

# 船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突与解决

别志义

上海海事大学法学院, 上海

收稿日期: 2024年4月6日; 录用日期: 2024年4月19日; 发布日期: 2024年5月20日

## 摘要

《海商法》自1993年实施以来, 一直是我国航运业发展的保障。船舶优先权通过扣押船舶程序, 旨在保护对于船舶行踪无法掌控的海事请求权人, 而海事赔偿责任限制则是为了保护因为巨大的航海风险给海运从业者所带来的损失, 设立相应的基金后便可释放扣押船舶。两种特殊的制度存在着一定的对立, 但其保护范围有一定的交叉。本文主要比较了两种制度在理论和实践上的差异, 分析产生冲突的原因, 并提出了相应的解决措施。

## 关键词

船舶优先权, 海事赔偿责任限制, 基金程序

# Conflict and Resolution between Maritime Lien and Limitation of Liability for Maritime Claims

Zhiyi Bie

School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai

Received: Apr. 6<sup>th</sup>, 2024; accepted: Apr. 19<sup>th</sup>, 2024; published: May 20<sup>th</sup>, 2024

## Abstract

Since the implementation of the Maritime Law in 1993, it has always been the guarantee for the development of my country's shipping industry. Maritime liens are designed to protect creditors who cannot control the whereabouts of the ship, while the limitation of maritime liability is to protect the loss of the carrier due to the huge maritime risk. The establishment of a corresponding fund allows for the release of the arrested ship. There exists a certain antagonism between the two special systems, but there is a certain crossover in the scope of their protection. This paper mainly

文章引用: 别志义. 船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突与解决[J]. 争议解决, 2024, 10(5): 144-150.

DOI: 10.12677/ds.2024.105264

compares the differences between the two systems in theory and practice, and analyses the reasons for the conflicts, and proposes corresponding measures to solve them.

## Keywords

Maritime Lien, Limitation of Liability for Maritime Claims, Fund Procedure

Copyright © 2024 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

《中华人民共和国海商法》(以下简称“《海商法》”)第 21 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。在特定的海事债务发生时,可以保护相应的海事请求权人的权利,优先实现。《海商法》第 204 条规定,船舶所有人、救助人,对本法第二百零七条所列海事赔偿请求,可以依照本章规定限制赔偿责任。前款所称的船舶所有人,包括船舶承租人和船舶经营人。海事损害赔偿事故责任限制的初衷,是为了有效保护海上运输业中享有限制性债权的海损事故责任侵权人,避免过高的赔偿额。《海商法》第 213 条规定,责任人要求依照本法规定限制赔偿责任的,可以在有管辖权的法院设立责任限制基金。基金数额分别为本法第二百一十条、第二百一十一条规定的限额,加上自责任产生之日起至基金设立之日止的相应利息。海事赔偿责任限制基金是在海事赔偿责任限制制度的框架下维护责任人经营状况的稳定,在诉讼中设置的一种特殊的程序。从理论上分析,船舶优先权制度与海事责任限制具有不同的概念和功能,发生冲突的可能性不大。但当侵权人设置海事赔偿责任限制基金后,《海商法》第 214 条规定,责任人设立责任限制基金后,向责任人提出请求的任何人,不得对责任人的任何财产行使任何权利;已设立责任限制基金的责任人的船舶或者其他财产已经被扣押,或者基金设立人已经提交抵押物的,法院应当及时下令释放或者责令退还。释放后的船舶优先权是否存在,以及在基金项下船舶优先权海事请求项目以及海事赔偿责任限制的债权项目的受偿先后顺序会产生不同的理解,司法实践往往会出现同案异判。本文主要通过分析船舶优先权与海事赔偿责任限制之间的冲突,着重探讨如何在司法实践的操作层面上妥善协调两者之间的冲突,以期司法程序更加明确,裁判更加公正。

## 2. 船舶优先权与海事赔偿责任限制的基本问题

### 2.1. 船舶优先权的权利属性

船舶优先权是我国对于“maritime lien”[1]的译名。Maritime lien 一词源自于英美法律体系国家,lien 一词的中文翻译是留置权,但是此处的“留置权”含义与我国的留置权法律含义有很大的不同,我国民法中所规定的留置权对应的法律含义概念应该仅仅是普通法留置权,留置的债务人的动产已经由自己占有,即占有留置权(possessory lien)。世界各国都无法对船舶优先权作出准确的定义,著名的大法官托马斯曾经说过,“对船舶优先权下定义可远比认识它要困难得多”[2]。

程序性权利主要涉及到英美法上的对物诉讼理论,船舶优先权产生于船货抵押贷款时期,船长们为了融得足够的资金开展航行业务,以船舶和货物的全部价值抵押来换取高额利息的贷款。如果在航程中,船舶发生沉没、灭失等事故,船长们也不用偿还贷款。此时,案件发生争议后,抵押权人往往是通过

船舶(而非船舶所有人)进行诉讼,以船舶自身的价值来保障债权的实现,对物诉讼恰好是债务人最乐意看到的局面,在冒险时代,亦符合经济社会的发展,得到了政府的支持,因此便发展出来了对物诉讼制度,沿用至今。英国法院 20 世纪 80 年代的 *The Halcyon Isle* [3]案件,法院裁决此案中的 *maritime lien* 为 *Procedural rights*。因为英国为判例法国家,所以依据此判决,英国将船舶优先权确定为程序性权利,但也受到英国大部分学者的反对。

许多大陆法系国家将船舶优先权视为一种实体性权利,普遍认为船舶优先权是一种用于担保船舶本身造成的损失担保权益。此观点学者以为船舶优先权的行使,虽然需要司法扣押程序的协助,但只是为了确保其相应实体权利的实现[4],并不当然理解其自身为程序性权利,正如所有权、债权一样同样需要司法程序的协助方能实现。

我国《海商法》第 22 条中加入了具有一词。“具有”一词完全回避了其所应具有担保特征,因为在 1992 年《海商法》制定之初,船舶优先权并不像传统的物权一样,能够准确地对其进行定义,所以立法者采取了保守态度。目前国内学者对于船舶优先权的著述也不计其数,相较于我国目前经济社会的发展,其性质定位愈发明朗。并有学者建议修改法律,将《海商法》第 22 条中“具有”二字修改为“受到担保”,使其担保性质更加明确。

因此,本文认同船舶优先权在中华人民共和国法域内是具有担保性质的实体权利,下文的冲突分析是建立在船舶优先权属于担保权利的基础之上。

## 2.2. 我国关于船舶优先权的规定

### 2.2.1. 海事请求项目

《海商法》第 22 条规定,海事请求权主要包含:船上工作人员工资;船舶营运中的人身伤亡;港口使用费的请求;救助款项的支付和因侵权造成的财产损失。

船舶优先权担保的海事请求项目,反映了一个国家的公共政策及其价值取向。从《海商法》的相关规定可以清楚地看出,在研究制定相关海事法律法规时,主要关注了以下几个方面:充分地深入考虑到了保护弱势群体、生命权不可侵犯、保障国家税收、鼓励海难救助、侵权行为高于合同违约(随船人员劳务合同及救助合同除外)等价值取向。随着国际公约的历史发展、世界各地的航运贸易国家对船舶优先权的立法来看,所需要担保的海事请求项目是逐渐大大减少的。海运是世界各国互联互通的重要渠道,正是因为船舶优先权具有强烈的国家利益的体现,各国航运事业处于不同的发展阶段,侧重保护的当事人也有所区别,所以船舶优先权的立法基本上一个国家一个模式,虽然存在 3 个国际公约,但参与国数量少,导致公约的实践层面效果很差,仅停留在学说理论探讨阶段。

### 2.2.2. 各项目优先顺序

为了便于理解此处需要建立一个简要的案列模型:假设船舶 357 号在 A 港起航,载运货物为矿物,运至太平洋 B 地与货轮 885 号发生碰撞,造成船员甲、乙死亡,矿物跌落入海,路过的邮轮 996 号救助了船舶 357 号,357 号继续航行至 C 港(中途港)进行修理,由于资金有限,拖欠 C 港船舶吨税,357 号航行至目的地 D 港中途,由于触碰礁石动力丧失, D 港海事局派出救助船艇对于 357 号进行了动力修复以至于 357 号最终安全到达目的地 D 港。此时将其产生的债权归类我们可以得到:甲、乙二人人身伤亡费用 E;矿物损失费用 F;邮轮 996 号救助费用 G;船舶吨税 H; D 港海事局救助费用 I。那么此案件的债权清偿顺序即为:  $I > E > H > G > F$ 。

## 2.3. 海事赔偿责任限制及其基金设立程序

海事赔偿责任限制是指船舶事故给公民造成严重人身和物质损害时,依法对责任人的赔偿总额进行

限制。该制度不同于民法中的赔偿实际损失，其允许没有故意或者重大过失的事故责任人承担限定的赔偿责任，当实际损失超出应有有限额时，可以免于赔付。

海上事故导致债权人的海事赔偿请求的产生，其中包括限制性债权和非限制性债权<sup>[5]</sup>。限制性债权设立的目的是为了为了更好的分担海上贸易风险，但随着技术发展，许多人们不再把航运业当作一种冒险事业，也有学者提出取消海事赔偿责任限制，以求在船货双方利益之间取得新的平衡。然而，此种说法并没有思虑周全，技术在发展，船舶形态也在进化。现如今，船舶大型化、智能化已成必然趋势，相应的造价也日益攀升，普通的自然人、法人根本无法独立承担起船舶的运营管理，航运主体也在日益扩大，船方的参与者所具有的优势地位并不像学者所言的那样巨大，海事赔偿责任限制制度的功能，在当今时代，对于船舶融资、发展航运人才、鼓励航运发展仍然具有不可替代的巨大作用。所以，我们要更加深入地了解海事赔偿责任限制制度内容，尽可能在其内部结构中实现优化，以期更好地服务于我国的航运事业发展。

限制性债权是指，责任主体可以援引赔偿责任限制的法律规定限制其赔偿责任的海事请求<sup>[6]</sup>，《海商法》第 207 条限制性请求事项主要包含了，船舶上的人身伤亡和财产损失；货运的延误交付损失、旅客及其行李的延误送达的财产损失；与船舶营运和救助有关的侵犯非合同权利造成的损失；以及为了减少责任人因为上述规定可以限制责任而采取的措施而造成的损失(除双方有合同约定报酬)。

《海商法》对海事赔偿责任限制基金的设立规定：海上事故责任人依照《海商法》规定可以限制赔偿责任的，则可以在诉前、诉中的任何一个时间内，在法院设立赔偿责任限制基金。但是最晚要在一审结束前设立。

责任人或可以直接选择设立基金，也或者可以选择不设立，未设立基金不会消灭责任人的责任限制权利。同时设立基金时，基金法院仅进行形式审查，并不会进行实质性审查，最终确定是否应当适用海事赔偿责任限制，需要经过案件的实质审理方可定论。

基金的分配顺序是在审理结束之后的事后赔偿顺序，上文中的责任限制分别有人身伤亡和财产损失两个方面的限制，那么基金的设立又分为了人身伤亡损害基金与财产损失基金两种，根据《海商法》第 210 条的规定，我们可以总结一下基金的分配流程，首先进行人身伤亡损害基金的分配，如果人身伤亡基金不足以偿付相应债权，剩余的债权将会自动归入财产损失基金中进行等比例受偿。若肇事船舶本身存在损坏港口工程、港池、航道和助航设施的损害赔偿请求，这部分经济损失可能导致国家重大经济损失，国家为了保障其航运事业的顺利进行会优先进行修复，基于公共利益高于个人利益的理论，我国法律规定，在不影响人身伤亡损害的赔偿的前提下，港口设施损坏赔偿请求要优先于其他财产损失赔偿。

### 3. 船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突分析

#### 3.1. 海事责任限制对于船舶优先权的影响

我国《海商法》第 214 条明确规定，基金设立后，债权人无法对属于责任人的任何其他财产行使任何权利<sup>[5]</sup>，倘若设立基金的责任人的船舶被扣押，法院也应当释放。据此，我们可以很清楚地看到，责任人如果设立基金，将相应会获得，对于其财产执行强制措施的抗辩权，同时会产生释放被扣押的船舶的效果。此处条文中的“请求”的理解就出现了分歧。一种观点认为，这里的“请求”二字仅指与海事赔偿责任限制中的请求，此时，只有当船舶优先权与海事赔偿责任项目的交叉时才会产生影响。相反，另外一种观点则认为，“请求”包含《海商法》中所规定的全部债权请求。此时，基金设立之后，扣押船舶被释放，船舶优先权的所依据的客体船舶以及将要进行的程序都将排除在接下来的诉讼程序外。如果船舶不能作为扣押财产被执行，船舶优先权也便成为了一纸空谈。

《海商法》第 30 条规定，海事请求人行使优先权，不影响限制债务人，启动海事赔偿责任限制。

关于此条文中的“不影响”的理解也存在诸多偏差，第一种观点认为进行责任限制后，船舶优先权仍然具有优先地位，但是债权请求权，会受到基金的约束，此时船舶享有优先权的债权，会得到充分的受偿，但随后的海事责任限制请求债权会受到不同程度的损害。第二种则将“不影响”解读为“不得影响”，即船舶优先权属于担保债权的担保物，依靠其拍卖后得价款进行偿付海事请求权人，基金设立后，对于责任人来说，就是以基金进行偿付相应债权。如果理解为不得影响，那么船舶优先权中的海事请求权人，就只能在基金中进行受偿。然而设立基金后将会产生释放扣押船舶的法律效果，那么船舶优先权的担保物就不复存在，其债权将丧失优先性，沦为普通债权受偿<sup>[7]</sup>。按照此种理解，船舶优先权所担保的债权就不能够得到充分受偿，我国海事法院在审判类似案件就存在按照此种理解做出的判决。第三种对立观点通常认为，船舶优先权与海事赔偿责任限制可以分离。

《海商法》第 29 条规定，船舶优先权丧失，必须满足以下任一条件：一、在除斥期间一年内不予实施；二、被法院司法拍卖强制出售；三、船舶灭失。由此可以得出结论，基金的设立并不会直接导致船舶优先权的完全丧失，还可以指出，当船舶优先权事项与海事赔偿责任限制不发生重叠时，将独立运行互不干扰。非限制性船舶优先权人依然可以在设立基金时进行申请进行扣押船舶的海事诉讼处理程序。当然，前提必须将《海商法》第 214 条中的“请求”二字进行狭义解释，仅指海事赔偿责任限制的请求。

### 3.2. 制度属性不同

前及所述，船舶优先权属于担保物权，我国《海商法》在法律制度结构上，将船舶优先权与抵押权、留置权等担保物权置于海商法的同一章中，也可以看出，将船舶优先权视为担保权利做出了隐性的印证。然而海事赔偿责任限制制度的属性却并非如此。《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制案件的司法解释》第 14 条明确规定，海事赔偿责任限制权利属于抗辩权<sup>[8]</sup>。

### 3.3. 程序不同

船舶优先权的海事请求权人不需要通过公示性程序即可行使船舶优先权，可能对于其他海事请求权人会造成损失，所以其程序相较于其他担保物权更具复杂性，其重点在于必须要通过扣押船舶本身才能够行使。

与船舶优先权程序不同，具有海事责任限制的海事责任人可以选择设立基金，也可以不设立基金。海事诉讼特别程序法专章规定了设立基金的程序，从法律意义上来讲，设立基金可以更好的行使其责任限制权利。首先，通过设立基金的方式宣示了自己的抗辩权，不必在诉讼程序中另行声明；其次，通过设立基金可以释放被扣押船舶，更好地保障业务正常进行；最后，基金可以避免请求权人执行基金之外的财产，极大地保护的责任人。

## 4. 船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突解决方式

### 4.1. 限制性船舶优先权的行使

#### 4.1.1. 未设立责任限制基金时的法律适用

事故发生后，事故责任人未及时设立责任限制基金，将不会导致因为事故损坏经海事请求权人依法申请扣押船舶程序的无效。那么限制性优先权在受到船舶担保的同时其债权范围是否也要受到海事赔偿责任限制的约束？在厦门海事法院审理的某建材公司海上养殖损害纠纷一案中，被告公司货船受到剧烈台风的影响，失控进入原告的海上养殖区，导致原告经济损失<sup>[9]</sup>。事故发生后，被告公司将申请基金之前，原告提起诉讼，要求确认其具有船舶优先权。法院认为，此案件中所涉及的被告公司所导致的财产损失，被告享受海事赔偿责任限制的同时，原告也具有船舶优先权。法院支持了原告的请求，但是具体

的流程究竟是先拍卖后限制，还是先限制后拍卖，法院并没有给出具体方案。此时，笔者认为应当充分考虑《海商法》第 30 条，船舶优先权的行使不应直接影响其受到海事损害赔偿限制，即在基金未设立时，出现两种制度项目的交叉现象，只要责任人提起了责任限制的抗辩，应当对交叉债权项目进行限制，同时要将涉及项目的限制计算完毕之后再进入船舶优先权的程序。

在没有设立基金的情况下，对于限制性船舶优先权来说，海事赔偿责任限制也同样适用。但其适用的程度以及范围有所限制，首先，此处的适用仅仅是对于事故损害的赔偿总额来说；其次，对于没有设立基金的限制性事故债权，就不存在两者债权权利行使的对抗冲突效果。

#### 4.1.2. 责任限制基金设立后的法律适用

基金设立后，释放船舶的后果，涉及到是否构成对船舶优先权构成威胁，各方观点不一，因此需要结合具体的案件进行研讨。

第一个案件是来自广州海事法院，广州某船运有限公司所属的 A 轮与某货轮公司所属的 B 轮在长江水域发生碰撞事故，导致 A 与 B 轮都受到了损坏。事故发生后，船运代理公司与货轮承运公司向法院申请，设立了责任限制基金。船运公司请求法院确定享有船舶优先权。法院裁定，责任人设立基金后，申请人便不得再以行使船舶优先权为由申请扣押船舶，因此船运公司不能享有船舶优先权。

继该案之后，碰撞发生的事故造成了船运公司承运的货物发生损失，保险公司以代位求偿为基础，向被告货轮公司提起诉讼，并要求确认该保险公司具有船舶优先权。然而此时，法院则认为，保险公司享有船舶优先权，可在货轮公司设立的基金中按债权顺序受偿。

上述两个案件是同一海事法院对于同一起事故引起两个船舶优先权的确认之诉的不同判决，其中法院引用作为审判依据的法律条文仅指明基金设立后不得以交叉项目中的海事请求为由扣押船舶，但未规定如何去确定相应的船舶优先权。其次，如果双方认定了船舶优先权，法院也没有明确，船舶优先权的请求在海事赔偿责任限制基金中按顺序受偿，还是按照船舶优先权中的顺序。

第三个上诉案件来自于上海海事法院，原告上海某集团公司诉被告厦门某船务公司，原告上海公司委托的福建省霞浦县海运公司从上海出发运至福建赛岐港，货运公司福建霞浦海运公司旗下的“霞运 269”轮与被告厦门公司旗下的“兴航 168”轮在温州大渔湾海域发生碰撞。造成两船船体损失，以及原告上海公司货物沉没<sup>[10]</sup>。被告依法设立了海事赔偿责任限制基金，原告上海公司要求确认其货物损失具有船舶优先权。应申请人请求，法院审理认为，由于被告已经就此事设立了海事赔偿责任限制基金，原告经过债权登记后，其财产损失属于限制性债权，并包含在该基金内，所以不能适用船舶优先权。

通过以上案例分析可知，在基金设立后，对于船舶优先权的认定，在司法实践中始终未得到统一。本文认为，设立海事赔偿责任限制基金后，对于限制性船舶优先权，仍应当认定其具有优先权，理由如下：一、《海商法》并未明确规定，船舶优先权与海事赔偿责任限制之间具有先后行使顺序，两种制度应当是同步而行。学术界中对于此制度中的“不影响”解读位“不得影响”是不合理的<sup>[11]</sup>。二、《最高人民法院关于海事赔偿责任限制司法解释》的第 9 条，只规定不得扣押船舶，并未提出不得认定船舶优先权。如果只依据扣押船舶才能行使优先权，就相当于承认了船舶优先权的程序性，船舶优先权的行使虽然要经过具体的扣押船舶进行行使，但法律同时还有规定，对于船舶优先权同时也可以提供相应的担保。在海事赔偿责任限制制度下的船舶优先权项目的满意担保也同时受到限制，不必涉及全部船舶价值，基金同样满足了这一要求。上述案件在认定船舶优先权之后，对于限制性优先权的顺序没有明确规定，致使执行上不能确定，是当前急需解决的重大问题。

#### 4.2. 债权受偿分配顺序

基金的分配顺序是人身损害基金在前，财产损失基金在后，人身损害基金不足以偿付的部分在财产

基金中进行按比例受偿<sup>[12]</sup>。如果将船舶优先权所担保的人身伤亡和侵权财产损失纳入基金赔偿顺序中,人身损害赔偿将丧失其原本应有的优先性,侵权财产损失纳入普通财产基金与其他债权平等受偿,这两类限制性船舶优先权的债权人很可能不能够得到足额的赔偿,另外,在财产基金分配中,并不具有侵权损害优先于合同损害的价值理论,只是将港口设施的损害置于其他财产损失之前,同样,财产损失在基金分配中的资金非常有限。如此分析,认定限制行优先权按照基金分配顺序受偿,等同于否认船舶优先权的存在,是无法起到保护作用的。

那么,如果认定限制性船舶优先权担保的债权,可以获得船舶优先权,就必须对其分配顺序另作安排。海事赔偿责任限制将限制性船舶优先权可得的赔偿额,进行了一定的限制,并行适用船舶优先权时,需将限制性优先权进行提前受偿,依照船舶优先权的顺序,人身损害受偿完毕后,再者进行财产损失,如果人身损害基金不足以赔付应当在财产基金中进行优先受偿;财产基金中侵权损害赔偿应当位于合同其他债权进行优先受偿。等待其清偿完毕之后按照基金分配顺序进行其他债权的分配。此时,就必须要保证限制性优先权事项单独拥有一定的限额,而不能简单地只是依据总限额进行全额赔付,这样才能保证权利制度的平稳运行。

## 5. 结论

海事赔偿责任限制与船舶优先权两者在海上法律体系中是互为补充的特殊制度<sup>[13]</sup>,但是在现行的执行程序中,由于早期海商法制定之初,我国学者对于海商法理论结合我国实际经济发展的情况认识不足,所以立法者采取了保守态度,有意地规避了许多亟待解决的法律问题,导致实践方面一直存在一些冲突或是争议,经过我国多年的研究,对于两种制度都有了更加深入的理解。笔者认为,解决制度冲突我们首先要进行法条含义的统一化理解,规避援引法律混乱现象;其次,在制度设计上,进行明确优化,最后为了保障全体债权人能够得到合理的受偿,可以对于基金的计算进行适当的扩大。法律是服务于社会运作而生,要更加灵活地适应社会的发展,航运事业中的海商法更要发挥自己的优势领导作用,恰当地平衡航运事业各方面当事人的权利义务,更好地服务于经济社会的良好发展。

## 参考文献

- [1] 司玉琢. 海商法[M]. 第4版. 北京: 法律出版社, 2018: 42.
- [2] 胡正良. 《海商法》修改基本理论与主要制度研究[M]. 北京: 法律出版社, 2021: 98.
- [3] (美)吉尔摩(Gilmore, G.), (美)布莱克(Black, C.L.), 著. 海商法[M]. 杨召南, 等, 译. 北京: 中国大百科全书出版社, 2000: 801-805.
- [4] 冯辉. 论船舶优先权[D]: [博士学位论文]. 北京: 对外经济贸易大学, 2006: 16-20.
- [5] 郭菁菁. 船舶优先权与海事赔偿责任限制制度的冲突与解决[D]: [硕士学位论文]. 南京: 东南大学, 2015: 13.
- [6] 邬先江. 海事赔偿责任限制制度研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2010: 63-65.
- [7] 宋歌. 船舶优先权优先受偿顺位研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2013: 24.
- [8] 李守鹏. 浅析我国船舶优先权与海事赔偿责任限制[D]: [硕士学位论文]. 北京: 中国政法大学, 2013: 14.
- [9] 宋婉宁. 论船舶优先权与海事赔偿责任限制的冲突与解决[J]. 惠州学院学报, 2018, 38(4): 17-20.
- [10] 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.
- [11] 傅廷中. 船舶优先权与海事赔偿责任限制的价值冲突与协调[J]. 法学研究, 2013, 35(6): 193-207.
- [12] 吴超超. 论船舶优先权和海事赔偿责任限制的冲突与内在协调[C]//“决策论坛——管理决策模式应用与分析学术研讨会”论文集(上). 2016: 2.
- [13] 司玉琢. 海事赔偿责任限制优先适用原则研究——兼论海事赔偿责任限制权利之属性[J]. 中国海商法年刊, 2011, 22(2): 1-9.