

论国际海运承运人迟延交付责任制度的完善

罗春 张唯权¹

摘要：我国《海商法》第 50 条确立了以“明确约定时间”为中心的迟延交付责任制度，脱胎于《汉堡规则》，又结合我国海运发展的实际情况进行了取舍和创新。由于国际海运承运人迟延交付责任制度的法律渊源并不是《民法典》等传统民事法律，因此，国际海运承运人迟延交付责任制度从设计之初就走上了与其他迟延交付责任制度不同的进阶路线，尤其是没有引入合理期间的概念，这也引发了不少争议和诟病。基于对弱势一方的托运人利益的保护，司法实践中又会通过诸如根本违约等其他裁判路径规避迟延交付责任制度对承运人的过度保护。种种争议和分歧，使得完善国际海运承运人迟延交付责任制度显得尤其必要。本文以迟延交付认定标准为核心展开论述，提出完善国际海运承运人迟延交付责任制度的几点思考，对相关案件的妥善处理提供参考。

关键字： 迟延交付；合理期间；明确约定时间；责任期间

国际海上货物运输的历史非常悠久，但对迟延交付的问题的关注和重视似乎是从最近半个世纪才开始的，一方面，由于早期的航海、造船技术不发达，海上运输充满危险和不

¹罗春：广州海事法院深圳法庭庭长；张唯权：广州海事法院深圳法庭法官助理。

确定性，货主对货物的安全性更为重视，向船东提出交付期限的要求勉为其难，随着科技的发展尤其是班轮和集装箱运输的兴起，国际海上运输的风险性大大减少，货物交付的时间对于承运人来说其可预期性大为提高；另一方面，随着区域协作和全球一体化的发展，国际贸易逐渐从国家主导的政府行为变成了企业和个人主导的商业行为，货主对货物运输的时效性的要求也与日剧增，一些航运公司、货代公司顺应这种趋势，在其订舱单、报价单对运输时效进行承诺，围绕货物迟延交付的问题，船货双方的冲突与日俱增。船货双方对货物交付时间的博弈和争议让各国越来越重视迟延交付问题的研究。

一、迟延交付认定标准的历史沿革

国际海运承运人迟延交付责任制度最核心的问题就是承运人迟延交付的认定标准。围绕承运人是否“守时”的问题，有关国际海运的国际公约和各国立法都确立了相应的规则。

国际海上货物运输中的诸多规则主要来自各种有关运输的国际公约，国际海上货物运输中有四个主要的国际公约，其中，早于 20 世纪 20 年代制定《海牙规则》并于 20 世纪 60 年代修改的《海牙-维斯比规则》被大多数国家采用的，上述两个公约对迟延交付的问题并没有明确的规定，1978 年的《汉堡规则》以国际公约的形式确立了承运人对迟延交付的责任，其规定为：如果货物未在明确约定的时间内；或没有这种约定时，未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上货物运输合同规定的卸货港交付，

便是迟延交付²。2008年的《鹿特丹规则》，采纳我国代表团的建议，即规定，未在约定的时间内在运输合同约定的目的地交付货物，为迟延交付³。

与国际公约对迟延交付的确立的缓慢进程所不同的是，多数国家都通过国内立法或判例都明确了承运人在约定时间或合理期限内交付货物的义务⁴。究其原因在于，一方面，关于国际海运的国际公约的制定和修改往往是航运强国与新兴贸易出口国家的之间的利益博弈的结果，各个国家基于自身利益的考量往往会在船货一方“选边站队”，这也导致国际公约在制定时就存在明显的利益导向。另一方面，承运人往往作为处于优势地位的一方，经常会利用其优势地位，对自己设置过多的免责条款。相当长一段时间内，在船货双方没有对货物交付时间进行约定的情形下，承运人往往免于赔偿货主因迟延交付所造成的损失，伴随各国立法思想从绝对的契约自由主义向对垄断者进行限制的契约正义主义的转变，各个国家均对承运人进行了限制，其中对承运人的交付时间多规定了“合理要求的期间”，例如，1977年英国的“THE PANLA”案的法官对“合理期间”的归纳，即：一是必须为一个勤勉的承运人；二是环境类似；三是承运人须谨慎行事⁵。

²参见《汉堡规则》第5条第2款。

³参见《鹿特丹规则》第21条。

⁴《瑞典海商法》第28条第2款规定：如果货物未能在明确约定的时间内，或者在没有这种约定时，未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上货物运输合同规定的卸货港交付，便是货物的迟延交付。《挪威海商法典》第278条第2款规定：货物未能在明确约定的时间内交付，或者如果没有明确约定交货的时间期限情况下，未在对于一个谨慎的承运人所合理要求的运输期限内交付货物的为延迟交付。《俄罗斯联邦商船航运法典》第166条规定：如果承运人未能在海上货物运输合同规定的卸货港，在双方约定的时间内，如无此中约定则在根据实际情况对于一个勤勉的承运人来说合理的时间内交付货物，应视为延迟交货。《澳大利亚海上货物运输法》第4A条2规定：本条中，货物如果没有在合同约定或合理的时间内在合同约定的卸港交付，则视为货物延迟交付。《荷兰海商法》第477条规定：承运人应对货物因延迟交付造成的灭失或损害负责，但是其能证明迟延是其不能轻易避免或者制止的事件造成的除外。参见司玉探、胡正良主编：《中华人民共和国海商法修改建议稿条文、参考立法例、说明》，大连海事大学出版社2003年版，第202-203页。

⁵徐峰：《海商法与民商法“迟延交付责任”之趋同化研究》，载《河北科技大学学报（社会科学版）》，2020

我国《海商法》的制定参考了《海牙规则》《汉堡规则》的合理方面，作为民商事法律大类下的《海商法》相对于《民法典》是特别法，其中第 50 条将迟延交付定义为“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”，这与《民法典》第 811 条课以承运人在约定或合理期限内交付的货物的义务存在差异。《海商法》之所以只规定了明确约定时间的判断标准，具有原因是当时一种立法观点主张采用《汉堡规则》的规定，在《海商法》中明确货物迟延交付的定义，规定承运人对迟延交付的责任，而另一种立法观点主张则采用《海牙-维斯比规则》的模式，不定义迟延交付，也不规定承运人对货物迟延交付的责任。最终两种观点达成妥协，在吸收《汉堡规则》相关规定的规定的基础上，在货物迟延交付的范围和赔偿责任限制两方面适当减轻承运人责任⁶。

二、迟延交付的性质、定义及构成

根据《海商法》第 50 条的规定，迟延交付是指货物未能在明确约定的时间内，在约定的卸货港交付。从字面上看，迟延交付应当是承运人一种违约行为，承运人超过明确约定时间在约定的交货地点交付货物导致托运人（收货人）损失的应当承担迟延交付的违约责任。

在传统民商法领域，迟延交付又叫迟延履行，与履行不能和履行瑕疵一样，都是一种典型的违约行为，因迟延交付所导致的后果则是损害赔偿或继续履行等违约责任，但是在国际海运的国际公约及相关的国内立法中，迟延交付既被规定为一种违约行为，又被规定为一种损害后果。《汉堡规则》

年 3 月第 20 卷第 1 期。

⁶汪洋、杨婍：《海上货物运输的迟延交付》：载《人民司法》2015 年第 19 期。

用两个“或”字，将货物灭失、损坏、延迟交货并列，作为承运人造成的可能负赔偿责任的损失。《鹿特丹规则》对三者关系的表述与《汉堡规则》基本相同。我国《海商法》亦有类似的表述，《海商法》第 50 条第 2、3 款的表述将延迟交付作为一种违约行为，即“致使货物因延迟交付而……”，而《海商法》第 54 条又将延迟交付与货物的灭失、毁损相并列，作为一种损害后果。最让人费解的是《海商法》第 57 条的规定，前半部分有“承运人对货物因延迟交付造成经济损失的赔偿额”的表述，此时的延迟交付是指违约行为。后半部分则表述为“货物的灭失或者损坏和延迟交付同时发生的”又把延迟交付所称是损失后果⁷。

无论延迟交付作为违约行为还是损害后果，延迟交付责任作为承运人承担的一种违约责任，需要从主观和客观两个方面加以认定，主观上需要承运人存在过失，客观上需要承运人违反明确约定时间未在约定的卸货港交付货物的违约行为。在归责认定上，延迟交付的责任认定采用的是完全过失责任，即承运人延迟交付的违约行为的发生必须因承运人自身过错导致。这与《海商法》关于货物灭失、毁损的认定上采用不完全过失责任制不同，亦与《民法典》关于承运人严格责任的认定标准不同，承运人的过失一般是承运人违反适航义务（《海商法》第 48 条）、合理速遣义务（《海商法》第 49 条第 1 款）和不得不合理绕航义务（《海商法》第 49 条第 2 款）而导致承运人超过明确约定时间交付货物，承运人如想免除自身责任则需证明自己在责任期间内对货物延迟交付的发生没有过错，且承运人不能依据《海商法》第 51

⁷杜以星：《海上货物运输延迟交付若干法律问题研究》，武汉大学 2013 年博士学位论文。

条的规定主张航行过失免责和火灾免责⁸。

《海商法》的迟延交付还要求托运人（收货人）证明因迟延交付而存在损失，在视为货物灭失、毁损的情形下，则按照货物的实际价值进行赔偿，在货物尚未灭失、毁损的情形下，托运人则需证明存在经济损失，即市场差价损失、利息损失和已经实际支付给第三人的违约损失，但应以在签订运输合同时可以合理预见或者应当预见的因违反合同可能造成的损失为限定⁹。上述货损赔偿和经济损失相互排斥，托运人（收货人）只能择一主张。承运人在承担迟延交付责任的情形下仍有权基于《海商法》第 56、57 条的规定提出责任限制抗辩。

三、迟延交付认定标准之争——是否引入合理期间

是否引入合理期间作为判断承运人迟延交付的标准是我国迟延交付责任制度争议最大的问题，我国《海商法》对迟延交付的规定只截取《汉堡规则》的前半部分，对另一部分即没有在合理时间内交付货物并没有涵盖在迟延交付责任内，而《民法典》则将约定时间或合理时间作为认定承运人交付时间的标准。既然《海商法》和《民法典》对承运人迟延交付的不同认定标准，那么在约定交付时间的情形下，承运人是否应当承担迟延交付的责任呢？一方观点认为，从体系、立法本意、最新相关立法分析，都可以得出此类情形下承运人应当承担迟延交付的责任，《海商法》第 50 条并非对承运人在“合理期间”内交付货物所负责任的法定排除，而只是对迟延交付的概念作出了不周延的表述，既然作为特别法的《海商法》没有规定，就应当适用作为一般法的《民

⁸当然在货物迟延交付视为灭失的情形下，承运人责任的归责原则与货物灭失、毁损时相同。

⁹参见《涉外商事海事审判实务问题解答（一）》第 135 问。

法典》的相关规定将承运人交付货物的期限限定在合理期限内¹⁰。主流观点则认为,《海商法》第50条规定的迟延交付,应以双方明确约定货物交付时间为前提,如双方未明确约定交货时间,则不能以迟延交付为由要求承运人承担赔偿责任。只有特别法就同一事项没有规定的,才能适用作为一般法的规定,在《海商法》已就迟延交付的事项作出规定的情形下,不应以其对迟延交付构成的事项要素与《民法典》规定不一致而适用《民法典》进行补充¹¹。

迟延交付的认定标准虽然在学术上存在不少争议,但立法层面和司法实践对迟延交付应以承运人超过明确约定时间作为标准的认识却较为统一,《海商法》第50条对交付时间的规定以明确约定的时间为标准,是考虑到我国海运实际情况及可操作性等因素有意而为之¹²。最高人民法院民四庭在《涉外商事海事审判实务问题解答(一)》第134问的回答中,也对此问题作出明确回复,即“我国海商法规定的迟延交付仅限于海上货物运输合同的当事人在合同约定中明确约定了运输期限的情况”。

值得注意的是,《鹿特丹规则》并未要求“明确约定的时间”,而是要求“约定的时间内”,在约定的交付时间不明确但能确定大体的交付期限、各种行为表明存在默示的交付时间或者存在行业惯例的情形下,如班轮运输的路线图、船公司的船期表、承运人订舱确认单对运输时间的预计以及航运界对某段航线运输时间的共识等,是否属于《鹿特丹规则》规定的“约定时间内”,这也是一个值得思考的问题。

¹⁰尹东年、郭瑜:《海上货物运输法》,人民法院出版社2000年版,第124页,又如史景利:《国际海上货物运输合同中承运人迟延交付货物的责任》,载《黑龙江政法管理干部学院学报》,2010年第12期。

¹¹司玉琢:《海商法专论(第3版)》,中国人民大学出版社2015年版,第122-123页。

¹²交通部政策法规司、交通法律事务中心:《中华人民共和国海商法条文释义》,人民交通出版社1993年版,第41页。

四、认定迟延交付的司法现状

是否应当采用合理期间作为认定承运人迟延交付的标准也是司法实践中比较有争议的地方。司法实践中，绝大多数的法院均以迟延交付需证明承运人超过明确约定时间交付且承运人存在过失为由而驳回托运人关于承运人构成迟延交付的主张，少部分法院直接以超出合理期限交货认定构成迟延交付并以超出合理时间（到港后六十日内）为由认定货物视为灭失¹³，除此之外，还有部分法院通过绕开承运人迟延交付问题在其他角度间接地追究了承运人的迟延交付责任，例如，有的法院直接将承运人官网的船期表作为双方合同约定的交付时间从而判定承运人承担迟延交付的责任¹⁴，有的法院以承运人违反其承担的速遣义务或适航义务为由认定承运人未在合理期限内交货构成违约¹⁵，有的法院以承运人未交付货物且不能证明货物的下落为由认定承运人根本违约而判令解除合同并要求承运人赔偿货物损失¹⁶。在笔者看来，绝大多数判令承运人承担责任的案例，在严格意义上来说，承运人是有权援引《海商法》第 50 条的规定主张不构成迟延交付，但法院却没有采纳承运人的抗辩，反而支持了托运人的货损索赔请求。笔者发现，此类案例有一个共同点：货物已交付承运人约一年之久且尚未交付给收货人，承运人既未无单放货甚至能够证明货物尚未毁损或灭失，但承运人不能在托运人起诉后将货物交付收货人。此时，国际

¹³以引用法条为“《海商法》第 50 条”、法院认为中包含“明确约定”作为检索条件，共获取了 30 篇裁判文书，剔除重复文书 5 篇，剩余 22 篇文书中，认为承运人承担迟延交付责任需以明确约定交付交付时间为前提的文书有 22 篇，以超出合理时间交付货物构成迟延交付的文书有 3 篇，参见王淑梅主编：《海上货物运输合同纠纷案件裁判规则》，法律出版社 2021 年版，第 62-63 页。

¹⁴参见（2003）广海法初字第 64 号民事判决、（2019）浙 72 民初 1485 号民事判决。

¹⁵在“帕玛”轮延迟交货纠纷案中，法院判定承运人违反了不得不合理绕航的义务并因此承担迟延交付责任，又如“柯兹亚”轮延迟交付纠纷案中，法院判定承运人违反适航义务为由追究承运人的迟延交付责任，参见金正佳主编：《中国典型海事案例评析》，法律出版社 1998 年版，第 390 至 391 页。

¹⁶参见（2021）粤 72 民初 269 号民事判决。

海上货物运输合同双方当事人的权利义务始终处于一种悬而未决的状态，如果法院贸然支持承运人的抗辩主张，则使得本就处于弱势一方的托运人一方的权益更加难以得到保护，双方的利益处于严重失衡的状态。

从检索的案例来看，《海商法》第 50 条对迟延交付的规定尤其是迟延交付的定义较为明确，但在法律适用上仍然存在分歧。

（一）“明确约定时间”的明确程度

《海商法》第 50 条要求约定交付的时间明确，那么船公司在官网或公开发表的报纸上发表的船期公告、无船承运人（货运代理）向托运人发送的报价单载明的运输时间能否作为约定交付时间。有观点认为，船期表是一种要约，船期表或船期公告预告到达某一港口的时间就是承运人与托运人约定的货物交付时间。如果承运人违反了船期公告的预定时间（提前运抵除外）抵达目的港交付货物，就构成迟延交付。也有观点从班轮运输的承运人构成公共承运人，负有强制缔约的义务，班轮公司不能拒绝公众就其船期表作为要约的承诺。还有观点认为，船期公告仅为一种要约邀请，并不能作为运输合同的一部分¹⁷。司法实践中，即有支持船期公告作为交付时间约定的判例，也有否认船期公告作为运输合同一部分的判例¹⁸。

（二）托运人利益保护——未约定交付时间情形下的司法裁判

正如前文所述，迟延交付的一个客观要件就是承运人违反明确约定时间交付货物，《海商法》的规定已经排除了合

¹⁷杜以星：《海上货物运输迟延交付若干法律问题研究》，武汉大学 2013 年博士学位论文。

¹⁸支付船期公告作为交付交付约定的如（2003）广海法初字第 64 号民事判决，否认船期公告作为交付时间约定的如（2006）广海法初字第 322 号民事判决。

理期间的适用，因此，承运人未在合理期间交付货物并不构成迟延交付，但是司法实践中，法院也不能放任承运人长时间不交付货物从而损害托运人的合法权益，当然，笔者不赞同部分法院直接适用《民法典》或者《合同法》的规定，认定承运人未在合理期间交付货物构成迟延交付的做法。承运人未在合理期间内交付货物，在承运人未说明合理理由的情形下，部分法院的案例则将承运人未在合理期限内交付货物认定为承运人违反适航义务或速遣义务¹⁹，判定承运人违约因而需向托运人承担违约责任，笔者较为赞同这种做法，适航义务或速遣义务作为承运人的默示义务，是承运人必须遵守的法定义务，违反则应当承担违约责任，当承运人违背默示义务达到毁约的程度时，比如承运人在接受货物后长达一年未交付货物也不采取补救措施，应当认定承运人根本违约，托运人享有法定解除权并有权解除合同，继而指定承运人在一定期限内返还货物，如承运人不能返还则应当赔偿货物灭失的损失。

（三）货物灭失的司法认定

货物灭失或毁损在《海商法》中被明确规定为一种法律后果，集装箱落海、无单放货等事实和行为均能导致货物灭失，进而需要承运人赔偿货物灭失的损失，上述事实和行为所导致的货物灭失的逻辑链条并没有在《海商法》中予以规定，但基于日常经验和自然规律可以得出上述逻辑链条。我国《海商法》第 50 条规定，未在明确约定时间内交付货物届满六十日就视为货物灭失，这是一种法律拟制，在六十日届满即推定货物已经灭失，无需当事人进行其他举证，适用

¹⁹如（2016）浙民终 449 号民事判决、（2016）浙 72 民初 227 号民事判决。

这一条的前提是船货双方明确约定交付时间，这导致实践中能够运用该条规定主张货损索赔的案例几乎没有。既然视为货物灭失是一种法律拟制，那么承运人未在合理期限内交付货物且不能说明货物的下落既不能作为日常经验证明货物灭失，也不能通过法律拟制推定货物灭失，因此，货物长时间未交付就不能作为货物灭失的直接证据。部分法院之所以在承运人不能说明货物的下落的情形下认定承运人赔偿货物损失²⁰，笔者分析，应该是基于托运人的物权请求权。在承运人未在合理时间内交付货物，承运人接受货物，但货物的所有权只在托运人和收货人之间流转，承运人至始至终并没有货物的所有权，如果托运人能够证明持有货物的提单并对货物享有所有权，那么托运人有权基于其享有的物权对承运人提起返还之诉，在承运人不能返还时赔偿托运人货物损失，此时，承运人需举证证明货物并未灭失且能够返还原物，这也是部分法院在承运人不能举证货物的下落的情形下认定承运人赔偿货物损失的法律基础，这在一定程度上规避了《海商法》中托运人对货物灭失的举证责任。

司法实践中另外一种做法就是绕过对货物状态的论述直接对合同履行状态进行论证，运输中货物灭失可以视为合同目的无法实现，托运人当然享有合同解除的权利，部分法院将承运人长时间不交付货物作为托运人享有合同解除权的证据并认定承运人具有返还货物或赔偿损失的义务，从而达到了与货物灭失一样的法律效果。

（四）迟延交付的责任期间

在实践中情况较多的是无船承运人（货运代理）的迟延

²⁰参见（2018）沪72民初3525号民事判决，法院以原告为涉案货物的提单持有人，在承运人长达一年未交付货物时，就此可以认为涉案货物已灭失，并藉此要求阿联轮船公司作为承运人承担赔偿责任。另参见（2019）浙72民初669号民事判决、（2017）沪72民初1817号民事判决。

交付的问题。大宗散货的责任期间一般是从船舷到船舷，此时海上货物运输承运人的责任发生期间均在海上运输阶段，但集装箱运输的责任期间则是承运人接收货物到交付货物为止，此时迟延交付可能发生在海运运输阶段，也可能发生在陆地作业期间，一般来说，《海商法》第 50 条规定的迟延交付是指海运运输阶段的事实和行为所引起，但如清关、堆存以及码头吊装作业等均有可能引起迟延交付，不少无船承运人（货代）既协作托运人办理运输，又协助当事人办理一系列的港前港后业务，因无船承运人报关环节的问题所导致的迟延交付时有发生，陆地作业环节（报关环节）引发的迟延交付是否适用《海商法》第 50 条的规定，是一个亟待明确的问题。司法实践中一般将货代所从事的报关所产生的纠纷归类于海上货运代理合同纠纷项下一体解决，但迟延交付所产生的纠纷毕竟是海上货物运输合同履行过程中所发生的纠纷，不少货主基于海上货运代理合同向无船承运人（货代）主张迟延交付所造成的经济损失和物质损失，如迟延报关导致货物未及时交付收货人所引起的跌价损失，又如因报关的问题导致货物被海关查扣所引起的货物灭失的损失，是否构成迟延交付的判断标准是货运代理合同的约定，货主的请求权基础不同。

（五）国际多式联运经营人的迟延交付责任认定

因亚马逊电商的发展以及新冠肺炎疫情的叠加影响，欧美国家的消费人群越来越偏爱亚马逊、EBAY 等平台购物，与亚马逊有关的国内出口企业也加大了在亚马逊网站上的商品投放力度，由此也让海运 + 国外亚马逊仓库快递派送的多式联运逐渐成为货代行业的一种主要经营模式，与之相关的

多式联运纠纷也逐年增长。在此类多式联运纠纷中，因迟延交付导致的货损索赔和经济损失索赔又占据较大比例。笔者发现，此类迟延交付多发生在国外，要么国外海关查扣，要么快递派送迟延或丢件，海运阶段所引起的迟延交付反而较少，正如前文所述，陆地阶段的因素导致迟延交付是否适用《海商法》第 50 条本身就是一个亟待明确的问题，在多式联运合同中还有另外一个问题，因多式联运经营人“网状责任制”的定域原则，货物灭失或毁损是要适用货物灭失或毁损的运输区段的法律来定域从而确定相关责任认定所适用的法律，如果不清楚纠纷发生的运输区段，则根据《海商法》第 106 条的规定，适用《海商法》第四章的相关规定。货物迟延交付作为与货物灭失、货损同等的法律后果是否能够适用网状责任制，进而需要查迟延交付发生区段的法律。在查不清迟延交付发生的区段时，能否适用《海商法》第 50 条的规定，抑或直接适用《民法典》的规定，确定承运人迟延交付的责任，这在《海商法》及其他有关运输的法律中并没有相关的依据。

五、迟延交付责任制度的反思和完善

我国《海商法》第 50 条借鉴了《汉堡规则》的规定，建立起具有中国立法特色的迟延交付责任法律制度。不少学者对我国的迟延交付责任制度给予了高度评价，认为即考虑了现阶段我国的航运的现实，也照顾了承运人的承受能力，最主要的是克服了合理期限带来的法律的不可操作性缺陷²¹。

《海商法》和《民法典》对迟延交付责任制度的不同规定，尤其是在迟延交付的认定标准的不统一导致在不同运输

²¹陈玉革：《〈海商法〉有关迟延交付规定的不足》，载《集美航海学院学报》，1998 年第 4 期。

区段的承运人所负担的迟延交付责任轻重不一，国际海运承运人超过明确约定时间交付货物构成迟延交付但可以依照《海商法》的规定享有责任限制，相反，其他运输方式的承运人在未约定交付时间情形下仅仅未在合理期间交付货物反而不享有责任限制的抗辩，这就导致了国际海运承运人的责任远远小于其他运输方式的承运人，违反合同明确约定义务所受到惩罚反而相对较小。有观点认为，应当采纳《汉堡规则》的立法模式并与《民法典》保持一致，强调将《海商法》迟延交付责任制度纳入《民法典》统一规范，从而增强法律的可预见性，提高航海贸易的效率性²²，甚至有观点认为，有必要取消国际和国内海运的双轨制。将规范国内沿海运输和国际海上运输所施行的法律相统一，以建立统一大市场²³。笔者并不赞同建立统一的承运人责任（包括迟延交付责任）的认定体系的观点，《海商法》作为特别法律有其自身的立法目的，也是利益相关方博弈和平衡的结果。轻易将《民法典》中所确立的合理期间规则引入《海商法》，使《海商法》和《民法典》的规定趋于统一，势必破坏《海商法》的体系以及内在逻辑，譬如内河运输以及海上运输统一规则后如何与国际接轨。我国《海商法》50条所规定的迟延交付责任制度作为参考《汉堡规则》并结合我国国情在海商法领域的探索的成果，在2008年《鹿特丹规则》制定时被采用，显示了我国《海商法》迟延交付责任制度的合理性。司法部办公厅最近发布的《海商法》（修改送审稿）完整保留了《海商法》第50条的条文，并未作出任何修改，也说明海商法理论界和司法实务界对该条规定的赞同。尤其在对迟延交付

²²徐峰：《海商法与民商法“迟延交付责任”之趋同化研究》，载《河北科技大学学报（社会科学版）》，2020年3月第20卷第1期。

²³程一航：《国际海运承运人责任问题研究》，武汉大学2013年博士学位论文。

认定标准上，绝大多数法院均依据《海商法》第 50 条的规定以明确约定的时间确定承运人的责任，即使在承运人和托运人的权利明显失衡的情形下，部分法院也能通过运用根本违约和物权请求权等理论较好的保护托运人的利益。

我国《海商法》于 1992 年制定，至今已实施近 30 年，其中的许多制度设计已越来越不适用航运业的新形势和新特点，海商法的理论和实务界一直在推动《海商法》的修改。2017 年，《海商法》正式启动修改工作并于 2020 年出台具体修改稿，虽然具体修改稿尚未进入国家立法机关的审议程序，但也能看出航运界对完善和修改《海商法》相关制度的迫切愿望。令人感到费解的是，在《海商法》的修改稿中对迟延交付责任制度的修改较为罕见，我国的迟延交付责任制度是基于 1992 年制定的《海商法》第 50 条的规定并围绕该条规定扩展而形成的，在《海商法》制定后，随着无船承运人（货代）的兴起，传统封闭的国际海上货物运输越来越呈现一种开放的态度，此后伴随着亚马逊电商物流的蓬勃发展，由此导致对货物运输的时效性的要求也越来越高，国际海上货物运输越来越呈现快递化的特点，集装箱运输的货物逐渐从大宗化的整箱货向碎片化的拼箱货发展，班轮公司和货代为了招揽这些碎片化的货物，吸引电商企业托运，在其出具的诸如订舱单和报价单中对运输时效或多或少有所暗示，交付时间的长短也逐步成为船东和货代的核心竞争力。法律的完善应反映社会生活的变化，航运贸易对运输时效的新的要求必然需要《海商法》在迟延交付责任制度上有所创新。

（一）明确迟延交付的性质和地位

正如前文所述，迟延交付在我国《海商法》中即作为违

约行为，也作为违约后果，在《汉堡规则》和《鹿特丹规则》中也存在如此相同的表述，不同的是，在《汉堡规则》和《鹿特丹规则》的规定中，作为法律后果的迟延交付和货物灭失、毁损是具有同等地位，如在承运人免责规定中与货物灭失、毁损是一体规范的，又如在归责原则上，迟延交付和货物灭失、毁损的归责原则是一致的，都是完全过失原则。因此，笔者建议应当参照《汉堡规则》和《鹿特丹规则》将作为法律后果的迟延交付与货物灭失、毁损同等规定，以周延迟延交付责任制度。另外，由于我国《海商法》还对包括海运的多式联运合同进行了规范，建议将迟延交付与货物灭失、毁损一道纳入多式联运经营人网状责任的规范中。

（二）明确迟延交付的责任期间

《海商法》的迟延交付即作为一种法律后果，又作为一种违约行为，而责任期间专指某种行为引起的法律后果的发生期间，在货物灭失或毁损中，行为和法律后果具有同时性和瞬时性，也就是说某种行为一旦发生，法律后果同时产生，而迟延交付则不同，迟延交付作为一种违约行为的发生往往与作为损害后果的迟延交付具有一定的时间间隔，承运人违反明确约定时间交付货物的违约行为（如不合理绕航、拖延报关等）可能在船舶到达约定交货地点前就已经发生，但是作为法律后果的迟延交付必须满足超过明确约定时间交付货物的条件，也就是说，作为迟延交付的违约行为只有等到约定交付时间截止才能确定所导致的后果是否发生，尤其在多式联运合同中，违约行为可能在海运阶段已经发生，但损害后果却要等到交付货物的约定时间截止才发生，是以违约行为的发生的时间点还是以违约后果的发生的时间点作为

认定迟延交付是否发生承运人责任期间。

（三）明确规定托运人法定解除权

在笔者检索的案例中，承运人长时间未交付货物导致托运人利益受损的情形下，托运人多以承运人迟延交付以及迟延交付超过六十日视为货物灭失为依据主张承运人构成迟延交付，但法院往往以当事人没有明确约定交付时间为由驳回托运人的请求。法院的做法无可厚非，但这确实让托运人的合法权益无法得到保障。当托运人以承运人逾期交付货物构成根本违约为由再次起诉时，又会面临“一事不再理”的尴尬。因此，笔者建议，在《海商法》承运人责任一章中明确规定托运人在承运人长时间不交付货物又无法举证证明货物下落的情形下享有解除合同的权利，以赋予托运人权利救济的途径。

（四）关注多式联运经营人迟延交付问题

我国并没有专门规范多式联运合同的法律，《海商法》将包含海运的多式联运纳入了国际海上货物运输合同一章中进行规范，条文规定过于简单。很多国家调整国际多式联运的法律规范都规定了迟延交付责任，但《海商法》所调整的多式联运规定仅仅提及货物灭失和损坏责任，而未提迟延交付问题，为鼓励多式联运发展，我国在制定《海商法》时对多式联运经营人作出倾斜性规定²⁴。也就是说，《海商法》在制定之初为了鼓励和保护国际多式联运业务的发展就未明确多式联运经营人的迟延交付责任，但是，回避多式联运经营人的迟延交付责任却往往适得其反，一是与国际规则相违背，2008年通过的《鹿特丹规则》也没有规避迟延交付的

²⁴丁莲芝：《论多式联运经营人迟延交付责任》，载《北京航空航天大学学报（社会科学版）》，2015年7月第28卷第4期。

问题，不设立迟延交付责任制度可能会与国际通行做法不一致，二是在《海商法》没有规定多式联运经营人迟延交付的情形下，在很多案件处理中则需适用《民法典》关于迟延交付的规定，此时多式联运经营人迟延交付的责任重于《海商法》下承运人的责任，使得保护多式联运经营人的立法意图落空。