

## 轻知识 | 运输合同下请求权的诉讼时效

于萍、刘昌禹

“法律不保护权利上的睡眠者”。如诉讼时效届满，义务人可以提出不履行义务的抗辩。因此，准确识别诉讼时效，往往是处理实体争议的第一道关卡，也是我们在日常案件处理过程中面对的高频问题。不同运输方式对应的运输合同诉讼时效具有一定差异，本文对此做梳理和总结。为快速检视，可参下表。表中内容的依据，可参文字部分。

**ANJIE BROAD**  
安杰律师事务所

运输方式		时效期间	时效起算点	保险人代位求偿权诉讼时效起算点	中断事由
水路运输	国际海运	一年 (另, 承运人追偿时效90日)	交付或者应当交付货物之日 (承运人追偿时效, 自“解决”原赔偿请求之日)		申请扣船、提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务
	沿海内河				
航空运输*		二年	航空器到达目的地、应达目的地或运输终止之日	自保险人取得代位求偿权之日起算	(1) 权利人向义务人提出履行请求; (2) 义务人同意履行义务; (3) 权利人提起诉讼或者申请仲裁; (4) 与提起诉讼或者申请仲裁具有同等效力的其他情形
其他运输方式 (包括铁路、公路)		三年	知道或者应当知道权利受到损害以及义务人之日		
* 注意: 航空运输中除诉讼时效问题外, 还须注意异议期间的问题。 * 注意: 多式联运通常对应事故发生区段法律, 或有争议, 参文稿第五部分					

### 一、水路货物运输

根据运输的水域不同，水路货物运输可以分为国际海上货物运输（包括内地和港澳台之间的运输）以及国内水路货物运输，后者包括沿海货物运输和内河货物运输。在我国调整不同水域运输的法律规范有所不同，因此有关诉讼时效的规定也有所不同。

#### （一）国际海上货物运输

##### 1. 时效期间

根据《海商法》第二百五十七条，“就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年”，这里的海上货物运输专指国际海上货物运输。此外，承运人向第三人追偿另有九十天时效。

##### 2. 时效起算点

根据上述第二百五十七条，时效的起算点为“自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。

承运人追偿时效自其解决原赔偿请求之日起计算，这里的“解决”指赔偿义务明确，而不是实际支付，如原赔偿请求若是通过法院诉讼解决的，根据〔2002〕民四他字第21号复函，应当承运人其收到承担赔偿责任的生效判决之日起计算。

### 3. 时效中断

《海商法》第二百六十七条规定：“时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。但是，请求人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回的，时效不中断。请求人申请扣船的，时效自申请扣船之日起中断。”（以下简称“海商法诉讼时效中断规则”）

## （二）沿海和内河货物运输

### 1. 时效期间

在我国沿海和内河货物运输合同关系不适用《海商法》第四章，因此2001年最高人民法院对于沿海和内河货物运输的时效作出专门的批复，即《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》。

该批复规定：“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”。

### 2. 时效起算点

根据上述批复内容，上述一年诉讼时效的起算点为“自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。

### 3. 时效中断

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》对沿海内河货物运输的诉讼时效中断问题加以明确，其第13条规定“应当适用民法通则有关诉讼时效中止、中断的规定”。

目前《民法通则》已经被《民法典》取代，参照《民法典》第一百九十五条，沿海和内河货物运输的时效中断事由有：（1）权利人向义务人提出履行请求；（2）义务人同意履行义务；（3）

权利人提起诉讼或者申请仲裁; (4) 与提起诉讼或者申请仲裁具有同等效力的其他情形。(以下简称“一般诉讼时效中断规则”)

对比海商法诉讼时效中断规则与一般诉讼时效中断规则, 不难发现, 前者所涉事由非常有限仅包括申请扣船、提起诉讼、仲裁或者被请求人同意履行义务; 而后者则更为宽泛, 向相对方提出索赔请求, 即可以中断时效。

## 二、航空货物运输

### 1. 时效期间

根据《民用航空法》第一百三十五条规定, 航空运输的诉讼时效期间为二年。在《民法典》将一般民事诉讼时效延长到三年之后, 部分学者认为, 航空运输的诉讼时效也应当延长到三年, 我们认为该观点值得商榷。

根据特别法优于一般法的原则, 《民用航空法》应优先适用, 航空运输的诉讼时效仍然应当是二年。同时, 我国 1999 年已经签字加入《统一国际航空运输某些规则的公约》, 即《蒙特利尔公约》, 该公约规定的诉讼时效同样是二年。参 (2021) 津 03 民终 1419 号, 法院也主张适用《民用航空法》中二年诉讼时效。

### 2. 时效起算点

《民用航空法》和《蒙特利尔公约》均规定诉讼时效“自民用航空器到达目的地点、应当到达目的地点或者运输终止之日起计算”。

### 3. 时效中断

由于《民用航空法》和《蒙特利尔公约》没有对时效中断作出特殊规定, 因此应当适用一般诉讼时效中断规则。

### 4. 异议期间 (除斥期间)

除诉讼时效外, 《民用航空法》第一百三十四条第二款还规定有“异议期间”, 即“托运行李或者货物发生损失的, 旅客或者收货人应当在发现损失后向承运人提出异议。托运行李发生损失的, 至迟应当自收到托运行李之日起 7 日内提出; 货物发生损失的, 至迟应当自收到货物之日起

14 日内提出。托运行李或者货物发生延误的，至迟应当自托运行李或者货物交付旅客或者收货人处置之日起 21 日内提出”。同时，该条第四款规定，“除承运人有欺诈行为外，旅客或者收货人未在本条第二款规定的期间内提出异议的，不能向承运人提出索赔诉讼”。该规则性质上应当属于除斥期间，而非诉讼时效。

参（2014）浦民六（商）初字第 2934 号、（2012）甬鄞望商初字第 10 号，法院直接认可上述条款的效力。同时，参（2011）浦民六（商）初字第 4667 号、（2013）沪一中民六（商）终字第 52 号、（2014）沪一中民四（商）终字第 1210 号、（2019）新 71 民终 23 号及（2020）粤 1971 民初 2962 号等案件中，法院亦未否认该条款的效力，而是通过确认曾在指定期间内提出异议的事实，保障货方的索赔请求权。

### 三、陆路货物运输

#### 1. 时效期间

陆路运输应当适用《民法典》的相关规定，其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三年。”

#### 2. 时效起算点

在没有特别法规定的情况，应当适用《民法典》的规定，“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”。

#### 3. 时效中断

在没有特别法规定的情况，应当适用一般诉讼时效中断规则。

### 四、铁路货物运输

#### 1. 时效期间

此前根据《铁路货物运输合同实施细则》，铁路货物运输的时效为 180 天。但自 2022 年 5 月 1 日起，前述《铁路货物运输合同实施细则》废止。因此，2022 年 5 月 1 日之后，铁路运输的诉讼时效适用《民法典》的规定，即诉讼时效期间为三年。

#### 2. 时效起算点

在没有特别法规定的情况，应当适用《民法典》的规定，“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”。

### 3. 时效中断

在没有特别法规定的情况，应当适用一般诉讼时效中断规则。

## 五、多式联运货物运输

根据《民法典》第八百四十二条及《海商法》第一百零五条，多式联运经营人应承担网状责任制，即货物的毁损、灭失发生于多式联运的某一运输区段的，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。如果“该区段”在境外的，将指向境外实体法律。但前述法律规定文字上仅限于“赔偿责任和责任限额”，不包括诉讼时效。

在我国司法实践中，我国法院对多式联运诉讼时效问题仍然适用中国法。如货损发生在国际海运区段，那么时效适用《海商法》的规定，与前文所述国际海上货物运输合同时效规则一致。当货物的损失发生在非海运区段，法院会适用该区段运输方式对应的我国法律有关时效的规定。相关案例包括（2011）沪海法商初字第40号、（2018）最高法民申3153号、（2015）广海法初字第980号等。

另有观点认为，即使货物损失发生在海运段，或者损失发生区段不明，也应当适用我国法律下普通诉讼时效，而不能适用《海商法》有关时效的规定<sup>i</sup>。

## 六、保险人代位求偿的诉讼时效

本文以上第一到五部分的内容都是对发货人或者收货人向承运人索赔诉讼时效的总结。作为发货人或者收货人的保险人，在赔付货运险保单项下的损失后，取得代位求偿权，是否完全“穿被保险人的鞋”呢？是否同其被保险人？实践中的区别在于起算点。

《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（二）》第十六条规定：“根据保险法第六十条第一款的规定，保险人代位求偿权的诉讼时效期间应自其取得代位求偿权之日起算”。

最高人民法院作出上述规定的初衷大概是为了保护保险人的代位求偿权利。但是保险代位求偿是法定的权利转让，后手的权利怎能优于前手？尤其是海上和水路货物运输合同诉讼时效原本只有一年，如果适用上述司法解释，那么承运人的权利将长期处于不确定的状态。

2014年底最高人民法院公布《最高人民法院关于海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利的诉讼时效期间起算日的批复》，规定“海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利的诉讼时效期间起算日，应按照《中华人民共和国海商法》第十三章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间确定”，也就是说在国际海上货物运输项下保险人和被保险人的诉讼时起算点是一致的，“自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。

2021年底最高人民法院又公布《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》，明确“沿海、内河保险合同保险人代位求偿权的诉讼时效起算日应当根据法释（2001）18号《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》规定的诉讼时效起算时间确定”，即在沿海和内河货物运输项下，保险人和被保险人的诉讼时起算点也是一致的，“自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。

综上，对于水路货物运输，保险人行使代位求偿权的诉讼时效起算点同被保险人是一致的，都是“自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。但需注意，以上解释或文件，均未涉及时效中断条件，因此沿海、内河货运险保险人的追偿时效仍可通过提出索赔中断时效。



于萍 | 资深律师

业务领域：海事海商、国际贸易

邮箱：[yuping@anjielaw.com](mailto:yuping@anjielaw.com)



刘昌禹 | 律师

业务领域：海事海商、保险再保险

邮箱：[liuchangyu@anjielaw.com](mailto:liuchangyu@anjielaw.com)

---

<sup>i</sup> 王淑梅主编，《海上货物运输合同纠纷案件裁判规则》，法律出版社 2021 年出版，第 340 至 358 页。