

完善船舶优先权项目及受偿顺序的意见和建议

黄耀新¹

摘要：我国海商法对船舶优先权作了相关规定，但随着经济社会和人们思想观念的发展变化和不断进步，实践中出现一些新的情况，如船员看管船舶过程受伤产生的赔偿费等是否具有船舶优先权，现有规定难于解决，本文通过对船舶优先权规定的相关内容、项目及受偿顺序进行分析阐述，结合以人为本、注重人的生命健康、保护弱势群体等发展理念，对船舶优先权的项目及受偿顺序的完善提出意见和建议。

关键词：船舶优先权 赔偿费 项目及受偿顺序 完善意见

一、船舶优先权的基本含义及主要特征

船舶优先权源于古希腊地中海沿岸国家，关于船舶优先权的称谓，各国规定不尽相同，也没有明确的概念：在英国被称为“海上留置权”，日本称为“优先特权”，德国则称之为“法定质权”。²在我国，根据《中华人民共和国海商法》第二十一条规定，船舶优先权是指海事请求人依照本法第二十二条的规定，向船舶所有人、光船承租人、船舶经营人提出海事请求，对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利。它的法律特征主要有：（一）法定性，是指船舶优先权不能基于约定产生，只能由法律加以规定。其法定性主要表现在权利主体、债权种类和受偿顺序法定。（二）秘密性，又称“非公示性”，这是船舶优先权区别于其他权利的显著特点。抵押权以登记为公示方法，质权、留置权以占有为公示方法，船舶优先权不以登记或占有为要件，一旦产生就具有对抗性。作为一种不公开的权利，船舶优先权秘密地附随在船舶上。（三）追及性，又称“依附性”，一旦产生，船舶优先权就依附于标的物上，即使船舶所有权发生变更也不会使

¹ 黄耀新 男 广州海事法院执行局审判员

² 许芳 《浅谈船舶优先权》《中国水运》第08卷第8期 2008年8月

该项权利消灭，除非经过司法拍卖或者当事人主张行使期间已过，优先权人可以随时对该船主张优先受偿。（四）优先受偿性，优先权人较普通债权、船舶留置权、抵押权、质权担保的债权优先受偿。（五）行使方式特殊性，是指对如何行使船舶优先权作出了限定，当事人若想扣押或拍卖船舶，只能通过司法途径来实现。（六）期限性，即对其行使期限进行限定，该期限为除斥期间，不得中止、中断。³

二、船舶优先权项目的成立要件及有关立法规定

（一）船舶优先权项目的成立要件

船舶优先权项目是指对产生该海事请求的船舶具有优先受偿的权利的内容及类型。从有关国家立法实践可看出，成为船舶优先权项目需满足两个成立要件：（1）只有经法律明文规定的债权才能享有船舶优先权的担保，不得由当事人约定产生。（2）产生该债权的法律行为须为善意。

从有关国家立法所规定的船舶优先权项目中，可发现船舶优先权项目除法定性外还有以下几个特点：（1）海事性，发生该类债权都与船舶及海上运输有联系；（2）特殊性，并非所有的海事债权，都可得到船舶优先权之担保，“只应该承认那些出于经济和社会的理由而被认为是必不可少的船舶优先权”，这已成为国际社会的基本共识。（3）多样性，是指船舶优先权所担保的债权依据债权的性质可分为契约、准契约、侵权三大类。⁴

（二）国外对船舶优先权项目的立法规定

1、国外有关国家的规定

大陆法系中，德国海商法第754条规定的船舶优先权的项目有：（1）船长及其他船员的工资；（2）公用船舶、航行支出以及港口费引航费；（3）在使用船舶时，因人身伤亡及货物损害或灭失产生之赔偿请求权。但原于

³陈思 《论船舶优先权的法律性质》《法制与社会》2016.4（中）

⁴刘玥琪 《船舶优先权项目的比较分析》《法制与社会》2008.08（上）

某一合同调整之货损请求权除外；（4）救助费用，包括第743条规定之救助费用，运费，共同海损之分摊额，消除沉船杂物费；（5）对抗船东之社会保险及失业保险债权。

英美法系中，英国法规定的船舶优先权的项目有：司法费用；船舶所致损害；海难救助；海员与船长之薪金；船长为保全船舶所支付之垫款；船货保证契约；遇难船舶管理人之费用；土地所有人或占有人对海难船舶提供救助而蒙受之损害；海岸警卫队所给予劳务之报酬；救助生命及财物；掩埋或丢弃尸体之费用。

2、有关国际公约的规定

目前世界上关于船舶优先权的国际公约主要有三个：即1926年《统一船舶抵押权和船舶优先权某些规定的公约》（以下简称1926年公约）、1967年《统一关于船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》（以下简称1967年公约）、1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》（以下简称1993年公约）。1926年公约规定船舶优先权的项目为有：（1）应缴付国家的诉讼费用，以及为债权人的共同利益保管或出售船舶并分配价款而支出的费用；吨税、灯塔费、港务费等公共税收或费用、引航费；（2）船长、船员和船上其他人员的雇佣契约引起的请求；（3）救助报酬和该船的共同海损分摊额；（4）碰撞或其他航行事故的损害赔偿以及对海港、码头或航道的一部分工程造成损害的赔偿；旅客和船员人身伤害赔偿；货物或行李灭失损害赔偿。1967年公约规定船舶优先权的项目有：（1）就其在船上任职而应付与船长、高级船员及其他船员的工资及其他款项；（2）港口、运河及航道的费用和引航费；（3）直接与船舶营运有关的、不论在陆上或水上发生的人身伤亡；（4）直接与船舶营运有关的、不论在陆上或水上发生的因侵权行为引起的财产灭失或损害；（5）救助报酬、船舶残骸清除和以及共同海损分摊的请求。1993年公约规定船舶优先权的项目为有：（1）就船长、

高级船员和其他船上的在编人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项的请求，包括遣返费用和应为他们支付的社会保险；（2）就直接与船舶营运有关的无论是在陆地还是水上发生的人身伤亡提出的请求；（3）就船舶的救助报酬提出的请求；（4）就港口、运河和其他水路规费和引航费提出的请求；（5）根据侵权行为提出的请求，该请求是船舶营运直接造成的有形灭失或损坏所引起的，但不包括船舶所载运的货物、集装箱和旅客物品的灭失和损坏。考虑到各国经济、社会状况不同，三个国际公约都规定有任意优先权，缔约国可根据本国实际情况规定其他种类的船舶优先权，但其位次不能优于公约所列举的各项优先权，也不能优于已登记的其他船舶担保物权。⁵

三、我国的船舶优先权项目及其行使和实现

我国《海商法》第二十二条规定：“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”，这五类海事请求是我国对船舶优先权项目的基本规定。

（一）行使船舶优先权的主体

根据《海商法》第二十一条、第二十二条规定，行使船舶优先权的主体是指具有第二十二条规定五类请求的海事请求权人。此外，《海商法》第二十七条规定，本法第二十二条规定的海事请求权转移的，其船舶优先权随之转移，因此，承受第二十二条规定五类海事请求权权利的，也可以成为船舶优先权行使的主体。

⁵刘玥琪 《船舶优先权项目的比较分析》《法制与社会》2008.08（上）

（二）船舶优先权的实现条件

我国《海商法》第二十八条明确规定：“船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。”也就是说，通过法院扣船是船舶优先权实现的必经程序。最高人民法院在1986年制定的《关于诉讼前扣押船舶的具体规定》和1987年制定的《关于强制变卖被扣押船舶清偿债务的具体规定》，其中就包含了行使船舶优先权的程序性规定。2000年7月1日起实施的《海事诉讼特别程序法》对船舶优先权作了较详细的规定，是目前我国行使船舶优先权的程序性法律规定。根据现行《海商法》等法律规定，笔者认为，船舶优先权的实现至少需要具备以下四个条件：

第一，海事请求产生并有效存在。必须出现我国《海商法》第二十二条规定情形的海事请求，并且海事请求没有因为清偿、抵消、混同、放弃等行为而消灭，一直有效存在。⁶ 如果存在有效的海事请求，但因上述特殊原因又归于消灭，则实际上并不存在有效的海事请求。船舶优先权的主要目的就是在于使海事请求得到清偿，船舶优先权的性质是担保物权，如果海事请求尚未产生或虽已产生但已归于消灭，当然也就不具备实现船舶优先权的前提条件，那么船舶优先权也就无从实现了。

第二，海事请求必须已届清偿期且未得到履行。如果存在有效的海事请求，海事请求人是可享有船舶优先权的，但并不意味着船舶优先权就可以实现。如果该海事请求尚未届清偿期，除非责任人提前履行义务，否则无义务可履行，也即海事请求未到清偿期，则责任人可不履行义务，从而也不会产生海事请求未获清偿的问题。只有当该海事请求已届清偿期，责任人又不履行时（不论是故意不履行还是因其他原因而未履行，也无论是否完全履行），才具备实现船舶优先权的条件。

第三，必须是船舶优先权存在并且有效。船舶优先权是担保物权，具

⁶汤能忠 《海事司法理论与实践》法律出版社 2002. p. 94.

有优先受偿性。优先受偿性是担保物权的最主要的特点之一，一般指债务人到期不清偿债务或者出现当事人约定的实现担保物权的情况时，债权人可以对担保财产进行折价或者拍卖、变卖，以所得的价款优先实现自己的债权。根据《海商法》第二十二条规定，如果所产生的海事请求不属于该条规定范围之内的，如油污损害、强制保险等则不属于船舶优先权的范畴，所以也就不享有船舶优先权的优先受偿性。

第四，当事船舶必须为海事法院依法所扣押。《海商法》第二十八条规定：“船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。”由于法院的司法权受制于国家主权，即法院的司法权只能在国家主权范围内行使，不能超越国家主权范围，所以产生优先权的船舶必须为法院所依法扣押，否则，船舶优先权的实现就无从谈起。实践中，船舶优先权的实现，需要先通过法院扣押产生优先权的船舶，然后依照法定程序对海事请求是否存在有效、是否已届清偿期等问题进行审查，之后法院才能依法对船舶进行拍卖，拍卖公告期间当事人进行债权登记，若债权未经确认，则还要提起有关诉讼，最后法院依法对拍卖所得价款按法定程序召开债权人会议进行协商，协商不成则按照法定受偿顺序分配给债权人。船舶转让的，根据我国《海商法》及《海事诉讼特别程序法》有关规定，要通过船舶优先权催告程序催促船舶优先权人主张权利。

当然，《海商法》规定的船舶优先权并非都能实现，如果船舶灭失了，那么其权利人就无法享有船舶优先权。《海商法》第二十六条规定：船舶优先权不因船舶所有权的转让而消灭。但是，船舶转让时，船舶优先权自法院应受让人申请予以公告之日起满六十日不行使的除外。根据我国《海商法》第二十九条规定：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；（二）船舶经法院强制出售；（三）船舶灭失。船舶

优先权保护的债权并不随着船舶优先权的消灭而消灭，在我国民法关于债权的规定中，在法律规定的时效内已经丧失优先权的债权仍可以同其他的普通债权一样主张权利，得到受偿。⁷

三、船舶优先权的受偿顺序

我国《海商法》第二十三条规定，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。第二十四条规定，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。第二十五条规定，船舶优先权先于船舶留置权受偿，船舶抵押权后于船舶留置权受偿。

根据上述规定，可将船舶优先权的受偿顺序分为两类：一类是第二十二条第一款所列各项海事请求之间的受偿顺序，在此称之为内部受偿顺序；另一类为第二十二条第一款所列各项海事请求享有的船舶优先权与船舶抵押权、留置权等权利之间的受偿顺序，在此称之为外部受偿顺序。

船舶优先权的内部受偿顺序，是指在船舶优先权范围内的不同受偿项目之间的优先性比较问题。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。

1. 关于船舶优先权担保的海事请求间的受偿顺序问题，根据《海商法》第二十二条规定：船舶优先权担保的海事请求又可以进一步划分为两种，一是船舶优先权担保的不同类海事请求，二是船舶优先权担保的同类海事

⁷韩雨潇 《论我国船舶优先权的性质及其实现途径》 《中国矿业大学学报（社会科学版）》 2013年第3期

请求。

对于船舶优先权所担保的不同类海事请求，由于《海商法》的立法规定总是以某种社会或经济的需要所给予的特殊保护为背景的，所以在研究每一项船舶优先权所担保的不同类海事请求时，应考虑该海事请求本身所体现的国家政策倾斜性所给予保护的程序有所差别而非完全等同。⁸在处理这一问题时，各个国家的具体排序并不相同，但是一般情况下都会优先考虑国家的税收、船员利益、救助报酬、共同海损分摊、人身伤亡等。我国《海商法》第二十三条的规定是依照顺序受偿。但对第(四)项海事请求，后于第(一)项至第(三)项发生的，则应当先于第(一)项至第(三)项受偿。

对于船舶优先权担保的同类海事请求，根据《海商法》第二十三条规定，原则是不分先后，同时受偿；不足受偿的，按照比例受偿；第(四)项海难救助中有两个以上海事请求的，后发生的先受偿。对于第四项海难救助的救助款项的给付请求，因救助款项的给付请求是具有对已存在的船舶优先权起着保全作用的海事请求，故采用以时间为准的“倒序原则”，即后发生的，先受偿。海难救助采取这种例外性规定的理由是：海难救助的性质决定了这种例外优先性的必要。由于海难救助的本质是船员及船上工作人员的人身和财产上的救助。当船舶优先权在海难救助之前已经产生，如不进行救助，不仅船舶优先权难于实现，就连船员人命安全都难以保证，此情况下，原本简单的财产优先权的情形就被注入人身安危性质的内容。因此不能不把船员人身救助这一问题当做首要的关注点，而化解这种危机的救助人就必然有优先受偿救助费用的权利。而且这种优先性，应当在基本顺序之外作出特殊规定。否则，当发生海难时，有谁愿意积极救助呢？

2. 关于船舶优先权与实现船舶优先权的费用间的受偿顺序。

《海商法》第二十四条规定，因行使船舶优先权产生的诉讼费用，保存、

⁸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]》《上海海事大学》2007:23-26.

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。根据《海商法》的立法精神，对于实现船舶优先权的费用应该先于优先权里所列的内容进行受偿。简单而言，这部分费用是实现优先权的诉讼费以及法院依法对船舶进行扣押或拍卖所产生的费用。这部分费用是实现优先权的保障，没有这部分的程序保障，就不能实现优先权，所以这部分费用应该优先于优先权受偿。

实践中这部分费用主要分为二部分：第一部分是实现优先权的诉讼费用，包括优先权人在诉讼程序中所产生的诉讼费用及其他有关费用；第二部分是拍卖船舶或为海事请求人的共同利益而支付的其他费用，如船舶检验费、评估费、拍卖公告费等。

对于第一部分实现优先权的诉讼费用，及第二部分为拍卖船舶或为海事请求人的共同利益而支付的其他费用，应该从拍卖船舶的价款中优先于船舶优先权受偿。实践中基本形成了共识，似乎没有什么争议，理由是：这种费用涉及私人或企业利益，私人及企业是民事交易主体中的弱者，与国家机关等主体比较而言是处于相对不利的地位的。同时基于优先权的本质考虑，维护个人利益、企业利益与社会利益的平衡，保障当事人获得基本的物质生活资料是优先权产生并且实行的重要依托。如果这些向优先权人请求支付权利的相对人不能获得这部分资金，那么他们就不能在经济生活中获得自给自足的基本收益，企业就不能得到正常经营发展，这是不合理的。⁹

四、实践中碰到的问题

我国《海商法》于1993年7月1日起施行，《海事诉讼特别程序法》于2000年7月1日起施行，至今已分别有27年和20年历史，时间均比较长，但

⁹孙光春《海事船舶优先权的受偿顺位问题分析》《海商法评论》2015年第38卷第8期

都没有重新修改过。虽然《海商法》《海事诉讼特别程序法》等法律对船舶优先权等作出了规定，并且后来也颁布了有关司法解释，但仍无法解决实践中碰到的种种问题。比如广州海事法院在拍卖“陆海8”轮一案（2017粤72执恢49号案）中¹⁰，该轮拍卖后有7位船员向法院申请债权登记，其中5位船员曾申请扣押船舶，并提起确权诉讼，但最后判决没有确认其劳动报酬享有船舶优先权，另外2位船员主张劳动报酬但之前没有申请扣押船舶，判决同样没有确认劳动报酬享有船舶优先权，虽然判决没有确认船舶优先权，但他们在分配时均提出主张，请求优先支付，而该案的另一债权人则认为判决没有确认船舶优先权，不同意优先支付；如广州海事法院处理的另一宗拍卖“通成702”轮案（2018粤72执352号案）¹¹，其中一位船员唐某在看管被扣押船舶期间因工作受伤致残诉请赔偿，后经调解获得赔偿，其主张赔偿金享有船舶优先权，请求优先支付；还有的案件当事人事实上服务于船舶而又非《海商法》中的“在编人员”，或没有船员证书不属于合格船员，或者只是与劳务公司签订了劳务合同而被派遣到船上工作的，这些人及其报酬是否属于《海商法》下的“在编人员”及其报酬范围是否享有船舶优先权。¹²这些情况，现有法律规定都不明确，因涉及船员切身利益，各海事法院的做法又不一致，造成案件难以处理。实践中碰到类似的问题还有，如有的案件船员在起诉时主张了工资优先权，但后来因案件调解而没有确认优先权，有的没有申请扣押船舶，有的未按期行使权利等等，这些是否都不能享有船舶优先权，是经常碰到又较难把握及处理的问题，需要完善相关法律规定予以明确。

五、完善船舶优先权受偿顺位的意见和建议

（一）关于船舶优先权的受偿顺位，各国在处理时一般会考虑下列因

¹⁰ 参考广州海事法院（2017）粤72执恢49、50号案

¹¹ 参考广州海事法院（2018）粤72执352号案

¹² 谭佳怡《论我国海商法下船舶优先权的项目设置》《中国水运》2007年02月第07卷第02期

素：

（1）船员利益优先原则

多数国家通行做法是将船员报酬及其它基于船员劳动合同产生的海事请求置于较前的受偿次位，我国也是排在前面的位置。

（2）人身伤亡之债优于财产损害之债原则

当人身伤亡和财产损害同时发生时，大多规定人身损害优先受偿，这应该是出于人道主义考虑。

（3）保全了已存优先权所产生的债权优先原则

海难救助报酬、共同海损分摊等债权，使得之前产生的船舶优先权得以保全，应优先于之前产生的船舶优先权受偿。我国《海商法》也规定，海难救助的救助款项的给付请求，如果后于船员劳动报酬、船舶营运中发生的人生伤亡、船舶吨税、引航费、港务费、和其他港口规费发生的，则应先于它们受偿。

（4）国家利益优先原则

国家利益或公共利益优先，这是大多数国家所采用的原则。比如国家税收，通常都排在较为靠前的位置，有的国家排在第一，也有的排在第二或第三位。¹³

船舶优先权的本质就是要将法律的关照倾斜于那些在特殊法律情景中需要受到特别保护的、本身处于相对弱勢的群体。因此，笔者认为还要充分考虑对弱勢群体的保护，体现人生命健康的价值及国家的关怀和保护，体现以人为本，考虑鼓励或促进航运行业的正常健康发展，考虑如何更好维护社会和谐及安定团结。

（二）上述相关案例的实际处理及对有关问题的看法。

关于拍卖“陆海8”轮案，7位船员与另一债权人经协商最后达成债权

¹³邹涛《船舶优先权制度浅析》《中国水运》2010年1月第10卷第1期

受偿协议，一致同意按按判决确认债权60%的比例支付船员劳动报酬。该案最后得到较好的解决，若非协商一致而严格按法律的规定进行处理的话，则7位船员应得总的受偿比例仅约10%。对这样的处理结果，是否可认为等同于另一债权人一定程度上确认了7位船员的绝大部分债权享有优先受偿的权利。关于拍卖“通成702”轮案，合议庭经讨论认为船员唐某因伤致残支付的赔偿金是为保存船舶及为债权人共同利益而产生的费用，确认可以优先拨付。而对于那些受雇请在船舶工作而又非《海商法》中的“在编人员”，或非船员，或者只是与劳务公司签订了劳务合同而被派遣到船上工作的人员，他们同样是为了保证船能正常营运而劳动，不能否认他们实际服务于船舶、在船上工作的事实。若无这些人员提供服务，船舶也不能完成其航行，他们的工作同样重要，应该给予这些人法律上的保护。¹⁴

（三）根据现行法律的规定及司法实践中碰到的实际问题，笔者对完善船舶优先权的项目内容及受偿顺序提出如下意见和建议。

1、扩大《海商法》第二十二条第一款（一）项所列给付请求的范围。将船员在船上工作或看管船舶期间因工作受伤所得的赔偿金等费用的给付请求作为船舶优先权项目纳入第二十二条第一款（一）项规定的范围，因为该费用是船员在工作和履行看管职责的特殊工作情景下因工受伤发生的，是为保存船舶及为债权人共同利益而产生的费用，将它纳入船舶优先权项目符合优先权立法目的和精神，可体现人的生命健康的价值，也可体现法律对处于相对弱势群体的关照倾斜和特别保护，及国家对生命健康的关怀和重视。

2、放宽《海商法》第二十二条第一款（一）项规定的船舶优先权的认定或确认条件，即对于第二十二条第一款（一）项规定的船长、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、

¹⁴谭佳怡《论我国海商法下船舶优先权的项目设置》《中国水运》2007年02月第07卷第02期

其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求，只要船员主张船舶优先权的诉讼请求得到生效法律文书确认和支持，在债权分配时就可考虑给予优先受偿的权利，即使判决没有确认船舶优先权。原因是现实中绝大多数船员的法律意识淡薄，他们基本不懂法律，更不知道有所谓的船舶优先权，什么是船舶优先权，该如何行使。故严格按《海商法》规定条件行使船舶优先权，对绝大多数船员来说这样的要求似乎太高了。若能降低该条所规定给付请求的认定或确认条件，这样可以较好解决实践中碰到的船员工资、劳动报酬甚至一些赔偿费等的分配受偿问题。否则，可能不利于提高船员的积极性，也不利于保护作为弱势群体的船员的权益。

3、将“非在编人员”纳入船员或其他在编人员保护范围内，确认在船上工作存在事实上劳动关系的“非在编人员”的工资、其他劳动报酬等享有船舶优先权。1967年公约和1993年公约均强调船员在船上任职工作这一事实，明确第二十二条第一款第(一)项、第(二)项的给付请求具有船舶优先权，符合1967年公约和1993年公约的规定和精神，与公约接轨。“非在编人员”可能是临时雇请的人员，可能是没有证书不合格船员，虽然“非在编人员”与船方可能没有劳动合同，但他们有在船上任职实际工作的事实，他们为了船舶或者船东等的共同利益在船上工作，存在事实上的劳动关系，其完成了劳动义务，对其享有的权利应同样予以保护。当然如果没有发生什么意外情况的话，这些编制之外的人员或是不合格的船员也能顺利获得报酬。¹⁵但是，若是碰到了意想不到的状况，如船舶发生海事事故，那么根据《海商法》规定，这些在实际上已经对船舶进行服务的非在编人员的报酬将会因为其不是船员和在编人员，而不能享有《海商法》下的船舶优先权。这

¹⁵徐新铭 《船舶优先权》 大连海事大学出版社 1995年12月第1版

对他们来说，是不太公平的。既然各国法律都赋予了船员的特别保障，船员的工资都享有极高的优先权，我国也极其重视对船员的保护。¹⁶所以可将“非在编人员”纳入船员或其他在编人员保护范围内。

4、将在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求调整并列放在受偿顺序第一位，突出人的生命健康的重要性。因为人的生命安全和身体健康是第一位、是最重要的。从人们与2020年爆发的新型冠状病毒肺炎的这场人民战、阻击战中，使人们更加意识到了生命的脆弱和可贵，也使人们对人的生命有了更进一步的审视，更多人已经认识到生命健康才是最珍贵、最无价的。习近平总书记多次说过并强调，党中央在应对疫情及防控、救治上始终把人的生命安全和身体健康放在第一位，可见党中央和国家对人的生命健康已提高到从未有过的高度，把它摆在极端重要的位置。故在立法上也要体现和顺应国家和人民的意志，把对人生命健康的保护放在更加突出的位置。

除上述船舶优先权的项目及受偿顺序外，对船舶优先权的行使条件提出一点意见：《海商法》第二十八条规定：“船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使。”，建议将该条规定为“船舶优先权可以通过法院扣押产生优先权的船舶行使”，即区别不同情况规定扣押船舶作为行使船舶优先权的必备或选择条件。如果某案件中仅有一位债权人，则扣押船舶应作为行使船舶优先权的必备条件。如果某案件中有多位债权人，其中已有权利人申请扣押了船舶，是否所有主张船舶优先权的权利人仍都需要扣押船舶，如拍卖“陆海8”轮案，共有8个债权人，笔者认为，在同时存在有多个债权人的情况下，要求每个权利人都需申请扣押船舶，不利于当事人及时实现债权。因为无论是诉讼前、诉讼中还是执行过程中扣押船

¹⁶杨仁寿 《海商法论》 三民书局有限公司 1987年第6版第86页

船，都要耗费大量的时间和人力物力，对节约司法资源，提高办案效率均没有益处。在上述情况下，只要船舶被其中一位债权人申请扣押了，就可以达到对该船舶进行拍卖处置的目的，其他7位债权人再申请扣押船舶，个人认为实际意义不大，现有法律虽然规定船舶优先权应当通过法院扣押产生优先权的船舶行使，但从上述案例看，当事人最关注的不是申请扣押船舶与否，关键还在于看判决是否对船舶优先权作出了确认。