收受系爭支付命令後，得於 14 日內提出異議，此已足以保障其訴訟程序上權益；再者，系爭支付命令係韓國法院依該國民事訴訟法相關規定核發，其規定與我國民事訴訟法關於聲請支付命令之程序、要件及效力規定大致相同，且系爭支付命令

之原因事實屬契約紛爭，踐行訴訟之結果無違我國之公序良俗。況韓國民事訴訟法第 217 條關於外國法院確定判決效力之審認標準亦與我國民事訴訟法第 402 條規定相當，基於國際司法權相互尊重及禮讓原則，應可為相互承認。系爭支付命令並無我國民事訴訟法第 402 條第 1 項規定各款情事，被上訴人請求許可該支付命令在我國強制執行，即屬正當。

- (2) 筆者觀察：本裁定主要肯認我國法院可以依我國民事訴訟法第 402 條第 2 項的規定認可外國法院的確定支付命令，至於在我國法院取得認可確定支付命令確定裁判的目的，在於取得執行名義以參加強制執行程序的金額分配，而其受償順序，則需另取得確認優先權存在的確定判決（即 104 年度台上字第 2197 號判決），才可以優先於其他普通債權受償。又此裁定意見，同前述之確定判決，受限於案件爭點與我國優先權的規定無關，是亦未就我國海商法現行的優先權規定是否妥適表示具體意見。

### 3. 100 年度台抗字第 609 號裁定

- (1) 裁定意旨：按船舶優先權（海事優先權），係指基於船舶所發生之特定債權，就該船舶、船舶設備及屬

具等特定財產，有優先受償之特殊擔保權利；優先受償之權利，並非原債權本身，乃另一權利。倘船舶所有人與債務人不同，債權人行使船舶優先權，僅得以船舶、船舶設備及屬具等為執行標的，無從請求船舶所有人給付一定之金錢或替代物。相對人聲請假扣押所欲保全請求之原因事實與其起訴請求之原因事實，既均同為其對吉祥輪供應油料而具船舶優先權之私權發生事由，上開確認之訴即得確定相對人之船舶優先權存在與否，及其油料債權得否以吉祥輪為執行標的並獲取給付，堪認相對人已就假扣押所欲保全之債權提起本案訴訟。

- (2) 筆者觀察：本件僅在討論船舶經假扣押後，債權人依法院命令限期起訴時，債權人所提的確認優先權存在之訴，是否符合民事訴訟法第 529 條之規定（最高法院肯認債權人得以確認優先權存在之訴為合法之起訴，債務人（此案指吉祥輪船東）不得聲請撤銷債權人原經准許之假扣押裁定），並未論及海商法海事優先權規定當否之問題。

### 2.1.2 二審高等法院及所屬分院部分

主要為高雄高分院，該院計受理三件（99 年度抗字第 281 號、100 年度抗更（一）字第 3 號，該 2 案號係審理同一事

件，當事人抗告後，經最高法院以上述 100 年台抗字第 111 號、第 609 號案件審理，因已介紹如上，不另贅述）；102 年度海商上字第 1 號（經上訴後，經最高法院以上述 104 年度台上字第 2197 號案件判決，同年度台上字第 2198 號裁定駁回上訴確定，重點亦已介紹於上，不贅）；104 年度抗字第 36 號裁定，以下僅介紹該號裁定及提出筆者觀察。

### 1. 裁定意旨

- (1) 相對人主張其因第三人 O.W. 公司之下單及指示，而為抗告人所有之「立志輪」添加燃油，然抗告人迄未給付價金 1,236 萬 9,283 元，且該債權依該船船籍國巴拿馬法律規定，對該船舶享有優先權等情，業據提出船舶諸元表及船舶最新資料、訂油確認單、油駁船僱用合約、加油簽收單、稅務發票、巴拿馬法規影本、進港油輪資料等為證。而依上開資料所示，確與相對人所述情形相符，應可認相對人已就其對抗告人享有油料款債權即請求之原因為釋明。
- (2) 抗告人雖不否認其為立志輪之所有人及船籍國為巴拿馬國，亦不否認有加油之事實，但陳稱本件可主張油料款之海事優先權者，應係為下單指示相對人加油之 O.W. 公司，或實際從事加油之海岸石油（香港）

有限公司，而非相對人，且相對人亦未就其債權存在為釋明等語。然依相對人提出之上開資料所示，本件係由 O.W. 公司以電子郵件通知相對人，並指示相對人在香港為立志輪加油，而相對人則再與海岸石油（香港）有限公司簽約，僱用該公司之油駁船為相對人所指定在香港之船舶（在本件為立志輪）加油，則就此等資料為形式上審查結果，相對人既在受通知後指示他人為立志輪添加燃油，則其基此事實而主張為本件油料款之債權人，且符合船籍國巴拿馬之海商法第 244 條第 9 款所規定「為提供船舶之所需及補給所生之債權」之優先權要件，本院經斟酌後，認相對人應已盡釋明之責，抗告人認尚未釋明，自不足採。至相對人在實體法上是否確為本油料款之債權人，應由法院在本案訴訟中依調查證據之結果為判斷，尚非本件保全程序所得審酌，自不待言。

- (3) 抗告人雖又陳稱相對人既主張其權利為具特殊擔保物權性質之海事優先權，其權利性質即與抵押權相近，則相對人若未釋明立志輪之價值已不足供清償其全部債權，即與假扣押之要件不符等語。然查，所謂海事優先權，係指該債權得就特

定船舶具有優於其他債權而受清償之權利，可見其優先權行使之標的為該特定船舶（如本件油料款對受加油之立志輪）。而因船舶本質上具有隨時移動性，且通常係在江河海域上航行，而非固定停泊在某一港口，縱有停泊，亦多屬短期停靠供裝卸貨物或補給需求，若一經離港，日後何時返港即難預期，已有日後不能就該船舶執行之疑慮，且因本件立志輪為全貨櫃型輪，其航行範圍通常在全球各地，致難掌控得查扣之適當時機，亦已具甚難執行之屬性，而與嗣後應在外國為強制執行之情況相符，更與一般抵押權之標的物為國內特定不動產之情形，並不相同，故縱相對人之債權屬海事優先權，在其權利標的為具隨時移動性船舶之考量下，所謂優先受償之主要效益，應係以經實際查扣得該船舶時始具實益。就此而言，尚難謂與不動產抵押權之擔保權能完全一致，則就是否准予假扣押之審酌上，亦難採認債權人需釋明該船舶之價值已不足供其債權全部清償之要件。抗告人此部分所述，本院斟酌後，仍難為其有利之認定。

## 2. 筆者觀察

本確定裁定，清楚說明海事優先權

人於我國發現優先權所及的船舶時，得先以假扣押該船舶的方式來保全其權利，其中，關於海事優先權難以行使的特點、船舶全球移動甚難執行的屬性，及海事優先權雖具擔保物權性質，但與一般抵押權性質有別，不以船舶之價值不足以供其優先權受償為要件等論述，拜讀起來，鏗鏘有力，確實是一份不可多得，具高度參考價值的高質量裁定。不過，因該案僅先在處理假扣押的程序爭議，是尚未就具體優先權為審認。另因該案所示之船舶屬巴拿馬籍，所以，應可預見，將來實體訴訟時，依現行涉外民事法律適用法第 38 條第 4 項之規定，我國海商法的優先權規定，亦將無適用的空間，也無法提供筆者等研究者，進一步檢視我國優先權規定是否允妥的實證機會。

### 2.1.3 一審法院部分（為免爭議，僅以已確定者為研究範圍）

基隆地院一件（91 年度海商字第 2 號，上訴後和解）、臺中地院一件（101 年度重訴字第 110 號，目前繫屬臺中高分院 103 重上 129 號尚未裁判）、雲林地院一件（94 年度訴字第 563 號）、高雄地院五件（其中一造辯論判決者，因被告未到庭抗辯，故亦不列入說明）。現分析如下：

#### 1. 基隆地院 91 年度海商字第 2 號（經上訴後和解確定）

(1) 原告主張船舶所有權人違反備船契約，而向船舶所有權人及其代理人

依債務不履行及侵權行為之法律關係，請求損害賠償，因法院認定原告舉證不足，故駁回原告之訴，併於理由中，敘明因原告主張侵權行為債權無法成立，故無就其主張侵權行為債權有優先權部分再加以認定。

- (2) 筆者觀察：本件法院自實體法認定原告主張之侵權行為債權不成立，並未適用海商法海事優先權有關之規定。

## 2. 雲林地院 94 年度訴字第 563 號

- (1) 本件原告起訴主張：其原係本院 93 年度執字第 7418 號強制執行事件債務人大盈輪船股份有限公司所屬祥盈號貨輪之輪機長。於其任職期間，大盈輪船股份有限公司共積欠其薪資新臺幣(下同) 95 萬 8,933 元，其於該薪資債權經法院核發支付命令確定後，即於民國(下同) 93 年 7 月 1 日具狀聲請就祥盈號貨輪為強制執行，經拍賣後共得價金 407 萬 9 千元。詎執行處竟將被告參與分配之港埠費用債權列在其薪資債權之前而優先分配，致其無法受償。被告則以：其對大盈輪船股份有限公司之港埠費用債權，係發生在 91 年 5 月 1 日起至 93 年 3 月 22 日間，而原告早在 91 年 5 月 29 日離職，其屬後次航行所生之優先

債權，自應優於原告薪資債權而受清償等語。

- (2) 被告雖辯稱其港埠費用債權屬後次航行所生之債權，應優先受償等語，惟優先權為特定債權對於特定標的物有優先受償之權利，非單純債權可比。因之唯有於表示對該特定標的物行使權利，始能謂為已行使優先權，若僅就原債權向債務人為請求之主張，而未主張對特定標的物行使優先權之權利，尚不得謂已行使優先權。又海商法第 24 條第 1 項第 5 款港埠費海事優先權，自其債權發生之日起，經一年而消滅，為同法第 32 條所明定。海事優先權之性質既具物權性，則此一年期間之行使期間自應認係除斥期間甚明。查被告之港埠費用債權發生於 91 年 5 月 1 日至 93 年 3 月 22 日間，自債權發生一年內，均未主張對祥盈號貨輪行使優先權，為其所是認，則被告主張之港埠費用債權縱屬海商法所規定之優先權，然依同法第 32 條前段之規定，亦已逾一年之除斥期間而消滅。是原告主張被告之債權 416 萬 4,200 元，於本院 93 年度執字第 7418 號強制執行事件於 94 年 8 月 19 日所製作之分配表中，不准列為分配表中之優先權優先受償，為有理由，應予准許。

(3) 筆者觀察：本件法院認定：a. 海事優先權為物權。b. 海商法第 32 條規定之一年期間為除斥期間。c. 依海商法第 32 條本文之規定，本件港埠費用之優先權因罹於除斥期間，不准列為分配表中之優先債權優先受償。該意見與目前學者通說<sup>6</sup>相符。

惟於本案，亦無有我國海商法關於海事優先權規定不當，需經由法院解釋或經修法改正之情。

### 3. 高雄地院

(1) 100 年度海商字第 5 號，與前述高雄高分院 102 年度海商上字第 1 號及最高法院 104 年度台上字第 2197 號判決、第 2198 號裁定之事實及意見相同，不贅。

(2) 99 年度海商字第 14 號，當事人上訴後高雄高分院以 101 年度海商字第 5 號受理，後經撤回上訴結案，亦即以 99 年度海商字第 14 號判決之結果為確定之意見，該院意見及觀察如下：

(a) 原告主張：系爭拖船碰撞伊所有系爭箱網設備嚴重受損，並因擱淺沿海，養殖魚群流失，侵害伊之專用漁業權，致伊受有支出修復費用 19,462,000 元，養殖中魚群流失，損失 64,487,787

元等事實，業據提出核屬相符之佑啟新公證有限公司公證報告為證，應可認定。查系爭拖船為巴拿馬國籍，有關海事優先權法律關係之準據法為船籍國法即巴拿馬法律；而巴拿馬西元 2008 年 8 月 6 日國會通過並已公布於第 26100 號政府公報之第 55 號法律「海商法」(Del COMERCIO Maritimo)，第 4 編 (Title IV) 關於海事優先權及其相關特權 (Maritime Liens and their Relevant Privileges) 之第 1 章 (Chapter I) 有關「一般規定」(General Disposition)、第 2 章 (Chapter II) 有關「船舶之優先權」(Preferred Liens on the Vessel) 等規定，海事優先權得就船舶、運費或貨物較其他個人財物之一般或特別之特權優先受償 (第 239 條參照)；如海事優先權優先受償標的受損或減少價值時，以標的殘餘價值、求償所得或救助所得優先受償 (第 240 條)；海事優先權優先受償標的不因移轉或轉讓而受影響 (第 243 條)；任一因錯誤或過失所致損害之賠償，得就船舶及其價格有優先受償之權，並依第 244 條規定位次優先受償 (第 244 條第

<sup>6</sup> 賴來焜，新海商法論，2000，第 485 頁、第 553 頁。尹章華、徐國勇，海商法，2000 年，第 113 頁、第 121 頁。張新平，海商法，2010，第 81 頁。梁宇賢，海商法精義，2011，第 83-85 頁。

7款)等情,應堪認定。準此以言,系爭拖船因船長、海員航行之過失,致原告受有系爭箱網設備嚴重受損之修復費用,並擱淺沿海,致養殖魚群流失等損害,該侵權行為損害賠償之請求,自得依巴拿馬「海商法」第244條第7款規定,有優先於其他個人財物之一般或特別之特權受償之關於「船舶之優先權」之海事優先權存在甚明。又縱認系爭拖船嗣後有移轉或讓與所有權予大漢海事之情形,依巴拿馬「海商法」第243條規定,原告之海事優先權不因系爭拖船所有權之移轉或讓與而受影響,故本件原告侵權行為損害賠償請求之債權,依巴拿馬「海商法」第239條、第240條規定,自得以系爭拖船、船舶設備及屬具或其殘餘物至明。再者,系爭拖船於本件事故發生之際,確實仍具備可航行船舶之要件,此部分觀諸海巡局南部巡防地區巡防局函文內容暨檢送之雷情航跡圖即明,悉如前述,原告侵權行為損害賠償債權既已於本件事務發生時即得以系爭拖船為優先受償為標的,縱使系爭拖船嗣後未再具備可航行船舶之要件者,原告就系爭拖船之海事優先權不隨之消滅,反就已

無具備可航行船舶要件之系爭拖船本體、船舶設備、屬具或殘餘物,仍得主張優先受償之權,故大漢海事所辯:系爭拖船不再具備可航行船舶要件,而無海事優先權存在云云,要無足採。

(b) 筆者觀察:本件法院確認海事優先權以巴拿馬法為準據法及海事優先權之追及性,並無討論我國海商法海事優先權規定當否之問題。惟依該判決及參考日本商法第842條至第851條及德國商法第585至第587條及第594條至第604條有關海事優先權之規定,可認海事優先權對船舶之追及性原則,為各國海運實務界普遍接受之原則。

(3) 100年度海商字第4號、92年度訴字第3014號,均為一造辯論判決,且未涉及我國海商法優先權規定是否妥適之認定,故不予討論。

(4) 89年度訴字第1450號:原告主張執行法院將原告引水費等債權之位次列在被告船舶抵押債權之後,即原告次序為第25,被告次序為第23,致原告上開債權未受分文分配。

a. 按「外國船舶經中華民國法院拍賣者,關於船舶之優先權及抵押權,依船籍國法」,強制執行法第114條之3定有明文。本件應適用該船舶之船籍國法以為解

決。因船籍國為巴拿馬共和國，本件有關船舶之優先權及抵押權之位次先後爭執乙事，即應依巴拿馬共和國之相關法律處理，自不得再以我國海商法之規定為據，從而原告依我國海商法規定請求，自無足取。

- b. 所謂「最後航程」，解釋上本有寬嚴之分。若從寬解釋，係指完成全部航程，並抵達最後目的港而言；若從嚴解釋，係指船舶從某一港航行至次一港且為最後停泊港而言。比較上，鑑於今日班輪 (liner) 盛行，船舶有明確之「次一停泊港」，但卻常無「終極之目的港」，因此從嚴解釋較不致引起爭論，採此說法自較允當。況「最後航程」若採從寬解釋，則在「最後航程所發生」之費用當係包含沿途經過不特定港口間所生之各項費用，其所滋生之費用額不可謂不大。而此費用於巴拿馬共和國海商法係為第二位次之優先權所擔保，遠優於船員之薪資、共同海損分擔額、船舶抵押債權等權利優先受償，顯然在利害關係之比較上，輕重有所失衡。蓋若完全不顧及所發生之各項費用係基於何種緣由而生，即可一律優先於船員薪資等債權受償，則優先權所擔保之債

權項目顯然過於浮濫，以巴拿馬共和國此種航運發達之國家而言，實難認為其會如此制訂法律且以此意義解釋。基此，解釋上所謂「最後航程」應從嚴解釋，亦即限縮於船舶至次一即最後停泊港時為止。況且，從業已生效之「1926 年海事優先權及抵押權統一規定國際公約」及尚未生效之「1967 年海事優先權及抵押權統一規定國際公約」所定優先債權之項目觀之，原則上會優先於海員薪資之優先債權有限，僅有保存費用及程序費用或規費。且國際公約之趨勢係盡量減少優先債權之項目，蓋優先債權項目太多，無法保證陸上船舶抵押權人，所以重要之商船造船國家，如美國、日本、荷蘭、英國及德國，均未批准「1926 年海事優先權及抵押權統一規定國際公約」，因其所定之優先債權項目過多。基此，公約之內容固不當然等於各國內國法之內容，且各國大多異其立法，惟在解釋上，上開公約仍對各國內國法有一定之影響力，故仍可參照比較。是倘若解釋上將巴拿馬共和國海商法第 1507 條第 2 款所規定之「最後航程所發生之費用」從寬解釋，勢必擠壓海員薪資之

受償，顯不符上開公約之特性。況如此擴大優先債權之範圍，無異與國際趨勢走向相反，以巴拿馬共和國此種海運興盛之國家而言，自不可能悖於國際趨勢而為立法。準此而論，巴商隆生公司所有之「海裕輪」停泊於高雄港後，即遭扣押並拍賣，縱然高雄港並非「海裕輪」之最後目的港，惟解釋上應屬其最後停泊港，則所謂「最後航程」即指從某一港啟程，至次一港即高雄港繫纜停泊以前之航程而言。從而，縱認原告確有支付引水費等費用，然觀諸原告前揭所提之各項付費資料，均係在系爭「海裕輪」停泊於高雄港之後所生，其中未載日期之購買海關規費證明單，原告亦自承該筆款項係在進港之後所繳納。則原告對巴商隆生公司之支付費用返還請求權，均係在「海裕輪」繫纜於高雄港之後所發生，自非屬該船舶「最後航程」之範疇。依首開法條規定與說明，原告之前揭債權即非第二位次之優先權所擔保。

- c. 又巴拿馬共和國海商法第 1507 條第 3 款規定：「對船長及海員，就最後航程，應給付之薪水、損害賠償及補償」對船舶有第三位次優先權，同將受優先權

保證之船員薪資限於「最後航程所發生」。最高法院 78 年度台上字第 109 號判決曾提及臺灣高等法院臺南分院就「最後一航次」（即最後航程）曾函詢巴拿馬共和國外交部，經該部函覆略以：「……由此推論商事法（即巴拿馬共和國海商法）第 1507 條第 3 款所指薪津、報酬及損失賠償等，不包含因船舶停靠在目的港及拍賣未決所產生之薪資及其他報酬」、「……不包括因船舶停在目的港及執行其司法轉售所需時間內發生之薪水及其他福利」等語，有被告所提之該判決書乙份可稽。是依巴拿馬共和國外交部函覆可知，所謂「最後航程」不當然僅指到達目的港前之航程始為當之，若在船舶停泊港遭當地司法機關強制執行而拍賣轉售者，則所謂「最後航程」係指船舶至該停泊港繫纜前之航程而言。至船舶繫纜之後，即無航行可言，自非「最後航程」所包括。是以，縱不採本院前揭嚴格之解釋，而採巴拿馬共和國外交部之函覆說明，惟就船舶在停泊港繫纜之後至該船舶遭拍賣轉售之間所發生之債權，亦非「最後航程所生之費用」。故系爭「海裕輪」停泊於高雄港之後，經執行

拍賣轉售，則原告之上開債權既係在停泊於高雄港之後所發生，顯然均非「最後航程所生之費用」，自不為第二位次之優先權所擔保。

- d. 筆者觀察：本件係我國少見針對海事優先權順位及海事優先權中所謂「最後航程」規定解釋之判決，惟因強制執行法第 114 條之 3 前段之規定，經我國法院拍賣之船舶，關於海事優先權及抵押權，依船舶籍國法（本件為巴拿馬國法），故本判決所討論者，係巴拿馬國之海商法規定，未涉及我國海商法海事優先權部分規定是否妥適之認定及討論。另依本判決，巴拿馬當時之海商法，船員薪資債權之優先權，僅為第三順位，非若我國現行海商法規定，為第一順位。

## 2.2 上述司法審判實務所呈現之現象

1. 我國海商法，關於如何行使優先權，雖無明文規定，惟參諸德國與日本的立法例，並查無於海商法或商法的實體法規範中為明文，雖有論者建議應於修法時

併予明文<sup>6</sup>，但因涉及程序性規定，依日德立法例<sup>7</sup>之比較法觀察，恐非宜於海商法為直接規範，故未予列入修法建議。

2. 至於如何於我國行使優先權，依目前實務操作，係先扣押優先權所及的船舶後，再提起確認優先權存在之訴（如前述最高法院 104 年度台上字第 2197 號確定民事判決），若未扣押優先權所及的船舶，因無法預見該船舶何時為航行至我國，似乎即無馬上提起確認抵押權存在之訴的實益。另外，關於打帶跑的船（即請債權人加油或提供航行服務後，未予清償即離港者），通常，債權人會依契約，先向請求加油等服務之債務人於加油港取得執行名義（如前述最高法院 104 年度台上字第 2198 號確定裁定所示韓國的確定支付命令），再於我國，依民事訴訟法第 402 條的規定，請求許可於我國為強制執行，上述實務運作，筆者認為，相當明確，似無對海事優先權人保護不週之情，是以，若從實際操作面來看，似亦無必要我國海商法修正時，反諸德日之立法例<sup>8</sup>，強將上述實務操作並無滯礙之優先權行使方式，併予增定。
3. 再者，目前涉及海商法海事優先權的案

<sup>6</sup> 見海商法學會 104 年 10 月 30 日於高雄海洋科技大學所舉辦之南區座談及公聽會，會議記錄。

<sup>7</sup> 日本商法，第 842 條至第 851 條；德國商法第 585-587 條及第 596-604 條。

<sup>8</sup> 同前註。

- 件，依上述觀察，只有三種類型：第一，是海事優先權人，於我國對海事優先權所存在的外籍船舶假扣押後，為遵守法院依外籍船東聲請所命應限期起訴之命令，向我國法院提起確認優先權存在之訴（如前述最高法院 100 年度台抗字第 111 號、第 609 號裁定、104 年度台上字第 2197 號確定判決）。第二，是海事優先權人於我國法院對外國籍船舶上所存在優先權之債務人取得確定執行名義（該執行名義所載之債權屬海事優先權）後，於我國法院請求承認該確定執行名義，並許可於我國法院強制執行，而得參與分配（如前述最高法院 104 年度台上字第 2198 號確定裁定）。第三，是海事優先權人於我國法院所受理的分配表異議之訴案件中，對我國籍船舶，主張應排除分配順位在其先之優先權（如前述雲林地方法院 94 年度訴字第 563 號判決）。
4. 因我國強制執行法第 114 條之 3 規定，經我國法院拍賣之船舶，關於海事優先權，依船舶國籍法。另我國涉外民事法律適用法第 38 條第 4 項前段規定，關於船舶之物權依船籍國法。是故，上揭審判實務之案例，在選擇應適用之準據法時，除雲林地方法院 94 年度訴字第 563 號案件（該案船舶為我國籍）之外，若實質涉及海事優先權之認定時，均因與外國籍船舶有關，而應依上述我國法律規定以外國船舶國籍法為準據法而加以認定，而依本研究上述分析，該外國船舶國籍法，均係巴拿馬國法。
  5. 依上述實證之研究觀察，涉及海事優先權爭執之實體案件（只依我國海商法優先權之規定為爭執審理者，不計算依船籍國如巴拿馬法為審判者），僅有雲林地院一件；應可得出我國海商法 88 年 7 月 14 日修正之後，關於海事優先權規定，除上述雲林地方法院 94 年度訴字第 563 號案件之外，並未經我國司法審判實務之實際適用，而上述雲林地方法院適用我國海商法關於海事優先權規定部分之結果，除當事人折服未據上訴之外，依本研究所及，亦未見學者專家加以研究批評。
  6. 承前，因上實證研究未明顯得出我國海商法中關於海事優先權規定有不當、或窒礙難行之處，是若自實證法之研究角度來說，我國海商法中關於海事優先權部分之規定，是否需即予修正？非無疑義，仍待凝聚全面修法共識。
  7. 另因我國亦有不少頗具規模之海運公司，且擁有相當數量之我國籍船舶，若我國籍船舶於外國遭扣押或拍賣時，依海事國際私法中通常以船舶遭拍賣時船籍國法為關係最切法或應適用法之原則，我國法即有於外國適用之可能。而該適用，亦有可能嚴重影響我國籍船舶所有權人之權利，是我國海商法中關於海事優先權規定之妥適？是否符合國際普遍接受之原則？是否充分保障我國籍

船舶所有權人？亦非無加以檢討修正之必要，以免國籍船舶因我國海商法有關優先權規定不週，而受不利判決結果之害。

## 2.3 國際公約規定與我國法的比較分析

1. 目前國際間與海事優先權有關的國際公約有三：分別為 1926 年公約（1931 年 6 月 2 日生效，參與國 24 國）、1967 年公約（尚未生效，參與國六國）、1993 年公約（2004 年 9 月 5 日生效，參與國 18 國<sup>9</sup>）。我國目前海商法的規定，依當時修法的立法理由，主要是參考並未生效的 1967 年公約的規定，但當時所為的參考修正，並未全盤採取 1967 年公約的規定，而呈現 1967 年公約與 1926 年公約交錯規定的現象，其中最明顯的部分，即為我國海商法第 30 條，仍維持 1926 年公約中所揭示「後航次優先」之規定，而與 1967 年公約與 1993 年公約中所明定「後發生優先」規定不符。我國此際若欲再針對海事優先權部分為修法，似應將三公約與我國法為相當的比較分析，以下僅先就較明顯差別的部分為說明。
2. 首先，關於海事優先權人所得主張之對象（指船舶所有人等）部分，我國法

並未明文規定，惟不論依 1926 年公約（第 13 條）、1967 年公約（第 4 條、第 7 條）、1993 年公約（第 4 條）均有明確的規範，與國際公約相比，我國法就此部分，似有明顯缺漏。

3. 其次，就海事優先權所及的標的部分，我國法第 27 條及第 28 條，仍採取 1926 年公約的規定（第 2 條、第 3 條、第 4 條），將設備屬具、殘骸、航程運費、可獲得的損害賠償、共同海損補償、海難救助報酬及僱傭期間之全部運費等，列為海事優先權所及的標的。但相反的，不論依 1967 年公約（第 4 條）或 1993 年公約（第 4 條），海事優先權的標的，均明文規定僅及於船舶及其殘餘物。
4. 另外，關於海事優先權之間的優先順位問題，我國海商法第 30 條規定，採「不同航次，後航次優先」原則。該規定或係依 1926 年公約第 6 條第 1 項之規定而來。但是，不論是 1967 年公約（第 5 條）或 1993 年公約（第 5 條），均已改採「後發生優先」原則。我國海商法第 30 條規定，即有明顯與 1967 年公約及 1993 年公約不相一致的問題。
5. 此外，就強制出售後的通知相關權利人的規定部分，我國海商法並無明文規定，此部分，與 1926 年公約相同，我

<sup>9</sup> [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&lang=en)，Accessed on 2016/03/26。

國海商法或係因我國另有強制執行法的規定，就所有船舶拍賣事件，不論是否與海事優先權有關，均應依強制執行法之規定加以統一處理。但是，依 1967 年公約（第 10 條）及 1993 年公約（第 11 條），均有就拍賣後通知相關權利人為明確的規定，該部分，是否需明訂於海商法中？雖有學者認為需予明定<sup>⑩</sup>，但因牽涉強制執行法第 114 條以下規定之配合調整，而負責強制執行法修正草擬之所司為司法院，究竟是否適宜併於海商法中修法時為明文規定，仍待立法者為最後的價值決定<sup>⑪</sup>。

## 2.4 我國法目前規定與國際公約明顯不相合宜的部分

- 關於主管機關為航行安全或保護海洋環境而清除擱淺、沉沒船舶所支出之費用，是否得行使優先權？因現行法有明顯缺漏<sup>⑫</sup>，且我國四面環海，漏油事件頻仍<sup>⑬</sup>，造成海洋環境損害很大，為保護環境使主管機關得以即時搶救，經參 1993 年公約第 12 條第 3 項明文規定授權公約參與國得於內國法規定優先於所有海事優先權<sup>⑭</sup>，筆者因認有即時於我國海商法增訂，上述費用債權得優先於所有優先權之必要，以貫徹污染者（肇事者）付費之基本原則，並避免將不付費之結果轉嫁全體納稅義務人負擔，修正條文對照表及修正建議說明如下表 4。
- 我國海商法並未就海事優先權人所得主張海事優先權的對象，為明文的

表 4 海商法海事優先權位次修正草案條文對照表

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。但主管機關，為航行安全或保護海洋環境而清除擱淺、沉沒船舶所支出之費用，就該船舶拍賣所得，得優先於第 19 條之優先權受償。	第 24 條第 2 項 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。	因 1993 年公約第 12 條第 3 項明定參與公約國就主管機關為保護環境所支出之費用可以由內國法以法律明訂優於所有優先權，乃增訂但書規定。

<sup>⑩</sup> 黃裕凱，<http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/data/Amendment%20to%20Maritime%20Law/20140321/c2.pdf>，Accessed on 2016/03/23。

<sup>⑪</sup> 若決定於海商法中規定，則強制執行法第 114 條以下規定，亦應一併配合檢討修訂。

<sup>⑫</sup> 柯澤東，海商法修訂新論，2000 年 11 月，第 151 頁。

<sup>⑬</sup> 德翔台北號事故的海域，過去 5 年間即發生 2 次漏油事故 (<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1646378>，Accessed on 2016/03/28)。

<sup>⑭</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993) Article 12 Effects of forced sale 3. A State Party may provide in its law that, in the event of the forced sale of a stranded or sunken vessel following its removal by a public authority in the interest of safe navigation or the protection of the marine environment, the costs of such removal shall be paid out of the proceeds of the sale, before all other claims secured by a maritime lien on the vessel. (<http://www.admiraltylawguide.com/conven/liens1993.html>, accessed on 2016/03/28).

規定。但是，不論依 1926 年公約、1967 年公約或 1993 年公約，各該公約均有明文規定海事優先權人所得主張海事優先權的對象，該對象涵括船舶所有人 (owner)、光船租船人 (demise charterers)、船舶經理人 (manager) 或營運人 (operator)，是以，筆者認為，宜增訂海事優先權人得行使海事優先權的對象的規定於我國海商法中，以期明確，並杜爭議，修正條文對照表及修正建議說明如下表 5。

3. 再就海事優先權所及的標的部分，我國法係採行 1926 公約的規定，但與 1967 年公約及 1993 年公約部分，有明顯出入，我國現行法的規定，雖然對於海事優先權人有較充足的保障，但是所臚列的航程運費、可獲得的損害賠償等，

在法律概念上或可缺分，但在審判實務上，似仍需由海事優先權人負責舉證，而就上述費用的舉證，對海事優先權人來說，似乎有一定程度的困難，準此，使我國海商法第 27 條及第 28 條之規定，即似僅具有象徵意義，這或係 1967 年公約及 1993 年公約，分別於各該公約第 4 條均明確規定海事優先權所及標的，僅限於船舶及其殘餘物的原因，修正條文對照表及修正建議說明如下表 6。

4. 另關於我國海商法第 30 條規定部分，雖係源自 1926 年公約第 6 條第 1 項之規定，惟該規定是否全無爭議，容有研究之空間。至於 1967 年公約及 1993 年公約，於各該公約的第 5 條，則均明文規定採取「後發生優先」原則。筆者乃

表 5 海商法海事優先權對象修正草案條文對照表

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
下列各款為海事優先權擔保之債權，對船舶所有人、船舶承租人、傭船人、經理人及營運人，就該船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物，有優先受償之權：	第 24 條 下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之全權：	一、增列優先權人所得行使權利的對象為船舶所有人、船舶承租人、傭船人、經理人及營運人：本條第一項本文係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 1 項所為之修正。主要係因 1993 年公約已配合 1957 年責任限制公約，揚棄 1926 年公約所採以船舶為優先權行使對象之概念，而改採對責任人主張之概念。因現行條文並未將優先權所得行使對象明文規定，為免優先權人無法確定應向何人主張優先權，故有予以修正，並明定優先權人行使優先權之對象為必要。 二、1993 年公約明白規定優先權所存在之客體為船舶 (shall be secured by a maritime lien on the vessel)，故予以明文以期適用之明確。另依海運實務及公聽會意見，維持優先權所及的標的為船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。

表 6 海商法海事優先權所及標的修正草案條文對照表

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
無。	第 27 條 依第 24 條之規定，得優先受償之標的如下： 一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。 二、在發生優先債權之航行期內之運費。 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。 四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。 五、船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。	一、本條刪除。 二、現行條文第 27 條規定係依 1926 年海事優先權及抵押權公約第 4 條規定所制定，1993 年海事優先權及抵押權公約已無該規定，為符合國際潮流及修法目的，乃建議予以刪除。 三、另關於現行條文第 1 款中有關優先權所得行使之標的範圍，已另敘明理由於附表 5。

認，可將海商法第 30 條規定刪除，以期明確，修正條文對照表及修正建議說明如下表 7。

5. 又迄至目前為止，學者認為我國海商法規定似有再予檢討的部分，計有：人身傷害範圍不明(第 24 條第 1 項第 2 款)、清除沉船的範圍過廣(第 24 條第 1 項第 3 款)、不得主張海事優先權的內容規定不明確(第 26 條)、第 29 條第 3 項規定，贅將同一款(或同一順序)之概念，規定為「同一種類」等部分<sup>15</sup>，

上述部分，雖未明顯不合實宜，但為臻完善，若有必要，亦一併檢討並提出相關修正建議，併與上述表 4 至表 7 統整如本文結論所附之表 8 所示。

6. 至於海事優先權的準據法規定部分，有學者認為應於修法時一併納入規範<sup>16</sup>，且大陸海商法第 272 條<sup>17</sup>亦有明文。惟因大陸海商法制定時，尚未有涉外民事法律適用法的明文規定，與我國早有涉外民事法律適用法規定的情形不同，德日現行法<sup>18</sup>，亦無特別於實體法中為

表 7 海商法海事優先權同次航行修正草案條文對照表

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
無。	第 30 條 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、本條刪除。 二、參考 1993 年海事優先權及抵押權公約已不將航次為認定優先權順序之標準，而無現行文第 30 條之規定，且礙於航次認定之困難，故有刪除之必要。若參考刪除，亦可避免現行條文所存，1926 年海事優先權及抵押權公約規定與 1967 年海事優先權及抵押權公約規定，錯縱不一呈現於海商法優先權規定之紛雜現象。

<sup>15</sup> 張新平，海商法，2010，第 78-79 頁。

<sup>16</sup> 同前註 10。

<sup>17</sup> 尹章華、張元宵，兩岸海商法，2003，第 f34 頁。

<sup>18</sup> 同前註 7。

海事優先權準據法之規定，大陸海商法的上項規定，或係因時制宜所致，經評估，尚非值得參酌之立法體例。況依前述實證研究，就海事優先權，現行司法實務，因有強制執行法第 114 條之 3 的明文規定，多依船籍國法，並無特別爭論。此外，德日現行海商法規定，亦未於實體海事優先權部分，另就海事優先權的準據法為明文規定，筆者因認，並無於此次修定時，贅列準據法之必要，況且，依上述所介紹有關的國際公約，亦未就準據法的部分，有明文的規定。

## 參、結論

依上述的實證研究，我國海商法目前關於海事優先權規定的部分，因乏實際適用的衝突，故就該部分規定的妥適性及修法的必要性，尚無法由到目前為止的實證

研究中，得出該部分有明顯且急迫的修法的必要的結論。至於明顯未與國際公約相合宜的部分，亦經本研究析論於上，惟該析論僅限於比較研究，未有具體案例可資參考，是以，是否需要馬上就該不相合宜部分為優先修正之標的？似非無再予商榷的餘地。不過，關於主管機關為航行安全或保護海洋環境而清除擱淺、沉沒船舶所支出之費用，是否得行使優先權？因現行法有明顯缺漏，基於關注海洋生態環境的學者立場，筆者強烈建議應參考 1993 年公約第 13 條第 2 項之規定，於本次海商法修正時，予以明定，並將其優先的順位，列於所有優先權之前<sup>19</sup>，以免主管機關殫於求償無門，無法及時採取必要的安全及維護措施，並符合公約的規定<sup>20</sup>。但為使我國海商法的法制更為完備，乃就優先權部分，提出參考修正條文對照表及修正說明<sup>21</sup>如表 8。

<sup>19</sup> 見表 4 建議修正條文內容。

<sup>20</sup> 惟仍有不同意見，如船長公會李蓬秘書長意見如下：(1) 海難救助人將不會進場，不論其是否是依 LOF 或拖救契約。以德翔台北為例，一旦有此條之存在，海難救助人將吝於進場，因為看到拍賣後，政府將取走一切而無所有時，即便是尚存貨主的保險人也會宣布委棄；(2) 再者，船舶所有人也將會對船員刻意延遲付出薪水，因為一旦船難發生，他們只要宣布破產即可省卻給付船員之薪水，任由政府取走殘骸，船員將做白工；(3) 到現在為止，殘骸大部分還是我們本島的砂石船或漁船造成的，而外國船舶皆有保險人與我國政府對話，最近的兩個案例一個是海研五號，一個是德翔台北。皆掛國旗，殘骸問題如何解決？還不是靠保險。只要限定所有船舶皆保險就成。筆者回應如下：(1) 就海研 5 號而言，若認為是“專用於公務的船”，則不論依現行海商法或修正建議條文第 3 條，都不會適用到。而且，依媒體報導 (<http://www.appledaily.com.tw/realtime/news/article/new/20151019/714917/>)，保險公司，好像也沒有正面處理；(2) 另就德翔台北一案，得主張海事優先權的標的，依修正建議條文，僅及於船舶，屬具，殘餘物，並不及於船舶所有人本人，簡單的講，和德翔台北船舶所有人簽立拖救契約（包含勞依茲救助契約範本即 LOF）的 slavor，是以德翔台北船舶所有人整個公司的財務狀況，決定是否和公司成立拖救契約，其債務人應為德翔台北的母公司，而非德翔台北號船舶。況且，德翔台北號據其母公司宣稱有上億美金的保險 (<http://www.cna.com.tw/news/alloc/201603310174-1.aspx>)，所影響的，應是保險公司的出險，當然，筆者絕對同意有關限定所有船舶皆需強制保險的意見；(3) 再就船舶所有人遲付薪水部分，若有此況發生，債權人（即海員等）本即得於發生任何航行事故前，逕行主張海事優先權，和本議題並無直接關連；(4) 況且依本文所討論高雄地方法院 89 年度訴字第 1450 號判決所示當時之巴拿馬海商法規定，船員之薪資之優先權順位，僅在第三順位，而非第一順位。

<sup>21</sup> 建議條文條次未予編列，以利微調。

表 8 海商法海事優先權修正草案條文對照表

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
<p>下各款為海事優先權擔保之債權，對船舶所有人、船舶承租人、僱船人、經理人及營運人，就該船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物，有優先受償之權：</p> <p>一、船長、海員及其他在船上服務之人員，因其受僱於船上所生之債權，包括僱用人應支付之報酬、遣返費及社會保險費等。</p> <p>二、不論發生於陸上或海上，與船舶操作直接所致人身傷亡之賠償請求。</p> <p>三、救助之報酬。</p> <p>四、因船舶操作直接所致之陸上或水上財務毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。但該船舶上運送之貨物、貨櫃及旅客動產之毀損滅失，不在此限。</p> <p>五、港埠費、運河費、其他引水道費及引水費。</p>	<p>第 24 條 下列各款為海事優先權擔保之債權，有優先受償之權：</p> <p>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。</p> <p>二、<u>因船舶操作直接所致人身傷亡，對船舶所有人之賠償請求。</u></p> <p>三、救助之報酬、清除沉船費用及船舶共同海損分擔額之賠償請求。</p> <p>四、<u>因船舶操作直接所致陸上或水上財務毀損滅失，對船舶所有人基於侵權行為之賠償請求。</u></p> <p>五、港埠費、運河費、其他水道費及引水費。</p> <p><u>前向海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。</u></p>	<p>一、第一項本文修正。</p> <p>(一) 增列優先權人所得行使權利的對象為船舶所有人、船舶承租人、僱船人、經理人及營運人：本條第 1 項本文係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 1 項所為之修正。主要係因 1993 年公約已配合 1957 年責任限制公約，揚棄 1926 年公約所採以船舶為優先權行使對象之概念，而改採對責任人主張之概念。因現行條文並未將優先權所得行使對象明文規定，為免優先權人無法確定應向何人主張優先權，故有予以修正，並明定優先權人行使優先權之對象為必要。</p> <p>(二) 現行條文第 27 條規定併入本條。現行條文第 27 條規定，係參考 1926 年海事優先權及抵押權公約第 4 條規定而來。因 1993 年海事優先權及抵押權公約已無現行條文第 27 條之相關規定，故有予以檢討之必要，另因 1993 年公約明白規定優先權所存在之客體為船舶 (shall be secured by a maritime lien on the vessel)，故予以明文以期適用之明確。另依海運實務及公聽會意見，維持優先權所及的標的為船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p> <p>二、第一款酌作文字修正。本款係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 1 項 a 款所為之文字修正。另參考該公約之該款規定，明定本款優先權之權力範圍。</p> <p>三、第 2 款酌作文字修正。本款係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 1 項 b 款所為之修正，並明定本款優先權之權利範圍，另因現行條文所規定之權利行使對象已於本條本文部分修正，故將行使權利對象予以刪除。另因該款</p>

表 8 海商法海事優先權修正草案條文對照表 (續)

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
		<p>英文條文為 (in direct connection with)，經斟酌與原條文「直接所致」並無適用之重大疑義，故保留原「直接所致」文字。</p> <p>四、第 3 款酌作文字修正。現行條文本款規定，係參考未生效之 1967 年海事優先權及抵押權公約而來，1993 年海事優先權及抵押權公約已未將船舶共同海損分擔額之賠償請求列為優先權。本款係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 1 項 c 款所做之配合修正。以期達成依單一有效公約修正之修法原則，另 1993 年公約係規定 Claims for reward for the salvage of the vessel，因並未明文排除特別救助補償，故特別補償亦應為優先權所擔保債權 (<i>The Bold Buccleugh</i>, 7 Moore, P. C. 267)。</p> <p>五、第 4 款酌作文字修正。本款係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條 e 款所做之修正，因載運貨物、貨櫃及旅客行李之損害賠償已受其他公約或法律規定保障，為免該受損人併依侵權行為之法律關係於我國法院請求，而增加該債權是否受優先權保障之適用疑義，乃依公約該款規定，加以增訂，以期適用之明確。</p> <p>六、第 5 款未修正。</p> <p>七、現行條文第 2 項刪除。刪除後現行條文第 24 條第 2 項及現行條文第 29 條移列於下條。而將優先權內容與位次分別規定之原因，係參考 1993 年海事優先權及抵押權公約之立法體例，該公約分別於第 4 條規定優先權，第 5 條規定優先權之優先順序。</p>

表 8 海商法海事優先權修正草案條文對照表 (續)

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
<p>海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。但主管機關，為航行安全或保護海洋環境而清除擱淺、沉沒船舶所支出之費用，就該船舶拍賣所得，得優先於第 19 條之優先權受償。</p> <p>各別海事優先權，其位次依前條各款之順序，一款中有數債權者，不分先後，比例受償。但發生在後的救助報酬優先權，優先於之前存於該船舶上之任何優先權。</p> <p>前條第 3 款之救助債權，其發生在後者優先受償，救助報酬之發生以施救行為完成時為準。</p> <p>造船人或修船人因建造或修繕船舶所生債權，其留置船舶之留置權位次，在海事優先權之後，在船舶抵押權之前。</p> <p>前項留置權，造船人或修船人喪失船舶之占有時消滅。但因扣押或假扣押喪失船舶之占有者，不在此限。</p>	<p>第 24 條 前項海事優先權之位次，在船舶抵押權之前。</p> <p>第 25 條 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。</p> <p>第 29 條 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第 24 條各款之規定。</p> <p>一款中有數債權者，不分先後，比例受償。</p> <p>第 24 條第 1 項第 3 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。</p>	<p>一、現行條文第 24 條第 2 項所移列本條第 1 項規定。另因 1993 年公約第 12 條第 3 項明定參與公約國就主管機關為保護環境所支出之費用可以由內國法以法律明定優於所有優先權，乃增訂但書規定。</p> <p>二、現行條文第 29 條第 1 項、第 2 項移列本條第 2 項規定。並參考 1993 年公約酌作文字修正。另關於發生在後的救助報酬優先權 其位次應如何處理，現行條文並未規定，乃增訂但書，明定發生在後之救助報酬 優先權，優先於救助前已存者，以獎勵救助。</p> <p>三、另關於救助報酬優先權之發生時點，為期明確，乃依 1993 年公約第 5 條第 4 項及現行條文第 29 條第 3 項規定，酌作文字修正，並確認此種優先權發生於每一救助作業完成時。</p> <p>四、現行條文第 25 條關於留置權人之範圍並未明文規定，乃參考 1993 年公約第 7 條之規定，增訂為造船人或修船人，並改列為第 4 項。</p> <p>五、現行條文並未有留置權消滅之規定，尚有缺漏，乃依 1993 年公約第 7 條第 2 項，爰增訂第 5 項規定。</p>
<p>因下列原因所生本法第 19 條第 2 款、第 5 款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定：</p> <p>一、與運送石油、其他危險或有毒物質所致之損害，依據國際公約或法律規定及強制保險或其他擔保債權之法律，權利人已可行使權利者。</p> <p>二、與運送核子燃料、放射性物品、廢料有關，或與運送放射性兼有毒性、爆炸性、其他危險性之物品有關者。</p>	<p>第 26 條 本法第 22 條第 4 款至第 6 款之賠償請求，不適用本法有關海事優先權之規定。</p>	<p>現行條文將船舶所有人責任限制例外規定，採為排除優先權適用之規範，體例上有混淆之虞。且依現行條文，另易生油污公約、燃油污染公約、HNS、Nuclear 等公約所未予強制補償之損害，是否亦無優先權可以主張之疑義，故有加以修正之必要。為釐清上述現行條文之疑義，乃參考 1993 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 2 項，為配合修正。</p>

表 8 海商法海事優先權修正草案條文對照表 (續)

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
無。	<p>第 27 條 依第 24 條之規定，得優先受償之標的如下：</p> <p>一、船舶、船舶設備及屬具或其殘餘物。</p> <p>二、在發生優先債權之航行期內之運費。</p> <p>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。</p> <p>四、船舶所有人因共同海損應得之賠償。</p> <p>五、船舶所有人在航行完成前，為施行救助所應得之報酬。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、現行條文第 27 條規定係依 1926 年海事優先權及抵押權公約第 4 條規定所制定，1993 年海事優先權及抵押權公約已無該規定，為符合國際潮流及修法目的，乃建議予以刪除。</p> <p>三、另關於現行條文第 1 款中有關優先權所得行使之標的範圍，已另予明定。</p>
無。	<p>第 28 條 第 24 條第 1 項第 1 款之債權，得就同一僱傭契約期內所得之全部運費，優先受償，不受前條第 2 款之限制。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、現行條文第 28 條規定係依 1926 年海事優先權及抵押權公約第 4 條第 4 項規定所制定，1993 年海事優先權及抵押權公約已無該規定，乃建議予以刪除。</p>
無。	<p>第 29 條 屬於同次航行之海事優先權，其位次依第 24 條各款之規定。</p> <p>一款中有數債權者，不分先後，比例受償。</p> <p>第 24 條第 1 項第 3 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。</p> <p>共同海損之分擔，應以共同海損行為發生之時為準。</p> <p>因同一事變所發生第 24 條第 1 項各款之債權，視為同時發生之債權。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、本條原條文已依 1993 年海事優先權及抵押權公約立法體例，併列為修正條文第 20 條，並參考該公約規定，為配合修正。</p>
無。	<p>第 30 條 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。</p>	<p>一、本條刪除。</p> <p>二、參考 1993 年海事優先權及抵押權公約已不將航次為認定優先權順序之標準，而無現行條文第 30 條之規定，且礙於航次認定之困難，故有刪除之必要。若參考刪除，亦可避免現行條文所存，1926 年海事優先權及押權公約規定與 1967 年海事優先權及抵押權公約規定，錯縱不一呈現於海商法優先權規定之紛雜現象。</p>

表 8 海商法海事優先權修正草案條文對照表 (續)

建議修正條文	現行條文	修正理由說明
海事優先權，不因船舶所有權之移轉或變更登記或船籍變更而受影響。但船舶經強制執行拍賣後，除經優先權人及留置權人同意由拍定人繼續承受其等優先權外，海事優先權及留置權不再存在於該船舶。	第 31 條 海事優先權，不因船舶所有權之移轉而受影響。	現行條文第 31 條並未規範優先權所在之船舶經強制執行拍賣後優先權應如何處理，乃參考 1993 年公約第 12 條第 1 項，爰增訂但書之規定。另參考同公約第 8 條規定酌作文字修正。
海事優先權，第 1 款自離職日起算；第 2 款至第 5 款自該債權所發生之日起算，經一年而消滅；但不依法所為船舶扣押或假扣押者，其期間不計入。	第 32 條 第 24 條第 1 項 海事優先權自其債權發生之日起，經一年而消滅。但第 24 條第 1 項第 1 款之賠償，自離職之日起算。	關於船舶若遭不法扣押時，優先權除斥期間是否仍應進行，現行條文第 32 條並未明文規定。乃參考 1993 年公約第 9 條第 2 項，爰增訂但書規定。

### 參考文獻

王泰升、薛化元、黃世杰，2015，*追尋臺灣法律的足跡：事件百選與法律史研究*，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。

尹章華、徐國勇，2000，*海商法*，元照出版公司，臺北市。

尹章華、張元宵，2003，*兩岸海商法*，文笙出版社，臺北市。

柯澤東，2000，*海商法修訂新論*，元照出版公司，臺北市。

張新平，2010，*海商法*，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。

梁宇賢，2011，*海商法精義*，自版，臺北市。

賴來焜，2000，*新海商法論*，學林文化事業有限公司，臺北市。

