

诉讼时效制度的特别法考量：《海商法》“时效”章修改释评

曹兴国

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:《海商法》“时效”章的修订是中国特别法关于诉讼时效制度的最新实践。基于《海商法》特别法的定位,海事诉讼时效制度的修订一方面需要注重效率 and 与国际接轨的商业需求,兼顾航运主体对时效制度的合理期待,另一方面需要注意与《民法典》的协调与衔接。《海商法》有关诉讼时效规定的修订,可以从国际性、商事性、体系性三重维度加以观察和解释,“短时效+宽松的中断制度+不允许协议延长”的整体修订方案是综合考虑上述三重维度的选择。尽管《海商法》构建了相对完整的海事诉讼时效制度体系,但依然无法自足,是否需要及可否补充适用《民法典》的规定,需要依具体情形分析。

关键词:诉讼时效;《海商法》修订;国际性;商事性;体系性

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2025)04-0013-09

在中国以“民商合一”理念构建民商事法律体系的宏观思路下,作为具有民商法属性的特别法,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)在修订中无可回避的一项任务和挑战是如何回应和理顺海商法与民法之间的关系。^①具体到诉讼时效领域,现行《海商法》以原《中华人民共和国民事诉讼法通则》(简称《民法通则》)的时效规定为参照,在诉讼时效中止及租船合同诉讼时效等规则上,明显与原《民法通则》的一般诉讼时效规定保持了衔接。考虑到原《中华人民共和国民事诉讼法总则》(简称《民法总则》)和《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)对中国一般诉讼时效制度进行的修改体现了中国对诉讼时效制度认识的整体变化,是否需要及如何将这种变化体现于海事诉讼时效制度的完善中贯穿《海商法》“时效”章修订的全过程。

与此同时,《民法典》第188条第1款规定:“向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为三年。法律另有规定的,依照其规定。”这为特别法对诉讼时效作出不同于一般诉讼时效期间的规定留出了空间,尤其是考虑到了在商事领域可能存在需要短于一般诉讼时效期间的情形。^②现行《海商法》中很多诉讼时效规定也确实并非原《民法通则》诉讼时效规定延伸应用的结果。^③海事诉讼时效制度基于国际性、商业便利等因素的考虑,不仅在部分诉讼时效期间的设置上不同于《民法典》,而且在诉讼时效期间的起算点等方面,亦有不同于一般诉讼时效制度的特殊之处。因此,作为特别法,《海商法》诉讼时效规定具有独立于《民法典》一般时效规则的特殊价值追求和利益平衡考量,同样影响着《海商法》“时效”章修订方案的形成和变化。

基于上述情况,在《海商法》“时效”章的修订过程中,以下两个基本思路一直得到重视:一是关注《海商法》对效率的注重和与国际接轨的商业需求;二是注意与《民法典》的协调与衔接。上述两个思路单独而言都能得到广泛认可,但二者对具体条文的修改要求可能是相左的,因此,如何在这两个思路之间进行取舍和统筹便成为关键。

可以说,在《民法典》颁布之后,《海商法》“时效”章的修订,是特别法层面关于诉讼时效制度最为集中的立法实践。该种立法实践,一方面将对司法实践产生重要影响,需要准确理解其修订背后的含义;另一方面也是研究特殊时效立法价值选择和制度方案的典型案例。因此,以特殊时效制度的立法考量为视角,结合

基金项目:2025年度中央高校基本科研业务费经费项目“航运高质量发展的法治保障研究”(3132025705)

作者简介:曹兴国,男,大连海事大学法学院教授、博士生导师。

^① 参见曹兴国、初北平:《作为特别法的〈海商法〉的修改——制度体系、修法时机及规范设计》,载《政法论丛》2018年第1期,第84页。

^② 参见黄薇主编:《中华人民共和国民法典释义》(上),法律出版社2020年版,第375页。

^③ 参见初北平、曹兴国:《变革中的海上保险合同诉讼时效再审视》,载《法学杂志》2014年第11期,第92页。

《海商法》“时效”章修订过程中的草案变化,对“时效”章的修订进行释评具有重要意义。

一、国际性:国际统一与本土实践的协调

基于减少法律冲突带来的不确定性需要,海商法的国际统一始终是国际社会追求的目标。对于海事诉讼时效制度而言,其同样是国际立法统一的规则对象——在诸多国际海商事公约中,都存在诉讼时效规则,这些规则在统一各国海事诉讼时效制度方面起到了积极作用。当然,国际公约或者国际惯例中有关诉讼时效的规定,受其本身只调整特定海商制度领域的范围所限,也只是针对特定问题的分散式存在,与《海商法》专设一章对海事诉讼时效进行整体构建存在显著区别。同时,国际公约和国际惯例的规定很大程度上是各国立场妥协的产物,其规则只是各国共识的最大公约数,本身并不一定周延、全面。因此,海事诉讼时效制度在衔接公约的相关规定时,并非简单地引入公约规定,至少还应开展两项工作:第一,对于中国加入的国际海事公约,基于善意履约的要求,《海商法》的诉讼时效规定应当与中国未保留的公约规定保持一致,但需要在措辞和内容上进行本土化改造,甚至在内容上补全公约规定不足的部分;第二,对于中国未加入但在国际上具有相当影响力的国际公约或者国际惯例,《海商法》的诉讼时效规定原则上应当与其保持一致,但如果基于本土实践的特殊需要,亦存在作出不同规定的空间。

(一) 与中国加入的国际公约保持一致

对于海上旅客运输合同、船舶碰撞、船舶油污损害、海难救助的诉讼时效,因中国是《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》(简称《1974年雅典公约》)及其1976年议定书、《1910年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》、《1992年国际油污损害民事责任公约》、《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》、《1989年国际救助公约》的缔约国,基于与中国参加的国际公约保持一致的考虑,《海商法》修订并未实质上修改相应请求权的诉讼时效规定,始终坚持与国际公约的一致性。当然,上述一致性并不意味着《海商法》(2025年修订)的相关诉讼时效规定与对应国际公约的规定完全相同,部分内容仍然存在差异。

第一,双向时效和单向时效规定的差异。《1974年雅典公约》第16条有关诉讼时效的规定,只限于因旅客的死亡或人身伤害或行李灭失或损坏而引起的损害赔偿金的诉讼时效期间,即其只是向承运人索赔的单向时效期间规定,现行《海商法》第258条与其一致。但《海商法》(2025年修订)第285条“海上旅客运输请求赔偿的请求权”与第284条“海上货物运输请求赔偿的请求权”在表述方式上一致,是双向的诉讼时效规定,同样约束承运人向旅客请求赔偿的请求权。这种诉讼时效规定在适用范围上的拓展,主要是基于对同一法律关系下诉讼时效期间规定宜保持一致的考虑。值得进一步注意的是,《海商法》(2025年修订)第285条对诉讼时效期间的起算规定,只规定了向承运人或者实际承运人索赔的起算情形,未规定反向的诉讼时效起算规则。对此,合理的解释是,对于承运人向旅客请求赔偿的请求权,诉讼时效期间为2年,但时效期间根据《民法典》的一般规则,从权利人知道或者应当知道权利受到损害及义务人之日起计算。

第二,时效协议延长规定的舍弃。《1974年雅典公约》第16条第4款^①、《1989年国际救助公约》第23条第2款^②都规定允许当事人在诉因产生或者时效期限内,协议延长时效期间。但基于中国诉讼时效为强制性规定的认识,《海商法》(2025年修订)并未引入时效协议延长制度。对此,从法律适用的角度来看,值得思考的问题是,当涉外案件依据《海商法》(2025年修订)第307条适用公约的规定时,当事人之间延长时效的约定是否应被认定为有效?对此,笔者认为在中国未声明保留公约条款的情况下,当事人援引公约规定主张协议有效并无不可。《民法典》有关诉讼时效的强制性规定,不应作为否定执行中国加入的国际公约的条款的理由。

(二) 与主流国际规则的衔接

除了与中国加入的国际公约保持一致外,与主流国际规则保持衔接也是包括“时效”章在内的《海商法》立法和修法的指导思想。具体而言,在“时效”章中与主流国际规则接轨的理念体现于有关共同海损分摊的

^① 《1974年雅典公约》第16条第4款规定:“虽有本条第1、2和3款的规定,在诉因产生后,经承运人声明或当事各方协议,期限可以延长。该声明或协议应以书面作出。”

^② 《1989年国际救助公约》第23条第2款规定:“被索赔人可在时效期限内的任何时间,通过向索赔人提出声明,延长时效期限。该期限可以同样方式进一步延长。”

请求权时效规定中。在《海商法》修改过程中,曾有意见认为共同海损的1年诉讼时效期间过短,建议延长为3年。但该意见并未得到采纳,主要理由在于该诉讼时效的起算点为共同理算结束之日,该时间点距离共同海损事故发生可能已经有较长的时间。而且,1年的时效期间规定借鉴自《约克-安特卫普规则》,该规则虽然不是国际公约,但在共同海损领域是得到广泛运用的国际惯例,相关的1年时效期间也不宜改变。同时,参照《约克-安特卫普规则》,《海商法》(2025年修订)在有关共同海损的时效规定中新增了“但是不得超过从共同航程终止之日起六年”的表述。之所以补充6年的最长时效期间,主要是考虑到了某些共同海损没有进行理算或者理算时间过长的特殊情形。

此外,在有关海上货物运输的请求时效规定上,与国际主流立法的接轨也是维持当前1年时效期间的主要理由。在《海商法》(2025年修订)第284条的修订过程中,虽然有不少意见认为,考虑到《汉堡规则》和《鹿特丹规则》将本条所涉的诉讼时效期间延长为2年的做法及《民法典》延长诉讼时效期间的趋势,本条的1年时效期间过短,应当延长至2年或者3年。但该意见最终并未得到采纳,主要原因就包括与国际主流立法保持一致的考虑:第一,包括英国、美国、德国、挪威等在内的主要航运国家都规定本条所涉的诉讼时效期间为1年。在《鹿特丹规则》的制定过程中,大部分国家都认可1年的诉讼时效在实践中是合理的,中国代表团也一直持该种观点。^①第二,《鹿特丹规则》虽然最终确定了2年的诉讼时效期间,但根据其第63条的规定,该诉讼时效不得中止或中断,只允许被索赔人通过声明的方式延长,这实际上使得诉讼时效的届满变得容易,在某种程度上抵销了诉讼时效期间延长带来的影响。因此,在《海商法》(2025年修订)保留诉讼时效中止和中断制度的背景下,不跟随《鹿特丹规则》等延长第284条的诉讼时效期间依然有其合理性。

(三)本土规则的特别考量

如学者所言,中国海事诉讼时效制度在修订中面临与国际进一步接轨抑或大幅本土化的反向双重压力:一方面,脱离中国实际,与国际完全接轨,未必可行;另一方面,无视海事诉讼时效制度的国际统一性要求,不恰当地在海事诉讼中并入民事诉讼时效规则,或不切实际地大幅推进其本土化进程,则会背离《海商法》与国际接轨的立法宗旨,亦不可行。^②基于中国实践的特殊考虑,在“时效”章修订中也存在有意与相关国际公约作出不同规定的条款,最典型的即是有关海上货物运输追偿时效的规定。

现行《海商法》第257条对于追偿时效期间的规定,在司法实践中产生的争议在于作为追偿时效起算点之一的“收到受理对其本人(注:指追偿请求人)提起诉讼的法院的起诉状副本之日”对当事人的不合理要求问题。实践中,在追偿请求人收到起诉状副本之日后的90天内,原诉讼通常无法结案,进而导致追偿之诉如果严格根据此规定计算时效,很可能需要在缺乏确定无误的赔偿请求的情况下迫于诉讼时效期间届满的压力先行提起诉讼,后续再中止程序。如此,便与诉讼时效制度应尽力阻止诉讼发生,而不是鼓励甚至制造诉讼的理念存在矛盾。因此,《最高人民法院关于大连港务局与大连中远国际货运有限公司海上货物运输货损赔偿追偿纠纷一案的请示的复函》明确提出:“原赔偿请求若是通过法院诉讼解决的,则追偿请求人向第三人追偿时效的起算点应当自追偿请求人收到法院认定其承担赔偿责任的生效判决之日起计算。”

对此,考察相关国际公约的规定,《海牙-维斯比规则》第3条第6款、《汉堡规则》第20条第5款及《鹿特丹规则》第64条均将诉讼传票送达当事人之日作为相应的追偿时效的起算点之一。采用诉讼传票送达当事人之日作为追偿起算时间点的理由,主要是有利于被追偿方尽早知悉索赔程序已经正式开始,有助于在法律程序的推动下,让潜在的被追偿方加入到追偿方的诉讼中,以利于合同链条相关方尽快友好协商争议的解决。国际上不存在中国司法实践中的法院审限问题,尤其是国外的仲裁进行合并开庭比较普遍,从而让处于合同链两端的当事人在同一程序中抗辩,有利于当事方的和解。为此,很多法院或者仲裁庭允许合同链上下游的不同主体,以相对立的两个身份提出主张,且不认为是自相矛盾;合同链上游的主体,可以依据下游的索赔相应地提出自己的索赔,而不必等到法院或仲裁庭认定最终的数额。法院诉讼和仲裁程序中对于诉讼请求或者索赔数额的证明要求在程序开始阶段并不高,因此,立案或者程序开始的条件都可以满足。

基于上述考虑,相关修改方案一直处于反复变化中,存在较大的认识分歧。2025年6月发布的《中华人

^① 参见司玉琢、韩立新主编:《〈鹿特丹规则〉研究》,大连海事大学出版社2009年版,第410页。

^② 参见向明华:《中国海事诉讼时效制度的国际接轨与本土化的冲突及其解决》,载《政治与法律》2019年第9期,第119页。

民共和国海商法(修订草案二次审议稿)》仍然选择与国际公约的规定保持一致,采用“收到法院、仲裁机构的起诉状副本、仲裁申请书副本之日”作为起算点。然而,《海商法》(2025年修订)考虑到中国司法实践的客观情况,还是删除了这一起算点,只保留了“追偿请求人解决原赔偿请求之日”这一追偿时效起算点。

二、商事性:效率价值和确定性的追求

在有关诉讼时效制度功能和价值的阐述中,效率价值追求始终隐含其中。从学者对中国理论学说和原《民法总则》立法说明的观点变化梳理,诉讼时效稳定社会经济秩序、使法院避免审理年代久远的纠纷的公共利益价值,已经逐渐让位于督促权利人行使权利和保护债务人或第三人的信赖利益等私人利益价值。特别是在原《民法总则》的制定过程中,立法机关对诉讼时效制度“督促权利人行使权利”“维护交易秩序和安全”“稳定法律秩序”功能的突出,使督促权利人行使权利的功能成为诉讼时效最重要的立法目的。^①可以说,督促权利人行使权利的功能定位本身就体现了对效率价值的追求。当然,对于海事诉讼时效制度而言,基于海商海事实践的商事性特征,对效率价值的追求相比于一般民事诉讼时效制度更为显著,并突出体现在短时效期间的设置及客观时效起算点的选择上。

(一)短时效期间的设置

一般而言,采用长期诉讼时效期间的立法例,多侧重于安全的价值取向,而规定短期诉讼时效期间,则侧重于效率的价值取向。^②对于一般民事诉讼时效,通常认为中国社会几千年的传统是避诉的,当事人为了亲情和友情,为了社会关系的维持,往往不愿提起诉讼,在婉转表达的权利要求不能实现时,才提起诉讼,这样时间上常常比较晚。^③因此,在原《民法总则》的编制过程中,基于中国的文化背景、社会交易和实践发展所导致的权利义务关系复杂化,适当延长诉讼时效普通期间成为社会共识。^④然而,原《民法总则》本身亦赋予其他法律设置不同于一般诉讼时效期间的自由,因为基于商事交易行为的便捷性需求,立法通常针对商事领域中某些请求权设置较短的诉讼时效期间。^⑤

《海商法》(2025年修订)除了基于与中国加入的国际公约保持一致的履约需要而设置不同于中国一般民事诉讼时效期间的规定外,有关海上货物运输、租船合同、海上拖航合同、共同海损分摊、海上保险合同的诉讼时效期间规定,都维持了修订前的诉讼时效期间设置,皆短于《民法典》的一般诉讼时效期间。事实上,在修法的研究讨论过程中,对于是否维持短时效期间的设置是存在争议的:部分意见认为,对于不需要与国际公约保持一致的海事诉讼时效规定,其期间设置应当体现《民法典》延长时效期间的整体精神,适当予以延长,尤其是租船合同、海上拖航合同的诉讼时效期间,因国际上不存在需要衔接的主流立法或者国际惯例,应当统一改为和《民法典》一致的3年诉讼时效期间;另一部分意见认为,基于商事效率价值的要求,《海商法》维持短时效期间的设置仍有其合理性,即具有加速处理纠纷的特别目的。^⑥而且,实践中对于短时效期间已经形成普遍的认识,不会对当事人的权利造成难以接受的影响。

从某种程度上来说,诉讼时效是使“权利人受限、义务人得利”的制度安排,必然涉及权利人受限的程度和义务人得利的多少,因而属于需在权利人与义务人之间取得平衡的问题。^⑦《民法典》延长诉讼时效期间,主要是基于“欠债还钱,天经地义”的中国文化背景及较长的时效期间有助于保护权利人的理念,而在国际性和商事性极强的海商法领域,立法者出于适应航运活动高效开展的需要,^⑧并顾及海损事故相关证据往往不易保存的客观事实,^⑨作出另一种基于效率价值的制度选择,具有合理性。

① 参见朱晓喆:《诉讼时效制度的价值基础与规范表达——〈民法总则〉第九章评释》,载《中外法学》2017年第3期,第706页。

② 参见张雪梅:《诉讼时效审判实务与疑难问题解析》,人民法院出版社2019年版,第171页。

③ 参见江必新编:《民法典编纂若干争议问题实录》,人民法院出版社2021年版,第68页。

④ 参见石宏主编:《中华人民共和国民法总则条文说明、立法理由及相关规定》,北京大学出版社2017年版,第449页。

⑤ 参见杨巍:《民法时效制度的理论反思与案例研究》,北京大学出版社2015年版,第291页。

⑥ 参见朱虎:《诉讼时效制度的现代更新——政治决断与规范技术》,载《中国高校社会科学》2017年第5期,第92页。

⑦ 参见霍海红:《“优先保护权利人”诉讼时效理念的困境》,载《法制与社会发展》2019年第4期,第132页。

⑧ 参见孙思琪:《〈民法总则〉视野下海事诉讼时效制度完善论纲》,载上海海事大学海商法研究中心编:《海大法律评论2018—2019》,上海浦江教育出版社2020年版,第254页。

⑨ 参见向明华:《民事诉讼时效规则并入海事诉讼法律问题研究》,载广州市法学会编:《法治论坛》2019年第2辑,中国法制出版社2019年版,第20页。

(二) 客观的时效起算点

请求权产生与请求权可以行使的时间通常是重叠的,但二者在权利人因不知侵害人等客观不能行使权利的情形下,存在不实际重合的可能。诉讼时效通常以权利人可以行使权利为起算点,原因是权利人的可归责性是诉讼时效制度回应“欠债还钱,天经地义”道德质疑的重要基础,即当权利人存在可归责性时,权利才罹于时效——当权利行使客观可能时,权利人具有抽象可归责性,而当权利行使具有现实的可能性但权利人放置不管时,权利人具有具体可归责性。^① 判断可归责性的标准是权利人知道或应当知道其可针对特定义务人行使请求权。^② 基于此,诉讼时效期间起算的主观标准已日益成为被认可的国际发展趋势。^③

自规定客观时间开始起算,尽管有利于实现诉讼时效制度追求经济安全性的价值目标,但在权利人还不知道其权利遭受侵害及自己享有请求权的事实时即开始计算时效,在伦理性上不免留有缺憾,也有悖于时效制度督促权利人及时行使权利的本旨。^④ 在《海商法》(2025年修订)中,诉讼时效的起算点仍然保持了主观时效起算点和客观时效起算点混合的特点:海上货物运输请求承运人、实际承运人赔偿的请求权,海上旅客运输有关旅客死亡、人身伤害和行李灭失损坏的请求权,船舶碰撞的请求权,海难救助的请求权,共同海损分摊的请求权及船舶油污损害请求权的请求权以客观的时间点为诉讼时效起算点;海上货物运输请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的请求权,租船合同的请求权,海上拖航合同的请求权及海上保险合同的请求权以主观的时间点为诉讼时效起算点。虽然与中国加入的国际公约保持一致可为这种混用的制度设计提供部分正当性,但其仍需直面内在逻辑是否一贯的疑问。对此,可以从以下两方面予以解释。一是保持规则的稳定性,即除海上保险合同的诉讼时效起算点之外,《海商法》(2025年修订)在诉讼时效起算点上基本延续了现行《海商法》的规定。二是对于仍采用客观时效起算点的请求权,客观上也有其商业合理性。例如,对于基于海上货物运输的赔偿请求权,虽然承运人(实际承运人)与托运人(实际托运人、收货人)相互间请求权的时效起算点不一致,但这种不一致有其内在合理性:对于请求承运人、实际承运人赔偿的请求权,随着船舶的大型化和集装箱化,承运人或者实际承运人在一个航次中负责承运的货物可能来自数量极为庞大的货方当事人,并可能在提单的转让过程中伴随着复杂的交易关系,在出现货损、货差或者迟延交付的情况下,承运方可能会面临数量繁多的索赔。如果采用知道或者应当知道的主观时效起算点,那么诉讼时效期间的起算将会比较复杂。相反,采用货物交付或者应当交付之日这一时间点能够使时效的起算点更为明确和统一,而且,在很多情况下,货物交付或者应当交付之日也是货方知道或者应当知道权利受到侵害之日,不会对权利人产生过多的影响。而对于请求托运人、收货人或者运输单证持有人赔偿的请求权,由于相关索赔可能是未收到的相关费用(运费、港口作业推荐费等),也可能是货方对船舶造成的损失等,不同的索赔在时效起算上差异性较大,与货物交付或者应当交付之日也无直接关联,故宜与《民法典》规定的一般时效的起算点保持一致。类似的考虑在有关海上旅客运输的请求权时效起算问题上同样可以成立。

因此,在诉讼时效起算点的设置上,《海商法》(2025年修订)遵循的思路可总结为:首先,与中国加入的国际公约保持一致;其次,基于商事确定性和稳定性的考虑,原有采用客观时效起算点的规定基本得到保留;最后,不刻意追求诉讼时效起算点的主观或客观标准上的统一。值得特别关注的是,在本次《海商法》修订过程中,有关海上保险合同中向保险人请求保险赔偿的诉讼时效起算点,由“保险事故发生之日”修改为“知道或者应当知道海上保险事故发生之日”,这似乎并不符合上述修改的思路。对此,笔者也曾撰文,认为相比于“知道或者应当知道保险事故发生之日”,“保险事故发生之日”作为一个客观的时间点,在确定性上更有优势,更符合海上保险合同作为商业保险合同的性质,可以更好地体现商事法律的价值取向。^⑤ 但最终,与《中华人民共和国保险法》保持一致成为《海商法》(2025年修订)确定第291条内容时主要考虑的因素。

(三) 诉讼时效协议延长制度的遗憾

在《海商法》的修订研究过程中,参照相关国际公约的规定,在保留短时效期间设置的同时,适当引入诉

① 参见解亘:《〈民法总则(草案)〉中时效制度的不足》,载《交大法学》2016年第4期,第55页。

② 参见朱虎:《诉讼时效制度的现代更新——政治决断与规范技术》,载《中国高校社会科学》2017年第5期,第93页。

③ 参见房绍坤:《论诉讼时效期间的起算》,载《法学评论》2017年第4期,第6页。

④ 参见冯凯:《诉讼时效制度研究》,山东人民出版社2007年版,第133-134页。

⑤ 参见初北平、曹兴国:《变革中的海上保险合同诉讼时效再审视》,载《法学杂志》2014年第11期,第93-95页。

诉讼时效协议延长制度也曾被纳入考虑范围。在2020年4月交通运输部的《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》中,有关海上货物运输的请求权时效规定,曾引入“诉讼时效起算后,当事人可以协议延长时效期间”的规定。

诉讼时效是否允许当事人约定并非海商法领域的特别问题。在有关诉讼时效的研究中,诉讼时效制度的强制性问题争议已久。主流观点认为,时效制度出于确定社会法律关系、维持社会秩序之公益上之理由而设,应当具有强制性。^①亦有观点认为,抗辩权属于私权的一种,可以选择行使,也可以选择不行使;^②私人自治与公共政策并不矛盾;^③债务人放弃或不行使时效抗辩权,公共利益亦不受影响。^④从现实的民商事交往看,允许当事人协议延长时效也有客观的需求:如果诉讼时效期间设置过短,或者时效障碍事由的构成过于困难,导致权利人动辄采取催告、要求对方承认、起诉等方式以保存其权利,那么将使交易过程窒碍难行,诉讼的司法成本也较高昂。^⑤

在《海商法》修订过程中,有关引入时效延长制度的讨论,更多是以维持《海商法》短时效期间及严格的时效中断规定(权利人单方请求不得中断时效)为前提展开的。^⑥允许当事人协议延长时效期间,一方面可以缓和短时效期间及严格的时效中断规定对权利人过于严苛的顾虑,另一方面体现了对当事人意思自治的尊重,即允许有和解意愿的当事人不必为了保全诉讼时效利益而放弃争议的协商解决。换言之,引入诉讼时效延长制度,实际是在保留短时效期间及严格的诉讼时效中断规定的效率价值追求上,兼顾当事人意思自治的现实需求。有学者指出,可以认可当事人之间延长诉讼时效的约定,但该约定或者声明必须在法定诉讼时效期间内作出,延长的期间不得超过法定诉讼时效期间,即延长后的诉讼时效期间合计不得超过20年。^⑦持反对意见的观点认为,基于法制统一原则的基本要求,如果允许当事人协议延长诉讼时效,《海商法》将在规范属性和中断事由两个方面背离《民法典》的一般规定;但如果将“权利人向义务人提出履行请求”作为中断事由,则不仅在上述两个方面均与《民法典》实现协调,而且能够在很大程度上赋予权利人单方拓展诉讼时效期间的权利,克服无法协议延长诉讼时效可能带来的影响,实现近乎相同的立法效果。^⑧

笔者认为,诉讼时效制度在中国民事立法中为强制性规定的认识,理论上不应当成为阻止在《海商法》中引入诉讼时效延长制度的理由。从国际上来看,对于诉讼时效协议的主要担心在于协议缩短诉讼时效期间,认为应当对缩短诉讼时效期间设定明确的最低期限,其原因在于缔约双方的谈判能力和资讯取得能力并不相当,经济地位事实上并不平等,为避免经济上的强者借意思自治约定过短的诉讼时效期间从而侵犯他方的利益,应对当事人之间的缔约自由作出适当限制。^⑨而协议延长诉讼时效在本质上属于权利人对于时效抗辩权的延后行使,一方面不会损害公共利益,另一方面可以作为短时效期间的有益补充,在实现效率价值追求的同时,给有和解谈判意愿的当事人留有时间。值得关注的是,过去对诉讼时效制度持强制性认识的德国,也转向了承认其任意法性质的立法模式,允许当事人通过法律行为缩短或者延长法定诉讼时效期间。尤其在海上货物运输的诉讼时效规定方面,德国《商法典》第608条并入了《海牙-维斯比规则》中延长时效的规定,海事诉讼时效可以通过债权人主张赔偿请求的声明予以延长。^⑩

令人遗憾的是,在征求意见的过程中,对增加时效协议延长制度的反对意见比较多。并且,《海商法》规

① 参见史尚宽:《民法总论》,中国政法大学出版社2000年版,第625页;谢怀栻:《民法总则讲要》,北京大学出版社2007年版,第201页。

② 参见李适时主编:《中华人民共和国民法总则释义》,法律出版社2017年版,第610页。

③ 参见霍海红:《诉讼时效根据的逻辑体系》,载《法学》2020年第6期,第45页。

④ 参见高圣平:《诉讼时效立法中的几个问题》,载《法学论坛》2015年第2期,第30页。

⑤ 参见朱晓喆:《诉讼时效制度的价值基础与规范表达——〈民法总则〉第九章评释》,载《中外法学》2017年第3期,第706页。

⑥ 参见向明华:《中国海事诉讼时效“中断难”法律问题研究——兼析〈海商法(修订征求意见稿)〉相应修改方案》,载《法学杂志》2020年第8期,第74页。

⑦ 参见何丽新等:《〈海商法〉修订中的重大问题研究》,法律出版社2023年版,第311页。

⑧ 参见孙思琪:《本土传统与域外趋势——民法典时代海事诉讼时效规范属性的立法选择》,载《经贸法律评论》2022年第3期,第36页。

⑨ 参见国际统一私法协会:《国际商事合同通则(2004)》,商务部条约法律司编译,法律出版社2004年版,第577页。

⑩ 德国《商法典》第608条规定:“经债权人主张赔偿请求的意思表示,第605条和第606条中所称请求权的消灭时效可以延长;这种延长将伴随债务人拒绝满足债权人的请求而持续存在。请求权的提出与拒绝均应当以书面形式为之。对于相同的赔偿请求权进一步的意思表示不导致消灭时效的重新计算。”参见《德国〈商法典·第五编 海商〉》,马金星译,载刘艳红主编:《东南法学》2016年辑秋季卷,东南大学出版社2016年版,第244页。

则与《民法典》规则的协调成为后续审查过程中的重点,诉讼时效协议延长的规则未能得到保留。

三、体系性:海事诉讼时效规则的内部一体性与外部衔接性

诉讼时效制度是一个包含时效起算、时效期间、时效中止、时效中断等要素在内的有机整体,基于此,《海商法》“时效”章的修订,并不是单纯针对各条规定具体内容的分别完善,其还进一步涉及以下两个层面的体系性问题:一是海事诉讼时效规则内部的一体性,即海事诉讼时效制度各要素之间的统筹联动;二是与《民法典》等其他立法的外部衔接性。前一个层面的体系性问题直接关系《海商法》“时效”章中多条规则最终修订方案的确定,而后一个层面的体系性问题,不仅在《海商法》修订过程中成为重要的考虑因素之一,还将在未来《海商法》(2025年修订)的适用中带来解释上的需要。

(一) 海事诉讼时效规则的内部一体性

海事诉讼时效制度作为《海商法》单设一章的制度,已经构成相对独立的体系,其规则的内部一体性主要体现在以下三个方面。

第一,相对完整的海事诉讼时效制度体系构建。在《海商法》修订过程中,曾有观点认为,和《民法典》诉讼时效规定一致的条款,可以删除,直接适用《民法典》即可。例如,有关诉讼时效中止的规定,现行《海商法》的相关规定明显源于原《民法通则》第139条的规定,故在《民法典》对原《民法通则》的诉讼时效中止制度进行革新的情况下,《海商法》也宜相应跟进。为此,早期的修订草案采取的方案是删除有关诉讼时效中止的规定,使诉讼时效中止的问题直接适用《民法典》第194条的规定。但如此处理在征求意见过程中亦存在两种不同的观点。一种观点认为此种做法破坏了《海商法》诉讼时效规定相对独立的体系;另一种观点认为在《海商法》仍然保留诉讼时效中断规定的情况下,删除诉讼时效中止的规定,会引发海事诉讼时效制度将不适用中止制度的误解。最终,《民法典》有关诉讼时效中止的规定在后续被移植到了《海商法》修改草案中。此种做法有利于避免由于海事诉讼时效制度过于简单而造成法律适用的歧义,并使海事诉讼时效制度的规定相对集中,有利于海事活动的当事人了解和适用法律。^①

第二,各诉讼时效制度要素间的统筹考虑。《海商法》中有关诉讼时效期间的规定并不是孤立的,应将各种要素结合起来综合判断。《海商法》诉讼时效制度的完善在整体上有多种路径选择,包括“短时效+严格的中断制度+允许协议延长”“短时效+宽松的中断制度+不允许协议延长”“较长时效+严格的中断制度+不允许协议延长”等。在《海商法》不同阶段的修订草案中,上述思路都有所体现,伴随而来的是大量不同的观点。最终,《海商法》(2025年修订)接受了在诉讼时效期间的设置上与国际主流时效制度保持一致的观点,加之当事人协议延长时效有与《民法典》不允许延长时效的精神相违背之嫌,“短时效+宽松的中断制度+不允许协议延长”的整体修订方案获得采纳。因此,《海商法》诉讼时效相关条款的修订虽各有各的考虑,但亦有基于“时效”章内部一体性的整体统筹。

第三,相似诉讼时效规则的统一。就《海商法》有关海上拖航合同诉讼时效期间的规定,如果按照“有国际公约或者惯例的,依据公约或者惯例规定,没有国际公约或者惯例的,依据《民法典》规定”的大原则,在国际上没有关于海上拖航合同的国际公约或者惯例的背景下,海上拖航合同诉讼时效期间似乎宜修改为3年。参与过现行《海商法》制定的专家对此的回复是,在国内法中规定海上拖航合同并不是各国的通常做法。现行《海商法》中海上拖航合同的相关内容主要来自《海商法》制定时国际拖航市场中常用的格式合同条款。当时的立法者认为其在合同履行特征上与海上货物运输合同较为接近,可以认为是货物运输的一种形式,因此有必要规定在《海商法》中,继而也应采用与海上货物运输相同的诉讼时效期间。基于此,《海商法》(2025年修订)对海上拖航合同的诉讼时效期间的规定仍与海上货物运输的诉讼时效期间保持一致。

(二) 海事诉讼时效规则的外部衔接性

《海商法》“时效”章虽然构建了相对完整的海事诉讼时效制度体系,但其绝非一个独立隔绝的体系:一方面,与《民法典》的协调与衔接始终是“时效”章在修改完善中的重要考虑因素;另一方面,“时效”章并未构建完整和独立的诉讼时效制度体系,仍存在补充适用《民法典》相关规定的可能和需要。

^① 参见胡正良等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第735-736页。

1. 与《民法典》规定的衔接

《海商法》(2025年修订)“时效”章与《民法典》规定最大的衔接之处体现在诉讼时效期间的中断规定上。现行《海商法》的诉讼时效中断规定因不包括权利人向义务人提出履行请求这一相对容易的诉讼时效中断事由而被认为是十分严格的。这种区别于原《民法通则》的严格的诉讼时效中断制度显然是当时立法者的有意选择,更能体现诉讼时效对于效率和确定性的价值追求。在《海商法》修订过程中,始终有观点认为应当坚持严格的诉讼时效中断制度,原因是在海商实践中,权利人请求即可中断诉讼时效将带来时效计算的不确定及时效期间过于冗长的风险,继而给当事人带来额外的负担。以海上货物运输为例,对承运人背后的保险人和担保人来说,诉讼时效中断会导致法律争议一直存续,给保险人和担保人带来潜在责任一直存续而无法依规结案归档、释放准备金或解除担保的问题,继而导致承运人产生额外的费用(担保费用在实践中有时是按年收费的),并可能影响下一个保险期间的保险费率。但与此同时,也有不同的意见认为,诉讼时效制度的根本目的在于防止权利人怠于行使权利,而权利人向义务人提出履行请求,表明权利人并未怠于行使其权利,是对诉讼时效期间进行的事实状态的否定,故应当发生时效期间中断的效力。^①同时,不将“权利人向义务人提出履行请求”这一诉讼时效中断的情形纳入会造成时效期间只能因提起诉讼、仲裁或扣船等而中断,这可能使当事人迫于诉讼时效期间届满的压力而提起诉讼,进而增加诉累。此外,基于“时效”章仍整体坚持短时效期间,所以应在时效中断事项上给予适当的放宽,以达到总体的平衡。

应当认为,上述观点都有其合理之处。从立法价值追求来看,民事时效中断事由广泛,侧重保障权利人利益,强调诚实信用原则之遵循;海事时效中断事由较少,侧重保障义务人利益,偏重维护商事效率与秩序。^②但诉讼时效在权利人向义务人提出履行请求的情况下仍不能中断确实与时效制度的基本立法目的存在抵触,不利于保护权利人的利益,与中国司法实践中充分保障权利人利用诉讼时效中断制度的理念也存在出入。“我国诉讼时效障碍法律体系并不完备,诉讼时效期间规定较短、并未规定诉讼时效不起算和不完备制度。……因此,在司法适用中,不应限制诉讼时效中断制度的适用,应在合法限度之内进行扩张解释。”^③在《海商法》(2025年修订)维持短时效期间且未引入时效协议延长制度的情况下,放宽诉讼时效中断制度整体上是可取的选择,有助于在诉讼时效的效率价值追求和权利人的利益保护之间形成合理平衡。

2. 补充适用《民法典》规定的情形分析

对于《海商法》(2025年修订)“时效”章有所规定但不完整、不明确的诉讼时效问题,在具体的案件审判中仍不可避免地涉及相应民事诉讼时效规则的补充适用问题。例如,对于前述海上旅客运输中承运人向旅客的赔偿请求权的诉讼时效起算问题,就需要适用《民法典》的一般规定。再如,《民法典》有关诉讼时效中止事由的列举规定及诉讼时效中断事由的其他规定,也存在补充适用的空间。其中,有关诉讼时效中止的事由,《海商法》(2025年修订)第293条就通过“因……其他障碍不能行使请求权的”的表述留下了补充适用《民法典》对应规则的接口。而有关诉讼时效中断的事由,虽然《海商法》(2025年修订)第294条列举的情形是封闭式的,但《民法典》相应规定中列举的“与提起诉讼或者申请仲裁具有同等效力的其他情形”等同样可以通过“请求人提出履行请求”进行解释适用。

但是,并不是所有《民法典》与《海商法》(2025年修订)的诉讼时效规定差异都可以产生补充适用的效果。最典型的例子是《民法典》第188条第2款有关“知道或者应当知道义务人”的时效起算条件不宜补充适用于《海商法》(2025年修订)的相关诉讼时效起算问题。相比于原《民法通则》第137条,原《民法总则》在制定时对于一般诉讼时效的起算点,在原有“知道或者应当知道权利被侵害时起计算”的基础上,增加了“知道或者应当知道义务人”的表述。就此,可能产生的疑问是,在《海商法》(2025年修订)采用主观时效起算点的相关诉讼时效规定中(如租船合同、海上拖航合同),“知道或者应当知道义务人”是否应当基于补充适用而成为相关时效起算的条件之一。对此,笔者认为不能作这样的补充适用,原因是海商法没有规定是指

^① 参见佟柔主编:《中国民法》,法律出版社1990年版,第614页。

^② 参见向明华:《中国海事诉讼时效“中断难”法律问题研究——兼析〈海商法(修订征求意见稿)〉相应修改方案》,载《法学杂志》2020年第8期,第64页。

^③ 最高人民法院民事审判第二庭编著:《最高人民法院关于民事案件诉讼时效司法解释理解与适用》,人民法院出版社2015年版,第30-31页。

对某一事项没有规定,而非对事项中的某些要素没有规定。^①在“哈尔滨空调股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司黑龙江分公司海上、通海水域保险合同纠纷再审案”中,最高人民法院在论及有关海事诉讼时效能否补充适用一般诉讼时效中断规定中“权利人向义务人提出履行请求”这一事项时已明确指出,现行《海商法》第267条第1款关于诉讼时效中断的规定不属于《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第1条关于“海商法、保险法均没有规定的”而应“适用合同法等其他相关法律的规定”之情形。本案中权利人虽数次向义务人发出保险赔付请求书,但该行为并不属于现行《海商法》第267条第1款所规定的时效中断的情形。^②

四、结语

《海商法》(2025年修订)有关诉讼时效的规定,是特别法层面关于特别时效制度最新的立法实践。可以说,《海商法》(2025年修订)“时效”章是综合考虑特殊性与衔接性后的统筹方案——既有对海事诉讼时效制度特殊价值追求的坚持和妥协,也兼顾了与其他民商事立法的衔接。这套综合统筹方案可能与任何单一维度下的修改理念都不吻合,是多维平衡的结果。

对于即将于2026年5月1日施行的《海商法》(2025年修订)而言,其首先面临的是新旧规定的适用问题。根据“实体从旧,程序从新”的法谚,诉讼时效制度在中国被认为是实体制度,故应当采取从旧原则,这也是法不溯及既往原则的内在要求。对此,原《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法总则〉诉讼时效制度若干问题的解释》也可以提供指引。该司法解释第2条规定:“民法总则施行之日,诉讼时效期间尚未满民法通则规定的二年或者一年,当事人主张适用民法总则关于三年诉讼时效期间规定的,人民法院应予支持。”第3条规定:“民法总则施行前,民法通则规定的二年或者一年诉讼时效期间已经届满,当事人主张适用民法总则关于三年诉讼时效期间规定的,人民法院不予支持。”据此,如果在《海商法》(2025年修订)施行之日,诉讼时效根据现行《海商法》尚未届满,当事人主张适用《海商法》(2025年修订)的诉讼时效规定(包括时效中断新规定)的,人民法院应予支持。

Considerations of the Special Law for the Limitation of Actions System: Comments on the Revision of the Time Limitation Chapter in the *Chinese Maritime Code*

CAO Xingguo

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The revision of the Time Limitation Chapter in the *Chinese Maritime Code* represents the latest legislative practice in China concerning the special law. Given the status of the *Chinese Maritime Code* as a special law, the revision of the maritime limitation of actions system shall, on the one hand, prioritize efficiency and commercial demands aligned with international standards while accommodating the reasonable expectations of the practice regarding the limitation of actions regimes; on the other hand, ensure coordination and coherence with the *Civil Code*. The revision of the limitation of actions provisions in the *Chinese Maritime Code* can be examined and interpreted from three dimensions: internationality, commerciality, and systematicity. The overall revision approach of “shorter limitation periods + easier interruption mechanisms + prohibition of contractual extension” reflects a balanced consideration of all these three dimensions. Although the *Chinese Maritime Code* establishes a relatively comprehensive system for maritime limitation of actions, it remains insufficient on its own. Whether it is necessary and permissible to supplement and apply the provisions of the *Civil Code* depends on specific circumstances.

Key words: limitation of actions; revision of the *Chinese Maritime Code*; internationality; commerciality; systematicity

^① 参见司玉琢:《海商法专论》(第4版),中国人民大学出版社2018年版,第8-11页。

^② 参见最高人民法院民事裁定书,(2018)最高法民申6054号。