

公路工程合同中的违约责任与赔偿

左朝阳

杭州市交通工程集团有限公司 浙江 杭州 310000

摘要: 公路工程作为国家基础设施建设的重要组成部分,其合同履行过程复杂、周期长、参与方众多,极易因各种主客观因素引发违约行为。违约责任与赔偿机制是保障合同顺利履行、维护各方合法权益的关键制度安排。本文以我国现行法律法规为基础,结合《民法典》《招标投标法》《建设工程质量管理条例》等相关规定,系统分析公路工程合同中常见的违约类型、违约责任的构成要件、归责原则、免责事由,并深入探讨违约损害赔偿的范围、计算方法。并提出完善公路工程合同违约责任条款设计、强化履约监管、优化争议解决机制等对策建议,旨在为提升公路工程建设管理水平、防范和化解合同风险提供理论支持与实务参考。

关键词: 公路工程;建设工程合同;违约责任;损害赔偿;合同管理

引言

随着我国交通基础设施建设的持续推进,公路工程投资规模持续扩大,项目数量逐年增长。然而,由于公路工程具有投资大、技术复杂、工期长、受自然环境影响显著等特点,合同履行过程中常因设计变更、资金短缺、材料价格波动、不可抗力等因素导致一方或多方不能完全履行合同义务,从而引发违约纠纷。违约不仅造成经济损失,还可能延误工期、影响工程质量,甚至危及公共安全。在建设工程合同法律关系中,违约责任制度是约束合同当事人行为、保障合同目的实现的核心机制。《中华人民共和国民法典》(以下简称《民法典》)对合同编进行了系统修订,进一步明确了违约责任的认定标准与赔偿规则。在此背景下,深入研究公路工程合同中的违约责任与赔偿问题,具有重要的理论价值与现实意义。

1 公路工程合同违约责任的法律基础

1.1 合同法律体系框架

公路工程合同属于典型的建设工程合同,其法律适用主要依据《民法典》合同编第三编第十八章“建设工程合同”及相关司法解释。此外,《招标投标法》《建筑法》《建设工程质量管理条例》《公路工程竣(交)工验收办法》等行政法规和部门规章也对合同履行、质量标准、工期要求等作出具体规定。《民法典》第803条至第807条专门规定了发包人与承包人在建设工程合同中的主要义务及违约责任。例如,第803条规定:“发包人未按照约定的时间和要求提供原材料、设备、场地、资金、技术资料的,承包人可以顺延工程日期,并有权请求赔偿停工、窝工等损失。”第804条规定:“因发包人原因致使工程中途停建、缓建的,发包人应当采取措施

弥补或者减少损失,赔偿承包人因此造成的停工、窝工、倒运、机械设备调迁、材料和构件积压等损失和实际费用。”这些条款为认定公路工程合同中的违约行为提供了直接法律依据。

1.2 违约责任的基本特征

违约责任是指合同当事人不履行合同义务或履行不符合约定时,依法应承担的民事责任。这一制度在我国法律体系中呈现出鲜明的特征。首先,违约责任的成立必须以存在合法有效的合同关系为前提,无效或被撤销的合同不产生违约责任。其次,违约责任具有相对性,仅在合同当事人之间发生效力,不得向合同外第三人主张^[1]。再次,我国违约责任制度以补偿性为主、惩罚性为辅,核心目标在于填补守约方因违约所遭受的实际损失,而非对违约方施加额外惩罚,这与英美法系中的惩罚性违约金制度存在本质区别。最后,违约责任具有高度的可约定性,当事人可在合同中预先设定违约金数额、损失计算方式或免责情形,但此类约定不得违反法律的强制性规定,亦不得显失公平。

2 公路工程合同中常见的违约类型

2.1 发包人违约情形

在公路工程实践中,发包人违约的情形较为普遍且影响深远。其中,最为典型的是未按合同约定支付工程款。无论是进度款的延迟支付,还是竣工结算后的无故拒付,都会直接导致承包人资金链紧张,进而影响材料采购、人工工资发放乃至整体施工进度。此外,发包人未能及时提供符合施工条件的场地、未完成征地拆迁、未办理必要的行政许可手续等,也会使承包人陷入“有心无力”的困境,被迫停工或窝工。更值得关注的是,部分发包人在施工过程中擅自变更设计图纸或指令增加工程

量,却拒绝相应调整工期或价款,这种单方面变更行为严重破坏了合同的稳定性。而在工程完工后,一些发包人又以各种理由拖延组织竣工验收或故意延长结算审核周期,变相占用承包人资金,构成实质性的违约行为。

2.2 承包人违约情形

承包人方面的违约同样不容忽视。工期延误是最常见的表现形式,尤其是在地质条件复杂或气候多变的地区,若承包人未能科学编制施工组织设计或缺乏有效的进度控制能力,极易导致无法按期完工。工程质量不合格则是更为严重的违约,一旦路基压实度不足、沥青面层厚度不达标或桥梁结构存在安全隐患,不仅需要返工修复,还可能引发安全事故,损害公共利益^[2]。此外,部分承包人为转嫁风险或牟取不当利益,将工程整体转包或违法分包给不具备资质的施工队伍,这不仅违反《建筑法》的禁止性规定,也极大增加了工程质量与安全风险。更有甚者,在未与发包人达成一致的情况下擅自停工或撤场,造成工程长期停滞,严重影响项目整体推进。

2.3 第三方因素引发的连带违约

尽管合同具有相对性,但在复杂的公路工程项目中,第三方因素常常成为违约的诱因。例如,监理单位未能及时签发工程指令或对质量问题视而不见,材料供应商因自身原因延迟供货,地方政府临时出台环保限产政策等,都可能间接导致合同一方无法履约。此时,责任的界定需回归合同相对性原则,即守约方只能向合同相对人主张违约责任,而不能直接追究第三方。然而,在内部追偿或保险理赔层面,过错第三方仍可能承担相应责任。因此,在合同管理中,应注重对关联方行为的协调与约束,通过合同链设计降低外部风险传导的可能性。

3 违约责任的构成要件与归责原则

3.1 构成要件

根据《民法典》第577条,违约责任的成立需同时满足四个要件:存在合法有效的合同关系、存在违约行为、造成损害后果、违约行为与损害后果之间存在因果关系。在公路工程领域,这四个要件的认定往往具有高度专业性。例如,因果关系的判断尤为复杂,工期延误可能同时受到恶劣天气、设计变更、资金不到位、交叉施工干扰等多重因素影响。此时,法院或仲裁机构通常会综合审查施工日志、监理周报、会议纪要、气象记录等证据,运用“相当因果关系”理论,剔除非责任因素,精准锁定违约方应承担的责任比例。

3.2 归责原则

我国对违约责任采严格责任原则,即只要存在违约行为,无论违约方主观上是否存在过错,均应承担责任。

这一原则有利于保护守约方权益,提高合同履行的确定性。然而,法律也设定了若干免责事由以平衡各方利益。不可抗力是最典型的免责情形,《民法典》第590条规定,因不能预见、不能避免且不能克服的客观情况导致不能履行合同的,可部分或全部免除责任,但当事人负有及时通知和举证义务。情势变更制度则为合同履行显失公平的情形提供了救济路径,允许当事人请求法院变更或解除合同,但该制度不当免除赔偿责任。此外,若一方违约在先,另一方依法行使抗辩权(如先履行抗辩权、不安抗辩权)而暂停履行,则不构成违约。

4 违约损害赔偿的范围与计算

4.1 赔偿范围

《民法典》第584条确立了违约损害赔偿的“完全赔偿”原则,即损失赔偿额应当相当于因违约所造成的全部损失,包括合同履行后可以获得的利益,但以违约方在订立合同时预见到或应当预见到的损失为限。在公路工程中,这既包括直接损失,如停工期间的人工窝工费、机械设备闲置租赁费、材料二次搬运与损耗费用等,也包括间接损失,即承包人因工期延误而丧失承接其他项目的机会利润。然而,可得利益损失的主张门槛较高,守约方需提供充分证据证明该损失具有确定性和可预见性,否则难以获得支持。此外,合同中约定的违约金可视为对损失赔偿的预先估算,若违约金过分高于或低于实际损失,当事人可请求法院予以调整。

4.2 赔偿计算方法

在实务中,违约损害的量化常采用多种方法相结合的方式。实际成本法是最基础的方式,要求守约方提供发票、工资单、租赁合同等原始凭证,以证明额外支出的真实性。行业标准法则参照《公路工程基本建设项目概算预算编制办法》等官方定额,对窝工、机械停滞等难以精确计量的损失进行合理估算。对于违约金,法院通常会审查其是否超过合同总价的30%作为合理性参考,但并非绝对标准^[3]。在损失构成极其复杂的情形下,如涉及融资成本增加、企业信用受损等,可委托具备资质的第三方评估机构出具专业意见。值得注意的是,守约方负有减损义务,若其放任损失扩大而未采取合理措施,对扩大部分的损失将无法获得赔偿。

5 完善公路工程合同违约责任机制的建议

5.1 优化合同条款设计

当前许多合同模板仍沿用较为笼统的通用条款,对违约情形的界定模糊、责任边界不清,极易在履约中引发分歧。因此,亟需在专用合同条款中对常见违约行为进行类型化、具体化描述,例如明确“工期延误”的起

算节点、“工程质量不合格”的判定标准、“擅自停工”的认定条件等，并配套设置相应的举证责任分配规则。同时，违约金条款应摒弃“一刀切”的高额固定比例模式，转而采用更具弹性的阶梯式结构——初期违约以警告和督促为主，违约金比例较低；若持续违约或造成严重后果，则逐级提高罚则，但应设定合理上限（如不超过合同总价的10%~15%），以符合《民法典》关于公平原则的要求。此外，对于投资规模大、技术复杂的高速公路或特大桥梁项目，可借鉴FIDIC合同条件，在合同中嵌入争议评审机制（DisputeReviewBoard,DRB），由发包人、承包人共同选定独立专家组成常设评审小组，在争议萌芽阶段即介入调查、提出建议，有效阻断小纠纷演变为诉讼或仲裁，从而维护合作关系、保障工程连续推进。

5.2 加强履约过程管理

现实中，大量违约纠纷源于过程资料缺失或管理粗放，导致责任难以追溯。因此，各方应高度重视工程文档的系统化管理，确保施工日志、监理指令、设计变更签证、材料进场记录、会议纪要等关键证据真实、连续、可验证。这些资料不仅是索赔与反索赔的核心依据，也是判断因果关系与过错程度的基础。在此基础上，应大力推动数字化、智能化管理工具的应用。通过BIM（建筑信息模型）技术实现工程进度与成本的三维动态模拟，利用智慧工地平台实时监控人员、机械、材料的投入状态，借助AI算法预警潜在的工期滞后或成本超支风险，从而将违约防控从“事后追责”转向“事前预防”^[4]。更进一步，行业主管部门应加快构建覆盖全生命周期的公路工程信用评价体系，将企业履约表现、质量事故、恶意拖欠、转包挂靠等行为纳入统一信用档案，并与招投标资格、融资授信、资质年检等挂钩，形成“守信激励、失信惩戒”的市场导向，从根本上提升市场主体的契约意识与履约自觉。

5.3 完善争议解决机制

即便合同设计周密、管理到位，复杂工程仍难免出现分歧。此时，高效、专业的争议解决机制就成为化解

矛盾、减少损失的关键。相较于耗时较长、程序刚性的诉讼，调解与仲裁因其灵活性、保密性和专业性，更合适处理技术性强、时效要求高的公路工程纠纷。建议在合同中优先约定仲裁条款，并选择具有建设工程专业背景的仲裁机构。同时，在司法实践中应进一步推广专家辅助人制度，允许当事人聘请工程造价师、结构工程师等专业人士出庭就技术问题作出说明，帮助法官准确理解施工工艺、定额标准、质量缺陷成因等专业事实，避免“以鉴代审”或裁判偏离工程实际。长远来看，最高人民法院可考虑出台专门针对基础设施类建设工程合同违约责任的司法解释，对诸如“不可抗力与异常恶劣气候的区分”“可得利益损失的证明标准”“违约金调整的参考因素”等长期存在裁判分歧的问题作出统一指引，增强法律适用的确定性与可预期性，为公路工程建设营造更加稳定、透明、可信赖的法治环境。

6 结语

公路工程合同的顺利履行关乎国家基础设施建设的质量与效率。违约责任与赔偿制度作为合同法律关系的“安全阀”，不仅具有事后救济功能，更具有事前预防与行为引导作用。当前，我国相关法律体系已较为完善，但在实务操作中仍存在证据认定难、损失量化难、责任划分难等问题。未来，应通过精细化合同管理、智能化履约监管与专业化争议解决三位一体的路径，构建更加公平、高效、可预期的公路工程合同履行环境，为交通强国战略提供坚实的法治保障。

参考文献

- [1]朱继鹏.论建设工程合同违约的预期利益损害赔偿[J].福建工程学院学报,2021,19(05):476-483.
- [2]聂兰.高速公路工程建设中合同管理及风险防控措施[J].低碳世界,2025,15(07):136-138.
- [3]李倩.公路工程施工合同管理中重要性及对策[J].汽车周刊,2025,(03):172-174.
- [4]邵彬.公路工程合同管理工作优化思路研究[J].运输经理世界,2023,(29):73-75.