

[文章编号] 1033-7659-(2008)01-0276-09

我国《海商法》承运人迟延交付 确定标准之不足^{*}

张文广

(中国社会科学院 国际法研究中心,北京 100720)

[摘 要] 分析国际公约、国外立法例和中国法律关于迟延交付的规定,指出中国《海商法》关于承运人迟延交付仅规定“约定时间”标准之不足,提出在《海商法》迟延交付中引入“合理时间”标准的修改建议。

[关键词] 迟延交付;运输法公约;汉堡规则

[中图分类号] DF961.9

[文献标识码] A

一、引 言

《联合国[全程或部分][海上]货物运输公约草案》(简称《运输法公约(草案)》)关于迟延交付的规定,采用了中国代表团的建议,即“未在约定的时间内在约定的目的地交付货物,为迟延交付”。可以预见,在未来中国修改《海商法》时,很可能会采取同样的立场,而立法理由就是与国际公约保持一致。

其实,国际公约往往只是国际社会相互妥协的产物,起草者为了确保国际公约顺利通过,通常会采取寻求最大公约数的做法,只

* [收稿日期] 2008-11-19。

[作者简介] 张文广(1976-),男,助理研究员;E-mail:wenguangzhang@hotmail.com

关于《运输法公约(草案)》的全文及各国提案,均来自联合国国际贸易法委员会网站。http://www.uncitral.org/uncitral/zh/commission/working-groups/3Transport.html

对关键问题进行规定,细节问题则留给各国国内法解决。可见,国际公约本身并不是一个自足的体系,国际公约回避的问题,往往需要通过国内法予以解决。在我国考虑是否需要修改迟延交付的规定时,应该结合以下几个因素:第一,国际公约列举了迟延交付责任的所有情形吗?第二,其他国家是如何确定承运人迟延交付责任的?第三,在我国海事审判中,迟延交付真的只有一种情形吗?第四,“合理时间”真的那么难以确定吗?

二、国际公约关于承运人迟延交付的规定

在生效的国际海运公约中,《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》并没有关于承运人迟延交付的规定,但“在很多基于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的各国国内法中,都以明文规定了迟延责任。因此,在起草《汉堡规则》的时候,以各国对承运人处理可能产生不同,而且以航空、铁路、公路有关的各运输公约都规定了迟延责任等为理由,在联合国国际贸易法委员会的原案中,也规定了迟延责任”。

《汉堡规则》第5条第2款规定:“如果货物未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,在海上运输契约规定的卸货港交付,便是迟延交付。”

《汉堡规则》并不是第一个规定了迟延交付的国际公约,《汉堡规则》关于迟延交付规定的原型来自《国际公路货物运输合同公约》,其第19条规定:“当货物未能在议定的时效期限内交付,或虽无此种议定时效期限,但考虑到实际情况后的实际运输期限,特别是在部分运输情况下按正常方式拼装全部货物所需要的时间,超过了允许一个勤勉承运人的合理的时间,即应认为迟延交付发

郭瑜.海商法的精神:中国的实践和理论.北京:北京大学出版社,2005:15.
櫻井玲二.汉堡规则的成立及其条款的解释.北京:对外贸易教育出版社,

1986:123,125.

生。除此以外,《联合国国际货物多式联运公约》第 16 条、《布达佩斯内河货物运输合同公约》第 5 条 也做了类似的规定。

在起草运输法公约的过程中,国际海事委员会(CMI)曾经向各会员国发放过问题单,从反馈意见来看,关于迟延交付,各会员国对于“约定时间”标准基本形成共识,但对“合理时间”标准分歧很大。尽管如此,在 CMI 向国际贸易法委员会提交的文本草案中,仍然将《汉堡规则》关于迟延交付的规定纳入其中,之后又历经第十次、第十三次、第十六次、第十七次、第十八次、第十九次会议^⑩的激烈讨论,最终工作组还是采取了妥协方案,即删除了“合理”标准,而保留了“约定”标准。但同时,“工作组谢绝就有关迟延的条款草案的如此或其他任何解释方式表示明确的立场”^⑪。工作组的这种态度,表明公约只是表述了各起草方的最大共识,却并没有排除各缔约国通过国内法对承运人迟延交付的其他情形作出规定的可能。否则,工作组完全可以在草案中明确:“迟延交付,是指未在约定的时间内在约定的目的地交付货物。”

三、国外关于承运人迟延交付责任的法律与实践

实践中,尽管《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》并没有关于迟延交付的规定,但多数参加国都在其国内法中以不同的方式规

《联合国国际货物多式联运公约》第 16 条第 2 款规定:“如果货物未在明确约定的时间内交付,或者如无此种协议,未在按照一个勤勉的多式联运经营人所能要求的时间内交付,即为迟延交付。”

《布达佩斯内河货物运输合同公约》第 5 条规定:“承运人应在运输合同约定的期限内交付货物,未约定期限的,应在可合理要求尽责承运人做到的时限内交付货物,同时考虑到航程和无障碍航行的情况。”

支持引入“合理期间”标准的国家有:澳大利亚、新西兰、克罗地亚、意大利、挪威、西班牙、瑞典、英国。反对引入“合理期间”标准的国家有:丹麦、德国、日本、荷兰、秘鲁、瑞士、美国。参见国际海事委员会: CMI Yearbook, 2001: 460 - 465.

A/ CN. 9/ WG. III/ WP. 21 第 6. 4. 1 款。

A/ CN. 9/ 525 第 65 - 70 段。

A/ CN. 9/ 552 第 18 - 31 段。

A/ CN. 9/ 591 第 143 - 147 段。

A/ CN. 9/ 594 第 199 - 207 段。

A/ CN. 9/ 616 第 83 - 113 段。

^⑩ A/ CN. 9/ 621 第 177 - 184 段。

^⑪ A/ CN. 9/ 645 第 66 段。

定了承运人的迟延交付责任。总的来说,国外法律关于承运人迟延交付责任规定的方式大致有三种:

1. 在海事立法中明确规定

1998年《澳大利亚海上货物运输法》第4A条第2款规定:“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货交付,则视为货物迟延交付。”

与此类似,《斯堪的纳维亚海商法》第278条第2款也规定:“货物未在运输合同明确的约定时间内交付,或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邀请的运输期限内交付货物,为迟延交付。”

此外,1999年俄罗斯联邦《商船航运法典》第166条第2款规定:“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,如无此种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,应视为迟延交货。”

2. 《海商法》中没有规定,但《商法典》或《民法典》中有规定

这类国家中最典型的是德国。作为典型的民商分立国家,德国并没有在海上货物运输篇中规定迟延交付,但其《商法典》第423条规定:“承运人有义务在约定期间内交付货物,如果没有约定,应当在就一个谨慎承运人来说,在考虑到当时情况后认可的合理期间内交货。”根据法理,特别法没有规定的,应当适应一般法的规定。即在德国,实际上也存在“合理时间”的标准。

3. 承运人违反默示义务,从而承担迟延交付责任

根据英国普通法的规定,在海上货物运输中,承运人有提供适航船舶、合理速遣、不得合理绕航的默示义务。如果法院认定

司玉琢,胡正良. 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:大连海事大学出版社,2003:203.

韩立新,王秀芬. 各国(地区)海商法汇编. 大连:大连海事大学出版社,2003:1204,987.

John F Wilson. Carriage of Goods by Sea:6th ed Pearson Longman,2008:9-24.

承运人违反了默示义务从而导致货物迟延交付,并且迟延交付导致了货物的灭失与损坏,则承运人需要承担迟延交付的责任。

在美国法下,如果承运人没有在约定的时间内交付货物,承运人将可能因为违反保证而承担托运人因此所遭受的损失。如果没有约定时间,承运人只需要根据其公布的航线和其习惯做法,合理速遣。此外,如果承运人知道托运人因为特定目的而需要将货物在特定的时间内运到,且承运人没有迅速运输货物,承运人的行为将被视为不合理迟延。

四、我国承运人迟延交付的法律规定与审判实践

我国《海商法》和《合同法》都有关于承运人迟延交付的规定:

1. 海商法

我国《海商法》第 50 条第 1 款规定:“货物未能在明确约定的时间内,在约定的卸货港交货的,为迟延交付。”关于此款权威解读为:“构成货物迟延交付的前提条件,是承运人与托运人(收货人)事先明确约定了承运人在约定的卸货港交付所运货物的期限。换言之,如果没有这种交付期限的明确约定,货物的迟延交付便不成立。”

然而,也有学者认为:“《海商法》第 50 条第 1 款并非是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。由于这一条款只对明确约定了交付时间而发生迟延交付的情况进行了规定,对没有约定交付时间的情况则没有规定,承运人在这种情况下是否负责需要根据《海商法》其他条款的规定,或《合同法》等其他法律来确定。”

78.

Robert Force. Admiralty and Maritime Law, Federal Judicial Center, 2004:77 -

司玉琢. 中华人民共和国海商法问答. 北京:人民交通出版社,1993:55.

尹东年,郭瑜. 海上货物运输法. 北京:人民法院出版社,2000:124.

2. 合同法

我国《合同法》第290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。”可见，承运人在运输期间的适当履行，表现为其按照运输合同约定的期间履行其义务和在合理的期间履行运送义务两种情况。至于何为“合理的期间”，则依据运输习惯而定。如果既无约定也无习惯，则应当于相当期间内开始运送。

3. 《海商法》第50条与《合同法》第290条的关系

表面上看，《合同法》第123条很好地解决了这两个条款之间的关系问题：《海商法》第50条关于迟延交付的规定从属于《海商法》第四章海上货物运输合同，根据《合同法》第123条的规定，《合同法》第290条不适用于海上货物运输合同。

问题是，《海商法》第50条并没有采取给迟延交付下定义的方式。从逻辑学角度看，“货物未能在明确约定时间，在约定的卸货港交货”是迟延交付的充分条件，但却不是必要条件。正如从“提单是运输合同的证明”不能推导出“运输合同的证明只有提单”一样，我们也不能从《海商法》第50条的规定中推出“迟延交付仅指货物未能在明确约定的时间内，在约定的卸货港交货”。既然《海商法》第50条不是迟延交付的定义条款，那么作为对《海商法》第50条的补充与完善，《合同法》第290条所确立“合理时间”的标准当然应该适用。

遗憾的是，这种理解并没有被我国审判机关所接受。在“帕玛”轮迟延交货纠纷案中，法院认为“本案提单中没有明确交付时间，因此，若以《海商法》为依据，并不构成迟延交付”；但是，“本

崔建远. 合同法. 北京: 法律出版社, 2003: 410.

江平. 中华人民共和国精解. 北京: 中国政法大学出版社, 1999: 226.

我国《合同法》第123条规定：“其他法律对合同另有规定的，依照其规定。”

金正佳. 中国典型海事案例. 北京: 法律出版社, 1998: 390 - 391.

案中的迟延交付实际上是船舶不合理绕航所致,即使根据《海商法》,因船舶不合理绕航导致的迟延交付,承运人应当承担责任,合同中并没有约定交付时间亦然”。同样,在“柯兹亚”轮迟延交付纠纷案中,承运人承担了迟延交付责任,但理由却是“承运人违反了恪尽职责使船舶适航的义务”。

可见,在我国司法实践中,一方面,法院坚持只有“货物未能在明确约定的实践内,在约定的卸货港交付的”才构成《海商法》意义上的迟延交付;另一方面,承运人也可能因为“不合理绕航”或“船舶不适航”而实际承担迟延交付的责任。与英美国家相比,我国只是没有承运人因为违反“合理速遣”义务而承担迟延交付责任这一种情形。

五、“合理时间”的确定

根据《海商法》起草者的回忆,立法者之所以取《汉堡规则》第5条第2项的前半部分而弃后半部分,“是为了减轻承运人的责任,避免实务上的不确定性,鼓励双方当事人进行约定,同时避免司法上认定的困难”。问题是,起草者“鼓励双方当事人进行约定”的预见却没有发生。实践中,由于双方议价能力的不平等,海上货物运输合同约定交付时间的实例很少。承运人迟延交付的纠纷之所以很少,不是因为迟延交付很少发生,而是考虑到《海商法》第50条没有“合理时间”的规定,托运人(收货人)不得不放弃通过诉讼寻求救济的权利。

但是,长期由托运人(收货人)单方承担迟延交付的损失显然是不公平的。在司法实践中,“合理时间”的标准就真是那么难以确定吗?既然司法实践能够逐步确定“谨慎处理”的标准和“妥善

金正佳. 中国典型海事案例. 北京: 法律出版社, 1998: 390 - 391.

《海商法》第48条规定了承运人的管货义务, 但是否包括“合理速遣”学界仍有争议。

交通部政策法规司, 交通法律事务中心. 海商法学习必读. 北京: 人民交通出版社, 1993: 37.

地、谨慎地”的标准,那也应该能够逐步确定“合理时间”的标准。其实,“合理时间”是个事实问题,需要在具体案件中作具体的分析。国内外学者关于“合理时间”的论述颇多,概而言之,“合理时间”为一个谨慎的承运人在没有免责过失以外的其他故意或过失的情况下,根据合同的要求和当时的实际情况,恪尽职责地进行运输而需要的时间。

实践证明,引入“合理期间”并不见得会引起大量诉讼的发生。根据美国代表团向运输法工作组提供的资料显示,“即使在适用《汉堡规则》和《斯堪的纳维亚海商法》的法域,也很难找到向承运人追索迟延损害的情况”。当然,这并不能表明实践中不需要规定这类赔偿责任,反倒是因为这类赔偿责任的存在,迫使承运人作出让步,从而与托运人(收货人)友好解决迟延交付争议。

令人鼓舞的是,在我国,除了实务界大声疾呼之外,学术界也已经注意到《海商法》关于迟延交付规定的不足。在大连海事大学和上海海事大学分别完成的《中华人民共和国海商法修改建议稿》中,都明确引入了“合理时间”的规定。可见,在我国,引入“合理时间”并完善承运人迟延交付责任的规定已有相当程度的共识。

六、结 语

综上所述,国际公约并没有穷尽迟延交付的各种情形,世界上也不乏通过国内立法完善公约迟延交付规定的例子。我国《海商法》第50条第1款是确定迟延交付的充分条件,但不是必要条件。因此,《合同法》第123条的规定不能排除《合同法》第290条的适

赵红.论海上货物运输中的迟延交付//海商法研究:4辑.北京:法律出版社,2001:194-195.

A/CN.9/WG.III/WP.91第7段。

大连海事大学的方案,参见司玉琢,胡正良,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:大连海事大学出版社,2003:202.上海海事大学的方案,参见蒋正雄.中国海商法研究.上海:上海社会科学院出版社,2004:481.这两个机构所提的方案不同之处,在于大连海事大学课题组提出了两套方案,第一方案是引入“合理期间”,第二方案是明确“货物迟延交付仅指货物未能在约定的时间内,在约定的卸货港交付。”

用,即在我国,在承运人与托运人(收货人)没有约定交付时间的情形下,承运人仍应在“合理时间”内将货物运至约定的目的地。

为了避免不必要的误解,在我国《海商法》修改的时候,应该明确引入“合理时间”标准。具体的做法有两种:一是删除《海商法》第 50 条第 1 款;二是将《合同法》第 290 条的规定并入《海商法》第 50 条第 1 款。

On deficiencies of the standards of delay in delivery stipulated in the Chinese Maritime Code

ZHANG Wen-guang

(*Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100720, China*)

Abstract :Delay in delivery had been discussed many times in drafting the U. N. transportation convention. After comparing Article 50 of the Chinese Maritime Code with relevant articles of international conventions and foreign laws, the author points out the defect of delay in delivery stipulated in Article 50 of the Chinese Maritime Code, and propose inserting “within reasonable time” into the Article.

Key words : delay in delivery; Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea; Hamburg Rules