



论国内海商法与国际海事条约的一致解释

孙思琪 郑睿*

摘要：海商法本是私法之一部，理应遵循法律解释学的方法加以解释。但是，现代各国国内海商法具有浓厚的法律移植色彩，其中尤以对国际海事条约的移植最为突出，由此又使海商法之解释呈现出部分不同于一般民事法律的特殊性。国内海商法与国际海事条约的一致解释便是主要由于法律移植而产生的问题，原因大多在于国内海商法乃至国际海事条约本身立法语言的文义偏差。中国现行法上的法律与国际条约一致解释的一般规则，适用于海商法领域时存在困难：一是在适用条件方面，国内海商法未必存在两种及以上可能的合理解释，且国际海事条约也可能是中国未缔结或参加的条约；二是在适用目的方面，现行一般规则目的是贯彻条约必须信守原则，而海商法领域的一致解释则是重在促进海商法的国际统一。国内海商法与国际海事条约的一致解释是目的而非手段，其实现仍需通过运用法律解释学的方法完成，包括文义解释、体系解释、目的解释、限缩解释与扩张解释、比较法解释、历史解释等狭义的法律解释方法以及法律漏洞的填补方法。但是，法律解释学的方法也无法解决国内海商法与国际海事条约一致解释的全部问题，即确有部分法律移植过程中形成的立法缺陷，难以通过事后的法律解释克服，而唯有通过法律的修改方能解决。

关键词：国内海商法 国际海事条约 一致解释 法律移植 法律解释 法律漏洞填补

一 问题的提出

海商法的解释应是海商法基础理论的重大命题，但既有研究对此关注颇少。甚或可以认为，民法解释及适用之技术，远未在中国海商法理论研究以及司法实践中得到必要的运用。海商法本是私法之一部，理应遵循法律解释学的方法加以解释。但是，现代各国国内海商法具有浓厚的法律移植色彩，其中尤以对于国际海事条约^①的移植最为突出，由此又使海商法之解释呈现出部分不同于一般民事法律的特殊性。

《中华人民共和国海商法》（下文简称《海商法》）的立法特征之一是严格按照国际标准制定

* 孙思琪，上海海事大学法学院副教授，管理学博士，华东政法大学博士后研究人员；郑睿，上海海事大学法学院副教授，法学博士。本文系国家社科基金青年项目“海上公共卫生法律治理研究”（21CFX019）的部分研究成果。

① 本文讨论的海商法是指作为民事特别法的海事私法，故而此处国际海事条约相应也仅限于国际海事领域的民事责任条约。

法律规范,^①具体表现首先在于以当时通行的国际海事条约为基础。^②具体而言,第八章“船舶碰撞”是以《1910年统一船舶碰撞若干法律规定的国际公约》(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels)为基础,第五章“海上旅客运输合同”是以经1976年议定书修订的《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》(Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974,下文简称《1974年雅典公约》)为基础,第十一章“海事赔偿责任限制”是以《1976年海事赔偿责任限制公约》(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims,下文简称《1976年责任限制公约》)为基础。此外,第四章“海上货物运输合同”采用了“混合制度”,即以经《修正1924年统一提单某些法律规定的国际公约的1968年议定书》修正的《1924年统一提单某些法律规则的国际公约》即《海牙—维斯比规则》(Hague-Visby Rules)为基础,同时吸收《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)即《汉堡规则》中符合中国国情的合理规定;第九章“海难救助”则以当时尚未生效,但代表国际海事立法发展趋势的《1989年国际救助公约》(International Convention on Salvage, 1989)为基础。

各国国内海商法广泛移植国际海事条约,动力应当在于寻求通常所谓海商法的国际统一性,即海商法的国际统一程度较高。对于寻求法律的国际统一而言,海商法是居于领先地位且最为成功的领域之一,而且此种努力从未间断。^③由此产生的法律解释问题主要分为两类:一是如果国内海商法的特定规范具有明确的法律移植来源,但由于移植过程中的翻译、表述等立法语言问题,导致法条的文义偏离了移植来源,此时是继续依照法条现时的文义进行解释,还是背离法条的文义而作出与移植来源即国际海事条约一致的解释;二是如果国内海商法的特定规范及其移植的国际海事条约均存在文义不尽清晰的现象,此时国内海商法的解释应否与国际海事条约的通说解释结论一致。

造成上述现象的主要原因在于,中国未加入包括《海牙—维斯比规则》在内的一些重要国际海事条约,而只是将其中的部分内容移植作为国内法。郭瑜对此明确指出:国际公约是一个整体,部分纳入往往不能得其精髓,形似而神不似。同时由于翻译问题,部分条款用语与国际公约出现偏差,导致了解释上的困难。通过借鉴完成立法后,法律的适用和解释是否需要继续考虑借鉴对象的适用和解释情况?关于此项重要问题竟无明确规定,实践中也未形成一致做法。^④此种现象的持续存在也与中国学界对于海商法的比较研究关注不足有关。法律的翻译工作通常由两个方面构成:一是寻求需要翻译的句子的含义;二是寻求以翻译的语言表达此种含义的恰当句子。以上两项工作作为整体同时进行是比较法学者的任务,因为只有他们才有能力决定两种来自不同法系的观念是否对应,只有他们才有能力决定规范间的差异是否导致了概念上的差别。^⑤中国《海商法》起草时,比较海商法研究作为立法的基础工作明显缺失,致使国际海事条约部分条文的移植工作出现了一定的语意偏差,并进一步造成了法律解释上的争议及困难。

① 郭日齐:《我国〈海商法〉立法特点简介》,载交通部政策法规司、交通部交通法律事务中心编:《〈海商法〉学习必读》,人民交通出版社1993年版,第23页。

② 司玉琢主编:《中华人民共和国海商法问答》,人民交通出版社1993年版,第2页。

③ [日]中村真澄、[日]箱井崇史:《日本海商法》,张秀娟、李刚、朴鑫译,法律出版社2015年版,第3页。

④ 郭瑜:《海商法的未来——中国的方向和方法》,北京大学出版社2022年版,第98—99页。

⑤ [意]罗道尔夫·萨科:《比较法导论》,费安玲等译,商务印书馆2014年版,第43页。

例如,《海商法》第51条第1款第5项对于海上货物运输合同承运人的责任,规定了“司法扣押”作为免责事由。^①此处的司法扣押如果仅依文义,应当包括法院基于债权债务纠纷而根据债权人的请求,作为诉讼保全措施或者为执行发生法律效力判决或其他司法文书而依法对于船舶实施的扣押,例如《中华人民共和国民事诉讼法》第21条规定的可以申请扣押船舶的情形。而且,此类扣押本应是通常意义上人们理解的最为主要的司法扣押。但是,中国学理上通常将此类扣押排除在外,^②而将司法扣押解释为因船旗国与船舶所处国家之间的关系恶化等原因,由船舶所处国家的政府或主管当局依据法律实施的扣押;^③中国海事司法实践形成的裁判规则也采相同解释,^④认为承运人援引此项免责事由应当满足的条件之一是政府或司法扣押非由承运人原因造成。^⑤本项免责事由移植自《海牙—维斯比规则》第4条第2款g项,条约采用的原文是“seizure under legal process”。中国学理和司法实践的此种解释也符合国际上对于《海牙—维斯比规则》对应规定的通说观点。^⑥比较法上移植同一规定的立法例,也形成了一致的解释结论。^⑦此种解释不仅符合公平正义的法律价值,也与作为法律移植来源的国际海事条约一致,但却明显与中国立法采用的表述即“司法扣押”的文义有所出入。此时作出上述解释的法律解释学依据何在,中国学理和司法实践均未予以说明,其中恰是反映了本文尝试探讨的命题,即国内海商法与国际海事条约的一致解释,此亦可以认为是海商法的解释较之一般民事法律解释所具有的唯一特殊之处。

二 中国现行法上规定的一致解释规则及其局限

(一) 法律与国际条约一致解释的现行规则

仅就法律与国际条约的一致解释而言,不独海商法的解释有此问题。此时一致解释

① 《海商法》第51条第1款第5项规定,“在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的,承运人不负赔偿责任:……政府或者主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押”。

② 司玉琢主编:《海商法》,法律出版社2023年版,第97页。

③ 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著:《中国海商法注释》,北京大学出版社2019年版,第92页。

④ 例如,《中国民法典适用大全·涉外商事海事卷》一书认为:“在援引和适用‘司法扣押’这一免责事项时,要特别注意的是此项扣押不包括因为承运人拖欠债务、没有履约或者因其所应承担的各种赔偿责任等的商务性质的纠纷,经对方当事人请求,作为诉讼保全措施,或者为了执行法院的判决,船舶被当地法院依法进行的扣押,……”参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组编著:《中国民法典适用大全·涉外商事海事卷》,人民法院出版社2022年版,第659页。

⑤ 例如,山东省高级人民法院在上海平帆货运代理有限公司与青岛中孚英华国际贸易有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案中认为:“承运人如果援引本规定要求免责,应具备以下几个条件,一是涉案货物灭失或被提走时处于承运责任期间;二是涉案货物损失系由政府或司法扣押等强制行为导致;三是该政府或司法扣押非承运人原因造成;四是上述事由由承运人承担举证责任。”参见上海平帆货运代理有限公司与青岛中孚英华国际贸易有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案,青岛海事法院(2018)鲁72民初1928号民事判决书;上海平帆货运代理有限公司与青岛中孚英华国际贸易有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案,山东省高级人民法院(2019)鲁民终2813号民事判决书。

⑥ Richard Aikens et al., *Bills of Lading* (Informa Law from Routledge, 2021), p. 435.

⑦ 例如,德国法上的解释可参见:Dieter Rabe/Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen übereinkommen*, 5. Aufl. 2017, S. 460。日本法上的解释可参见:箱井崇史『基本講義 現代海商法』(成文堂,2021年)178頁;小林登『新海商法』(信山社,2022年)225頁。韩国法上的解释可参见:정동윤(2015), *주식 상법 해상편, 주식회사 한국사법행정학회*, 796면; 김인현(2020), *해상법, 삼우사*, 251면。中国台湾地区的解释可参见杨仁寿:《最新海商法论》,2010年自版发行,第329页。

(consistent interpretation) 通常是指对国内法作出符合国际义务的解释。基于一致解释的规则, 法院对于国内法的解释能够获得符合国际法的结论, 进而保障国际义务的履行。一致解释主要适用于一项国际义务尚未完全纳入国内法律秩序, 或者国内法不允许直接适用此项义务的情形。^① 此项规则在中国学理上又被称为一致性解释、^② 同一解释^③或统一解释。^④

中国现行法上关于一致解释的规定, 最早见于2002年《最高人民法院关于审理国际贸易行政案件若干问题的规定》^⑤ (下文简称《国际贸易行政案件司法解释》) 第9条: “人民法院审理国际贸易行政案件所适用的法律、行政法规的具体条文存在两种以上的合理解释, 其中有一种解释与中华人民共和国缔结或者参加的国际条约的有关规定相一致的, 应当选择与国际条约的有关规定相一致的, 但中华人民共和国声明保留的条款除外。” 据此也有学者将一致解释狭义地理解为在国内法可以作出不同解释时, 应当按照符合国际条约义务的方式予以解释。^⑥

一致解释规则在中国的确立, 最初主要是为解决世界贸易组织 (下文简称WTO) 规则与中国国内法律的衔接问题, 以实现WTO规则的间接适用。上述规定中的国际条约主要指WTO规则, 此类规则虽然在中国国内不能直接适用, 但可以作为解释国内法的依据和法理, 国内法院对于国内法的解释不应与WTO规则抵触。易言之, 法院虽然不能直接援引国际条约的规定, 但可以衡量发生争议的行为甚至国内法律及其解释是否与国际条约相符, 以此作出法律适用上的判断。^⑦

2021年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》(下文简称《会议纪要》) 第20条在涉外商事纠纷领域规定了几乎完全相同的一致解释规则: “人民法院审理涉外商事案件所适用的中华人民共和国法律、行政法规的规定存在两种以上合理解释的, 人民法院应当选择与中华人民共和国缔结或者参加的国际条约相一致的, 但中华人民共和国声明保留的条款除外。” 本条的条文主旨即为“法律与国际条约的一致解释”。海事海商案件也属于商事案件的范畴, 故而应当适用本条的规定。本条规定的一致解释规则的适用需要满足3项条件: 一是有待解释的国内法即法律、行政法规应当存在两种及以上可能的解释结论, 且必须均属合理解释; 二是需要与之一致的国际条约应是中国缔结或参加的条约, 即对中国具有拘束力的条约;^⑧ 三是涉及的国际条约条款不应是中国声明保留的条款。

(二) 现行一致解释规则适用于海商法的局限性

中国现行法上通过司法政策规定的法律与国际条约的一致解释规则, 适用于海商法时存在较为明显的局限性, 无法完全解决本文提出的国内海商法移植国际海事条约后产生的一致解释问题, 主要原因在于适用条件和目的两个方面的差异。

① André Nollkaemper, *National Courts and the International Rule of Law* (Oxford University Press, 2011), p. 139.

② 彭岳: 《一致性解释原则在国际贸易行政案件中的适用》, 载《法学研究》2019年第1期, 第193页。

③ 人民法院出版社编: 《解读最高人民法院司法解释: 行政·国家赔偿卷》, 人民法院出版社2019年版, 第151页。

④ 宋建立: 《国际条约国内适用的若干问题》, 载《人民司法》2015年第5期, 第55页。

⑤ 法释〔2002〕27号。

⑥ 张国斌: 《“解释一致”方法在国际条约适用中的实践及其启示》, 载《法律方法》第19卷, 山东人民出版社2016年版, 第211页。

⑦ 人民法院出版社编: 《解读最高人民法院司法解释: 行政·国家赔偿卷》, 人民法院出版社2019年版, 第151页。

⑧ 此处不包括中国已缔结或参加但条约尚未生效的情形。

1. 现行规则与海商法一致解释的适用条件差异

(1) 国内海商法条款未必存在两种及以上可能的合理解释

根据《会议纪要》第20条的规定，有待解释的国内法即法律、行政法规应当存在两种及以上可能的解释结论，且必须均属合理解释。此时适用一致解释原则的场合，大多是国内法规定较为宽泛，即确有法律解释的必要和空间的情形，且又与中国在国际条约下的义务不存在根本冲突的情形。^①但是，本文讨论的主要情形之一是国内海商法由于法律移植过程中的翻译、表述等立法语言问题，导致法条的文义偏离了移植来源即国际海事条约。此时不仅国内法未必存在两种及以上可能的解释结论，而且与国际海事条约一致的通行解释，颇有可能由于超出法条文义的可能范围等原因而无法构成合理解释。

例如，《海商法》第51条第1款第11项对于海上货物运输合同承运人的责任，规定了“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”作为免责事由；此项免责事由来自《海牙—维斯比规则》第4条第2款p项，条约采用的原文是“Latent defects not discoverable by due diligence”，通常译为“虽恪尽职责亦不能发现的潜在缺点”。^②其中“仍未发现”与“不能发现”的区别，仅就文义而言，前者采用“经谨慎处理”的表述，似乎要求承运人必须首先已尽谨慎处理，方能援引此项免责事由，即谨慎处理是主张此项免责的前提条件；^③而后者强调潜在缺陷的不可发现性，即承运人仅需证明即使尽到谨慎处理也无法发现潜在缺陷即可，而对承运人是否实际尽到谨慎处理在所不问。^④但是，不仅国际上对于《海牙—维斯比规则》的通行解释强调潜在缺陷的不可发现性，中国学理上对于《海商法》第51条第1款第11项的常见观点也按“不能发现”进行解释，^⑤即很大程度上背离了“仍未发现”的文义。此时中国国内海商法的规定，即“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”作为免责事由，不仅不存在两种及以上可能的解释结论，也无法通过文义解释以及承运人责任制度的体系解释等方法得出“不能发现”作为合理的解释结论。因此，《会议纪要》第20条规定的一致解释规则无法应对此种情形。

(2) 国际条约未必是中国缔结或参加的条约

根据《会议纪要》第20条的规定，需要与之一致的国际条约应是中国缔结或参加的条约，即对中国具有拘束力的条约。此项条件也体现了《会议纪要》第20条，乃至此前《国际贸易行政案件司法解释》第9条规定的一致解释规则，主要目的是贯彻条约必须信守原则。^⑥但是，中国《海商法》移植的国际海事条约，却未必是中国缔结或参加的条约，即对于条约的移植不以条约对中国具有拘束力为前提。

例如，中国未参加任何国际海上货物运输公约，但《海商法》第四章“海上货物运输合同”

① 龚红柳：《国际贸易行政案件司法解释关联精析》，法律出版社2003年版，第114页。

② 吴焕宁主编：《国际海上运输三公约释义》，中国商务出版社2007年版，第278页。

③ 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》，北京大学出版社2019年版，第94页。

④ Simon Baughen, *Shipping Law* (Routledge, 2019), p. 119.

⑤ 司玉琢主编：《中华人民共和国海商法问答》，人民交通出版社1993年版，第61页；司玉琢主编：《海商法》，法律出版社2023年版，第98页；孙思琪：《海上货物运输法教程》，法律出版社2022年版，第157页。但也有不同观点存在，例如《中国民法典适用大全·涉外商事海事卷》一书认为：“承运人必须举证证明其已经尽到了谨慎处理，才可援引该项免责，否则，即使该潜在缺陷客观上是不可能被发现的，只要承运人不能证明其已经谨慎处理，承运人就不能免责。”参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组编著：《中国民法典适用大全·涉外商事海事卷》，人民法院出版社2022年版，第656页。

⑥ 龚红柳：《国际贸易行政案件司法解释关联精析》，法律出版社2003年版，第113页。

却是以《海牙—维斯比规则》为基础，同时吸收了《汉堡规则》中符合中国国情的合理规定；《海商法》第十一章“海事赔偿责任限制”移植的《1976年责任限制公约》，中国虽已参加，但仅适用于香港特别行政区，而不适用于内地，主要是为维护香港回归后的法律制度稳定。存在此种差异的原因在于，国内海商法与其移植的国际海事条约尽量保持解释一致，主要目的是促进海商法的国际统一，而不是以条约必须信守为首要考量，故而也与国际海事条约对中国的拘束力无关。因此，对于中国未缔结或参加的国际海事条约，《会议纪要》第20条规定的一致解释规则同样无法适用。

此外，不同于国际贸易行政案件，海事海商纠纷未必具有涉外因素，故而适用中国国内海商法的情形却未必属于作为移植来源的国际海事条约的适用范围。《维也纳条约法公约》第26条关于条约必须信守原则规定：“凡有效之条约对其各当事国有拘束力，必须由各该国善意履行。”此项原则应当是以一国负有条约义务为前提。如果海事海商活动形成的社会关系不具有涉外因素，进而不属于国际海事条约的适用范围，此时根本上不存在履行条约义务即条约必须信守的需要，国内海商法与国际海事条约之间的一致解释自然也不必以中国缔结或参加的条约为条件。例如，中国虽然参加了《1974年雅典公约》，但以其为基础制定的《海商法》第五章“海上旅客运输合同”还可适用于中国国内的海上旅客运输合同，而公约第2条第1款规定公约的适用范围仅限于国际运输，中国国内的海上旅客运输合同不属于公约的适用范围。

2. 现行规则与海商法一致解释的适用目的差异

关于在国内法与国际条约之间采取一致解释的目的，即“为何一致”的问题，无论《会议纪要》第20条还是此前《国际贸易行政案件司法解释》第9条，均是贯彻条约必须信守原则。时任最高人民法院副院长李国光在最高人民法院公布《国际贸易行政案件司法解释》新闻发布会上的讲话中明确指出：“按照国际条约必须信守的原则，无论条约在国内直接适用还是转化适用，其最终结果都应当是国际条约在国内得到遵守。国内法院通过解释并适用国内法以尽量保持与国际条约相一致，是国际上通行的做法。”^①

国内海商法与国际海事条约之间一致解释的目的却明显有所不同。虽然对于中国缔结或参加的国际海事条约，自然也须遵守条约必须信守原则，但更为突出的目的应是促进海商法的国际统一。学理上通常所谓海商法具有的涉外性或国际性，本质上是指海商法的国际统一程度较高。此种较高的国际统一程度，很大程度上取决于海商法的调整对象，即海上运输及周边活动形成的社会关系。以海上运输为中心的航运活动是海洋资源的主要利用方式，而海洋具有连通各个国家和地区的地理特征，由此决定了海商法调整的社会关系时常涉及多个法域。例如，美国托运人委托韩国承运人将一批货物由上海运往横滨，此时至少可能涉及美国、韩国、中国大陆、日本4个法域。社会关系涉及的法域越多，可能适用的法律的可预见性也就相应减弱。为了尽量提高法律适用的确定性，不同法域之间便会产生对于共同规则的追求。

国际海事条约是海商法领域追求国际统一最为直接的表现。多数国际海事条约的序言部分均会说明，立法的主要目的之一是实现特定领域法律规则的国际统一。国际条约最为理想的状态固然是直接发挥对于参加国的强制性约束力，但国际条约的国际统一功能却不限于一国的缔结或参加。以《海商法》第四章“海上货物运输合同”分别吸收《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》

^① 最高人民法院司法解释小文库编选组编：《行政诉讼司法解释》，人民法院出版社2006年版，第62页。

等多个国际条约形成的混合制度为例，此种立法模式也在一定程度上体现了国际条约作为示范法对海商法国际统一的推动作用，只是作用在于条约的局部而非整体。而且，21世纪以来完成海商法改革的主要法域，均不同程度地在海上货物运输法领域采用了混合模式。^①可见至少对于海上货物运输法而言，缔结或参加国际海事条约而产生的强制性约束力，已不是条约实际发挥促进海商法国际统一作用的主要方式。因此，国内海商法移植国际海事条约的具体原因可以总结为两个方面：一是国际海事条约的制定经过各国较长时间的讨论、博弈，通常能够提供关于待决事项较为理想的规范模式，即法律规则本身具有优越性；二是以国内法的形式促进海商法的国际统一。除非能够证明国内海商法在移植的过程中有意、明确地背离了国际海事条约的部分规定，否则即应在法律解释学规则能够承受的范围内对国内海商法采取与国际海事条约一致的解释，以免背离移植国际海事条约背后的国际统一初衷。

三 海商法一致解释的法律解释方法

如果要为国内海商法与国际海事条约的一致解释在法律解释学的范围内寻找依据，首先必须厘清一项基本问题：一致解释究竟是法律解释的手段还是目的，即一致解释是一种专门的法律解释方法，还是通过既有的法律解释方法达到的解释结论。法律解释学由固定的法律解释方法及法律漏洞补充方法组成，如果绕开法律解释学的规则而径直得出与国际海事条约一致的解释结论，不仅有损国内的法律秩序，国内海商法似也不必多此一举移植、转化国际海事条约。因此，国内海商法与国际海事条约的一致解释，仍应在法律解释学的框架内通过法律解释的方法，乃至法律漏洞的填补方法实现。如果缺乏法律解释学的依据，无论国际海事条约的通行解释何等正确，或者国内海商法的解释结论如何失当，也无法构成突破法律解释规则的正当理由。

此处法律解释方法是指狭义的法律解释方法，即用于确定法律规范意义内容的作业方法。^②法律解释的诸种方法之中，由于本文讨论的海商法一致解释问题主要源自法律移植过程中的翻译、表述等立法语言的文义偏差，或者国际海事条约作为移植来源本身的文义不尽清晰，即文义的不足是产生一致解释障碍及需求的主要动因，故而当然解释、反面解释等以文义解释为基础的解釋方法几无适用之空间；加之海商法不涉及人的基本权利，也无法适用合宪性解释选择和排除解释结论。此时国内海商法与国际海事条约的一致解释，通常应当综合运用体系解释、目的解释、限缩解释和扩张解释乃至历史解释等解释方法，填补文义解释结论之不足。

虽然关于各种法律解释方法之间是否存在某种位阶关系即适用顺序，法学方法论上始终存在争议，但仅就国内海商法与国际海事条约的一致解释而言，如果同一法律规则存在多种解释方法可以采用，此时不同方法的解释结论应当能够相互印证且互不冲突，其中心应是通过比较法解释获得的条约在比较法上的通说解释，即始终围绕一致解释的目的开展作业，否则将使通过制定以及移植国际海事条约促进海商法国际统一的目的落空。一些法域的司法实践已经明确指出了此种法律解释应有的基本倾向。以居于海商法领先地位的英国为例，英国上议院司法委员会在解释《海牙规则》第4条第4款规定的“合理绕航”的含义时曾经指出：《海牙规则》是国际会议的

① 典型应为2007年韩国、2013年德国、2018年日本对于本国海商法的整体性修改。

② 梁慧星：《民法解释学》，法律出版社2022年版，第179页。

成果,其中包含的规则应当具有国际通用性,尤其是考虑到此类规则也将在外国法院适用,英国法院对于规则的解释不应僵化地受到英国国内法律的影响,而应根据普适性原则进行解释。^①

(一) 文义解释

文义解释为法律解释之起点,^②本可不必借助其他解释方法而独立适用。但是,国内海商法与国际海事条约的一致解释需求,既然源自法条文义的不足,仅凭法律文本的字面含义通常便无法得出一致解释的结论。“仅以文义解释往往难于确定法律条文之真正意义,且文义解释容易拘泥于法条所用文字,导致误解或曲解法律真意。因此,须继之以论理解释。”^③此时其他解释方法的适用,通说认为仅限于4种情形:一是文义解释出现复数结论;二是文义解释结论不合宪;三是文义解释结论明显违反立法目的;四是文义解释结论导致体系违反。^④仅就国内海商法的文义解释而言,应不涉及不合宪的情形;虽然部分解释结论可能于法律体系确有不合,但也不至于构成规范矛盾或价值判断矛盾等体系违反的情形。因此,产生一致解释需求的场合,国内海商法的文义解释结论主要体现为两种情形:一是出现复数结论,二是明显违反立法目的。

文义解释出现复数结论,对于海商法的一致解释也相对少见,原因在于法律移植过程中的翻译、表述等立法语言的文义偏差,通常表现为法条的文义失之过宽或过窄,而不涉及解释结论是否单一。但是,对于国际海事条约作为移植来源本身文义不尽清晰的场合,却有可能导致文义解释出现复数结论。以《海商法》第257条第1款规定的海上货物运输合同诉讼时效为例,其中第1句规定“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,自承运人交付或者应当交付货物之日起计算”。本句移植自《海牙—维斯比规则》第3条第6款第3项,^⑤由于其中规定了“交付货物之日”和“应当交付货物之日”两种起算点,却未规定分别适用的具体情形。此时对于迟延交付、无单放货等未能圆满交货的场合,仅就文义便有可能关于起算点得出复数解释结论。

文义解释的结论明显违反立法目的,则是海商法的一致解释最常涉及的情形。例如,《海商法》第五章“海上旅客运输合同”整体上移植了《1974年雅典公约》,其中第107条关于海上旅客运输合同的定义规定:“海上旅客运输合同,是指承运人以适合运送旅客的船舶经海路将旅客及其行李从一港运送至另一港,由旅客支付票款的合同。”此处“从一港运送至另一港”的表述,似乎要求始发港与目的港必须是不同港口。但是,目前中国实践中邮轮旅游多为“闭环路

① *Stag Line Ltd v Foscolo, Mango & Co Ltd* [1932] AC 328, p. 350. 英国最高法院在适用《1972年国际海上避碰规则》(下文简称《避碰规则》)时也曾有过类似的论述,虽然该规则依托的是技术性条约而非民事责任条约。英国最高法院认为:《避碰规则》具有国际性,实施《避碰规则》的任何国家的法院在解释规则时,均不应囿于国内法,而应根据《1969年维也纳条约法公约》第31条第1款的规定,“依其用语按其上下文并参照条约之目的及宗旨所具有之通常意义,善意解释之。”《避碰规则》的目的是为促进海上航行安全,特别是防止海上碰撞事故,意味着规则必须能够被各国专业或业余的操纵各类船舶在世界各地水域航行的船员理解并运用。因此,法院应当务实地解释《避碰规则》,以便为所有船员提供清晰且易于确定的航行规则。而且,各国法院应以统一的方式解释规则,即应同时考虑其他国家法院的解释。英国最高法院在该案中即参考了中国香港地区法院的判决,即 *Kulemesin v HKSAR* [2013] 16 HKCFR 195. See *Evergreen Marine (UK) Ltd. v Nautical Challenger Ltd* [2021] UKSC 6, paras. 37-42.

② 杨仁寿:《法学方法论》,2016年自版发行,第191页。

③ 梁慧星:《民法解释学》,法律出版社2022年版,第180—181页。

④ 王利明:《法律解释学导论:以民法为视角》,法律出版社2021年版,第268页。

⑤ 《海牙—维斯比规则》第3条第6款第3项规定:“遵照第6款之一的规定,除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼,承运人和船舶在任何情况下都免除对于货物的任何责任。但是,诉讼事由提出后,如经当事方同意,该期限可以延长。”

线”，即始发港和目的港为中国的同一邮轮母港，中途挂靠其他国家或地区的港口。部分观点据此主张“闭环路线”的邮轮运输应当排除在《海商法》第五章的适用范围之外。例如，陈琦认为：“从实然法角度考虑，同港往返的邮轮旅游在现行法下不能纳入《海商法》第五章中调整应当是确定的。”^① 但是，《1974年雅典公约》第1条第2款关于海上旅客运输合同的定义并无始发港和目的港必须不同的限制。^② 而且，《海商法》第五章是为调整基于海上旅客运输而在旅客和承运人之间形成的民事合同关系，始发港和目的港是否相同并不影响运输关系的形成，更不影响该章各项具体法律规则的适用，故而将“闭环路线”的邮轮运输排除在《海商法》第五章的调整范围之外明显违反了立法目的。

（二）体系解释

体系解释要求对于处于实质性上下关联之中的具体规范，原则上应当以使其在逻辑上相互一致的方法进行解释，原因在于立法者规定此种实质性关联的目的，正是为使整个规范表达出连续且易于理解的含义。^③ 运用体系解释的方法解决海商法的一致解释问题，首先必须明确国际海事条约是否属于体系解释所指体系的组成部分。易言之，对于国内海商法的解释而言，国际海事条约的规定及其解释结论能否用作体系解释的材料。

论及国内法与国际法的一致解释，部分观点认为此项规则属于体系解释中的体系间一致解释，即对特定规则的解释应当参照其他法律体系的对应规则，目的在于减少不同体系之间的冲突。^④ 但是，法律解释学所称体系解释，主要仍是一国国内法的体系即以本法域的全部法律为限。而且，体系解释的法理基础在于，构成法律的概念、原则、制度并非任意而杂乱无章的堆砌，而是基于一定的逻辑关系构成的完整体系，各个法律规范所处的位置及与前后相关规范之间均有逻辑关系存在。^⑤ 但是，国内法与国际法的制定主体及路径截然不同，互相之间并不存在此种先在的逻辑关系，国际法自然也不宜用作国内法的体系解释材料。

体系解释在文义解释以外的诸种解释方法之中，最宜用于为国内海商法与国际海事条约的一致解释提供法律解释学依据，原因在于法律体系内部的协调或冲突，通常较立法目的等其他解释方法探求的对象更具确定性，同时也少有解释者的主观因素混入，不涉及长期以来存在的主观解释与客观解释的争论。上文提及的作为免责事由的司法扣押为例，《海商法》第四章及《海牙—维斯比规则》对于承运人责任均采不完全的过错责任原则，即在过错责任原则的基础上设置了航海过失和火灾过失两项特殊的过失免责。^⑥ 质言之，除航海过失和火灾过失外，《海商法》第51条第1款第3项至第12项、《海牙—维斯比规则》第4条第2款c项至q项规定的免责事

① 陈琦：《邮轮旅游法律规制的理论困境与制度因应》，载《大连海事大学学报（社会科学版）》2018年第6期，第11页。

② 《1974年海上旅客及其行李运输雅典公约》第1条第2款规定，“‘运输合同’系指由承运人或以其名义订立的海上旅客运输或旅客及其行李运输的合同”。

③ [德]托马斯·M. J. 默勒斯：《法学方法论》，杜志浩译，北京大学出版社2022年版，第217页。

④ 彭岳：《一致性解释原则在国际贸易行政案件中的适用》，载《法学研究》2019年第1期，第193页。

⑤ 梁慧星：《裁判的方法》，法律出版社2021年版，第185页。

⑥ 参见《海商法》第51条第1款第1项、第2项；《海牙—维斯比规则》第4条第2款a项、b项。另参见张永坚：《国际海运公约》，法律出版社2018年版，第191—192页；Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea* (Informa Law from Routledge, 2014), p. 26.

由，均是承运人在过错责任原则下本就可以享有的免责事由，即承运人不存在过错的情形。^①《海牙—维斯比规则》列举航海过失、火灾过失以外的诸多免责事项，主要是国际立法各方妥协以及早先航运实践中提单免责条款延续的产物，即使不予规定也不会导致承运人的责任制度异其效果。^②过错责任原则之过错，是对行为人主观心理状态的否定性评价，^③分为故意和过失。如果司法扣押是由于承运人的债权债务纠纷等可归咎于承运人的原因而发生，此时承运人的主观心理状态至少构成过失，且也不排除存在故意的可能，明显与承运人责任的过错责任原则相悖。因此，如果将司法扣押置于归责原则、免责事由等规则构成的承运人责任制度体系，以及免责事由互相之间形成的体系之下，均可基于体系解释的方法将承运人原因导致的扣押排除在外，进而得出与《海牙—维斯比规则》一致的解释结论。

（三）目的解释

目的解释之目的，既包括立法者在制定特定制度、规范、概念时所持的立法目的，也包括特定法律条款反映的立法意旨。^④但是，探究国内海商法的目的却时常面临不少障碍。不仅海商法理论研究的不足导致法律文本蕴含的目的往往无法清晰呈现，即使是《海商法》第1条规定的立法宗旨也颇为笼统、抽象，仅限于调整海上运输关系、船舶关系，维护各方当事人的合法权益，以及促进海上运输和经济贸易的发展，^⑤而于解释法律规范的目的无甚助益。此时如需运用目的解释的方法解决海商法的一致解释问题，通常仅能转而求诸学理上对于特定海商法律制度，乃至在其上位的民事法律制度公认的立法目的，由此决定了目的解释的应用场景受到较大的限制。

以《海商法》第257条第1款第1句规定的海上货物运输合同1年诉讼时效期间起算点为例，比较法上关于《海牙—维斯比规则》第3条第6款第4项对应规定的通行解释认为，“应当交付货物之日”仅适用于货物全部未实际交付的情形，例如货物全部灭失或无单放货；“交付货物之日”则适用于已经全部或部分实际交付的情形，包括迟延交付。^⑥但是，中国学理上对此却存在不同解释，例如《中国海商法注释》一书认为迟延交付情形的起算点应为“应当交付货物之日”。^⑦此种解释是否合理，可通过诉讼时效期间起算点的立法目的加以验证。

通说认为诉讼时效制度的目的之一在于督促权利人及时行使权利，背后的立法理由即为法谚所云：“法律帮助勤勉人，不帮助睡眠人。”权利上之睡眠人，终必丧失其权利。^⑧诉讼时效期间起算的直观意义是促使计算时效期间的始点得以确定，因其影响时效期间的计算和实际长短，故而与时效规则相互协调、互为牵制，以实现诉讼时效制度的安全性和伦理性价值。时效期间起算标准在相当程度上体现了诉讼时效制度价值的贯彻程度，以及立法者对于权利人的容忍程度，即

① 尹东年、郭瑜：《海上货物运输法》，人民法院出版社2000年版，第98页。

② Richard Aikens et al., *Bills of Lading* (Informa Law from Routledge, 2021), p. 422.

③ 程啸：《侵权责任法》，法律出版社2021年版，第290页。

④ 王利明：《法学方法论：以民法适用为视角》，中国人民大学出版社2021年版，第397页。

⑤ 《海商法》第1条规定：“为了调整海上运输关系、船舶关系，维护当事人各方的合法权益，促进海上运输和经济贸易的发展，制定本法。”

⑥ Richard Aikens et al., *Bills of Lading* (Informa Law from Routledge, 2021), p. 414.

⑦ 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》，北京大学出版社2019年版，第402页。

⑧ 郑玉波：《法谚（一）》，法律出版社2007年版，第72页。

时效期间起算条件具备以前不构成怠于行使权利。中国现行法框架下的时效期间起算标准，总体上应当解释为“权利人知道或者应当知道可以行使权利之日起算”，即行使权利的法律障碍消除且当事人对此知情的最早时点为起算点。^①

“应当交付货物之日”作为法律推定的交付日期，应是针对货物实际未交付的情况。在迟延交付的情形中，既然货物最终得以交付，此时便无需依靠法律推定确定交付日期。即使从诉讼时效制度功能的角度，迟延交付的情形本已损害了货方的权利，此时如果采用更早发生的应当交付之日作为起算点，而将货物尚未交付即货方行使权利的事实基础仍不明朗的时间计入诉讼时效期间，对于货方有欠公允，也无法发挥敦促权利人及时行使权利的制度功能，即权利人此时仍然无从行使权利。尤其对于货损货差的情形，货方在收到货物之前根本无从了解货损货差的情况，自然也无法行使权利主张请求。既然诉讼时效制度的目的之一在于督促权利人及时行使权利，而法条文义解释的复数结论之一将导致权利人尚无法行使权利而时效期间已经起算的不合理结果，明显违反立法目的。此时即应摒弃此种解释结论，而剩余可取的解释结论恰与国际海事条约的通行解释一致。

（四）限缩解释与扩张解释

限缩解释与扩张解释均是在法条文义可以承受的范围之内，对文义进行适当调整的解释方法。如果超出了法条文义可以承受的范围，则应改采目的性限缩或目的性扩张的方法填补法律漏洞。国内海商法在移植国际海事条约过程中的翻译、表述等立法语言的文义偏差，时常表现为法条的文义失之过宽或过窄。此时限缩及扩张解释最能用于弥补文义解释的不足。

以限缩解释为例，《海商法》第59条第1款规定了海上货物运输合同承运人丧失单位赔偿责任限制权利的条件，即故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为。^② 本款规定移植自《海牙—维斯比规则》第4条第5款e项，^③ 原文分别为“intent”和“recklessly and with knowledge that damage would probably result”。此种表述也是主要国际海事条约涉及丧失责任限制权利条件时采用的通行表述，^④ 《海商法》对于海上旅客运输合同以及海事赔偿责任限制的场合也采相同表述。^⑤ 此处“故意”和“明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”应当如何理解，尤其如何与民法上对于行为人主观心理状态的否定性评价对应，不仅中国学理上众说纷纭，比较法上关于国际海事条约的解释也存在不同观点。例如，1976年国际海事委员会提交的关于《1976年海事赔偿责任限制公约》草案的报告指出，草案规定的责任限制丧失条件与普通法上的“有意的不当行为”（willful misconduct）颇为接近。^⑥ 日本、韩国以及中国台湾地区等东亚法域

① 杨巍：《中国民法典评注·规范集注（第1辑）：诉讼时效·期间计算》，中国民主法制出版社2022年版，第32—33页。

② 《海商法》第59条第1款规定：“经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人不得援用本法第五十六条或者第五十七条限制赔偿责任的规定。”

③ 《海牙—维斯比规则》第4条第5款e项规定：“如经证实损失是由于承运人蓄意造成损失而作出的行为或不行为或明知可能会产生损失但仍不顾后果而作出的行为或不行为产生的，则承运人或船舶无权享受本款所规定的责任限制的利益。”

④ 《1974年雅典公约》第13条、《1976年责任限制公约》第4条。

⑤ 《海商法》第118条、第209条。

⑥ 胡正良主编：《海事法》，北京大学出版社2016年版，第658页。

则多有学者将“明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”理解为重大过失。^①但是,国际海事组织在2021年通过的第A.1163(32)号、第A.1164(32)号以及第A.1165(32)号决议中明确指出:此处“recklessly”的受责程度较之“重大过失”(gross negligence)应当更高,后者是在《1976年海事赔偿责任限制公约》制定过程中被明确否决的概念。^②可以肯定的是,国际上普遍对于责任限制权利的丧失条件采取较为严格的限制性解释,即责任限制本质上不可打破,仅在非常有限的情形才可能丧失,目的是促使赔偿责任限制的权利在实践中不会轻易丧失,^③理由在于赔偿限额较之以往已经大幅提高,保障责任限制权利是实现船货双方利益平衡的需要。^④

如果仅依文义解释的方法对《海商法》第59条第1款进行解释,恐怕很难达到严格限定责任限制权利丧失条件的法律适用效果,也就无法实现与国际海事条约的通行解释一致。原因在于“故意”在中国立法上有着绝对稳定的含义,即行为人追求损害结果发生或者明知损害结果发生概率较大而放任自己的行为,从而引发损害结果发生的主观心理状态。^⑤私法对于行为人主观心理状态的否定性评价不外两类,即共同构成过错的故意与过失。如果机械地以文义解释此处的“故意”,将其等同于民法上的故意,“明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”只能归入除故意以外的过失的范畴。此时即应采用限缩解释的方法,对于“故意”的文义的适用范围予以缩小。

至于限缩的必要及范围,则应辅以体系解释的方法从承运人责任制度的整体加以考察。享受责任限制的前提是负有责任,而承运人责任的归责原则是过错责任原则,即承运人因且仅因过错而承担责任。易言之,在承运人需要援引责任限制权利的场合,其主观心理状态必然已经落入过错的否定性评价范围。如果丧失责任限制权利要求的主观心理状态也是过错,或者包含了故意及过失的多数的情形,导致的结果将是凡属承运人应当承担责任的情形,全部或者多数符合丧失责任限制权利的条件,此时承运人将极少能够享受责任限制,责任限制制度便也由于效果落空而沦为具文。因此,作为丧失责任限制权利条件的主观心理状态范围必须明显小于过错。中国学理通说将作为丧失责任限制权利条件的“故意”解释为民法上的直接故意,即是此种限缩解释的理想结论,而“明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”对应间接故意,二者共同构成民法上的故意。而且,此种限缩解释也未损及法条的核心文义,且符合“为个人创设负担的规范应作严格解释,为个人创设权利的规则应作扩大解释”的规则,^⑥即“故意”虽经解释而限缩为“直接故意”,但通过规定丧失责任限制权利条件而要求承运人履行最为基本的注意义务的立法目的仍然得以贯彻。赔偿责任限制本是法律赋予承运人的权利,而丧失责任限制则是对于此种权利的剥夺,意味着承运人需要负担更重的责任,故而对于丧失责任限制权利的条件应作严格解释,也与国际上对于丧失责任限制权利条件的普遍解释方向一致。

① 中村真澄=箱井崇史『海商法』(成文堂,2013年)238页;In Hyeon Kim, *Transport Law in South Korea* (Kluwer Law International, 2017), p. 107;张新平:《海商法》,中国台湾地区五南图书出版股份有限公司2016年版,第252页。

② A. 1163 (32), A. 1164 (32), A. 1165 (32) .

③ In Hyeon Kim, *Transport Law in South Korea* (Kluwer Law International, 2017), p. 107.

④ 司玉琢主编:《海商法》,法律出版社2023年版,第102页。

⑤ 张新宝:《中国民法典释评·侵权责任编》,中国人民大学出版社2020年版,第7页。

⑥ 王利明:《法律解释学导论:以民法为视角》,法律出版社2021年版,第388页。

（五）比较法解释

既往十余年间，比较法在中国的重要性与日俱增。此种现象既是由于 21 世纪以来立法改革体现的动向，特别是民商法领域的立法方案往往借鉴以西欧和北美为典型的外国范式，外国立法例几乎成为立法研究报告或论文的“标配”，同时也由于比较法本身已经成为独立的学术门类。^① 作为法律解释方法的比较法解释，是指通过引用域外立法例及判例学说作为解释因素，用以阐释本法域法律意义的法律解释方法。^② 王泽鉴教授明确指出，参酌域外立法例及判例学说以解释本法域法律，已是现代文明社会之通例：“外国立法例（判例学说），有助于提供解决特定问题之各种可能类型，故各国（地区）修订法律之际，常引为参考，此为周知之事实，无待详论。应该特别注意的是，外国立法例对于本国（地区）法律之解释适用，亦有重大参考实益，……”^③

虽然仅就法律逻辑关系的阐释与论证，比较法解释对于海商法的一致解释而言往往不及体系解释有力，但在诸种法律解释方法之中仍然有其优越地位，原因便在于海商法的国际性或谓较高的国际统一程度。对于中国国内海商法移植的国际海事条约，不仅条约本身多有权威的学理解义，诸多法域通过适用、移植条约，也已积累了广泛的立法例、判例乃至学说，皆可作为实现海商法一致解释的解释因素。

运用比较法解释方法实现海商法的一致解释，首先需要解决的前提性问题在于：比较法比较的法律体系也即比较对象是否包括国际条约。传统上比较法最为主要的对象是不同法域法律制度的比较，^④ 此处法域应当仅限于各国或地区的域内法，即研究两种或两种以上法律体系的制度和规则的外国法或谓域外法范畴。个中原因在于，比较法的根本目的应是通过指出不同法域法律制度的不同与共同之处，从而在最大程度上避免彼此冲突并获得最为普遍的和谐，最终完成发现和确认一种世界共同法的使命。^⑤ 国际条约本是法律国际统一的产物，可以认为已是一定程度上的世界共同法，自然不在比较法的对象之列。但是，国际条约是海商法最为重要的法源之一，海商法的主要分支几乎均有对应的国际条约，体量已经明显超过其他私法领域。而且，国际条约虽非独立的法域，但仅就国际海事领域的民事责任条约即私法条约而言，条约最终均由各个法域的国内法院适用与解释，而不涉及国际法院等国际司法机关。各类权威著作对于条约的释义，以及条约的立法准备工作资料等补充资料，之所以能够用于条约的解释，也是由于符合《维也纳条约法公约》规定的解释规则和因素，而依据《维也纳条约法公约》解释私法条约也须由国内法院完成。质言之，私法条约适用与解释的落脚点仍在各个法域域内。国际海事条约既是各国国内海商法重要的移植来源，又是国内海事司法实践的对象。因此，对于海商法的比较，包括以比较法方法解释海商法，尤其是为与国际海事条约一致而解释海商法，理应将国际海事条约也作为构成相应法域法律体系的比较对象。此时运用比较法解释方法探寻海商法的一致解释，至少应当考虑以下两个方面的解释因素：一是国际海事条约本身，包括条约的解释以及条约在各个法域法院的

① [德] 马蒂亚斯·赖曼、[德] 莱因哈德·齐默尔曼编：《牛津比较法手册》，高鸿钧、韩世远、耿林等译，北京大学出版社 2019 年版，第 VI 页。

② 梁慧星：《民法解释学》，法律出版社 2022 年版，第 198 页。

③ 王泽鉴：《比较法与法律之解释适用》，载王泽鉴：《民法学说与判例研究》，北京大学出版社 2015 年版，第 17 页。

④ 沈宗灵：《比较法研究》，北京大学出版社 1998 年版，第 4 页。

⑤ 米健：《比较法学导论》，商务印书馆 2018 年版，第 9 页。

司法实践；二是各个法域海商法移植国际海事条约的立法例，以及由此形成的判例与学说。

仍以上文提及的作为免责事由的司法扣押为例，关于《海牙—维斯比规则》本身的解释，《海牙—维斯比规则》第4条第2款g项原文“seizure under legal process”本应译作“合法扣押”为宜，国际上关于公约此项规定的通行解释均认为，此种扣押应由非承运人原因造成。《〈海牙规则〉和〈海牙—维斯比规则〉立法准备工作资料》（The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules）记载：《海牙规则》起草期间曾有瑞典、法国代表先后明确提出，承运人的船舶可能由于其自身过错而遭到扣押，故而应将免责事由限定为承运人或船长不存在过错的情形，^①而且此种观点并未遭到反对。^②英国的多数权威著作对于此项免责事由的解释，也均持相同观点。^③至于各个法域的学说解释，以东亚法域为例，日本学者小町谷操三、中国台湾地区学者杨仁寿对于《海牙—维斯比规则》的释义均持相同观点，^④其中后者明确指出：“惟扣押之原因或扣押本身须不可归责于运送人之事由始可，若可归责于运送人之事由，致船舶或运送物被扣押，运送人不能主张免责。”^⑤此外，考察此后海上货物运输国际立法的趋势，2008年《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（下文简称《鹿特丹规则》）第17条第3款d项针对同一免责事由采用的表述进一步明确为“包括非由承运人或者第18条述及的任何人所造成的滞留、扣留或者扣押”。

至于各个法域的国内海商法，仍以东亚法域为例，日本《国际海上货物运输法》第4条第2款第5项规定了“司法扣押”（裁判上の差押）作为免责事由。^⑥日本法上的通说观点认为，扣押的原因或扣押本身必须不可归咎于承运人。^⑦日本学者中村真澄、箱井崇史指出：“司法扣押要求是基于承运人责任以外事由进行的扣押。如在有怠于支付船舶的修理费用所导致的扣押等情形下，承运人若被证明有过失，则不能享受该条的利益。”^⑧韩国《商法》第796条第5项同样规定了“审判上的扣押”作为免责事由。韩国法上的通说同样认为，司法扣押应当不存在可归责于承运人的事由。^⑨可见无论是《海牙—维斯比规则》本身还是由其移植的域内立法，也不管是立法、判例或学说，均可为中国法上作为免责事由的“司法扣押”的解释，提供与国际海事

① Francesco Berlingieri and Allan Philip, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 1924, the Hague Rules, and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules* (Comité Maritime International, 1997), p. 410.

② Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea* (Informa Law from Routledge, 2014), p. 36.

③ Guenter Treitel and F. M. B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (Sweet & Maxwell, 2017), para. 9 – 225; Bernard Eder et al., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (Sweet & Maxwell, 2011), p. 234; Richard Aikens et al., *Bills of Lading* (Informa Law from Routledge, 2021), p. 435.

④ 小町谷操三『統一船荷証券法論』（岩波書店，1932年）227頁；杨仁寿：《海牙威士比规则》，2000年自版发行，第193页。

⑤ 杨仁寿：《海牙威士比规则》，2000年自版发行，第193页。

⑥ 张秀娟、李晓楠、梁贻译：《日本最新商法（有关运输/海商部分）和国际海上货物运输法》，载《中国海商法研究》2020年第1期，第71页。

⑦ 戸田修三＝中村真澄『注解国際海上物品運送法』（青林書院，1997年）101頁；箱井崇史『基本講義 現代海商法』（成文堂，2021年）178頁；小林登『新海商法』（信山社，2022年）225頁。

⑧ 〔日〕中村真澄、〔日〕箱井崇史：《日本海商法》，张秀娟、李刚、朴鑫译，法律出版社2015年版，第239页。

⑨ 정동윤 (2015), 주석 상법 해상편, 주식회사 한국사법행정학회, 796면; 김인현 (2020), 해상법, 삼우사, 251면; 최중현 (2014), 해상법상론, 박영사, 300면.

条约一致的比较法解释因素。

此外，关于国际海事条约在各个法域的司法实践，上文提及的丧失责任限制的条件为例，加拿大最高法院在 *The Realice* 案中指出：《1976 年海事赔偿责任限制公约》的立法目的是为达成一种权衡，即作为对责任限额提高的公平交换（*quid pro quo*），打破责任限制也就设置了非常严格的条件。不仅公约起草过程中明确拒绝了将重大过失作为丧失责任限制条件的提案，而且无论是判例法还是权威学术著作，均认为责任限制权利几乎不可能突破，责任人必须对损失具有极高的主观可归责性方才可能丧失责任限制权利。片面地理解相关规定将会违背公约的立法目的。^①

（六）历史解释

历史解释即法意解释，是指通过对于立法过程的考察，探求立法目的和意旨，以此阐明法律文本的含义。此种解释方法的显著特征在于，需要借助立法资料达到探究立法者真意的目的。^②但是，中国《海商法》由于出台时间较早，距今已逾 30 年，虽然立法工作自 1951 年启动至 1992 年通过历时超过 40 年，但现时保存的正式的立法资料相对较少。因此，历史解释很难直接用于国内海商法与国际海事条约的一致解释。但是，此种解释方法可以用于从反面阐明国内海商法与国际海事条约的差异，即如果立法资料表明立法者有意背离了国际海事条约的规定，此时应在符合文义解释、体系解释等解释方法的前提之下，尊重立法者的真意，而不再刻意寻求国内海商法与国际海事条约的一致解释。

此处较为典型的例证应是中国《海商法》关于国际海上货物运输合同下迟延交付的规定。《海商法》第 50 条第 1 款规定：“货物未能在明确约定的时间内，在约定的卸货港交付的，为迟延交付。”迟延交付制度移植自《汉堡规则》，但《汉堡规则》第 5 条第 2 款规定：“货物未于明白约定的期限内，或在并无此种约定时，未于考虑到实际情况可以合理要求勤勉运送人遵守的期限内，在海上运送合同所规定的卸货港交付，即为延迟交付。”二者的主要区别在于，《汉堡规则》在约定时间标准外同时采纳了合理时间标准，而《海商法》仅认可前者。^③与此同时，《中华人民共和国民法典》（下文简称《民法典》）第 811 条也一并采纳了约定时间和合理时间两种标准：“承运人应当在约定期限或者合理期限内将旅客、货物安全运输到约定地点。”^④由此产生的问题在于，国际海上货物运输合同能否适用《民法典》第 811 条的规定，即《民法典》规定的合理时间标准此时能否基于特别法未有规定而补充适用，从而达到与《汉堡规则》一致的法律效果。

学界通说观点认为，国际海上货物运输合同的承运人承担迟延交付赔偿责任需以明确约定货物交付时间为前提，^⑤即《民法典》第 811 条规定的合理时间标准不适用于国际海上货物运输合同。理由在于《海商法》对于未在合理时间内交付货物是否属于迟延交付并非特别法未作规定，而是有意地否定了此种情形构成迟延交付，故而不存在依据“特别法未规定时适用一般法”而

① *The Realice* [2014] SCC 29.

② 王利明：《法律解释学导论：以民法为视角》，法律出版社 2021 年版，第 391—395 页。

③ 孙思琪：《海上货物运输法教程》，法律出版社 2022 年版，第 124 页。

④ 原《中华人民共和国合同法》第 290 条也规定：“承运人应当在约定期间或者合理期间内将旅客、货物安全运输到约定地点。”

⑤ 司玉琢主编：《中华人民共和国海商法问答》，人民交通出版社 1993 年版，第 55 页。

适用《民法典》一般规定的空间。^①此种立法本意可在《海商法》的起草部门以及主要起草人的相关论述中找到较为充分的依据。例如,原交通部政策法规司、交通法律事务中心组织编写的《中华人民共和国海商法条文释义》一书认为,删除合理时间标准是“考虑到中国海运实际情况,被删去一段条款^②的可操作性等因素决定的”。^③主要起草人尹东年在介绍《海商法》第四章的主要内容时明确指出:“根据立法原意,迟延交付只有在约定的时间时,承运人没有按约定时间交付时,才会出现。”^④主要起草人胡正良在向国际社会介绍中国的运输法律时,也明确指出仅采纳约定时间标准是立法者有意为之。^⑤如果进一步考察此种立法本意,可以认为背后应有以下3个方面的考量作为支撑。

首先,《海商法》制定时国际上普遍适用的《海牙—维斯比规则》未规定迟延交付,迟延交付仅规定于《汉堡规则》,而后者当时尚未生效,更未被主要航运和贸易国家采纳,且主要航运和贸易国家的国内立法也未规定迟延交付。^⑥如果《海商法》按照《汉堡规则》针对迟延交付同时规定约定时间和合理时间两种标准,将会明显增加中国国际航运企业的负担,影响其在国际航运市场的竞争力。^⑦因此,移植《汉堡规则》规定迟延交付,但仅采纳约定时间标准而排除合理时间标准,本是为平衡船货双方利益而经反复讨论的结果。^⑧

其次,海上货物运输需要的时间受到船舶航行中天气、装卸两港的具体情况等承运人无法实际控制的诸多因素的影响,而且海上运输较之其他运输方式具有运量大、运价低的特点,保证货物在卸货港交付的时间对于承运人而言并不完全合理。^⑨

最后,船货双方对于合理时间的确定颇易产生争议,从而影响法律规则的可操作性。^⑩此后《鹿特丹规则》第21条主要也是基于同一考量,采纳中国代表团根据《海商法》提出的意见,^⑪仅规定了约定时间标准。^⑫

此外,可供佐证此种立法本意的另一立法资料应是《海商法》草案的条文沿革。《海商法》草案直至1991年8月8日稿,关于迟延交付的规定仍包含合理时间的标准。该稿第62条第1款规定:“货物未能在明确约定的时间内,或者没有此项约定,根据具体情况未能在一个勤勉的承

① 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组编著:《中国民法典适用大全·涉外商事海事卷》,人民法院出版社2022年版,第648页。

② 此处系指《汉堡规则》第5条第2款中“或在并无此种约定时,未于考虑到实际情况、可以合理要求勤勉运送人遵守的期限内”的表述。

③ 交通部政策法规司、交通法律事务中心编:《中华人民共和国海商法释义》,人民交通出版社1993年版,第41页。

④ 尹东年:《关于〈海商法〉第四章、第五章、第六章》,载交通部政策法规司、交通部交通法律事务中心编:《〈海商法〉学习必读》,人民交通出版社1993年版,第68页。

⑤ James Zhengliang Hu, *Transport Law in China* (Kluwer Law International, 2014), p. 161.

⑥ 例如,无论是2013年海商法改革之前还是之后,德国《商法》第五编“海商”均未规定迟延交付。迟延交付应当适用德国《民法》第286条关于债务人迟延即一般法的规定。Dieter Schwampe, *Transport Law in Germany* (Kluwer Law International, 2022), p. 104.

⑦ James Zhengliang Hu, *Transport Law in China* (Kluwer Law International, 2014), p. 161.

⑧ 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著:《中国海商法注释》,北京大学出版社2019年版,第88页。

⑨ 尹东年:《关于〈海商法〉第四章、第五章、第六章》,载交通部政策法规司、交通部交通法律事务中心编:《〈海商法〉学习必读》,人民交通出版社1993年版,第69页。

⑩ 胡正良主编:《〈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277页。

⑪ 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184—185页。

⑫ 《鹿特丹规则》第21条规定:“未在约定时间内在运输合同约定的目的地交付货物,为迟延交付。”

运人所能合理要求的时间内，在约定的卸货港交货，为迟延交付。”该规定基本复述了《汉堡规则》第5条第2款的表述。此后自1992年6月7日稿起删除了合理时间标准，^①可见立法者是有意识地改变了原先的立法方案，而作出了与《汉堡规则》不同的规定。

四 海商法一致解释的法律漏洞填补方法

法律解释学所谓法律漏洞，是指现行法体系上存在影响法律功能且违反立法意图的不完全性。^②法律漏洞仅在不能借助狭义的法律解释方法得出妥善的解释结论时方才产生，故而法律漏洞的填补方法也是法律解释学的组成部分。法律漏洞的表现形式主要分为三类：一是调整特定社会关系的具体法律规则缺失，即根本不存在调整特定社会关系的法律规则；二是既有法律规则之间存在矛盾；三是既有法律规则在表述上存在重大错误，导致难以适用于具体个案。^③由于国内海商法与国际海事条约的一致解释问题，主要源于法律移植过程中的文义偏差，故而鲜少导致既有规则之间存在矛盾，法律漏洞更多集中于其余两种情形。

（一）调整特定社会关系具体法律规则缺失时的法律漏洞填补

国内海商法缺失调整特定社会关系的具体法律规则，通常是由于国内法在移植国际海事条约时有所选择，仅移植了条约的部分内容，导致未移植部分调整的社会关系缺失对应的法律规则。《海商法》制定时虽然广泛移植国际海事条约，但不仅很少在条约的内容以外补充规则，反而限于篇幅等原因尽量放弃了条约中一些看似次要的规定，导致的结果是实际应用时不少事项缺少法律规则。^④

例如，关于海上旅客运输合同的诉讼时效，《海商法》第258条第2项规定，“就海上旅客运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为二年，分别依照下列规定计算：……（二）有关旅客死亡的请求权，发生在运送期间的，自旅客应当离船之日起计算；因运送期间内的伤害而导致旅客离船后死亡的，自旅客死亡之日起计算，但是此期限自离船之日起不得超过三年”。该项规定移植自《1974年雅典公约》第16条第2款b项，但其中规定的3年最长时效期间，应当属于可变期间还是不可变期间，即能否适用中止、中断的规定而使期间发生变更，^⑤《海商法》对此未作规定。但是，《1974年雅典公约》第16条第3款进一步对此作出了明确规定：“有关期限中止和中断的事由，应受受案法院地的法律的约束，但在任何情况下，在旅客离船之日或本应离船之日起三年后（以迟者为准），不得根据本公约提起诉讼。”其中“在任何情况下”一语应可表明3年时效期间不受中止、中断等因素的影响。诉讼时效期间属于可变期间应是原则，^⑥而不可变期间则是例外，需要法律作出特别规定。仅从《海商法》采用的“此期限自离船之日起不得超过三年”的表述，似乎不能认为仅依文义解释难以确定法条的真意，即不存在复数结论、

① 《海商法》草案1992年6月7日稿第54条第1款的规定与现行《海商法》第50条第1款的表述完全一致。参见司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》，北京大学出版社2019年版，第88—89页。

② 梁慧星：《民法解释学》，法律出版社2022年版，第213页。

③ 王利明：《法律解释学导论：以民法为视角》，法律出版社2021年版，第531—533页。

④ 郭瑜：《海商法的精神：中国的实践和理论》，北京大学出版社2005年版，第15页。

⑤ 王利明：《民法总则研究》，中国人民大学出版社2018年版，第813页。

⑥ 马俊驹、余延满：《民法原论》，法律出版社2010年版，第256页。

不合宪、明显违反立法目的、体系违反的情形，故而无法借助比较法解释等其他解释方法实现与国际海事条约的一致解释，唯有转而求诸法律漏洞的填补方法。此时可有类推适用和比较法两条路径填补法律漏洞。

1. 基于类推适用的法律漏洞填补

类推适用是在对于特定案件缺乏法律规定时，比照援引类似案件的法律规定，将法律的明文规定适用于法律未规定，但与明文规定类似的情形。^① 即“对于法律无直接规定之事项，而择其关于类似事项之规定，以为适用者是也”。^② 此处可供类推适用的规定有二。

一是从诉讼时效法律制度整体的角度，《民法典》第188条第2款规定了20年的最长时效期间，同时，《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉总则编若干问题的解释》第35条第2句进一步规定，20年最长时效期间不适用中止、中断的规定，即为不可变期间。^③ 规定最长时效期间的立法目的，是为避免法律关系长期处于不稳定状态，增加义务人保存相关清偿证据的成本，^④ 也导致诉讼时效过分迟延而不能完成，影响制度的稳定性和宗旨。^⑤ 既然最长时效期间是为“封顶”而设，如果作为可变期间将有悖于立法目的。^⑥ 《海商法》第258条第2项规定的3年时效期间，实质也是在海上旅客运输合同2年诉讼时效期间的基础上为“封顶”之用而另行规定的最长时效期间，故而上述不可变期间的性质认定及其立法理由应可类推适用。

二是从海事诉讼时效规则内部的角度，《海商法》第265条关于船舶油污损害赔偿的诉讼时效规定：“有关船舶发生油污损害的请求权，时效期间为三年，自损害发生之日起计算；但是，在任何情况下时效期间不得超过从造成损害的事故之日起六年。”本条但书规定采用“在任何情况下”的表述，通说认为意味着不适用中止、中断的规定，^⑦ 即为不可变期间。本条移植自《1969年国际油污损害民事责任公约》第8条，^⑧ 公约原文的表述“in no case”与《1974年雅典公约》第16条第3款完全相同。^⑨ 国际上对于前者的解释均认为，此处6年最长时效期间应为不适用中止、中断的不可变期间。^⑩ 因此，移植后者的《海商法》第258条第2项应可类推适用此种解释。

① 王利明：《法律解释学导论：以民法为视角》，法律出版社2021年版，第567页。

② 郑玉波：《民法总则》，黄宗乐修订，中国台湾地区三民书局2008年版，第22—23页。

③ 此前《民法通则》第137条和《关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》第175条第2款亦有相同规定。

④ 陈甦主编：《民法总则评注》，法律出版社2018年版，第1358页。

⑤ 黄薇主编：《中华人民共和国民法典总则编释义》，法律出版社2020年版，第504页。

⑥ 王利明主编：《中国民法典释评·总则编》，中国人民大学出版社2020年版，第488页。转引自杨巍：《中国民法典评注·规范集注（第1辑）：诉讼时效·期间计算》，中国民主法制出版社2022年版，第66页。

⑦ 司玉琢、张永坚、蒋跃川编著：《中国海商法注释》，北京大学出版社2019年版，第414页。

⑧ 《1969年国际油污损害民事责任公约》第8条规定：“如果不能在损害发生之日起三年内提出诉讼，按本公约要求赔偿的权利即告失效。无论如何不得在引起损害的事件发生之日起六年后提出诉讼。如该事件包括一系列事故，六年的期限应自第一个事故发生之日起算。”

⑨ 《1969年国际油污损害民事责任公约》第8条相关表述原文如下：“However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.”《1974年雅典公约》第16条第2款b项相关表述原文如下：“but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.”

⑩ Colin de la Rue, Charles B. Anderson and Jonathan Hare, *Shipping and the Environment: Law and Practice* (Routledge, 2023), p. 162; Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions Volume III: Protection of the Marine Environment* (Informa Law from Routledge, 2015), p. 153.

2. 基于比较法的法律漏洞填补

比较法不仅可以用于狭义的法律解释，也可作为法律漏洞的填补方法。由于比较法上国内海商法全面移植《1974年雅典公约》第16条的立法例并不多见，故而此处比较法的比较对象主要仍是公约本身。

国际上关于《1974年雅典公约》第16条第3款的解释均认为，此处3年时效期间应为不可变的最长时效期间。^① 例如，有观点认为：虽然公约规定时效期间的中止、中断应当适用法院地法的规定，但时效期间整体上仍不得超过离船或应当离船之日起3年。^② 尤其值得注意的是，英国最高法院2018年明确指出：国内法关于诉讼时效期间中止、中断的规定，不能使得公约规定的时效期间超过3年的最长期间。^③ 即国内法规定的中止、中断规则，仅能在3年最长时效期间的范围之内得以运作。^④

可见比较法上无论是学理解释或者司法实践，对此已经形成了较为一致的通说观点。此时由于《海商法》关于海上旅客运输合同诉讼时效的规定，原非中国法上既有之规定，而是明确移植自国际海事条约等域外的立法例，应当认为条约的规定及其解释是作为法理用以填补法律漏洞。^⑤

（二）既有法律规则表述存在重大错误时的法律漏洞填补

国内海商法的既有法律规则表述存在重大错误，较为典型的当属上文提及的海上旅客运输合同的定义。《海商法》第107条对于海上旅客运输合同的定义采用“从一港运送至另一港”的表述，由于“另”字在汉语中的基本含义是作为指示代词表示“另外”，即所言范围之外的人或事物，^⑥ 故而仅就文义而言始发港和目的港必须是不同港口。如果对于“从一港运送至另一港”进行扩张解释，使之涵盖同一母港进出即“闭环路线”的邮轮运输，从而扩大《海商法》第五章适用的海上旅客运输合同的范围，将会超出法条文义的射程范围。此时只能转而采用目的性扩张的方法，即进入法律漏洞填补的范畴。

目的性扩张是指为了贯彻立法目的，对于法条作出超过文义的解释，使其包括原本未能包括的案型。^⑦ 因此，目的性扩张的适用需以立法目的的确认为前提。^⑧ 海上旅客运输合同立法的主要目的，应是考虑到合同条款主要由承运人拟定，旅客作为消费者少有谈判的能力，^⑨ 从而为承运人提供了显著降低自身责任的机会，承运人甚或通过设置免责或责任限制条款几乎完全排除自身的责任，故而需要立法给予由于欠缺谈判能力而处于不利地位的旅客特别的保护。^⑩ 此种立法

① Marko Pavliha (ed.), *Transport Law on Passenger Rights*, Routledge, 2021, p. 58; Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions Volume 1: The Carriage of Goods and Passengers by Sea* (Informa Law from Routledge, 2014), p. 281; [加] 威廉·台特雷:《国际海商法》，张永坚等译，法律出版社2005年版，第448页。

② Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law* (Routledge, 2021), p. 234.

③ *Warner v Scapa Flow Charters* [2018] UKSC 52, para. 39.

④ Kate Lewins, *Limitation Periods under the Athens Convention*, (2018) 24 *The Journal of International Maritime Law* 420, p. 425.

⑤ 王泽鉴:《比较法与法律之解释适用》，载王泽鉴:《民法学说与判例研究》，北京大学出版社2015年版，第33页。

⑥ 中国社会科学院语言研究所词典编辑室编:《现代汉语词典》，商务印书馆2016年版，第833页。

⑦ 黄茂荣:《法学方法与现代民法》，法律出版社2007年版，第499页。

⑧ 王利明:《法律解释学导论：以民法为视角》，法律出版社2021年版，第614页。

⑨ Paul Todd, *Carriage of Passengers by Sea: Athens Conventions and UK Implementation* (CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013), p. 6.

⑩ Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law* (Routledge, 2021), p. 226 - 227.

目的应当亦可完全适用于包括“闭环路线”在内的邮轮运输，甚至一定程度上更有贯彻之必要，原因在于邮轮旅游涉及邮轮公司、旅行社等更多的经营主体以及由此形成的更为复杂的业务关系，邮轮公司大多也会预先制定复杂、冗长的合同条款，目的同样在于尽量减轻或限制自身的责任。而且，《海商法》第五章规定的客票功能、运送期间、承运人责任、单位赔偿责任限制、承运人与实际承运人的关系、无效条款等事项，也不会适用于同港进出的“闭环路线”时产生不同的效果。《海商法》之所以采用“从一港运送至另一港”的表述，只是由于当时中国尚不存在邮轮旅游的概念，更不必说同港进出的“闭环路线”邮轮运输，而并非有意将此类运输排除在外。

目的性扩张在阐明立法目的时也应借助其他法律解释的方法，此处可以分为以下3个层次加以考察。

首先，就中国法律体系内部而言，《民法典》第809条关于运输合同的定义规定：“运输合同是承运人将旅客或者货物从起运地点运输到约定地点，旅客、托运人或者收货人支付票款或者运输费用的合同。”^① 此处“起运地点”与“约定地点”依其文义理应可以相同。识别运输合同应当依据当事人的主合同义务，只要满足行为和对象即“运输”和“旅客”两个方面的必要内容，使用运载工具将旅客从起运地点运输至约定地点以实现地理上的位移，即构成典型运输合同法律规范的运输行为，^② 而对起运地点和约定地点是否相同在所不问。基于体系解释的方法，海上旅客运输合同在起运地点和约定地点方面应无特殊之处，不具备特别法得以作出特别规定的法理基础，即调整对象的特殊性。此时一般法与特别法之间应有必要之协调，也需采用目的性扩张的方法填补《海商法》的法律漏洞。

其次，就国际海事条约而言，《1974年雅典公约》第1条第2款关于运输合同的定义未涉及始发港和目的港。结合公约第2条关于适用范围的规定，学理上认为属于公约适用范围的海上旅客运输合同必须满足5项要素，即“国际”（international）、“运输”（carriage）、“旅客”（of a passenger）、“使用海船”（by a seagoing ship）、“基于合同”（pursuant to a contract）。^③ 国际上虽有关于公约适用于邮轮旅游的争议，但分歧只是在于公约应在何种程度上适用于邮轮旅游，即是否船上发生的各类社会关系均可适用公约的规定，而无关“闭环路线”邮轮运输的适用。^④ 也有观点就此明确指出：由于海上旅客运输常与旅游结合，对于公约定义的运输合同的理解应采实质主义而非形式主义，即无论合同采取何种名称，只要合同约定的服务内容实质上包括海上旅客运输即可。^⑤ 既然公约对于始发港和目的港并无必须不同的限制，此时比较法解释可为采用目的性扩张的方法填补《海商法》的法律漏洞提供依据，以此实现与公约的一致解释。

最后，就其他法域而言，比较法上各个法域鲜见规定海上旅客运输合同的始发港和目的港必须不同的立法例。仍以东亚法域为例，日本《商法》第589条关于旅客运输合同规定：“旅客运

① 原《中华人民共和国合同法》第288条的规定与此完全相同。

② 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编：《中华人民共和国民法典合同编理解与适用》，人民法院出版社2020年版，第2049页。

③ Kate Lewins, *International Carriage of Passengers by Sea* (Sweet & Maxwell, 2016), p. 96–97.

④ Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea* (Informa Law from Routledge, 2014), p. 260–261.

⑤ 黄裕凯：《2022年国际海上旅客及其行李运送雅典公约》，中国台湾地区五南图书出版股份有限公司2011年版，第60页。

输合同，以承运人约定运送旅客，旅客约定就其结果支付运费而生效。”^① 日本学理上的通说观点认为，海上旅客运输合同是指承运人使用船舶为旅客提供海上运输服务，由通常是旅客本人的运输委托人支付运费的合同。^② 韩国《商法》第 817 条也规定：“海上旅客运输合同是指承运人使用海上的船舶将特定的旅客从出发地运输至目的地的，对方支付运费的合意。”此处“出发地”和“目的地”在文义上也完全可以是一港口，韩国学理上的解释对此亦无异议。^③ 此时其他法域的立法例及学理解释也可为目的性扩张方法的运用提供比较法依据。

五 结论

法律解释是一个实践层面的问题，^④ 此亦本文关于国内海商法与国际海事条约一致解释涉及的法律解释学运用，多数依托具体法律规范的解释方案的原因所在。但是，仅就法律解释的任务而言，法学理论与司法裁判仍然有所分工：法学理论重在指出有待解释的问题以及解释路径，以此为司法裁判提供准备；司法裁判则将法学理论形成的结论运用于处理个案问题，借此检验理论并促使理论对其再次审视。本文的出发点主要在于指出有待解释的问题以及解释路径，虽然亦有涉及司法实践，但对于司法实践中国内海商法与国际海事条约一致解释的系统阐述恐需另文再表。

通过上文分析，可以得出以下结论。中国现行法上的法律与国际条约一致解释的一般规则，适用于海商法领域时存在困难：一是在适用条件方面，国内海商法未必存在两种及以上可能的合理解释，且国际海事条约也可能是中国未缔结或参加的条约；二是在适用目的方面，现行规则目的是贯彻条约必须信守原则，而海商法领域的一致解释则是重在促进海商法的国际统一。国内海商法与国际海事条约的一致解释是目的而非手段，其实现仍需通过运用法律解释学的方法完成，包括狭义的法律解释方法以及法律漏洞的填补方法。

但是，法律解释学的方法仍然无法解决国内海商法与国际海事条约一致解释的全部问题，即确有部分法律移植过程中形成的立法缺陷，难以通过事后的法律解释克服，而唯有通过法律的修改方能解决。此类缺陷主要是既不能认为文义解释存在复数结论、不合宪、明显违反立法目的、体系违反的情形，而又无法认定存在法律漏洞的情形。以上文提及的“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”与“虽恪尽职责亦不能发现的潜在缺点”的区别为例，虽然《海商法》采用“仍未发现”的表述与《海牙—维斯比规则》规定的“不能发现”不一致，但“仍未发现”的文义清晰、明确，实际的法律效力只是限缩了此项免责适用的适用情形，即加重了承运人的责任，尚不至于构成明显违反立法目的等现象，故而无法适用法律解释学的方法加以纠正。^⑤

① 张秀娟、李晓楠、梁赞译：《日本最新商法（有关运输/海商部分）和国际海上货物运输法》，载《中国海商法研究》2020年第1期，第60页。

② 落合誠一=江頭憲治郎『海法大系』（商事法務，2003年）403頁。

③ 정동윤 (2015), 주식 상법 해산권, 주식회사 한국사법행정학회, 585 면; 김인현 (2020), 해상법, 삼우사, 388 면; 최중현 (2014), 해상법상론, 박영사, 453 면; 송상현, 김현 (2015), 해상법원론, 박영사, 431 면.

④ 焦宝乾：《历史解释与目的解释的区分难题及其破解》，载《法商研究》2021年第5期，第87页。

⑤ 虽然现有的立法资料对此未作记载，但近年部分起草人在非正式场合披露的立法过程表明，《海商法》起草当时或是有意采用了“经谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷”的表述，主要考量有二：一是促使承运人履行《海商法》第47条规定的谨慎处理使船舶适航的义务；二是“经谨慎处理仍不能发现的船舶潜在缺陷”较难证明，如果采用此种规定将会影响法律在实践中的可操作性。

此外，已有学者建议可在《海商法》修改时增加一项法律解释规则，即海商法的解释需要考虑相应的国际来源及促进国际统一的需要。类似的规定频繁见于国际条约，但将其作为国内法的解释规则却少见先例。作为国际海运和国际海事立法的重要力量，中国在促进海商法国际统一方面采取此种领先一步的态度，倡导国内海商法与国际海事条约一致解释的制度创新，有助于确立中国海商法在国际海事法规制定方面的重要参与者甚至引领者地位。^①

The Consistent Interpretation of Domestic Maritime Law and International Maritime Treaties

Sun Siqi and Zheng Rui

Abstract: Maritime law is a part of private law and should be interpreted in accordance with the interpretive method of private law. However, the domestic maritime law of modern countries has a deep root of legal transplantation, especially the transplantation of international maritime treaties, which causes the interpretation of maritime law to present part of the special characteristics that are different from the general civil law. The consistent interpretation of domestic maritime law and international maritime treaties is mainly a problem arising from legal transplantation, mostly due to the linguistic inaccuracy of the legislative language adopted by domestic maritime law and even international maritime treaties themselves. There are difficulties in the application of current general rule of consistent interpretation of domestic laws and international treaties in the field of maritime law. First, in terms of the pre-conditions of application, domestic maritime law may not have two or more possible reasonable interpretations, and China may not be a party to the relevant international maritime treaties. Second, in terms of the purpose of application, the general rules aim to implement the principle that the treaties must be honored, while in the field of maritime law, the rules aim to maintain the international unity of maritime law. The consistent interpretation of domestic maritime law and international maritime treaties is a purpose rather than means, and its realization still needs to be accomplished by using the interpretation methods of law, including the statutory interpretation methods in their narrow sense and methods for legal gap-filling. However, the interpretive methods cannot solve all the problems of consistent interpretation of domestic maritime law and international maritime treaties, *i. e.*, there are indeed some legislative defects formed in the process of legal transplantation, which are difficult to be overcome by subsequent legal interpretation but can only be solved through the revision of the law.

Keywords: Domestic Maritime Law, International Maritime Treaties, Consistent Interpretation, Legal Transplantation, Statutory Interpretation, Methods for Legal Gap-Filling

(责任编辑：谭观福)

^① 郭瑜：《海商法的未来——中国的方向和方法》，北京大学出版社 2022 年版，第 126—127 页。