

黄晶. 中国水路货物运输案件司法诉讼现状、特征及启示——基于中国裁判文书网案例的实证分析[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(2): 84-91

中国水路货物运输案件司法诉讼现状、特征及启示

——基于中国裁判文书网案例的实证分析

黄晶

(上海海事大学 法学院, 上海 201306)

摘要:通过对中国裁判文书网所检索到的水路货物运输合同纠纷案例进行分析比对,发现在司法实践中此类案件多由基层人民法院审理,法院管辖权对案件审理结果影响重大,适用《中华人民共和国民法典》第一编“总则”和第三编“合同”不能满足司法审判的需要,此类案件审理参照已废止的《国内水路货物运输规则》效果良好,通过司法解释、合同并入《国内水路货物运输规则》、推行内河航运标准合同不能完全解决当前所存在的法律问题,需要《中华人民共和国海商法》修订时对水路货物运输予以规制。

关键词:水路货物运输;司法诉讼;裁判文书

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2021)02-0084-08

The situation, characteristics and enlightenment of judicial litigation of the cases of domestic carriage of goods by waterway

—an empirical study based on cases published by China Judgements Online

HUANG Jing

(Law School, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

Abstract: Through analyzing and comparing the cases of domestic carriage of goods by waterway retrieved from China Judgements Online, it is found that in judicial practice, such cases are mostly tried by the basic people's courts, and the court's jurisdiction has a significant impact on the trial results. The application of the General Provisions Part and the Contracts Part of the *Civil Code of the People's Republic of China* cannot meet the needs of judicial adjudication and trial thereof by reference to the abolished *Regulations on Domestic Carriage of Goods by Waterway* proves effective. Applying judicial interpretations, incorporating *Regulations on Domestic Carriage of Goods by Waterway* into contract and making inland waterway standard contracts cannot solve the existing problems completely. It is suggested that special rules be made for the domestic carriage of goods by waterway in the revised *Chinese Maritime Code* in the future.

Key words: domestic carriage of goods by waterway; judicial litigation; judgment documents

中国水路货物运输市场庞大且发展迅速^①,^[1] 笔者将通过对中国裁判文书网所收录的水路货物运输与之相应的是水路货物运输合同纠纷的大量涌观。 输案例进行比较分析,探究中国水路货物运输案件

收稿日期:2021-02-05

基金项目:国家社科基金后期资助项目“《海商法》修改基本理论与主要制度研究”(16FFX010)

作者简介:黄晶(1982-),女,湖北孝感人,上海海事大学法学院讲师,航运管理与法律专业博士研究生,E-mail:huangjing@shmtu.edu.cn。

① 《2019年交通运输行业发展统计公报》中的数据表明,主要水系内河航道通航里程分别为:长江水系64825公里,珠江水系16495公里,黄河水系3533公里,黑龙江水系8211公里,京杭运河1438公里,闽江水系1973公里,淮河水系17472公里。全国港口拥有生产用码头泊位22893个,其中沿海港口生产用码头泊位5562个,内河港口生产用码头泊位17331个。截至2019年末,全国港口拥有万吨级及以上泊位2520个,其中沿海港口万吨级及以上泊位2076个,内河港口万吨级及以上泊位444个。全国万吨级及以上泊位中,专业化泊位1332个,通用散货泊位559个,通用件杂货泊位403个。

司法诉讼的现状与特征,并提出相应的启示和建议,为水路货物运输法律的完善提供参考。

一、水路货物运输案件司法诉讼现状

以中国裁判文书网为平台,运用高级检索功能,于 2021 年 1 月 25 日以下列条件进行检索:第一,全文检索“水路货物运输合同纠纷”;第二,案件类型“民事案件”。

(一) 案件地域分布和增长情况

2008 年至 2020 年水路货物运输案件在各省、直辖市、自治区的数量分布上有所差异,除去由最高人民法院审理的 8 件案件,具体如图 1 所示。由此可见,水路货物运输案件在江苏省、天津市和湖北省的发生率排名前三,安徽省、山东省和浙江省的案件发生率分列四至六位。

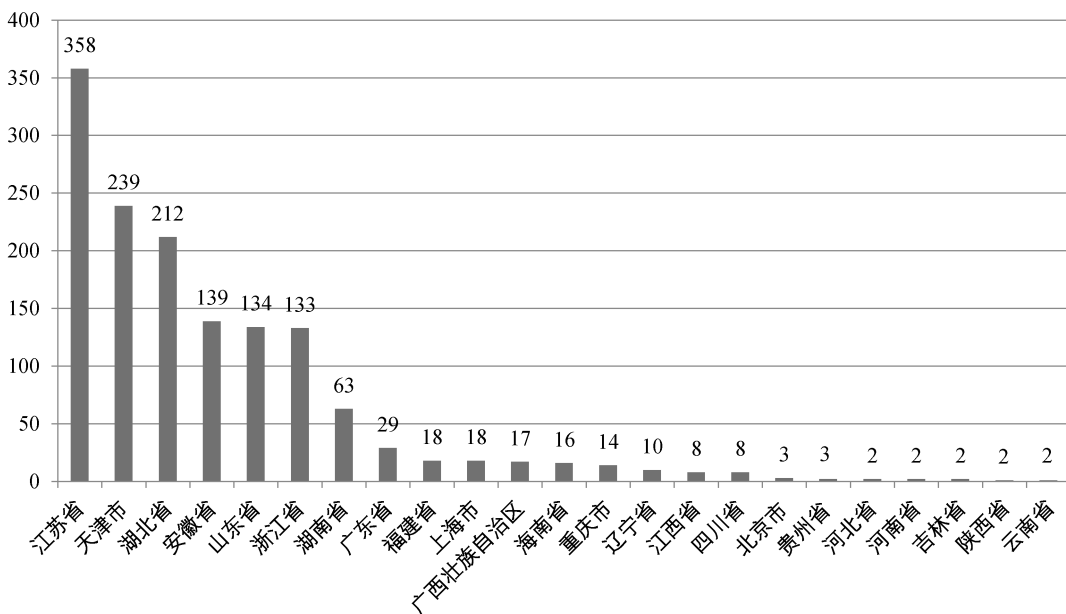


图 1 水路货物运输案件省份分布

结合交通运输部公布的 2020 年水路货物运输量的数据,货运量居前七位的为安徽省、浙江省、广东省、江苏省、上海市、天津市和湖北省,^[2]从中也可看出在水路货物运输案件比较多的省份,水路货物运输量也比较大。

就每年的案件数量而言,2012 年之前案件数量增减幅度较为平稳,从 2012 年到 2014 年案件数量显著增加,2015 年至 2020 年案件数量比 2014 年有所下降,但是较 2013 年之前还是显著增加,具体如图 2 所示。

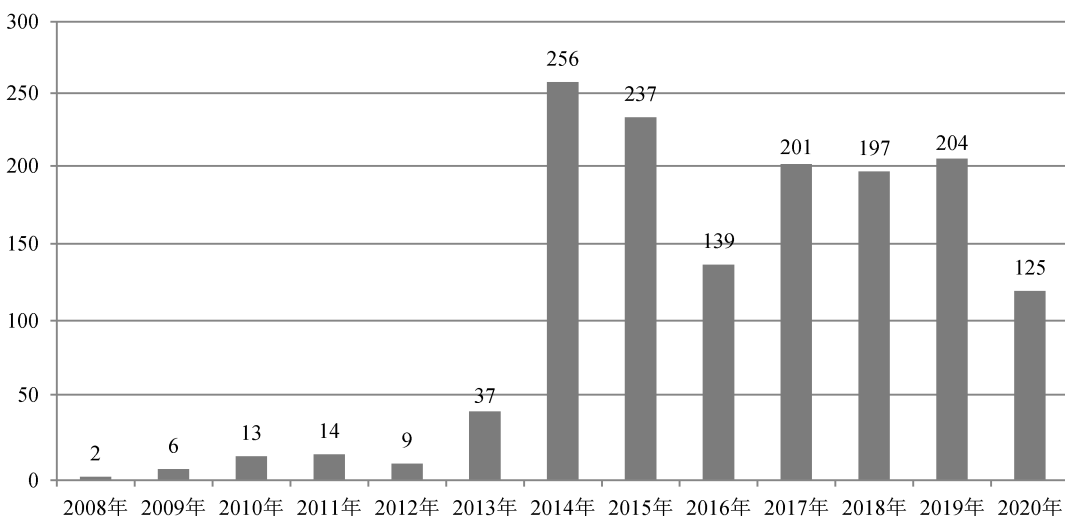


图 2 水路货物运输案件量分布

2004 年全年客运量完成 18 145 万人次,旅客周转量完成 66.4 亿人公里;水路货运量完成 17.94 亿吨,货物周转量完成 40 411.8 亿吨公里,其中内河完成 8.79 亿吨,沿海水路货运量完成 4.96 亿吨,远洋完成 4.19 亿吨;全国港口货物吞吐量完成 40.7 亿吨,其中外贸完成 11.5 亿吨,集装箱吞吐量完成 6 180 万标准箱。^[3] 2019 年水路全年完成客运量 2.73 亿人,旅客周转量 80.22 亿人公里;完成货运量 74.72 亿吨,货物周转量 103 963.04 亿吨公里,其中内河运输完成货运量 39.13 亿吨、货物周转量 16 302.01 亿吨公里;沿海运输完成货运量 27.27 亿吨、货物周转量 33 603.56 亿吨公里;远洋运输完成货运量 8.32 亿吨、货物周转量 54 057.47 亿吨公里。^[1] 由此可以看出经过 15 年的发展,中国水路货物运输市场发展迅速,与之相应,水路货物运输合同纠纷也随之增长。

(二) 案件审理法院的分布和二审案件情况分析

在统计的所有案件中,基层人民法院审理的案件数量为 677 件,占比 47.0%;中级人民法院审理的案件数量为 617 件,占比 42.8%;高级人民法院审理的案件数量为 138 件,占比 9.6%;最高人民法院审理案件数量为 8 件,占比 0.6%。在所有审理案件的中级人民法院中,普通中级人民法院占比 30.4%,铁路运输法院占比 1.1%,海事法院占比 68.5%。从上述数据可以看出,水路货物运输案件主要由基层人民法院进行审理,由海事法院进行审理的案件占比为 29.4%。

按照前文所述条件检索的案件总量为 1 440 件,除去申请诉前证据保全和诉前财产保全的案件,其中二审案件为 281 件,再审案件为 2 件,审判监督程序案件为 47 件,具体如图 3 所示。二审案件的比率为 19.5%。二审案件、再审案件加上审判监督程序案件三者的比率为 22.9%。因而,约有 22.9% 的案件当事人不满意一审的判决结果。所有的二审案件结案方式分为四类,分别为维持原判、撤回上诉、发回重审、改判。其中维持原判的案件为 183 个,占比 65.1%;撤回上诉的案件为 40 个,占比 14.2%;发回重审的案件为 27 个,占比 9.6%,改判案件为 31 个,占比 11.0%,其中完全撤销一审判决的案件为 20 件,部分撤销一审判决的案件为 11 件。

(三) 《国内水路货物运输规则》在水路货物运输案件中的适用情况

2016 年 5 月 30 日,原交通部发布的 2000 年

《国内水路货物运输规则》(简称《货规》)被废止。在《货规》废止前,尽管《货规》效力层级较低,但在处理水路货物运输的司法实践中起到了非常重要的作用。根据中国裁判文书网检索的案件数据统计,2011 年至 2016 年参照《货规》予以审判的判决书共 221 份,其中 2011 年 7 份、2012 年 4 份、2013 年 11 份、2014 年 69 份、2015 年 69 份、2016 年 61 份。同时,在中国裁判文书网上以“水路货物运输”为案由,以“民事案件”为案件类型,检索得到的判决书共 913 件,其中 2011 年 24 份、2012 年 14 份、2013 年 48 份、2014 年 272 份、2015 年 292 份、2016 年 263 份。综合以上数据,从 2011 年至 2016 年在水路货物运输合同纠纷的案件中,《货规》的引用率分别为 29.2%、28.6%、22.9%、25.4%、23.6% 和 23.2%。这一比例看起来不高,但考虑到水路货物运输案件主要由基层人民法院进行审理,由海事法院进行审理的案件占比为 29.4%,而基层人民法院在审理水路货物运输合同纠纷案件时很少适用《货规》,在检索的案例中仅有 6 件基层人民法院审理的案件参照了《货规》。所以如果只是单独统计海事法院审理的案件,《货规》的适用率为 50.9%。

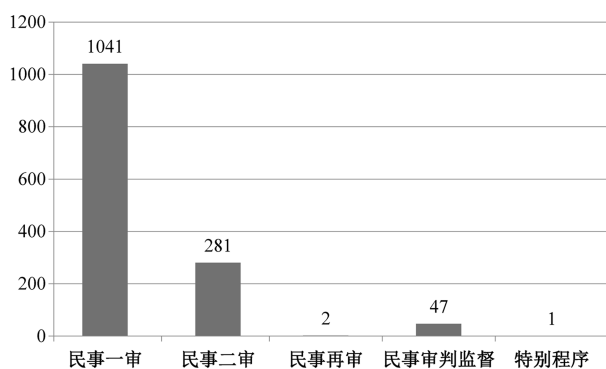


图 3 水路货物运输案件审级类型分布

在检索的案例中可以发现,《货规》被废止后,部分判决书中仍然可以见到《货规》的出现,根据合同自愿原则,《货规》由双方当事人约定适用,一般在运单中双方约定承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利、义务适用《货规》。根据 2012 年《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》(简称《指导意见》)第 1 条、第 2 条的规定,案件除适用《中华人民共和国民事诉讼法》(简称《民法通则》)、《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)等法律的有关规定外,还可以按照《货规》有关规定确定当事人的权利义务。《货规》被废止后,这一做法仍在延续。例如,2017 年武

汉海事法院在(2017)鄂72民初1103号民事判决书中写明,涉案水路货物运单载明天海公司为货物的托运人,且约定托运人与承运人之间的权利、义务关系适用《货规》。《货规》虽然已被废止,但当事人自愿选择以其作为确定托运人与承运人之间的权利、义务关系的依据,并不违反法律规定。

二、水路货物运输案件的司法诉讼特征

(一)水路货物运输纠纷中法院的判决主要依据《合同法》

对在中国裁判文书网站上检索的2008年至2020年案例进行分析,可以发现,《合同法》的适用最为频繁,占比65.9%。《中华人民共和国民事诉讼法总则》(简称《民法总则》)与《民法通则》的适用共同占比11.4%^①,《货规》《指导意见》和《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)的适用分别占比6%、6%和3%。

2021年1月1日《合同法》失效,《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第三编“合同”第十九章“运输合同”与《合同法》第十七章“运输合同”的规定并无大的区别,《合同法》第十七章在立法时主要考虑到公路运输、内河运输领域的运输合同在《合同法》出台前没有法律予以规范,而《合同法》要对所有运输方面的合同都有所规范,《合同法》总则以及运输合同一章的规定是对《中华人民共和国铁路法》《中华人民共和国民用航空法》和《海商法》这三大运输法的补充,《民法典》继续沿用了这一做法,^[4]运输合同一章都是对一般运输合同的原则性规定,并且不可能对国内水路运输合同作出全面的具体规定。

以金东纸业公司与重庆轮船公司、重轮乐山公司、九五船运公司多式联运合同纠纷一案^②为例,此案是2017年6月武汉海事法院发布的服务和保障“长江经济带”发展的典型案例。^[5]2011年6月,重轮乐山分公司将金东纸业公司向案外人四川金安浆业购买的漂白纸浆以汽车、驳船分批运至宜宾市天原码头后,重轮乐山分公司与四川佳轮航运公司签订运输协议,后四川佳轮航运公司与九五船运公司

联系,货物装载于九五船运公司所属的“九五118”轮并签发了运单,载明托运人为金安浆纸业、收货人为金东纸业公司、承运人为重轮乐山分公司、承运船舶为“九五118”轮。“九五118”轮起航后由于船舶驾驶人员操作不当和临危处置不当造成单方水上交通事故,货损高达981万余元。此案争议焦点一是九五船运公司是否为实际承运人,一审武汉海事法院根据《货规》第3条^③,认为金安浆纸业托运涉案货物后无论经过几次转委托,九五船运公司作为“九五118”轮的船舶所有人和经营人均为该区段的实际承运人。争议焦点二是九五船运公司对货损是否承担连带责任,武汉海事法院根据《货规》第46条的规定^④,认为重轮乐山分公司作为承运人,九五船运公司作为实际承运人应当对货损及利息承担连带赔偿责任。

九五船运公司不服一审判决,向湖北省高级人民法院提起上诉。九五船运公司认为:第一,根据合同相对性,收货人金东纸业不是涉案多式联运合同的当事人,也未通过权利受让取得多式联运合同托运人的权利,因此不是适格的原告;第二,《货规》是交通运输部发布的部门规章,必须符合《民法通则》和《合同法》的规定,但《合同法》并没有规定实际承运人的连带责任。二审法院认为,重轮乐山分公司签发的运单注明“承运人、实际承运人、托运人和收货人的有关权利、义务适用《货规》,这说明《货规》被并入运单的约定中,承运人、实际承运人、托运人和收货人的有关权利、义务均适用《货规》”^⑤。根据《货规》第44条的规定^⑥,收货人有权利就运单上所记载的货物损坏、灭失向承运人索赔;根据《合同法》第311条、第317条的规定,被上诉人重轮乐山公司作为本案多式联运经营人,对涉案货物全程运输享有承运人的权利并承担承运人的义务,除了存在法定免责事由外,其应对运输过程中的货损、灭失承担赔偿责任。根据《合同法》第321条的规定,货损发生于多式联运某一运输区段的,多式联运经营人的赔偿责任和责任限额适用调整该区段运输方式的有关法律规定。本货损发生属于内河运输区段,

^① 其中在2017年10月1日之前,适用的均为《民法通则》,在2017年10月1日之后,《民法总则》适用的次数为56次,而《民法通则》有37次。

^② 一审案号为(2012)武海法商字第00012号。

^③ 《货规》第3条第(五)项规定:“实际承运人是指接受承运人委托或者接受转委托从事水路货物运输的人。”

^④ 《货规》第46条规定:“承运人与实际承运人都负有赔偿责任的,应当在该项责任范围内承担连带责任。”

^⑤ 二审案号为(2013)鄂民四终字第00039号。

^⑥ 《货规》第44条规定:“收货人有权就水路货物运单(以下简称运单)上所载货物损坏、灭失或者迟延交付所造成的损害向承运人索赔;承运人可以适用本规则规定的抗辩理由进行抗辩。”

可以适用《货规》，九五船运公司需要承担连带赔偿责任。二审维持了原判。

九五船运公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院认为，《货规》是专门调整水路货物运输的规范性文件，有关当事人的权利义务可参照确定，根据《货规》第 44 条的规定，金东纸业作为收货人有权就货物损失向承运人重轮乐山分公司索赔，而承运人亦有权援引《货规》的规定予以抗辩；《货规》赋予收货人独立的请求权既符合航运惯例，亦顺应商业贸易发展需求，避免金东纸业公司因并非订立合同的一方当事人在已支付货款取得所有权的情形下，仍需依赖托运人主张货损赔偿，徒增诉累；实际承运人虽与货主无直接的合同关系，但货物系在其负责的运输期间因违反法定义务造成损失，实际承运人依法应对货主承担侵权责任；依据《货规》令九五船运公司和重轮乐山公司承担连带责任并无不当^①。最高人民法院驳回了九五船运公司的再审申请。

通过对上述典型案例的分析可知，《货规》较好地解决了水路货物运输最具争议的三个焦点问题：一是实际承运人的识别，二是承运人和实际承运人连带责任的认定，三是收货人向承运人索赔的权利。《货规》被废止后，在国内水路运输的法律、法规或司法解释出台前，只能根据《民法典》第三编“合同”和《指导意见》对其进行调整。

首先，适用《民法典》第三编“合同”，没有实际承运人的概念，只能作为合同法中第三人履行合同的情形。^[6]根据《民法典》第 593 条的规定，货主只能对缔约承运人提起赔偿请求，不能对实际履行运输的第三人提起赔偿请求。在此情况下，只能是缔约承运人赔偿托运人的损失之后，再另行依据合同向实际承运人追偿，这无疑会增加诉累，且对于托运人而言实际承运人作为船东往往比缔约承运人更具有赔偿能力。

其次，船舶“适航”和“合理绕航”如何处理。船舶作为水路货物运输工具，跟其他运输工具相比，具有适航性的要求，但是，《民法典》第三编“合同”中并没有对运输工具适航性的规定。如果适用《民法典》第三编“合同”来调整国内水路运输合同关系，

对国内水路货物运输承运人就没有保证船舶适航的义务要求，无疑会增加国内水路货物运输风险。此外，《货规》第 33 条规定了船舶的合理绕航^②，而《民法典》第 812 条没有明确的规定^③。因此，《货规》被废止后，没有法律赋予承运人合理绕航的权利，因而产生承运人是否需要因合理绕航造成的货物灭失、损坏或迟延交付承担违约责任的问题。

再次，托运人责任如何认定。《货规》针对具体货物种类规定了详细的托运要求，如“散装货物”“以件运输货物”“需要具备运输包装的货物”“运输过程中需要饲养、照料的活动物、有生植物以及尖端保密物品、稀有珍贵物品和文物、有价证券、货币等”“笨重、长大货物和舱面货物”“易腐货物”“木(竹)排”等。《民法典》第三编“合同”第十九章第三节关于货运合同的规定则过于原则，仅仅涉及托运人托运“易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性等危险物品”时的义务，没有涉及其他特殊物品时的具体义务。如果仅仅依据该章的规定，特殊货物发生货损时如何认定托运人的责任，便成为一个没有明确法律依据的问题。

(二) 水路货物运输案件主要由基层人民法院审理

从前文统计数据中可知水路货物运输案件由海事法院进行审理的占比为 29.4%，大部分水路货物运输案件由基层人民法院进行审理，导致司法实践中同样一个有关货物运输合同是否有效的案件，如果在基层法院审理可能确定为有效，在海事法院审理可能确定为无效。由不同的法院管辖会导致同一案件的审理结果不同，甚至截然相反。

例如郝书兵与林利、溧阳市力祥航运有限公司、江苏申特钢铁有限公司(简称江苏申特公司)、上海申特型钢有限公司(简称上海申特公司)水路货物运输合同纠纷一案^④，一审法院为溧阳市人民法院，二审法院为常州市中级人民法院。江苏申特公司、上海申特公司与林利、船户及船代理于 2013 年 10 月 1 日签订了货物运输合同，根据合同内容托运人为江苏申特公司、上海申特公司，并由其支付运输费用；林利系受江苏申特公司、上海申特公司的委托，负责船户或船代理运输的组织管理、调度和运费结

① 再审案号为(2014)民申字第 1617 号。

② 《货规》第 33 条规定：“承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线将货物运送到约定的到达港。承运人为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。”

③ 《民法典》第 812 条规定：“承运人应当按照约定或通常运输路线将旅客、货物运输到约定地点。”

④ 一审案号为(2017)苏 0481 民初 4510 号；二审案号为(2018)苏 04 民终 742 号。

算支付工作;承运人为郝书兵等各船户或船代理。林利辩称,根据《指导意见》,没有取得国内水路运输经营资质的承运人签订的国内水路货物运输合同应被认定无效。一审法院和二审法院在本案货物运输合同是否有效的争议上均认为:该《指导意见》中明确国内水路货物运输纠纷是指由海事法院专门管辖的沿海和内河水路货物运输纠纷,而本案不属于此种类型,不适用《指导意见》,不能依据上述规定因承运人没有国内水路运输经营资质而认定合同无效。

在邱大华与盛育锋水路货物运输合同纠纷一案中,一审法院为昆山市人民法院,二审法院为苏州市中级人民法院。双方当事人签订运输合同,由邱大华为盛育锋提供搅拌运输服务,盛育锋按照合同约定的标准支付相应的费用。盛育锋认为邱大华不具有水上运输相关资质,违反《国内水上运输管理条例》的规定,双方之间的运输合同应属无效。一审法院和二审法院均认为^①,《国内水上运输管理条例》系管理性行政法规,违反该行政法规并不必然导致签订的运输合同无效,邱大华虽无船舶及相关运输资质,但其安排他人实际履行了与盛育锋的运输合同,其主张的运输费用应予支持。

在由天津海事法院审理的郜国彬、于峰水路货物运输合同纠纷案^②中,于峰与郜国彬于 2017 年 5 月 20 日签订海运合同。天津海事法院认为,本案中涉案“金方海 777”轮的船舶登记所有权人为方舟公司,郜国彬并非涉案船舶的所有权人,亦没有国内水路运输经营许可证,不具有水路运输资格,其与于峰签订《海运合同》违反了《国内水路运输管理条例》关于经营水路运输业务应当取得水路运输业务经营许可证件的强制性规定,依照《合同法》第 52 条的规定,应认定为无效。

(三) 依据司法解释水路货物运输合同纠纷诉讼时效为一年

《民法典》第一编“总则”第 188 条规定:“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。”国内水路运输合同不适用《海商法》第 257 条一年诉讼时效的规定,因而诉讼时效应该为三年。

有关水路货物运输合同诉讼时效,最高人民法

院在 2001 年 5 月 24 日公布的《最高人民法院关于如何确定沿海、内河货物运输赔偿请求权时效期间问题的批复》(简称《批复》)中明确规定:“根据《中华人民共和国海商法》第二百五十七条第一款规定的精神,结合审判实践,托运人、收货人就沿海、内河货物运输合同向承运人要求赔偿的请求权,或者承运人就沿海、内河货物运输向托运人、收货人要求赔偿的请求权,时效期间为一年,自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。”在司法实践中法院也都是依据《批复》确定此类案件诉讼时效期间为一年。

诉讼时效是指权利人在法定期间之内不行使权利即丧失请求法院依据诉讼程序强制义务人履行义务的权的法律制度,^[7]其对于水路货物运输纠纷的解决和维护行业有序发展有重要意义,检索的案例中水路货物运输合同纠纷中对诉讼时效有争议的情形不在少数。以中外运湖北有限责任公司(简称湖北外运)与武汉中远海运集装箱运输有限公司(简称武汉中远)海上、通海水域货物运输合同纠纷一案为例,该案经过一审、二审和再审,最后在诉讼时效争议上维持了一审法院的判决。此案是包括内河运输、沿海运输和陆路运输的多式联运,且货损具体发生在哪一个运输区段无法判断,因此一审法院认为在诉讼时效问题上不应直接适用《海商法》的相关规定和《批复》的一年诉讼时效,应适用《民法通则》普通诉讼时效二年的规定^③。

时效制度存在之理由,其一在于维持社会秩序,其二则是为免证据久已湮没造成举证困难。^[8]目前公布的《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》[简称《海商法(修订征求意见稿)》]将国际海上货物运输和国内水路货物运输的诉讼时效期间规定为二年^④。随着《民法典》生效,最高人民法院废止了 116 件司法解释,但上述《批复》仍然有效,在《民法典》已将诉讼时效从《民法通则》规定的二年改为三年的背景下,水路货物运输的诉讼时效继续为一年确有不合理之处,诉讼时效过短会导致权利人权利保护期过短,从而得不到充分的赔偿。

三、水路货物运输案件实证分析之启示

(一) 水路货物运输发展需要高位阶的立法

通过前文的分析可知,水路货物运输具有其特殊性,仅依据《民法典》的一般规定进行调整并不能

① 一审案号为(2015)昆张民初字第 00257 号;二审案号为(2017)苏 05 民终 551 号。

② 案号为(2017)津 72 民初 815 号。

③ 案号为(2017)鄂 72 民初 1856 号。

④ 《海商法(修订征求意见稿)》第 15.1 条第 1 款规定:“就国际海上货物运输和国内水路货物运输发生在承运人、实际承运人与托运人、收货人或运输单证持有人之间的请求权,诉讼时效期间为二年,自货物交付或者应当交付之日起计算。”

满足现实需要,《民法典》第三编“合同”第十九章对运输合同的规定共 34 条,除去第二节旅客运输和第四节多式联运合同的条文,针对内河货物运输的条文共计 18 条。^{[9]13} 如前文所述,这些条文并不能解决承运人与实际承运人连带责任、船舶合理绕航、船舶适航等水路货物运输特殊性所出现的问题。《货规》虽已经被废止,但在实践中运单仍然订明适用《货规》,说明其对国内水路货物运输的重要作用。

有观点认为,在内河运输在民法框架内无法解决的情况下,可以通过司法解释和合同自由原则将《货规》并入适用。^{[9]14} 司法解释在中国的司法实践中一直占据重要地位,甚至被认为是一项极具中国特色的制度安排,^[10] 它的出现是由立法者的法律供给与司法者的司法需求间的缺口决定的,立法与司法间的缺口越大,解释的空间也就越大。^[11] 但是,司法解释是在法创制已经完成基础上的法律阐释活动,^[12] 《中华人民共和国民事诉讼法组织法》第 32 条和《中华人民共和国立法法》(简称《立法法》)第 104 条第 1 款均确认最高人民法院对属于审判工作中具体应用法律的问题进行解释的合法性。《立法法》第 104 条第 1 款强调司法解释“应当主要针对具体的法律条文,并符合立法的目的、原则和原意”。如果司法解释缺乏具体法律条文依据,就存在司法解释“立法化”问题。所以,意欲通过司法解释来补充如此之多的内河运输的内容并无正当性权源。^{[9]13}

按照合同自愿原则将《货规》并入国内水路货物运输合同或运单,由于合同内容是当事人双方互相协商、利益平衡的结果,所以并不能保证每个国内水路货物运输合同都能将《货规》并入其中。另外,2020 年 12 月 17 日武汉航交所发布了长江(内河)航运标准合同,并与从事长江航运的企业签署了授权书,授权企业使用。合同标准化能够简化合同谈判流程,节省时间和缔约成本。虽然这是目前国内水路货物运输几乎无法可依情况下的一个选择,但标准合同是否能够得到广泛使用,要看各方企业的接受度。

《货规》是原交通部发布的部门规章,因其效力等级低,在司法实践中只可在判决书说理部分引用论述,不能作为裁判文书引用的法律依据,但其规定确实解决了水路货物运输纠纷的很多实际问题。《货规》被废止后,国内水路货物运输的专门立法缺位。然而,国内水路货物运输作为中国航运业的重要部分之一,需要明确的法律规范予以保障。法律

的稳定、刚性对调整社会主体行为和关系具有积极作用,^[13] 国内水路货物运输需要高位阶的立法。这将有利于保障和促进国内水路货物运输市场的健康发展。

(二) 水路货物运输纳入《海商法》调整

为解决国内水路货物运输的实践需要,针对水路货物运输单独立法是最理想的方案,但考虑到中国立法资源有限,单独立法至少在短期内并不现实。但从前文的数据分析可知,随着多式联运的发展、江海直达运输新局面的到来,水路货物运输的发展迅速,随之而来的是相关案件量的增长,如何更客观地权衡各方法益,最大限度地实现案件的程序正义和实质正义?^[14] 这需要强有力的法律保障。关于将来修改后的《海商法》能否适用于水路货物运输的问题,在《海商法》修法研究中引发了社会各界的广泛争论。

支持的观点认为,《民法典》第三编“合同”的规定对沿海、内河运输并不具有针对性,在沿海、内河货物运输的特殊法律的制定尚无计划的情况下,通过《海商法》修改填补这一领域的立法空白具有必要性和紧迫性;一部完善的沿海、内河运输法律对于中国江海直达等多式联运的发展、长江经济带的发展以及沿海、内河水域的开发与可持续发展都具有重大意义。^[15] 反对的观点认为即使《海商法》修改要扩大第四章的适用范围,该范围也仅能扩大至沿海货物运输,而不宜扩大至内河运输。中国内河情况复杂,内河运输风险、承运人责任等均与海上货物运输存在不同,无法实现统一。

交通运输部于 2020 年 1 月形成了《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》[简称《海商法(修改送审稿)》],经报送国务院后批转至司法部。司法部在 2020 年 5 月针对法院、律师事务所、航运相关企业等单位征求意见。《海商法(修改送审稿)》将国内水路货物运输合同作为第四章第七节“国内水路货物运输合同”,采用“最小双轨制”,参照已废止的《合同法》和《货规》的规定,并订立援引条款,即具体规定本章第一节至第六节有关国际海上货物运输合同的规定中哪些可以适用于国内水路货物运输合同。

笔者赞同将国内水路货物运输纳入修改后的《海商法》的调整范围。由于国际海上货物运输合同与国内水路货物运输合同有着很多的共性,将来修改后的《海商法》将国内水路货物运输合同作为第四章“海上货物运输合同”的第七节具有合理性,

除援引第一节至第六节可适用于国内水路货物运输合同的条款外,第七节作出了国内水路货物运输合同的特别规定,主要针对承运人归责原则、免责事项和运输单证。此外,国内水路货物运输案件应当统一由海事法院管辖,避免同一性质案件由基层人民法院和海事法院审理出现不同结果的局面。诉讼时效可以依据《海商法》第257条确定,因为《海商法》是特别法,其规定优先于《民法典》第一编“总则”中诉讼时效的规定。

四、结语

通过前文分析,可以得出以下结论:第一,适用《民法典》第一编“总则”和第三编“合同”不能满足水路货物运输合同纠纷司法审判的需要,此类案件

审理参照已废止的《货规》效果良好,通过司法解释、合同并入《货规》、推行内河航运标准合同不能完全解决当前所存在的法律问题。第二,国内水路货物运输案件应当统一由海事法院管辖,避免同一性质案件由基层人民法院和海事法院审理出现不同结果的局面。第三,《海商法》修改将国内水路货物运输合同作为第四章“海上货物运输合同”的第七节具有合理性,除援引第一节至第六节可适用于国内水路货物运输合同的条款外,第七节作出了国内水路货物运输合同的特别规定,主要针对承运人归责原则、免责事项和运输单证。水路货物运输合同的诉讼时效适用作为特别法的《海商法》的规定。

参考文献:

- [1]中华人民共和国交通运输部. 2019年交通运输行业发展统计公报[EB/OL]. (2020-05-12)[2020-12-11]. http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202005/t20200512_3374322.html.
- [2]中华人民共和国交通运输部. 2020年12月全国港口货物、集装箱吞吐量[EB/OL]. (2021-01-21)[2021-02-02]. http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202101/t20210121_3517383.html.
- [3]中华人民共和国交通运输部. 关于2004年水运经济运行情况及2005年形势分析的通报[EB/OL]. (2005-02-16)[2018-06-12]. https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/syj/202006/t20200623_3313319.html.
- [4]黄薇. 中华人民共和国民法典释义(中)[M]. 北京:法律出版社,2020:1494-1495.
- [5]黄晶. 我国《海商法》对国内水路货物运输的适用[J]. 上海海事大学学报,2018,39(1):107.
- [6]崔建远. 合同法学[M]. 北京:法律出版社,2015:126.
- [7]马俊驹,余延满. 民法原论[M]. 4版. 北京:法律出版社,2010:244-245.
- [8]孙思琪. 《民法总则》视野下海事诉讼时效制度完善论纲[M]//上海海事大学海商法研究中心. 海大法律评论(2016—2017). 上海:上海社会科学院出版社,2020:253.
- [9]吴煦. 《海商法》修改背景下的国内水路货物运输之立法模式选择[J]. 中国海商法研究,2019,30(1).
- [10]洪浩. 法律解释的中国范式:造法性司法解释研究[M]. 北京:北京大学出版社,2017:12.
- [11]黄忠. 论民法典后司法解释之命运[J]. 中国法学,2020(6):55.
- [12]姚建宗. 关于司法解释的分析与思考[J]. 现代法学,1992(3):27.
- [13]E. 博登海默. 法理学:法律哲学与法律方法[M]. 修正版. 邓正来,译. 北京:中国政法大学出版社,2004:402.
- [14]江必新. 司法审判中的价值考量[J]. 法律适用,2020(19):44.
- [15]侯伟. 关于将内河货物运输纳入《海商法》调整范围的立法建议[J]. 中国海商法研究,2017,28(3):13.