

用尽海商法原则下的迟延交付研究

吴珉琦

(沈阳工业大学, 辽宁省沈阳市; 3286478399@qq.com)

摘 要: 迟延交付在我国《海商法》中仅规定了约定时间这一种情形, 但实践中大多数当事人之间并不会约定具体时间, 这导致发生此类纠纷时法院会适用《民法典》的相关规定, 可这会破坏《海商法》的特殊价值与体系性, 所以应当在用尽海商法原则指导下, 在《海商法》的框架下解决纠纷, 利用海上运输合同中承运人的各项义务来追究承运人因迟延交付而造成的经济损失。虽然用尽海商法原则有诸般优势, 但仍无法解决所有涉及迟延交付的问题, 这只能交由修法工作的开展进一步完善相关的法律规定, 以回应实践的要求与变化。

关键词: 迟延交付; 约定时间; 合理时间; 用尽海商法原则

迟延交付是海上货物运输中常见的现象, 也是海上货物运输合同纠纷中频发的问题。现代国际贸易运输业务注重效率原则, 一切以经济效率为重, 而时效性在其中有特别的体现。伴随着航海技术的提升、通讯设备的更新以及克服海上自然风险能力的提高, 越来越要求承运人及时完成货物运输并交付, 避免给托运人带来经济上的损失。在这种背景下势必要求对迟延交付这一问题进行深入研究, 一方面有利于维护船方与货方的利益; 另一方面也有利促进我国航运事业的发展, 早日建成航运强国。但我国《海商法》在对迟延交付的具体规定中存在一些争议, 而这些立法上的争议进一步演变为了司法适用中的不确定性。其中尤以对迟延交付的时间界定这一问题的争论最为激烈。我国海商法仅规定了约定时间内的迟延交付须由承运人承担责任, 但在海运实践中大量的海上运输合同并不会约定具体的时间, 这导致了现实中的争议出现了无法可依的局面, 海商法的规定被束之高阁。在这种情况下有人即提出了可以利用特殊法与一般法的关系, 利用《民法典》的相关规范来补充海商法的漏洞, 但殊不知这种看似顺理成章的做法实则会产生极大的不利后果, 一方面会导致承运人的负担无限加重, 另一方面也会破坏海商法体系的完整性。所以, 在此种情况下, 最优的选择仍然还是要用《海商法》来解决海商法的问题, 即用尽海商法原则。

1 迟延交付的界定

迟延交付, 从其字面含义来讲, 指晚于(或超出)一定时间的交付行为。而“一定时间”是一个相当模糊的概念, 这个时间是多久? 由谁来规定? 超过了又会产生什么后果? 这一系列问题对于法学理论与司法实践都有十分重大的意义, 需要一一解答。

我国《海商法》第五十条第一款规定: “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。”利用文义解释可以得出我国《海商法》所规定迟延交付是指未在约定的时间、约定港口交付货物, 即 $\neg(\text{约定时间} + \text{约定港口}) = \text{迟延交付}$ 。那么我们说此处的“一定时间”指的就是约定时间, 也就是双方当事人签订海上货物运输合同时约定的承运人交付货物的具体时间。针对这一条文目前学界有两种理解。第一种解释是认为此款规定是对迟延交付的定义, 即海商法中的迟延交付仅指在当事人有明确约定时间下这一种情况, 除此之外均不构成迟延交付。第二种解释认为此处并非对迟延交付所下的定义, 而只是规定了迟延交付的一种情况[1]。

1.1 概念语境下的迟延交付

所谓的概念语境指的就是上述第一种理解，也就是直接把海商法第五十条第一款当做是对迟延交付的定义。只有在当事人明确约定时间的前提下才构成迟延交付，若没有约定时间则不构成。约定时间构成迟延交付的充分必要条件。这种理解在理论上解释似乎并无不妥，但是一旦回到司法实践中就会产生较大的问题。在大量的海运实践中，大部分运输当事人双方并不会约定具体的货物交付时间，而这种情况下一旦发生纠纷，则会造成法律适用的困局。

1.2 现象语境下的迟延交付

正是基于第一种理解在实践中的困境，所以目前学界普遍认为对海商法的规定做第二种理解比较合理。因为正常情况下所有运输合同都应当有一个交付货物的合理时间，超过合理时间交付就构成违约。《合同法》（已废止）第二百九十条规定：“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。”《民法典》第八百一十一条规定：“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。”《国内水路货物运输规则》第三十四条规定：“承运人应当在约定期间或者在没有这种约定时在合理期间内将货物安全运送到约定地点。货物未能在约定或者合理期间内在约定地点交付的，为迟延交付。”以上法律与规章都规定约定期间（限）和合理期间（限）这两种情况均可构成迟延交付，那么同样对于《海商法》迟延交付的理解也应该做出同样的解释，这样既符合法律解释的标准，也符合具体实践的要求。

2 迟延交付制度的变迁

《海牙规则》和《维斯比规则》对承运人迟延交付货物的概念以及相应的责任均没有涉及，而《汉堡规则》对其作出了明确的规定，其中第五条第二款：“如果货物未能在明确议定的时间内，或虽无此项议定，但未能在考虑到实际情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上运输合同所规定的卸货港交货，即为延迟交付。”我国《海商法》对迟延交付的借鉴只是吸收了《汉堡规则》前半部分，仅采纳了约定时间，并未将后面的合理时间纳入其中。

2.1 改革开放背景下的考量

我国《海商法》之所以规定迟延交付只针对约定时间，主要是基于我国特定的历史背景。我国自1978年实行改革开放，各项事业均取得了长足的发展与进步，其中就包括航运业。由于建国前三十年的诸多原因，我国当时的航运业基础相当薄弱，不论是船舶的拥有量还是载货量等很多方面均与我国经济发展的要求不相匹配。所以为了经济改革的总目标，必须在航运业有所举措。

促进航运业的发展，首先是要在相当程度上保护船方的利益。由于海上运输相较于其他种类的运输方式危险性与不确定性更大，所以古往今来就对船方给予较大“偏爱”在诸多方面优先照顾船方利益，例如共同海损制度，海事赔偿责任限制制度等多方面。保护了船方的利益，就会减轻船方运输的风险，提高船舶运营积极性，促进海上货物贸易运输，进而带动经济链条各环节的发展，大有牵一发而动全身之效。

2.2 立法中的博弈

德国法学家，利益法学派的创始人菲力普·黑克认为：“法律是所有法的共同社会中物质的、国民的、宗教的和伦理的各种利益相互对立，谋求承认而斗争的结果”[2]。我国在上世纪八十年代重启《海商法》的起草工作，从当年的起草过程来看，没有规定“合理时间”作为迟延交付的情形是当时的交通部和外经贸部妥协的结果。

外经贸部代表货方利益，竭力主张《汉堡规则》关于迟延交付及其责任的规定。不仅如此，还主张采纳《汉堡规则》归责原则，其基于以下理由：第一，我国海运立法应当符合《汉堡规则》的原则；第二，随着航运技术的进步，海运中的风险已经大大降低，交付时间的可预测性也不断增强，没有必要继续偏向性的维护船方的利益；第三，对迟延交付的不完全规定，导致海外货主对中国船队运输能力的不信任，严重影响了我我国对外贸易的发展。

而交通部则坚持《海牙-维斯比规则》的不完全过失责任原则，其基于以下理由：第一，海上运输其固有的风险性无法保证像其他运输方式一样在明确时间内完成交付；第二，我国当时航运业发展的特殊考虑决定了必须有限保护船方的利益，以促使航运船队的快速发展；第三，《汉堡规则》的相关规定未成为国际通行规则，适用该规则的国家数量较少；第四，《汉堡规则》对迟延交付的规定较为模糊，在司法实践中认定困难。

最后双方的妥协结果是，在归责原则上采纳交通部的意见，而迟延交付问题则考虑外经贸部的主张，但在《汉堡规则》的基础上，适当减轻承运人的责任，表现在货物迟延交付的范围和责任限制上[3]。

3 海商法与民法典的耦合与争议

3.1 一般法对特别法的补充性适用

根据法律的适用原则，特别法优于一般法。对一个具体案件进行法律适用时，要优先使用特别法，若特别法无相应规定时，再用一般法来予以补充。在我国法律体系之中，海商法是特别法，民法典是一般法，依据此项原则，在针对具体的案件时，优先适用海商法，当《海商法》对某一问题无明确规定时，再用《民法典》进行补充性适用。

《民法典》第八百一十一条规定“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。”这一条中明确规定了承运人的义务就是在约定期限和合理期限及时运输到指定地点。也就是说，无论是在约定期限还是在合理期限，只要超出该时间没有运送到指定得地点，即构成迟延交付。由此，我们发现民法典对迟延交付的规定比海商法更为完善，似乎，当我们在处理海上货物运输迟延交付的具体纠纷时若当事人没有提前约定交付时间，法院即可依照民法典第八百一十一条的规定来解决。事实上，大量的有关未约定时间的迟延交付的案件中法官确实就是适用民法典这一规定。

3.2 补充性适用原则的困境

这看似顺理成章的做法，实则严重违背了法律的精神之所在。法律究其本质而言，就是为解决特定社会关系下的纠纷而创设出来的。如宪法解决的是国家公权力与个人私权利的边界问题，刑法解决的是作为惩罚主体的国家与作为被惩罚的犯罪个体的强制关系，民法解决的是平等私主体之间的人身和财产关系等等。各个部门法均有其所要调整的特定社会关系以及该社会关系下的特定权利与义务。具体到海商法而言，它调整的是海上运输及其周边活动而产生的社会关系[4]。海商法自有其不同于其他法律的特点，例如，风险性大、不完全过错责任、损失共同承担、赔偿责任受限制以及偏向保护船方等等。这些特点都是民法所不具有的。而若根据法律一般适用原则来用民法的相关规定调整海上运输中的社会关系的话，一方面会破坏海商法的特殊性，另一方面则会损害海商法自身的整体性。

破坏海商法的特殊性，指的就是海商法所调整的社会关系的特殊性。如前所述，海商法因为其风险性大而必须对船方的利益予以特殊保护，而这与民法中的公平原则实则是相违背的。用民法的规定去调整海商法的社会关系势必会导致与原本的立法宗旨相背离。我国海商法未规定合理期限作为迟延交付的情形之一，就是为减轻承运人的责任与风险，促进航运业的发展，但民法的介入看似平衡了双方的利益关系，但实则是一种破坏性的行为。

而对于海商法的整体性而言。我国海商法从其制定通过之初，就以其完整性，先进性为特点。整部法共有 278 条，是当时条文数量最多的法律，规定了从船员到各种运输合同，再到海上保险以及海事诉讼时效等方面，其完整性空前所未有。再者，我国海商法起草过程中就是直接对标国际，借鉴国际条约与其他国家相关立法，甚至有些法律条文就是直接从英文的国际条约翻译而来，几乎未做改动，从这一点来讲，不仅在中国的法律体系中，哪怕至于世界各国海商法典中才是极具先进性的。也可以说，我国海商法自成一套体系，具有独立性，并不依赖于其他法律的存在。在我国的法律体系中，先有海商法，后有民法典。而若用民法典来补充海商法，就会导致海商法理论体系的杂乱无章。

4 海商法框架下迟延交付

恰是因为民法典与海商法的这种矛盾之处，才让我们意识到要合理地解决具体的纠纷，必须将案件置于海商法这一框架之下，运用海商法的制度和规定去解释与适用，即用尽海商法原则。

4.1 用尽海商法原则的贯彻

之所以要在海商法框架下解决迟延交付的问题，即用尽海商法原则，最重要的一个目的就是明确承运人的责任。《海商法》第二百零七条（二）规定：海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任。通过这一条规定给承运人的违约行为而导致的赔偿责任进行了限制，有效保护了承运人的利益，避免承担过重的负担。

《海商法》第五十条第二款与第三款规定：“除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而灭失或者损坏的，承运人应当负赔偿责任。除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外，由于承运人的过失，致使货物因迟延交付而遭受经济损失的，即使货物没有灭失或者损坏，承运人仍然应当负赔偿责任。这就意味着在迟延交付的前提下不论货物是灭失或毁损，还是因为由此导致货主承受经济损失，承运人都应该进行赔偿。那么这个赔偿的范围应当是多大呢？《海商法》第五十五条规定：“货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。货物的实际价值，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。前款规定的货物实际价值，赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。”第五十七条规定：“承运人对货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额，为所迟延交付的货物的运费数额。”此处把因为迟延交付而导致的经济损失的赔偿范围限定在了货物的运费数额上面。

《民法典》第八百一十一条规定：“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。”本条没有规定承运人违反及时到达义务的责任。但可以用运输合同章有关损害赔偿和合同编中违约责任章的规定。如果合同约定了逾期运输的违约金，则承运人应当根据法律关于违约金的规定向托运人或者旅客承担支付违约金的责任。如果承运人逾期运到给旅客或者托运人造成了实际损失，而约定违约金又不足以弥补该损失的，旅客或者托运人还可以请求承运人赔偿违约金不足弥补的部分损失。

由此我们可以发现《民法典》和《海商法》对于因迟延交付而产生的责任并不一样，货主根据《民法典》可以向承运人请求赔偿的范围更大，也就是说承运人在民法框架下需要承担的责任也更重，在这种情况下使得承运人的赔偿责任突破了《海商法》所规定的保护性限制，并不利于承运人的利益保护。

4.2 船货利益平衡原则的嵌入

海上货物运输的两大主体是作为承运人的船方和作为托运人的货主，他们二者之间的力量博弈构成了各种海上货物运输规则。换句话讲，海上运输合同中的每一个条款都是双方博弈之后产生的结果，也是法律在平衡他们之间的利弊之后所作出的调整。从国际海上货物运输公约的角度看，国际社会为实现平衡船货双方的利益大致经历了四个阶段：

一是《海牙规则》阶段。航运发展的早期阶段，由于当时的造船技术尚处于手工制作时期，基本都为木船，所以抗风险性较弱，由此海上运输所面临的风险大，人们很少从事远洋运输，大多只是在近海附近航行。到了19世纪工业革命将航运带入了蒸汽机时代，工业化的造船流程使得船舶的各项技术突飞猛进，抵御海上风险的能力显著增强，远洋运输逐渐增多。此时，英国由于工业革命确立了自己海上霸主的地位，在国际海上运输中扮演者极为重要的角色。英国普通法一方面实行承运人“严格责任”，另一方面根据合同自由原则允许承运人通过合同或条款排除普通法规定的对其不利的义务，导致过度保护了船方的利益，使得船货双方利益失衡。为了抵制这种滥用权利的现象，保护美国货主的利益，美国于1893年制定了《哈特法》，进一步限定了承运人的义务。而作为第一部国际海上运输公约的《海牙规则》就是在1924年以《哈特法》为蓝本，其规定了承运人最低限度的义务和赔偿责任，以及最大限度的免责和赔偿责任限制。该条约的在国际上的广泛施行使船货双方的利益实现了平衡[5]。

二是《维斯比规则》阶段。第二次世界大战后全球经济得以复苏并实现快速发展，并且伴随着新技术的产生，船舶技术得到了进一步提高，国际航运得到了繁荣发展。与此同时《海牙规则》所确立的船货利益格局逐渐失衡，变得过于保护船方利益。于是国际社会在 1968 年在《海牙规则》基础上修订产生了《维斯比规则》，通过提高承运人赔偿责任限额，提升提单的证据效力以及夸大适用范围，着重偏向于货方利益做出调整，试图重新平衡船货双方的利益。

三是《汉堡规则》阶段。随着航海技术，造船技术和通讯技术的进一步发展，国际社会代表货主利益的国家认为，承运人对船员失火和火灾过失的免责以及较低的承运人赔偿责任限额导致船货双方利益失衡，利益天平严重偏向船方利益。《海牙-维斯比规则》已落后于航运生产力发展的步伐。在这种背景下联合国国际贸易法委员会指定的《汉堡规则》大大增加了承运人的责任。但是由于参加的国家少，并且没有航运大国，贸易大国参加，《汉堡规则》未能取得重新平衡船货双方利益的实际效果，国际上仍然普遍适用《海牙-维斯比规则》。

四是《鹿特丹规则》阶段。随着航海技术，造船技术和通讯技术的进一步发展，船舶大型化，专业化和现代化，以及集装箱运输的普及航运生产力进一步得到了提高。《鹿特丹规则》把重新平衡船货双方的利益作为目标之一，为国际海上货物运输营造一个更为公平的法律环境。与前面三个条约相比，《鹿特丹规则》承运人责任制度方面，而且在托运人义务和国际海上运输实践中出现的普遍性问题等方面调整船货双方的利益。

船货利益平衡原则贯穿于海商海事法律立改废释全过程的始终，一项公平合理的法律制度如同天平一般要维持船方和货方的这两端的稳定。在具体案件中法院要对船货双方的纠纷争议做出裁决也必须贯彻该原则，且根据我国的具体情况去考量其中的细节，做到司法为我国经济发展的大局服务。

4.3 体系解释下的承运人责任建构

法律中一切规定的最终目的都是确立责任后果，迟延交付也是如此，货主向托运人提出迟延交付，目的就是要请求经济赔偿。在这种情况下具体适用哪一条法律规定并不是关键，只要能有利于货主的利益的实现就可以援引使用。

我国《海商法》中有多个条文都规定了承运人在海上运输合同中的义务。这些义务是承运人在海上运输合同中最为基本同时也是最为重要的法定义务。现实海运合同纠纷中的大量案件就是因为承运人违反了基本义务而造成的，所以可以通过追究承运人的违约责任来补偿托运人的损失。

笔者认为我国的海商法对于迟延交付的情形在有明确约定时间的情形下可以使用第五十条的规定，而在没有明确约定时间的情况下，可以采用第四十七条，第四十八条，第四十九条的规定。第四十七条规定了承运人的适航义务，第四十八条规定了合理速遣义务，第四十九条规定了直航义务。第四十八条规定：“承运人应当妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。”其中“妥善地，谨慎地运输货物”就可以解释为承运人负有在合理时间交付货物给托运人的义务。“妥善”在词典中本身就有“恰当，适宜”的含义，将其做出文义解释完全不会违背立法本意。承运人应当采取合理的运输方式，在合理的时间将货物运送给收货人。

在宁波出口贸易企业 A 公司起诉马士基公司延迟交付货物导致其货款损失的案例中，当事人双方均对货物到港时间晚于正常运输可能需要的时间均无异议，但对于是否构成《海商法》第五十条规定的迟延交付以及承运人可否引用《海商法》第五十七条享受责任限制的争议较大。最终，综合考虑货物贬值原因、货主应承担的减损义务及马士基公司应预见的延误风险，宁波海事法院一审判定，船公司按货主损失金额 50% 的比例对货主进行赔偿。在这起案件中，法院确立承运人的赔偿责任的标准并不是迟延交付制度，而是认定承运人违反了海上运输合同义务，追究其违约责任。

上海市高级人民法院在青岛旭日伟业进出口有限公司与俄远东海洋轮船运输有限公司运输合同纠纷案中认为：关于涉案货物是否构成迟延交付的以及相应的责任问题；依据我国《海商法》第五十条的明确规定，构成货物迟延交付赔偿责任以“明确约定”货物交付时间为前提，本案中并没有证据证明各方曾经明确约定了涉案货物的交付时间，故不构成我国海商法下的迟延交付。

5 总结

随着全球化贸易的不断深入，海上货物运输作为国际贸易的重要组成部分，其效率和安全性受到了前所未有的关注。迟延交付问题作为海运实践中的常见纠纷，对船方和货方的利益均产生了深远的影响。本文通过对迟延交付的深入研究，旨在探讨在我国《海商法》框架下如何更合理地解决迟延交付问题，以维护航运市场的公平性和效率。

首先通过分析迟延交付的概念和界定，指出我国《海商法》在迟延交付规定上的不足，并提出了在实践中遇到的困难。其次回顾了迟延交付制度的历史变迁，特别是国际公约对我国立法的影响，以及我国在改革开放背景下的特殊考量。在此基础上，进而探讨海商法与民法典之间的耦合与争议，强调了在海商法框架下解决迟延交付问题的重要性，并提出了用尽海商法原则的必要性。

通过对相关案例的分析，本文进一步阐释了在没有明确约定时间的情况下，如何通过追究承运人的违约责任来保护托运人的利益，并强调了船货利益平衡原则在海商法中的重要作用。本文的研究不仅为理解和适用我国《海商法》提供了新的视角，也为航运实践中的迟延交付问题提供了解决思路。

尽管我国《海商法》在迟延交付问题上存在一定的不足，但通过合理解释和适用现有法律规定，仍然可以在很大程度上解决实践中的问题。同时，本文也呼吁立法机关和司法实践者关注迟延交付问题的最新发展，不断更新和完善相关法律规定，以适应国际航运实践的变化和我国经济发展的需求。在未来，我们期待更多的研究能够关注迟延交付问题，为我国航运法律体系的完善和发展提供更多的理论和实践支持。

参考文献

- [1] 郭瑜. 海商法教程[M]. 北京大学出版社, 2012.
- [2] 何勤华. 西方法学史[M]. 中国政法大学出版社, 1996:225.
- [3] 胡正良. 《海商法》海上货物运输合同起草中焦点问题的回顾[J]. 中国远洋, 2003(7).
- [4] 孙思琪. 海商法导论[M]. 法律出版社, 2023:29.
- [5] 胡正良. 《海商法》修改基本理论与主要制度研究[M]. 法律出版社, 2021:237.