

## 航运实践 | 承运人迟延交付的认定与赔偿责任

作者：黄瑾



### 摘要：

我国《海商法》关于承运人迟延交付的规定，在国内法律体系下不同于《民法典》，在国际海上货物运输公约体系下不同于《海牙规则》《海牙-维斯比规则》《汉堡规则》与《鹿特丹规则》。适用不同法律对承运人迟延交付的认定与赔偿责任存在显著差异。本文梳理了我国《海商法》与其他不同法律或公约在迟延交付认定的区别，解析了承运人迟延交付的赔偿责任，并据此提出相应防损建议。

### 一、承运人迟延交付的认定

#### 1. 《海商法》与《民法典》的区别

关于迟延交付的认定，我国《海商法》与《民法典》的规定并不一致。《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”，而《民法典》第 811 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”。相比之下，《民法典》规定的迟延交付的情形包括了承运人未在“合理期限”内交付货物，而《海商法》没有规定。

对此，有观点认为，《海商法》第 50 条并未对迟延交付的全部外沿做出断定，迟延交付还可以包括其他情形，此时应补充适用《民法典》的规定，即承运人未在合理期限内交付货物亦属于迟延交付。诚然，《海商法》第 50 条措辞确有不严谨之处，但最高人民法院民四庭《涉外商事海事审判实务问题解答（一）》第 134 问已经明确，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中明确约定了运输期限的情况；并且，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》指出，将《汉

堡规则》的承运人迟延交付责任改为约定迟延交付责任，这是考虑到我国海运实际情况等因素决定的。鉴于此，为进一步厘清《海商法》下承运人迟延交付的外沿，有必要考察《海商法》与《汉堡规则》的区别。

## 2. 《海商法》与《汉堡规则》的区别

《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》没有对承运人的迟延交付责任做出明确规定；《汉堡规则》第一次引入了迟延交付的概念，并就承运人的迟延交付责任做出了明确的规定。《汉堡规则》下的迟延交付包括两种情形：(1) Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, (2) in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case. 《海商法》第 50 条第 1 款迟延交付的定义，系参照《汉堡规则》第 5 条第 2 款规定，但两者的规定并不完全一致，最主要的区别是《海商法》中构成迟延交付的条件，缺少了第二种情形即有关合理时间的表述。

《海商法》在吸收《汉堡规则》的有关规定基础上，又适当减轻了承运人的责任。考虑《海商法》的制定背景，立法者可能是基于以下三方面的考虑：一是《海商法》制定时国际上普遍适用的《海牙规则》《海牙-维斯比规则》并未规定迟延交付，而《汉堡规则》尚未在国际上被主流国家所采纳和实施，因而如果《海商法》完全参照《汉堡规则》规定迟延交付，可能会影响对我国航运企业施加过重的责任，阻碍我国航运企业的发展；二是海上货物运输受到船舶航行中天气、装卸两港的具体情况承运人无法实际控制的诸多因素的影响，且海上运输与比其他运输方式相比具有运量大、运价低的特点，保证货物在卸货港交付的时间对承运人而言并不合理；三是船货双方对于合理时间的确定容易产生争议。

值得一提的是，《鹿特丹规则》制定过程中就迟延交付问题采纳了中国代表团的提议，最终与我国《海商法》相一致，未规定“合理期间”，亦仅采用了约定时间标准。

## 3. 小结

因此，在我国《海商法》下，构成迟延交付的前提是承托双方在海上货物运输合同中明确约定了具体交货时间。若未事先约定，则即使货物交付晚于通常理解的“合理时间”，原则上也不构成《海商法》意义上的迟延交付，承运人无需承担《海商法》下迟延交付的赔偿责任。在（2012）沪高民四（海）终字第 92 号判决书中，上海市高级人民法院认为，构成货物迟延交付赔偿责任以“明确约定”的货物交付时间为前提，本案中并没有证据证明各方曾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。

## 二、承运人迟延交付的赔偿责任

### 1. 迟延交付的免责事由

《海商法》第 50 条第 2 款和第 3 款中的“除依照本章规定承运人不负赔偿责任的情形外”一语，意味着承运人对迟延交付的免责事由与承运人在海上货物运输合同中的免责事由相一致。如果迟延交付是本章第 51 条所规定的免责事由所引起的，承运人对因此产生的货物的灭失或者损坏以及收货人因此遭受的经济损失，均可不负赔偿责任。

### 2. 迟延交付的归责原则

《海商法》第 50 条第 2 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。”

由此可见，迟延交付实行过失责任。只有当货物迟延交付是由于承运人的过失所导致，且承运人不能依照《海商法》第4章的规定免除责任时，承运人才需对迟延交付承担赔偿责任。在（2011）甬海法商初字第371号判决书中，宁波海事法院提出，原告必须证明承运人存在过错，并致使货物因迟延交付而灭失或者损坏，被告才应当负赔偿责任。因此，本案不应适用《海商法》中有关迟延交付货物的规定。

### 3. 迟延交付的赔偿范围

《海商法》第50条第3款至第4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。承运人未能在本条第一款规定的时间届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失。”

根据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135问的回答，海商法规定的迟延交付所致的经济损失，是指虽然迟延交付没有造成货物的灭失或损坏，承运人仍需承担以下责任：“（1）市场差价损失；（2）利息损失；（3）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承运人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。”由此可见，如果承运人应对迟延交付承担赔偿责任，则其不仅应对货物的灭失或者损坏承担赔偿责任，还应对因在签订运输合同时承运人可以合理预见或者应当预见的因违反合同可能造成的纯经济损失（pure economic loss）承担赔偿责任，如货物的跌价损失、利息损失、对第三人的违约赔偿、额外支付的费用、工厂因停工待料而产生的损失、下一手买方取消合同而使收货人产生的预期利益的丧失等损失。在（2016）浙民终449号判决书中，浙江高级人民法院认为，一审法院综合双方当事人的过错大小及与损害结果之间的因果关系，酌定马士基公司对货物贬值损失负担20%，比例适中。

此外，如果承运人在明确约定的交货期间届满60日内仍未能交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人，就可以要求承运人按照货物已灭失做出赔偿；即使后来证明货物实际上没有灭失，该有权索赔货物灭失的人仍可坚持起主张，要求承运人按照货物已灭失的情况做出赔偿。在（2011）甬海法商初字第371号判决书中，宁波海事法院认为，鉴于承运人始终未交付货物，有理由相信被告对涉案货物已失去掌控，根据我国《海商法》第50条第4款的规定，推定货物已经灭失。

### 4. 迟延交付的责任限制

《海商法》第57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。货物的灭失或者损坏和迟延交付同时发生的，承运人的赔偿责任限额适用本法第五十六条第一款规定的限额。在（2001）沪海法商初字第466号判决书中，上海海事法院认为，被告晚于约定到达时间将货物退运回上海，构成迟延交付；原告产生的销售差价损失，与被告迟延交付货物之间存在因果关系。因此，被告应当承担由此引起的销售差价损失的赔偿责任，但该赔偿责任以不超过退运运费数额为限。若经证明，该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，承运人将丧失享受责任限制的权利。

需注意的是，我国《海商法》下承运人对货物因迟延交付造成的经济损失的赔偿限额仅为所迟延交付的货物的运费数额，这显著低于《汉堡规则》（迟延交付货物的2.5倍运费，但以对应海上货物运输合同项下的总运费为限）与《鹿特丹规则》（迟延交付货物的2.5倍运费，但以对应货物全损时承运人的责任限制为限）的规定的限额。显然，这是我国《海商

法》对承运人的一种利好。但若该海上货物运输合同适用更高责任限额的公约/法律，承运人的“优势”将不复存在；若该迟延交付的发生是因承运人的故意或重大过失所导致的，承运人将丧失责任限制（《海商法》第 59 条）。

《汉堡规则》第 6 条第 1 款规定“The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.”

《鹿特丹规则》第 21 条规定“Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.”

### 三、防损建议

#### 1. 审慎约定交货时间，避免增加风险

审慎约定交货时间。如非必要，尽量避免与托运人约定货物送达时间。除《汉堡规则》对承运人的送达期限提出“合理时间”的要求外，《海牙规则》《海牙维斯比规则》《鹿特丹规则》以及我国《海商法》均无此规定。因此，若非基于重要商业因素考虑，应尽量避免与托运人约定送达期限。

区分“预计”与“保证”。如确需提供时间信息供托运人参考，应使用清晰诸如“预计到港时间”/“预计交货时间”的表述，并同时海上货物运输合同条款中强调相关预计时间仅供参考。“保证”交货时间可能构成承托双方对交货时间的明确约定，应审查所有相关文件（如订舱确认书、往来邮件等），确保审慎适用“保证”一词。

订立运输合同前充分告知与确认。针对高时效性/易贬值货物（如展品、生鲜、季节性商品、市场敏感货物等），应在订舱阶段书面提示托运人，除非书面约定交货时间，否则承运人对货物送达时间不负保证责任。如有必要，可要求托运人书面确认知悉并接受此风险。协会近期处理的案件中，会员预先考虑到货物在中转港极有可能发生迟延，在订舱时就明确提醒托运人货物将在中转港发生至少 3 周的迟延，为其免除了潜在的收货人货物迟延索赔风险。

#### 2. 强化合同条款设计，明确责任边界

约定“无迟延交付责任”条款。在运输合同或提单格式条款中，可明确约定排除迟延交付中“合理时间”的适用。

明确索赔范围限制。在运输合同中重申承运人对迟延交付经济损失赔偿限额的规定，并强调承运人仅对可预见的、且能证明由承运人过失直接造成的、属于法定范围的经济损失负责。

#### 3. 严格履行管货与航行义务，完善免责证据链

合理速遣。虽然《海牙规则》《海牙-维斯比规则》《鹿特丹规则》与我国《海商法》均未将承运人未在合理时间交付货物认定为迟延交付，但承运人仍应合理速遣，避免过失。

详实记录免责事由。一旦发生承运人可以免责的可能导致延误的事件，应立即、详细、客观地记录事件发生的时间、地点、性质、影响程度、已采取的应对措施等，并尽可能收集第三方证明。

及时通知托运人、收货人。若遇可能导致交货延误的事件，根据合同约定和实际情况，承运人应及时向托运人、收货人及相关方发出通知，说明原因及预计影响。

一旦发生可能导致重大迟延交付索赔的事件，应及时通知协会，并提供完整信息供协会进一步分析评估。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。