□ 杨帆

诉讼时效制度有利于督促权利人及时行使权利，维护交易秩序和安全，避免法律关系长期处于不稳定状态。海事诉讼时效，是民事诉讼时效的组成部分，是指海事请求人，在法律或合同规定的诉讼期间内，通过诉讼程序，请求人民法院保护其海事请求权，如海事诉讼时效届满，海事请求权则不再受到法律强制保护的有效期限。

如何理解和适用海事诉讼特殊“短时效”

海事诉讼时效的特殊规定

我国海事法律针对海上运输、租船、海难救助、海上保险等合同关系以及碰撞、油污损害等海上侵权行为分别规定了1年、2年和3年的诉讼时效期间以及不同的诉讼时效起算点。

这种特殊规定，一方面因为海上运输跨国越境、距离远、风险大，采用短时效以及通过客观标准确定时效起算点对于船舶运输承运人而言更为明确，充分体现了对海上运输承运人的保护，反映了促进海上运输发展的价值取向；另一方面是因为海事海商立法需要与海事国际条约相协调，而海事国际条约中的诉讼时效规定大都采用客观标准为主，这是船、货、保险等多方利害关系方之间长期博弈的结果。因此，海事诉讼关于诉讼时效的特殊规定主要体现了对商事效率的高度追求、对当事人自治原则的高度尊重以及对时效国际统一性的强制要求。

比如，选择以客观标准而非债权人主观是否知晓作为诉讼时效的起算点；又如，构成诉讼时效中断标准更为严格；再如，除油污损害赔偿请求权的时效期间为3年以外，海上货物运输合同、海上拖航合同、共同海损分摊、船舶碰撞的追偿请求权时效期间均为1年短期时效，海上旅客运输合同、航次租船合同、定期租船合同、光船租赁合同、船舶碰撞、海难救助及海上保险合同等请求权时效期间为2年等等。这些规定，明显与我国民事诉讼时效制度的一般规定不同，体现了海事诉讼时效特殊的立法背景、利益考量与价值追求。

海事诉讼时效起算点同时包含主观认知标准和客观认定标准

民事诉讼时效的起算注重主观标准与客观标准的统一，一般规定自权利人知道或应当知道其权利被侵害以及义务人时起计算。《民法典》第一百八十八条规定，向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为3年；诉讼时效期间自权利人知道或者应当知道权利受到损害以及义务人之日起计算。

不同于民事诉讼时效注重主、客观标准的统一，国际上许多海事法律对时效起算点适用客观标准，要求以某种客观行为的发生或某种客观事实的出现作为相应诉讼时效的起算点。比如，以船舶碰撞发生之日、货物交付或应当交付之日、油污损害事件发生之日、旅客或其行李离船之日、救助作业结束之日、船员离船之日、船舶优先权所担保债务产生之日、共同海损理算结束之日等作为时效起算点，以避免主观认知标准的不确定性。我国《海商法》对于部分海事请求权借鉴了这种做法，例如提单运输、海上旅客运输中的人身伤亡和行李灭失、船舶碰撞、海难救助、海上保险、船舶油污等方面的损害赔偿请求，均要求自有关行为或事故发生之日起计算时效期间。而对于没有相应国际立法的航次租船、船舶租用、海上拖航等纠纷，则按照“知道或者应当知道权利被侵害之日起计算”这一主、客观结合的标准作为时效起算点。

常见海上货物运输合同纠纷案件诉讼时效起算点的审查

（一）关于无单放货诉讼时效“应当交付货物之日”的理解

根据《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第十四条第一款的规定，正本提单持有人以无单放货为由向承运人提起的诉讼，时效期间为1年，从承运人应当交付货物之日起计算。提单持有人无论以违约之诉还是侵权之诉要求承运人承担民事责任，时效期间均为1年。

如何理解“承运人应当交付货物之日”？应当从该航次承运人将货物运抵目的港并具备交付条件的合理日期起算。审查诉讼时效起算日期时，应当注重主观认知与客观认定标准的根本差异，即不以提单持有人是否知道无单放货事实为准，而以货物运抵目的港并具备交付条件的合理日期为准。“应当交付货物之日”，是按照运输合同正常履行情况推定出来的日期，其中的正常情况既包括船舶运输环节的正常，也应包括交付环节的正常，即提单持有人正常提货，承运人正常交付的情况。提单持有人未在合理期限内提货，不影响诉讼时效的起算。审理中多根据承运人的举证情况，综合考虑提单关于目的港货物交付方式的约定、卸货情况、承运人通知提单通知方的提货时间、向案外人实际交付货物的时间等因素确定。

（二）请求集装箱超期使用费案件的诉讼时效

因集装箱超期使用而提起的诉讼，属于海上货物运输合同纠纷，诉讼时效应当根据海上货物运输合同关系来确定，时效期间为1年，自权利人知道或应当知道权利被侵害之日起计算。

如何理解“承运人知道或者应当知道权利被侵害之日”？承运人在履行海上货物运输合同过程中将集装箱作为运输工具提供给货方使用的，承运人请求集装箱超期使用费的诉讼时效期间为1年，自集装箱免费使用期届满次日起开始计算。从集装箱免费使用期届满的次日开始，用箱人已经处于违约状态，承运人的权利受到了侵害。不能因为用箱人长期占用集装箱，一直未归还集装箱，就认为不存在诉讼时效届满的问题。赔偿数额是否最终确定、义务人是否能够支付费用，并不影响承运人诉权的行使。

近年来，司法实践中还经常出现托运人或收货人要求承运人返还超额收取的集装箱超期使用费的案例。对于此类案件的诉讼时效，依然属于海上货物运输合同纠纷，适用1年的诉讼时效。但不能直接套用承运人请求集装箱超期使用费的诉讼时效起算点，而应根据用箱人知道或者应当知道权利被侵害之日确定用箱人主张返还的诉讼时效起算点，即应以知道或应当知道承运人收取集装箱超期使用费数额超出合理限度之日作为诉讼时效起算点。

（三）海上保险合同的保险人行使代位求偿权的诉讼时效起算点

海上保险合同保险人行使代位请求赔偿权利诉讼时效期间的起算点不能适用《保险法》相关司法解释的规定，从保险人取得代位求偿权之日起算诉讼时效，而应按照《海商法》第十三章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间予以确定。即保险人只能在被保险人有权享有的时效期间提起诉讼，也就是说，保险人取代被保险人向承运人代位求偿的诉讼时效亦为1年，应自承运人交付或应当交付货物之日起计算。

沿海、内河保险合同保险人代位求偿权的诉讼时效起算日，与海上保险合同保持一致标准，诉讼时效起算点自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。

（四）海事诉讼中诉讼时效中断的规定相较《民法典》更加严格

《民法典》规定的诉讼时效中断事由，包括权利人向义务人提出履行要求、义务人同意履行、权利人提起诉讼或者申请仲裁、与提起诉讼或者仲裁具有同等效力的其他情形。《海商法》第二百六十七条规定的诉讼时效中断事由，包括提起诉讼或仲裁（请求人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回的除外）、被请求人同意履行义务。相较于《民法典》，《海商法》有关诉讼时效的规定更加严格：1.不因权利人向义务人主张履行而中断；2.在权利人提起诉讼或仲裁方式行使权利的情况下，如果权利人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回，不构成诉讼时效的中断。

结　语

诉讼时效制度是为督促权利人行使权利，稳定社会秩序，保护社会公共利益的一项民法基本制度，因时间经过而对权利发生影响。海事审判实践中，应当注意《海商法》及最高人民法院相关司法解释、批复等特殊规定，平衡海上运输特殊风险带来的利益考量和价值追求，体现海商法国际统一性的特点。

作者系上海海事法院洋山深水港派出法庭（自由贸易试验区法庭）副庭长、三级高级法官。获评全国法院办案标兵、全国海事审判工作先进个人、上海市三八红旗手、上海法院优秀法官等

责任编辑/王睿卿 E-mail:fzbfyzk@126.com