



优先受偿权的行使期限自何时起算？

【法律链接】

《最高人民法院关于建设工程价款优先受偿权问题的批复》

第四条 建设工程承包人优先受偿权的期限为六个月，自建设工程竣工之日或者建设工程合同约定的竣工之日起计算。

【律师解析】

按照上述批复来确定优先受偿权行使期限的起算时间,应很容易认定;承包人主张优先受偿权时工程已经竣工的,行使期限自工程竣工之日起计算;承包人主张优先受偿权时工程没有竣工的,从合同约定的竣工之日起计算。但在施工合同实际履行过程中,如果完全按照上述规定起算优先受偿权行使期间,很有可能使承包人的优先受偿权成为一句空话。

一般情况下,承包人可能在两种情况下要求行使优先受偿权:一是工程已经竣工,承包人要求发包人支付结算价款;二是合同已经解除,承包人要求发包人支付已完工程价款。

即便在工程正常竣工的情况下,发承包双方的结算一般均需要经过较长时间才能达成一

致,之后发包人按照合同正常进行付款仍需一定时间,如果发包人未正常付款,按照《合同法》第二百八十六条规定:“发包人未按照合同约定支付价款的,承包人可以催告发包人在合理期限内支付价款。发包人逾期不支付的,除按照建设工程的性质不宜折价、拍卖的以外,承包人可以与发包人协议将该工程折价,也可以申请人民法院将该工程依法拍卖。建设工程的价款就该工程折价或者拍卖的价款优先受偿。”承包人还应当履行催告程序。承包人催告和发包人回复又需要一定的时间,在承包人有权行使优先受偿权时,很可能已经经过了优先受偿权的行使期限。

而合同解除的情况更加复杂,如果合同在约定竣工日期到达前且工程尚未竣工时解除,则承包人在合同解除之时并无优先受偿权,而是必须等到约定竣工日期之日才可以行使优先权;如果合同在约定竣工日期六个月后解除,而工程因发包人的原因尚未竣工。则根据上述规定,承包人亦需在延长的约定竣工日期之日才可以行使优先权;如果合同在约定的竣工日期后解除,而工程因承包人的原因尚未竣工,因工期并未延长,则根据上述规定,承包人的优先受

偿权在合同解除时便已丧失。

针对上述情况,最高人民法院在《2011 年全国民事审判工作会议纪要》(法办[2011]442号)中对行使优先受偿权的起算时间作了进一步规定。其中第四部分第(二)项“关于建设工程价款优先受偿的问题”规定:“非因承包人的原因,建设工程未能在约定时间内竣工,承包人依据合同法第二百八十六条规定享有的优先受偿权不受影响。承包人请求行使优先受偿权的期限,自建设工程实际竣工之日起计算;如果建设工程合同由于发包人的原因解除或终止履行,承包人行使建设工程价款优先受偿的期限自合同解除或终止履行之日起计算。”虽然会议纪要并无强制适用的效力,但各地法院在实际审判过程中基本上依据了该会议纪要的规定。

律师认为:首先,优先受偿权作为承包人的法定权利,承包人在发包人欠付其工程款时即享有,只不过司法解释同时对其行使期间作出了强制性规定,而关于该行使期限的规定应当视为除斥期间,即如果承包人未在该期间内行使优先受偿权则丧失该权利。

其次,《合同法》并未将承包人违约作为排除其适用优先受偿权的条件,最高人民法院的

批复也未作类似规定。不论承包人是否违约,只要其符合法律规定的获得工程款的条件,即有权行使优先受偿权。

第三,应当确定行使优先受偿权的的前提条件。

根据《合同法》第二百八十六条的规定,行使优先受偿权至少应当满足四个条件:一是欠付工程价款的数额业已确定;二是发包人逾期未支付;三是承包人催告发包人在合理期限内支付;四是发包人在合理期限内仍未支付。

综上,施工合同履行过程中可能发生的情况非常复杂,优先受偿权仅针对承包人有权获得的工程价款,根据上述批复第三条的规定:“建筑工程价款包括承包人为建设工程应当支付的工作人员报酬、材料款等实际支出的费用…”《施工合同司法解释》第二条规定,即使合同无效,承包人仍有权获得工程价款,而《合同法》的规定,只要承包人有权获得合同价款且发包人未支付,承包人便可行使优先受偿权。换句话说,承包人的优先受偿权并非基于双方的施工合同关系,而是基于发包人欠付其工程款的债权关系。因此,即使施工合同无效,承包人仍有权行使优先受偿权。 办公室

路面是公路的重要组成部分,其使用性能直接关系到道路为用户提供的舒适性、安全性、快捷性等服务的水平,关系到道路本身的使用寿命。因而,路面无损检测技术和相关研究对于加强路面的养护管理,确保提供可接受的服务水平具有很重要的意义。

1、弯沉值的几个概念

1)弯沉

弯沉是指在规定的标准轴载作用下,路基或路面表面轮隙位置产生的总垂直变形(总弯沉)或垂直回弹变形值(回弹弯沉),以 0.01mm 为单位。

2)设计弯沉值

根据设计年限内一个车道上预测通过的累计当量轴次、公路等级。面层和基层类型而确定的路面弯沉设计值。

3)竣工验收弯沉值

竣工验收弯沉值是检验路面是否达到设计要求的指标之一。当路面厚度计算以设计弯沉值为控制指标时,则验收弯沉值应小于或等于设计弯沉值;当厚度计算以层底拉应力为控制指标时,应根据拉应力计算所得的结构厚度,重新计算路面弯沉值,该弯沉值即为竣工验收弯沉值。

2、弯沉值的测试方法

弯沉值的测试方法较多,目前用的最多的是贝克曼梁法,在我国已有成熟的经验,但由于其测试速度等因素的限制,各国都对快速连续或动态测定进行了研究,

2)测试步骤

(1)在测试路段布置测点,其距离随测试需要而定,测点应在路面行车车道的轮迹带上,并用白油漆或粉笔划上标记。

(2)测定者吹哨发令指挥汽车缓缓前进,待汽车驶到测点时,吹口哨或挥动红旗指挥停车。

(3)打开冲击承载板位置监视系统电源,并切换到视频监视模式。使设备处于测量状态(测量状态的特征是承载板和位移传感器探头放置到路面上)。停稳运载车,驾驶员脚下要一直踩着刹车(不能只拉手刹!),以免车体移动影响测量。

(4)开启配电箱电源,将运输状态转换为测量状态。

(5)打开笔记本电脑,连接好 USB 数据线,进入测试系统。

(6)把所测试路面的文件名、桩号等信息输好,进入全自动测试界面。

(6)此时可通过电脑上(F3 键)或点击程序上的“全自动弯沉测量”,来启动自动测量程序。设备便在程序控制下进行弯沉测量。

(7)此点测试完成后,程序自动控制提起承载板,司机要通过监视屏,观察冲击承载板是否已被完全提起并停稳,待其停稳后观察提起高度是否合适,若高度低测应重新设置提板时间。

(8)然后进入下一点,停稳运载车,拉下手刹,驾驶员脚下要一直踩着刹车(不

能只拉手刹!),然后按(6)进行测量。

(9)按(6)、(7)、(8)循环测量,直至最后一个点,完成后,退出计算机程序,在删除硬件操作成功后,拔下 USB 线。

(10)通过手动操作提板插上保险,关闭配电箱电源。

3)、使用技术要点

(1)通过调节锤重和落高可调整冲击荷载大小。例如,我国路面设计标准轴载为 bzz-100,落锤质量应选为 5t,因为承载板直径为 30cm,对路面的压强恰为 0.7mpa。

(2)每一测点重复测定不少于 3 次,舍去第一个测定值,取以后几次测定值的平均值作为计算依据,因为第一次测定的结果往往不稳定。

(3)传感器位于承载板中心。路面结构不同,弯沉影响半径亦不同。目前,我国高等级公路大多采用半刚性基层沥青路面结构,弯沉影响半径已达 3-5m。

(4)车载式落锤弯沉仪运输行走速度最大可达 120km/h,根据我国的实际情况,运输行走速度以 80km/h 左右为宜。拖车速度略慢。

(5)车斗内安装了一个小型摄像头,测试人员在前车厢里通过一个六寸液晶显示屏就可以监视弯沉仪加荷装置的实时运动情况。监视装置的电源开关就在车内监视屏附近便于司机操作。

质量检测有限公司 党瑾宜

微表处和稀浆封层是两种较为常见的预防性养护技术,人们在实际应用中经常会不加区分,实际上两者具有不同设计要求和应用情形。

微表处采用机械设备将聚合物改性乳化沥青、粗细集料、填料、水和添加剂等按照设计配比拌和成稀浆混合料铺到原路面上,并很快开放交通的具有高抗滑和耐久性能的薄层。微表处开放交通时间的长短依工程所处环境的不同而变化,通常在气温为 24℃,湿度为 50%(或更小)的情况下可以在 1h 内开放交通。按照矿料级配的不同,微表处可以分为Ⅱ型和Ⅲ型,分别以 MS-2 和 MS-3 表示。

稀浆封层采用机械设备将乳化沥青、粗细集料、填料、水和添加剂等按照设计配比拌和成稀浆混合料铺到原路面上形成的薄层。按照矿料级配的不同,稀浆封层可以分为细封层(Ⅰ型)、中封层(Ⅱ型)和粗封层(Ⅲ型),分别以 ES-1、ES-2、ES-3 表示;按照开放交通的快慢,稀浆封层可以分为快开放交通型稀浆封层和慢开放交通型稀浆封层;按照是否掺加了聚合物改性剂,稀浆封层可以分为稀浆封层和改性稀浆封层。

一、乳化沥青技术要求不同

稀浆封层采用未改性的不同型号乳化沥青,而微表处采用改性的快凝型乳化沥青;微表处用乳化沥青的残留物含量要求不大于 62%,高于稀浆封层用乳化沥青不小于 60%的要求,对残留物性质的要求也不相同。

二、集料质量要求不同

微表处用集料的砂当量必须大于 65%,明显高于用于稀浆封层时 45%的要求,这说明微表处用集料必须干净;微表处用集料的磨耗损失不得大于 30%,比稀浆封层用集料不得大于 35%的要求更为严格,说明微表处要求集料必须坚硬、耐磨耗,以保证可以始终提供一个粗糙的抗滑表面。

三、稀浆混合料设计指标不同

微表处必须能够快速开放交通,因此要求混合料满足成型速度和开放交通时间的黏聚力指标;与稀浆封层相比,微表处多用于大交通量的场合,沥青用量不宜过大,因此必须通过黏附砂量指标控制最大沥青用量,以防止泛油的出现,而稀浆封层仅在于重交通道路时才有这一要求。

微表处混合料浸水一小时的湿轮磨耗指标高于稀浆封层,说明微表处混合料的耐磨耗能力优于稀浆封层混合料;微表处混合料还必须满足浸水 6d 湿轮磨耗指标,而稀浆封层没有该指标要求,这说明微表处混合料比稀浆封层混合料有更好的抵抗水损害的能力

微表处可以用做车辙填充,因此对微表处混合料提出了负荷车轮碾压 1000 次后试样侧向位移不大于 5%的要求,而稀浆封层没有这一指标的要求。

微表处区别于稀浆封层的重要特点之一,就是微表处可用来进行车辙修补,而稀浆封层不能用于车辙填充。

可以看出,微表处混合料从原材料质量要求、混合料设计指标、使用范围等各方面都比稀浆封层要苛刻的多,因此,它的路用性能、使用寿命都明显优于稀浆封层。

四、适用范围不同

1、微表处的适用范围

微表处作为预防性养护的有效方法之一,主要应用在改善路面的抗滑性能、降低路面渗水、进行车辙修复等方面。因微表处厚度仅 1cm 左右,实施微表处技术不能增加路面抵抗变形的能力,期望 1cm 左右厚的微表处能治百病是不现实的。因此,必须确定一个微表处的合理适用范围,不能什么样的病害路段都用微表处进行处理。拟实施微表处的路段应满足以下条件。

(1)原路面结构强度必须满足要求。为保证微表处实施效果,就要拟进行微表处的路段道路结构强度必须满足要求,否则应首先进行补强处理。应在分析病害成因的基础上选择沥青层挖补、基层翻修甚至路基土的换填等方式进行处理,然后再进行微表处罩面。

(2)原路面存在的裂缝、坑槽、龟裂、网裂等病害必须事先进行修补、灌缝处理。试验证明,原路面上宽度大于 5mm 的未处理裂缝、坑槽、龟裂、网裂、严重车辙、拥包、波浪等沥青路面病害,在通车 1~2 个月左右便会反射到表面上。

(3)当桥面为沥青混凝土铺装时,若路面湿度较大情况下实施微表处工程,因微表处具有封水效果,会将沥青面层的水分封住,在车辆荷载作用下,会加速桥面混凝土的破损。

2、稀浆封层适用范围

沥青路面的预防性养护、粗粒式或贯入式路面的上封层;原路面整体强度和稳定性均符合技术要求,轻微网裂、贫油、麻面等病害的路面;高等级路面的下封层,旧路面的上封层及路面的修补,城市道路、机场跑道等;乡道的半刚性基层路面;低等级路面面层。

五、稀浆封层的类型及选择

一般按封层的厚度不同分为细封层(Ⅰ型)、中封层(Ⅱ型)、粗封层(Ⅲ型)、加粗封层(Ⅳ型)。

Ⅰ型适用于高等级公路路面下封层及轻型交通量道路的表面封层,碎石基层的透层和保护层,对于基层稳定的路面,可用做磨耗层。

Ⅱ型适用于中型交通量、路面平整度较好、路面贫油及轻微网裂路面,中封层不但可以治愈裂缝,还可以通过粗骨料形成骨架结构修补面层的松散、开裂和老化,改善中等交通量道路和重交通道路的耐磨、抗滑性能。此结构还可以用于沥青路面或水泥混凝土路面的磨耗层或稳定类基层的封层。

Ⅲ型适用于高速公路预防性粗封层及重交通量普通道路的路面上,也可在半刚性基层和旧有街道上做双层铺设,即先做一层粗封层后,再加铺细封层。

Ⅳ型适用于在轻交通量的半刚性基层的乡道上封层及低等级公路路面,在交通量大的干线公路及高速公路上做表处层代替中修罩面。

改性乳化沥青稀浆封层具有很强的粘附性与胀缩能力,适合温差变化大的特点,能很好地起到防止水损害、延缓反射裂缝、延长使用寿命的作用。强调路面防滑性,需铺筑粗糙度大的路面,必须使用改性乳化沥青。

微表处和稀浆封层区别

市政混凝土公司 雷燕团

