

《海商法》“海上货物运输合同”章之修订：继承与创新

胡正良

(上海海事大学 法学院,上海 201306)

摘要:《海商法》“海上货物运输合同”章的修订以问题为导向,贯彻“扬弃”这一哲学概念,平衡了稳定与创新,提升了可操作性与规范性。修订后在形式上,该章增加了第五节“电子运输记录”,原第七节“航次租船合同的特别规定”移至“租船合同”章。在内容上,该章主要将国内海上货物运输合同纳入调整范围,并与国际海上货物运输合同实行“最小双轨制”;继续以《海牙-维斯比规则》中承运人义务、免责事由和赔偿责任限制的规定为基础,并参照《鹿特丹规则》中电子运输记录、运输单证、托运人交付货物义务、货物控制权等合理或成熟的规定,完善货物灭失或损坏金额计算、货物留置权等具有中国特色的规定,优化了“混合制度”。该章修订后依然存在若干需要通过司法解释等司法实践予以解决的问题。

关键词:《海商法》修订;海上货物运输合同;最小双轨制;混合制度;法律继承

中图分类号:D922.294 **文献标识码:**A **文章编号:**2096-028X(2026)01-0017-13

在本次《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)修订过程中,“海上货物运输合同”章既是修订重点,又是争议焦点。2025年10月28日,十四届全国人大常委会第十八次会议通过了修订后的《海商法》(简称新《海商法》)。现行《海商法》“海上货物运输合同章”共有条文66条,本次修订中修改38条,修改率为57.6%,其中实质性修改18条,新增8条,移走11条,删除1条。法律修订是立法机关对法律的全面修改,有学者将全面修改量化为原法一半以上条文的修改。^①因此,“海上货物运输合同”章修改属于真正的法律修订。在阐述修订所遵循的原则的基础上,笔者从修订的形式和内容的维度,对比现行《海商法》和新《海商法》“海上货物运输合同”章的规定,归纳修订的主要内容,分析其背景和理由,并分析该章修订后仍然存在的问题和通过司法实践解决这些问题的思路。

一、《海商法》“海上货物运输合同”章修订的基本遵循

(一)以问题为导向

法律修改是立法活动,需以问题为导向,而法律修改更需要以被修改的法律在实施中存在的问题为导向。现行《海商法》“海上货物运输合同”章的修订始终坚持问题导向思维,以保障海商法制度和规则体系与海上货物运输实践发展同步,回应新挑战、新需求。

1.“海上货物运输合同”章不适用于国内海上货物运输合同

现行《海商法》第2条第2款规定,“海上货物运输合同”章不适用于中国港口之间的海上货物运输。这是因为,现行《海商法》出台之时,中国国际海上货物运输合同和国内海上货物运输合同在法律制度上存在很大区别,详见表1,而且两种制度难以调和。

中国国内海上货物运输发达,且海上货物运输合同法律制度是一国海商法的核心,《海商法》作为国内法,应当调整国内海上货物运输合同关系。《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)是民事法律基本法,

基金项目:2024年度国家社科基金重点项目“百年大变局下中华民族复兴进程中的海洋物流风险及应对策略”(24AZD049)

作者简介:胡正良,男,上海海事大学法学院教授、博士生导师,上海海事大学海商法研究中心主任,大连海事大学讲座教授。

^① 参见杨斐:《法律修改研究:原则·模式·技术》,法律出版社2008年版,第220页。

其第三编“合同”第十九章“运输合同”和第一分编“通则”的规定对于国内运输合同而言过于原则、可操作性不够强,具有较大的不适应性。原《国内水路货物运输规则》2016 年被废止后,调整国内海上货物运输合同的法律一直处于不健全的状态,尤其是缺失实际承运人、运输单证等重要规则。因此,《海商法》“海上货物运输合同”章修订的首要目的是解决国内海上货物运输合同的法律适用问题。

表 1 现行《海商法》出台之时海上货物运输合同制度对照

内容	国际海上货物运输合同	国内海上货物运输合同
适用的法律	提单中广泛引用《海牙-维斯比规则》	原《中华人民共和国合同法》、原《国内水路货物运输规则》
承运人	船舶所有人或承租人	“两港一航”(装货港和卸货港经营人、航运公司)
承运人归责原则	不完全过错责任	过错责任
承运人赔偿责任限制	有(提单规定)	无
运输单证	提单或海运单等	国内水路货物运单
受国家运输计划影响	无国家运输计划	国家运输计划作为合同组成部分

2. 现行《海商法》施行后海上货物运输实践发展对于法律的诉求

现行《海商法》施行三十余年来,海上货物运输实践得到了很大发展,进而对法律提出了新的诉求。特别是随着区块链技术的发展和运用,提单等运输单证的电子化程度加快,需要设立相应的法律制度。

3. 现行《海商法》“海上货物运输合同”章自身存在不足

海事司法实践表明,现行《海商法》“海上货物运输合同”章存在规则缺失、规定失当、表述模糊甚至错误等不足,实施过程中出现很多具有普遍性的问题,需要通过修订予以弥补。

4. 现行《海商法》“海上货物运输合同”章不符合国际海上货物运输立法趋势

现行《海商法》的制定原则包括以通行的国际海事条约为基础、考虑国际海事立法趋势。据此,“海上货物运输合同”章是以被主要航运国家甚至主要贸易国家普遍采用的《海牙-维斯比规则》为基础,并吸收了《汉堡规则》中成熟和合理的内容。2008 年《鹿特丹规则》至今未能生效,截至 2026 年 1 月,批准或加入该规则的国家仅有贝宁、喀麦隆、刚果、西班牙和多加,^①而该规则第 94 条规定的生效条件是 20 个国家批准、接受、核准或加入。但是,该规则中一些成熟和合理的规定,反映了国际海上货物运输立法趋势,应当为《海商法》“海上货物运输合同”章的修订所借鉴。

(二) 平衡海上货物运输合同法律制度的稳定与创新

法律须保持一定的稳定性,否则会削弱其权威性和可预期性。但是,社会在不断发展,法律也须与时俱进。这就需要法律修改寻求稳定与创新之间的平衡。所有的法律思想都力图协调稳定必要性与变化必要性这两种彼此冲突的要求。^②因此,法律修改需要贯彻哲学中“扬弃”的概念。“扬弃”是指对旧事物不是全盘否定,而是抛弃旧事物中消极、过时的成分,同时保留并发扬其中合理的、积极的因素,并将其提升到新的高度。法律制度的“扬弃”是现代法治演进的核心问题,本质上是一种动态调适机制,旨在通过法律制度和规则创新,回应现实需求,同时避免对既有的法律制度体系造成剧烈冲击。

在法律修改意义上,“扬弃”意味着在承接与继受原法时,保留原法中具有合理性和适用性的内容,舍弃不合时宜的内容,既保持制度的连续性和稳定性,又体现制度发展的历史延续性。《海商法》“海上货物运输合同”章的修订贯彻了“扬弃”的概念,较好地实现了法律制度和规则的继承与创新。

二、国际海上货物运输与国内海上货物运输:“最小双轨制”

(一) “最小双轨制”的内涵

新《海商法》第 2 条删除了现行《海商法》第 2 条第 2 款,使得修订后的“海上货物运输合同”章适用于国

^① 参见《状况:(联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约)(2008 年,纽约)》,载联合国国际贸易法委员会网站,https://uncitral.org/zh/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status,2026 年 1 月 25 日访问。

^② 参见[美]罗斯科·庞德:《法律史解释》,邓正来译,商务印书馆 2016 年版,第 4 页。

内海上货物运输合同,弥补了《民法典》对于国内海上货物运输合同适用性的不足。基于国际海上货物运输和国内海上货物运输众多的相同或相似之处,新《海商法》“海上货物运输合同”章采用了“最小双轨制”的立法模式,最大限度地统一两种海上货物运输合同法律制度。这是海商法领域立法模式的创新。两种制度之间的区别仅表现为以下四个方面。

1. 承运人谨慎处理使船舶适航义务

新《海商法》第48条第1款规定,承运人谨慎处理使船舶适航的时间是“在船舶开航前和开航当时”,但该条第2款规定,国内海上货物运输的承运人还应当在航程中尽到该条第1款的义务。因此,国内海上货物运输承运人不但应当在船舶开航前和开航当时谨慎处理使船舶适航,而且应当在航程中谨慎处理维持船舶适航状态,并在船舶丧失适航性时,谨慎处理以恢复船舶适航状态。

2. 货物迟延交付的标准

新《海商法》第51条第1款规定,国际海上货物运输中的迟延交付是指承运人未能在明确约定的期限内或在约定的卸货港交付货物;国内海上货物运输中的迟延交付还包括承运人未能在合理期限内交付货物。据此,对于迟延交付的标准,在国际海上货物运输中,现行《海商法》第50条第1款仅采用约定时间标准的做法被保留;国内海上货物运输中则采用了约定时间和合理时间双重标准,与原《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)第290条和《民法典》第811条的规定相符,维系了长期以来的做法。

3. 承运人免责事由

新《海商法》第52条第1款规定了承运人免责事由。其中,第1项和第2项所规定的过失免责继承了现行《海商法》第50条第1项和第2项的规定,使得国际海上货物运输承运人的归责原则是不完全的过错责任,又称为过错责任加特殊过失免责。需要指出的是,现行《海商法》第51条第1款第1项使用的表述是“过失”,而新《海商法》使用的表述是“过错”。过错包括过失和故意,但新《海商法》中的“过错”应当理解为过失,而不包括故意,这与国际上的普遍规定或解释相同。

新《海商法》第52条第2款规定,第1款规定的第1项、第2项不适用于国内海上货物运输。因此,国内海上货物运输承运人的归责原则是过错责任,也即完全的过错责任。

4. 运输单证

新《海商法》第44条第6项规定:“运输单证,是指提单、海运单以及其他证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的单证。”第7项是提单的定义,与现行《海商法》第71条第1句的规定相同。因此,运输单证包括国际海上货物运输中使用的提单、海运单和国内海上货物运输中使用的国内水路货物运单(简称运单)等,体现了海上货物运输法律注重实践的特性。与提单不同,海运单和运单不具有承运人保证据以交付货物的凭证的作用,承运人凭收货人的身份证明向收货人交付货物。指示提单和不记名提单具有可转让性,但运单与记名提单和海运单一样不具有可转让性。

(二)“最小双轨制”带来的变化

1. 国内海上货物运输承运人责任的减轻

新《海商法》“海上货物运输合同”章减轻了国内海上货物运输承运人的责任,具体表现在两个方面。一是承运人对于货物灭失、损坏或迟延交付的归责原则。如前文所述,国内海上货物运输承运人的归责原则是过错责任,而《民法典》第832条规定的承运人免责事由仅限于不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗及托运人、收货人的过错,采用的承运人归责原则是无过错责任。二是承运人对于货物灭失、损坏或迟延交付的赔偿责任限制。新《海商法》第57条规定的承运人对于货物灭失或损坏的赔偿责任限制、第58条规定的承运人对于货物迟延交付的赔偿责任限制同样适用于国内海上货物运输承运人,而《民法典》没有规定承运人的赔偿责任限制。虽然国内海上运输的货物灭失或损坏的金额在绝大多数情形下达不到第57条规定的赔偿责任限额,但也在一定程度上减轻了承运人的责任。

应当说,承运人责任不断加重是海上货物运输法律发展的一般规律。从国际公约的维度看,《海牙规则》《海牙-维斯比规则》《汉堡规则》和《鹿特丹规则》彰显了承运人责任的不断加重。因而,国内海上货物运输承运人责任的减轻并不符合这一规律。但是,国内海上货物运输承运人责任的减轻为其投保责任保险提供了法律基础。目前,中国国内海上货物运输承运人的赔偿责任未能获得船东互保协会的承保,主要原因是其

承保的承运人对于货物灭失、损坏的赔偿责任不超过《海牙-维斯比规则》规定的承运人责任,除非《汉堡规则》强制适用。由于现行《海商法》不适用于国内海上货物运输合同,承运人依照原《合同法》或《民法典》承担的无过错责任,不但超过《海牙-维斯比规则》规定的责任,也超过《汉堡规则》规定的责任。新《海商法》对国内海上货物运输承运人归责原则的强制性规定与《汉堡规则》相同,且第 57 条规定的承运人赔偿责任限额低于该规则第 6 条第 1 款的规定,因而承运人的赔偿责任低于该规则规定的责任。

2. 从“双轨制”变为“三轨制”

在中国,国内海上货物运输和国内内陆水路货物运输(简称内河货物运输)统称为国内水路货物运输,并且长期以来适用相同的法律和部门规章,两种运输中的承运人具有相同的权利和义务。因此,新《海商法》施行前,国际海上货物运输和国内水路货物运输实行“双轨制”。新《海商法》施行后,虽然国际海上货物运输和国内海上货物运输实行“最小双轨制”,但本质上仍然是“双轨制”,且内河货物运输承运人的责任并没有发生变化,仍然适用《民法典》的规定,这导致国际海上货物运输、国内海上货物运输和内河货物运输实行的承运人责任制度并不相同。此种“三轨制”的状态不利于货物江海联运或多式联运的发展。为避免出现“三轨制”,2024 年 11 月提交十四届全国人大常委会第十二次会议审议的《中华人民共和国海商法(修订草案)》(简称《海商法(修订草案)》)第 309 条第 2 款规定,内河货物运输参照适用“海上货物运输合同”章国内海上货物运输的有关规定。但是,这一规定最终未被采纳,主要理由是认为国内海上货物运输与内河货物运输在船舶、风险和管理等方面存在较大差异。笔者认为,此种差异其实并不大,将来制定调整内河货物运输的专门法律时,需参照新《海商法》“海上货物运输合同”章关于国内海上货物运输合同的规定,以消除或减少“三轨制”的不利影响。

三、“混合制度”之优化

(一) 现行《海商法》“海上货物运输合同”章采用的“混合制度”

现行《海商法》出台之时,《海牙-维斯比规则》为主要航运国家及主要贸易国家所普遍采纳。该规则以统一提单某些法律规则为目的,内容简单,实质性条文仅 7 条,并不完全符合现行《海商法》制定时设立完整的海上货物运输法律制度的需求。当时,《汉堡规则》即将生效实施,但已批准或加入的国家中没有航运大国和贸易大国,因而该规则关于承运人责任的规定不符合中国航运大国和贸易大国的国情,不能作为现行《海商法》“海上货物运输合同”章制定的基础。因此,“海上货物运输合同”章采用了“混合制度”,即以《海牙-维斯比规则》为承运人责任制度的基础,吸收《汉堡规则》中合理和成熟的规定,并订立少量具有中国特色的规定,详见表 2。^①

表 2 现行《海商法》“海上货物运输合同”章“混合制度”内容构成

规定的性质	主要内容与条文
以《海牙-维斯比规则》为承运人责任制度基础的规定	非集装箱货物承运人责任期间(第 46 条)、船舶适航义务(第 47 条)、管货义务(第 48 条)、船舶不进行不合理绕航义务(第 49 条)、一般免责事由(第 51 条)、货物灭失或损坏赔偿责任限制(第 56 条)、赔偿责任限制丧失(第 59 条)
吸收《汉堡规则》中合理和成熟内容的规定	定义(第 42 条)、强制性效力(第 43 条和第 44 条)、集装箱货物承运人责任期间(第 46 条)、活动物运输(第 52 条)、舱面货物运输(第 53 条)、承运人可免责和不可免责原因造成的货物损害(第 54 条)、实际承运人责任(第 60 条至第 65 条)、非合同索赔(第 58 条)、托运人义务和责任(第 66 条、第 68 条、第 70 条)、运输单证(第四节)、货物交付(第五节,货物灭失或损坏通知时间除外)
具有中国特色的规定	货物迟延交付定义(第 50 条)、货物迟延交付赔偿责任限制(第 57 条)、货物灭失或损坏赔偿金额(第 55 条)、无人提取货物的处理(第 86 条)、货物留置权(第 87 条、第 88 条)、合同的解除(第六节)

现行《海商法》中作出表 2 中所列的具有中国特色的规定的原因可归纳为三点:一是《海牙-维斯比规则》规定陈旧,或者《汉堡规则》的规定不符合中国国情或国际海上货物运输实践发展趋势;二是国际公约中没有作出规定,而是留待国内法作出规定;三是对于观点不一致的船货双方进行利益平衡。

“混合制度”是从中国国情出发,有区别地借鉴海上货物运输国际条约内容,促进国际海上运输法

^① 参见胡正良:《〈海牙规则〉之回顾与启示》,载《中国海商法研究》2024 年第 3 期,第 28-29 页。

律国际化的务实立法模式,进而逐渐被国际社会所接受。^① 现行《海商法》出台后,1994年瑞典、丹麦、挪威和芬兰四国的海商法,1999年《俄罗斯联邦商船航运法》,都仿照中国的做法采用了“混合制度”。《鹿特丹规则》出台后,修订后的《德国商法典》和《韩国商法典》中国际海上货物运输的规定都不同程度地借鉴了该规则的内容,即也采用了“混合制度”。

(二)新《海商法》“海上货物运输合同”章优化“混合制度”的途径

新《海商法》“海上货物运输合同”章通过以下两种途径对“混合制度”进行了优化。

1. 借鉴《鹿特丹规则》中合理和成熟的规定

对《鹿特丹规则》中合理和成熟规定的借鉴,是在符合中国整体经济利益的前提下,完善中国海上货物运输法律制度的需要,也有利于保持该法律制度的先进性。借鉴的主要内容如下。

第一,实际承运人。参照《汉堡规则》第1条第2项“实际承运人”的定义,现行《海商法》第42条第2项将实际承运人定义为“接受承运人委托,从事货物运输或者部分运输的人,包括接受转委托从事此项运输的其他人”。实际承运人包括接受承运人或实际承运人委托从事货物装卸等港口货物作业的港口经营者,此为立法本意。^② 但是,由于对货物装载、积载和卸载等港口货物作业是否是“运输”存在不同理解,学界对此种港口经营人的法律地位存在承运人的受雇人或代理人、实际承运人、独立合同人、大陆法系民法理论中的“履行辅助人”、《鹿特丹规则》规定的海运履约方等观点。^③ 在中国海事司法实践中,亦有认定此种港口经营人是承运人的受雇人、代理人、实际承运人或独立合同人的案例。^④ 2021年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第67条指出,港口经营者不属于承运人、实际承运人、承运人和实际承运人的受雇人或代理人,不能主张承运人的免责或赔偿责任限制。

参照《鹿特丹规则》第1条第6项“履约方”的定义,新《海商法》第44条第2项将实际承运人定义为“接受承运人委托或者转委托,实际履行本法第四十九条规定的全部或者部分承运人义务的人”。因此,接受承运人或实际承运人委托从事货物接收、装载、积载、卸载或交付等港口货物作业的港口经营者属于实际承运人,可以援引第52条承运人免责事由或第57条承运人赔偿责任限制的规定。但是,接受托运人或收货人委托从事港口货物作业的港口经营者,不属于实际承运人。这导致对于港口经营者实行“同作业、不同责”,即港口经营者对于相同的货物灭失或者损坏,可能因委托方不同而承担不同的责任。

第二,运输单证。参照《鹿特丹规则》第1条第14项“运输单证”的定义,新《海商法》第44条第6项作出了前述运输单证的定义。据此,任何能够证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船的单证,都是运输单证。除国际海上货物运输中使用的提单和海运单外,运输单证还包括国内海上货物运输中使用的运单。

新《海商法》第44条第7项继承了现行《海商法》第71条第1句对提单的定义,明确了提单的三个作用,即证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船,以及承运人保证据以交付货物。然而,运输单证的定义中没有明确其是否具有承运人保证据以交付货物的作用。对此,需依据第87条的规定确定。具言之,在签发提单的情形中,承运人应当凭提单交付货物;在签发海运单或运单的情形中,承运人凭收货人的身份证明交付货物。该条还规定,在签发可转让电子运输记录的情形中,承运人向电子运输记录的持有人交付货物;在签发不可转让电子运输记录的情形中,承运人凭收货人的身份证明交付货物。

第三,承运人谨慎处理使船舶适货义务扩大至承运人提供的集装箱。参照《鹿特丹规则》第14条(c)项的规定,新《海商法》第48条第1款在现行《海商法》第47条的基础上,规定承运人应当谨慎处理使船舶适货的义务范围包括承运人提供的载货集装箱,从而将承运人提供的载货集装箱视为货舱的延伸。这一增加的内容与2021年《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第53条的规定相一致。承运人提供的载货集装箱,包括用于装载整箱货的集装箱和拼箱货的集装箱。

^① 参见胡正良:《〈海牙规则〉之回顾与启示》,载《中国海商法研究》2024年第3期,第28页。

^② 参见司玉琢:《中国海商法下港口经营人的法律地位》,载《昆明理工大学学报(社会科学版)》2007年第5期,第96页。

^③ 参见陈诗婷、何丽新:《港口经营者法律地位的判例探析》,载《中国海商法研究》2021年第2期,第6页。

^④ 参见司玉琢、吴煦:《港口经营者纳入〈海商法〉的路径:以实际承运人制度为视角的再审视》,载《中国海商法研究》2025年第4期,第4-5页。

第四,承运人管货义务增加接收和交付货物环节。参照《鹿特丹规则》第13条第1款的规定,新《海商法》第49条在现行《海商法》第48条规定的承运人管货义务七个环节的基础上,增加了接收货物和交付货物两个环节。

第五,托运人交付货物的义务。参照《鹿特丹规则》第27条的规定,新《海商法》第67条新增了托运人应当按照海上货物运输合同的约定,将货物交付承运人运输并保证交付运输的货物适于约定的运输的义务。

第六,货物控制权。参照《鹿特丹规则》有关货物“控制权”的规定,新《海商法》第96条规定了货物控制权。

第七,电子运输记录。新《海商法》“海上货物运输合同”章第五节“电子运输记录”是对现行《海商法》的重大突破,适应了航运新业态进程中的数字化趋势,体现了数字时代海商法领域的变革。该节规定借鉴了《鹿特丹规则》有关电子运输记录和联合国国际贸易法委员会2017年通过的《电子可转让记录示范法》的内容。参照《鹿特丹规则》第1条第18项“电子运输记录”的定义,新《海商法》第82条第1款规定了电子运输记录的定义。

该节以数字正义为指引,平衡效率价值与安全价值,贯彻了电子商务立法的三个基本原则。^①一是功能等同原则,即当电子单证或其他文件与传统纸面单证或其他文件具有等同功能时,其法律效力与纸面单证或其他文件等同。对此,第82条第2款规定,符合法律、行政法规规定条件的电子运输记录与运输单证具有同等效力。二是技术中立原则,即法律不规定电子单证或其他文件采用的具体技术,只要满足法定技术标准,就具有与传统纸面单证或其他文件同等的法律效力。该节没有规定电子运输记录应当采用的具体技术,但第84条规定了电子运输记录应当符合的四项要求,第85条还就可转让电子运输记录作出了额外技术性要求。三是不歧视原则,即法律上不能因为单证或其他文件采用电子形式而对其适用歧视性规则。对此,第82条第2款规定,电子运输记录不得仅因采取电子形式而否定其法律效力。

此外,第82条第3款规定了电子运输记录的法律适用,即新《海商法》“海上货物运输合同”章有关运输单证的规定适用于电子运输记录。并且,该节贯彻了当事人意思自治原则,具体表现为:第83条规定签发、使用电子运输记录须经承运人和托运人协商一致;第86条规定经承运人和托运人、运输单证持有人协商一致,电子运输记录与运输单证之间可以互相转换,且转换不改变当事人的权利义务,但应当注明转换的说明信息,保证记载内容转换前后一致。

2. 完善具有中国特色的规定

现行《海商法》“海上货物运输合同”章中具有中国特色的规定主要包括以下内容,其中大部分在该章修订时进行了完善。

第一,承运人责任期间。现行《海商法》第46条对承运人责任期间的规定,区分了集装箱装运的货物和非集装箱装运的货物。二者的相同之处是货物必须处于承运人掌管之下。二者的不同之处在于:对于集装箱装运的货物,参照《汉堡规则》第4条的规定,承运人责任期间为从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止的期间;对于非集装箱装运的货物,参照《海牙-维斯比规则》第1条(e)项“货物运输”的定义和第7条的规定,承运人责任期间为从货物装上船时起至卸下船时止的期间,但在承运人在装船之前接收货物和/或在卸船之后交付货物的情形中,其可以与托运人就其对装前和/或卸后期间所承担的责任达成任何协议。新《海商法》第47条保留了现行《海商法》第46条的规定。

第二,货物迟延交付。《海牙-维斯比规则》没有就货物迟延交付作出规定。《汉堡规则》第5条第2款就货物迟延交付同时采用约定时间和合理时间标准。在制定现行《海商法》时,货方主张参照《汉堡规则》,规定货物迟延交付,理由是随着航海技术和造船技术的进步,货物在运输中发生灭失或损坏的风险不断减少,但货方对于货物及时运抵目的港的利益诉求有所增加。船方则主张参照《海牙-维斯比规则》,不规定货物迟延交付,主要理由有三个:一是与基于《海牙-维斯比规则》的国际通常做法接轨;二是虽然当时《汉堡规则》即将生效,但批准或加入的国家中没有航运大国和贸易大国,规定货物迟延交付会损害中国国际航运企

^① 参见李雯雯、胡正良:《航运数字化背景下电子运输记录法律制度之体系化表达——兼评〈海商法(修订草案)〉相关条款》,载《河北法学》2025年第9期,第152-155页。

业在国际市场的竞争力;三是国际海上运输的货物运抵目的港的时间受天气、港口拥挤等多种因素的影响,客观上承运人难以保证货物运抵的时间。最终,现行《海商法》采用了利益平衡的方案,即在第50条第1款规定了货物迟延交付,但仅采用约定时间标准,即货物迟延交付限于承运人未能在与托运人明确约定的期限内约定的卸货港交付的情形中;如没有此种约定,即使承运人未在合理时间内交付货物,也不构成迟延交付,而不论其原因如何。并且,除迟延交付造成货物灭失或损坏,或者迟延交付的货物同时存在灭失或损坏的情形外,第57条规定承运人对于货物迟延交付造成的纯经济损失的赔偿责任限额为所迟延交付的货物运费金额,低于《汉堡规则》第6条第1款规定的所迟延交付的货物运费2.5倍的金额。

新《海商法》第51条第1款保留了现行《海商法》第50条第1款的规定,并规定国内海上货物运输中货物迟延交付还包括承运人未能在合理期限内交付货物的情形。这一规定与原《合同法》第290条和《民法典》第811条的规定相符,维系了中国长期以来的做法。而且,在国内运输中确定合理时间相对比较容易,因而采用约定时间和合理时间双重标准更符合公平的价值目标。对于国际海上货物运输中的货物迟延交付,仍然仅采用约定时间标准。除前述现行《海商法》第50条第1款的三个主要立法理由外,还考虑到《鹿特丹规则》第21条也将货物迟延交付限于未在约定时间内在运输合同约定的目的地交付货物的情形,只是在约定时间之前没有“明确”一词的限定。因此,新《海商法》对于货物迟延交付范围的规定,符合国际海上货物运输的特点,契合了经济分析法中效率正义比公平正义更具实用性和可操作性的观点,^①较好地平衡了效率价值与公平价值。

此外,新《海商法》第58条保留了现行《海商法》第57条关于承运人对于货物迟延交付的赔偿责任限制的规定。

第三,货物灭失或损坏金额的计算。现行《海商法》第55条第1款规定了货物灭失或损坏赔偿额的计算,即前者按照货物的实际价值计算,后者按照货物受损前后实际价值的差额或货物的修复费用计算。第2款规定了货物实际价值的计算标准,即货物装船时的价值加保险费加运费,也即货物CIF价格。据此,收货人不能索赔因货物灭失或损坏而遭受的预期可得利益的损失。作出这一规定的理由有三个:一是在现行《海商法》通过之时,中国处于计划经济时代,很多进口货物没有市场价格,因而不宜采用市场价格;二是货物CIF价格容易确定;三是虽然剥夺了收货人索赔预期可得利益的权利,但在收货人进口货物出现亏损的情形中,承运人仍然按照货物CIF价格进行赔偿,从而实现了利益平衡。然而,这一规定的真正目的是保护承运人的利益。违约损害赔偿的目标是通过期待利益或履行利益(可得利益)的赔偿,使守约方处于如同合同已适当履行的状态。^②显然,不允许索赔预期可得利益的损失,不符合这一要求。而且,《海牙-维斯比规则》第4条第5款(b)项规定,货物灭失或损坏的总赔偿额按照货物卸船或本应卸船的时间和地点货物的价值计算,而货物的价值依次按照其交易所价格、现行市场价格、相同种类和质量的货物的正常价格确定,进而收货人可以索赔因货物灭失或损坏而遭受的预期可得利益的损失。

新《海商法》第56条第2款将货物灭失或损坏金额的计算修改为:“货物的实际价值,按照在交货地交付时的市场价格计算;不能确定在交货地交付时的市场价格的,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。”这一重大修改使得收货人通过证明货物在交货地交付时的市场价格,可以索赔预期可得利益的损失,从而与《民法典》第584条所体现的赔偿实际损失原则相符合。货物灭失情形中“在交货地交付时的市场价格”应理解为如货物没有灭失,货物本应交付的地点和时间的市场价格。同时,依据《民法典》第584条中的但书,收货人索赔的预期可得利益损失,不得超过承运人订立合同时预见到或应当预见到的因货物灭失或损坏可能造成的收货人预期可得利益的损失,而且不影响新《海商法》第57条承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任限制规定的适用。

需要指出的是,新《海商法》第56条第3款保留了现行《海商法》第55条第3款的规定,即货物实际价值在赔偿时应当减去因货物灭失或损坏而少付或者免付的有关费用。然而,在按照货物CIF价格计算货物实际价值的情形中,这一规定的适用具有不合理性。换言之,该款仅适用于能够确定在交货地交付时的货物

^① 参见陈彤、石路:《效率与公平——法律价值目标的判断与抉择》,载《新疆师范大学学报(哲学社会科学版)》2002年第1期,第20页。

^② 参见张家勇:《可得利益计算规则的协调与完善——以〈民法典合同编通则司法解释〉第60—62条为中心》,载《法学杂志》2024年第6期,第37页。

市场价格的情形。

第四,承运人同收货人、提单持有人之间的权利义务。《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》没有规定承运人和托运人之外的收货人之间的权利义务如何确定。学界对于此种权利义务关系存在不同观点,包括合同让与说^①、提单合同说^②、第三人利益说^③、法定说^④、意思表示法定说^⑤。

现行《海商法》第 78 条第 1 款规定:“承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系,依据提单的规定确定。”这一规定是合同相对性原则的一种例外表现。在签发提单的情形中,承运人交付货物时须收回提单,因而收货人必然是提单持有人。提单虽然是确定承运人和收货人之间的权利义务的根据,但其规定不能违反该法“海上货物运输合同”章的强制性规定。对此种权利义务关系作出规定是基于客观需要,原因是海上货物运输合同具有涉他性,即涉及非合同当事人的收货人与承运人之间的权利义务,主要表现为承运人向收货人交付货物,收货人向承运人支付到付运费。同时,规定此种权利义务关系依据提单的规定确定,是因为提单是海上货物运输合同的证明,不仅证明合同的存在,也证明合同的内容,并且实践中提单就收货人对于承运人的权利义务作出了规定。现行《海商法》第 78 条第 1 款的规定使得非合同当事人的收货人可以直接依据提单的规定向承运人主张权利,即具有独立请求权,从而属于《民法典》第 522 条第 2 款规定的情形。有学者将此种涉他合同或为第三人利益订立的合同称为纯正的为第三人利益的合同。^⑥同时,该款使收货人需依据提单的规定向承运人承担义务。

新《海商法》第 79 条第 1 款在保留现行《海商法》第 78 条第 1 款规定的同时,进一步规定在未签发提单时,承运人与收货人之间的权利义务关系适用“海上货物运输合同”章的有关规定。这一规定弥补了在未签发提单时承运人与收货人之间的权利义务确定方式的法律空白。

值得关注的是,海运单或运单应否作为确定承运人与收货人之间的权利义务关系的依据?海运单和运单同样具有证明海上货物运输合同的作用,虽然其与提单在是否构成承运人交付货物凭证、记载事项的证据效力和能否转让方面存在差异,但这些差异不足以使其在能否作为此种依据方面被区别对待。笔者认为,在满足两个条件时,海运单或运单可以作为此种依据:一是收货人知道海运单或运单的规定并行使海上货物运输合同权利;二是海运单或运单的规定不违反“海上货物运输合同”章的强制性规定。

第五,卸货港无人提取货物的处理。现行《海商法》第 86 条规定,在卸货港无人提取货物或收货人迟延、拒绝提取货物时,船长可以将货物卸在仓库或其他适当场所,因此产生的费用和 risk 由收货人承担。新《海商法》第 93 条第 1 款基本上保留了现行《海商法》第 86 条的规定,但将承担费用和 risk 的主体改为托运人,并且规定应当及时通知托运人。

新《海商法》第 93 条增加了第 2 款,规定在收货人已经行使海上货物运输合同权利,但迟延、拒绝提取货物时,船长处理货物所产生的费用和 risk 由收货人承担。这一修改贯彻了一项重要原则,即托运人之外的收货人对承运人承担义务和责任,以其行使海上货物运输合同权利为前提。^⑦这是因为,根据合同相对性原则,合同仅在当事人之间发生法律效力。作为例外,合同为第三方设定义务,必须得到该第三方的明确同意或实际履行,否则对其无效。托运人之外的收货人不是海上货物运输合同当事人,由其承担卸货港船长处理货物所产生的费用和 risk,须得到其同意,而其行使提货权或货物损害赔偿请求权,意味着其同意履行此种义务。《鹿特丹规则》第 58 条“持有人的赔偿责任”和《1992 年英国海上货物运输法》第 3 条“运输单证下的责任”的规定,均体现了这一原则。

第六,承运人货物留置权。依据现行《海商法》第 87 条的规定,在没有付清应当向承运人支付的运费、

^① 参见邢海宝:《从运输合同到提单债权》,载《法学杂志》2007 年第 4 期,第 61-64 页;刘萍:《对“提单非合同”观点的质疑》,载《法学》2008 年第 11 期,第 137-143 页。

^② 参见郭瑜:《海商法教程》,北京大学出版社 2002 年版,第 100 页。

^③ 参见韩立新、阚琳琳:《论提单所证明之海上货物运输合同的性质——兼论提单对第三人的效力》,载司玉琢主编:《中国海商法年刊》第 14 卷,大连海事大学出版社 2004 年版,第 69-82 页。

^④ 参见司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社 2007 年版,第 261 页。

^⑤ 参见李天生:《提单对海运合同相对性的突破及其解释——基于提单权利性质学说的研究视域》,载《东南学术》2021 年第 6 期,第 214-215 页。

^⑥ 参见李永军:《〈民法典〉涉他合同中第三人利益的实现途径》,载《苏州大学学报(法学版)》2021 年第 1 期,第 24 页。

^⑦ 参见胡正良:《海上货物运输合同法:原理、立法与实践》,法律出版社 2024 年版,第 496 页。

共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用及应当向承运人支付的其他费用,又没有提供适当担保时,承运人可以“在合理的限度内留置其货物”。“其”是第三人称代词,但这一规定中没有出现被指代的人,这是立法的不足。“其”字的本意是指应当向承运人支付运费等费用的人,即债务人,因而承运人只能留置债务人所有的货物。作出这一规定主要考虑了两个因素:一是原《中华人民共和国民事诉讼法通则》第 19 条规定留置财产为债权人按照合同约定占有的“对方的财产”,原《最高人民法院关于贯彻执行〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见(试行)》第 117 条规定留置财产是债权人因合同关系占有的“债务人财物”;二是现行《海商法》通过之时,民法学界和司法实践中对于“对方的财产”或“债务人财物”的普遍解释是债务人所有的财产。然而,运输货物所有权的归属和转让是基于货物买卖合同而产生,承运人对此往往并不知情,实践中经常出现留置的货物并非债务人所有的情形,且运费等费用的产生与货物所有权归属并无内在联系,结果是现行《海商法》第 87 条因难以发挥担保承运人实现运费等请求权的作用而饱受诟病。

新《海商法》第 94 条第 1 款基本保留了现行《海商法》第 87 条的规定,但将留置货物从“其货物”改为“相应的货物”,从而与原《合同法》第 315 条和《民法典》第 836 条规定的“相应的运输货物”保持一致。参照对原《合同法》第 315 条规定的“相应的运输货物”的权威性解释,^①“相应的货物”具有两层含义:一是留置权所担保的运费等费用因运输该货物而产生,即不以货物所有权归属债务人为条件,但除商事留置权的情形外,运费等费用与货物必须处于同一法律关系中;二是留置货物的价值与留置权所担保的运费等费用的金额相当,但货物为不可分物的情形除外。这一看似简单的修改,将有助于货物留置权真正发挥担保承运人实现运费等请求权的作用。新《海商法》第 94 条增加了第 2 款,规定如运输单证载明了运费预付或类似性质声明,则除收货人为托运人的情形外,承运人不得以该运费未支付为由留置货物。这一规定有助于保护托运人之外的收货人的正当利益。

第七,运输合同的解除。现行《海商法》“海上货物运输合同”章第六节“合同的解除”规定了合同解除的三种情形。一是第 89 条规定,托运人在船舶从装货港开航前可以单方面解除合同。托运人单方面解除合同是违约行为,本应赔偿承运人因此所受的经济损失。但是,承运人具有减损义务,即托运人解除合同后,承运人应当尽力揽取第三人的货物以获取运费,因而承运人可以索赔的损失取决于其揽货能力和是否尽力揽取了第三人的货物及所揽取的货物运费金额,结果往往是对于承运人可以索赔的损失,承运人和托运人之间很容易发生争议。本条明确规定托运人的赔偿责任为约定运费的一半,而不论承运人实际所受的损失金额,但如解除合同之时货物已经装船,则托运人还需承担装货、卸货和其他与此有关的费用。可见,本条规定主要体现了法律的效率价值。二是第 90 条规定,船舶在装货港开航前因不可抗力或其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行时,双方均可以解除合同,并互相不负赔偿责任。本条规定是对于合同履行不能的情形所作的规定。三是第 91 条规定,因不可抗力或其他不能归责于承运人和托运人的原因致使船舶不能在合同约定的目的港卸货时,除合同另有约定外,船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸载。但是,应当及时通知托运人或者收货人,并且考虑托运人或者收货人的利益。此种卸货视为已经履行合同,因而本条规定属于合同履行地变更的情形,而非合同解除的情形。

新《海商法》第 97 条、第 98 条和第 99 条保留了前述规定。同时,新增了第 96 条货物控制权的规定。该条是在《民法典》第 829 条的基础上,参照《鹿特丹规则》第 50 条“控制权的行使和范围”和第 52 条“承运人执行指示”的规定作出的,主要内容如下。一是托运人的权利,即有权书面通知承运人中止运输、返还货物、变更卸货港或将货物交给其他收货人。中止运输是指承运人暂停运输,等待托运人恢复运输的指示。返还货物是指承运人终止运输而将货物交还给托运人,产生解除合同的效果。变更卸货港或将货物交给其他收货人产生变更合同的效果。二是托运人的赔偿责任,即应当赔偿承运人因此遭受的损失。三是承运人可以拒绝托运人要求的三种情形:承运人客观上无法满足托运人的要求,或者即使能够满足,也将影响承运人的正常营运;承运人预计满足托运人的要求将产生额外费用或使其遭受经济损失,因而要求托运人提供相应担保,但托运人未提供;承运人要求托运人出示已签发的运输单证,但托运人未出示。

《民法典》第 829 条没有规定承运人可以拒绝托运人要求的情形。新《海商法》第 96 条的规定是基于海

^① 参见全国人大法工委研究室编写组编:《中华人民共和国合同法释义》,人民法院出版社 1999 年版,第 462 页。

上货物运输的特点,参照《鹿特丹规则》第 50 条的规定作出的,弥补了《民法典》第 829 条对于海上货物运输,尤其是海上集装箱班轮运输的适用不足。^①《鹿特丹规则》第 51 条规定了签发不同运输单证或电子运输记录时的控制方和控制权的转让。为避免主体复杂化,与《民法典》第 829 条的规定相同,新《海商法》第 96 条将货物控制权人限于托运人。

需要指出的是,《民法典》第 829 条将托运人行使货物控制权的时间规定为“在承运人将货物交付收货人之前”,但新《海商法》第 96 条将该时间规定为“在承运人责任期间内”,从而与《鹿特丹规则》第 50 条第 2 款的规定保持一致。但是,该规则第 12 条第 1 款规定的承运人责任期间为从承运人或履约方为运输而接收货物时起至交付货物时止,而新《海商法》第 47 条第 1 款规定的承运人对于非集装箱货物的责任期间为从货物装上船时起至卸下船时止,承运人对于货物在装船之前或卸船之后处于其掌管的期间是否负责,取决于其与托运人之间达成的协议。由此产生的问题是,如约定承运人责任期间不及于货物在装船之前或卸船之后处于其掌管的期间,那么托运人在此期间是否仍然可以行使货物控制权?笔者认为,答案应当是肯定的,托运人依据新《海商法》第 96 条行使货物控制权的时间应当解释为在承运人将货物交付收货人之前、货物处于承运人掌管的期间。

此外,新《海商法》第 99 条在性质上属于合同履行地的变更,加上新《海商法》新增的第 96 条可能产生合同变更的效力,因而新《海商法》第七节的标题变更为“合同的变更和解除”。

四、有待司法实践解决的问题

法律修改是为了解决原法存在的问题,但由于立法者认识上的不足或者不统一,并非所有问题都能得以解决,并且可能会产生新的问题,新《海商法》“海上货物运输合同”章也不例外。笔者认为,除前述第 52 条第 1 款第 1 项承运人免责事由中“过错”一词的理解、海运单或运单应否作为确定承运人与收货人之间的权利义务关系的依据、托运人行使货物控制权的时间外,新《海商法》“海上货物运输合同”章还存在以下有待通过司法解释或其他司法实践解决的问题。

(一) 承运人责任期间的含义

新《海商法》第 47 条第 1 款第 3 句规定:“在承运人的责任期间,货物发生灭失或者损坏,除本节另有规定外,承运人应当承担赔偿责任。”这一解释性规定意指承运人责任期间针对的是货物发生灭失或损坏的期间。与此相对应,第 52 条前言采用了“在责任期间货物发生的灭失、损坏或者迟延交付”的表述,第 103 条也采用了“货物的灭失、损坏或者迟延交付发生于多式联运的某一运输区段”的表述。然而,实践中货物灭失、损坏或者迟延交付发生的时间与其原因发生的时间可能并不一致,即前者晚于后者。由此产生的问题是,货物灭失、损坏或迟延交付发生在承运人责任期间届满之后,但其原因发生在承运人责任期间内,承运人是否承担责任?是否可以援引第 52 条规定的免责事由?

对此,《汉堡规则》第 5 条第 1 款的表述是“导致货物灭失、损坏或迟延的事件发生在第 4 条规定的货物由其掌管期间”,即承运人责任期间针对的是货物灭失、损坏或迟延交付的原因发生的期间。《联合国国际货物多式联运公约》第 16 条第 1 款也采取了此种表述。《鹿特丹规则》第 17 条第 1 款的表述是“如果索赔人证明,货物灭失、损坏或者迟延交付,或者造成、促成了灭失、损坏或者迟延交付的事件或者情形是在第 4 章规定的承运人责任期间内发生的,承运人应当对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任”,即承运人责任期间既针对货物灭失、损坏或迟延交付发生的期间,也针对其原因发生的期间。

笔者认为,承运人责任期间是其掌管货物并对货物应当负责的期间,对于在该期间发生的事件导致的货物灭失、损坏或迟延交付,除由新《海商法》第 52 条、第 53 条或第 54 条规定的承运人免责事由造成外,承运人都应当负责,而无论其是否发生在承运人责任期间。对于新《海商法》第 47 条和第 52 条规定的承运人责任期间的理解,宜与《鹿特丹规则》第 17 条第 1 款的表述相同。

(二) 货物索赔的举证责任

依据新《海商法》第 52 条第 3 款的规定,承运人援引免责事由时,应当证明货物灭失、损坏或迟延交付

^① 参见最高人民法院(2017)最高法民再 412 号民事判决书。

是由于一项或几项免责事由所致。作为例外,在船上发生火灾的情形中,承运人只需证明货物灭失、损坏或迟延交付系船上火灾所致即可;船上火灾是由承运人本人的过错造成的,则应由索赔方举证。但是,该法没有明确索赔方是否需证明发生在承运人责任期间内的货物灭失、损坏或迟延交付是由于承运人不能免责的原因所致,抑或推定是由于承运人不能免责的原因所致而由承运人承担反证责任。

《汉堡规则》第 5 条第 1 款采用承运人推定过错原则,但承运人可以反证其本人、受雇人或代理人没有过错。《鹿特丹规则》第 17 条采用了承运人推定过错加列明免责事由的模式。笔者认为,《鹿特丹规则》的模式可供司法实践参考。

(三) 两种托运人的权利义务关系

参照《汉堡规则》第 1 条第 3 项托运人的定义,现行《海商法》第 42 条第 3 项定义了两种托运人:一是与承运人订立运输合同的人,称为订约托运人或契约托运人;二是将货物交给承运人的人,称为实际托运人。实际托运人通常是 FOB 或类似价格条件的货物卖方,实际托运人的定义是为了明确其法律地位。中国是世界第一货物出口大国,大多数货物出口采用 FOB 价格条件,因而规定实际托运人具有重要实践意义。然而,两种托运人成为托运人的原因并不相同,各自的权利义务也应当有区别。具言之,订约托运人因与承运人订立运输合同而成为托运人,其对于承运人的权利义务基于运输合同的约定和所适用的法律规定;实际托运人因将货物交给承运人而成为托运人,其对于承运人的权利义务应当限于与其交付运输货物有关的内容。然而,现行《海商法》“海上货物运输合同”章对于两种托运人的权利义务没有作出区分,由此产生实际托运人具有何种权利义务、两种托运人之间是否应当承担连带责任、实际托运人是否受第 71 条第 1 款“托运人应当按照约定向承运人支付运费”的规定约束等问题。

《海商法(修订草案)》第 44 条第 3 项将托运人定义为上述第一种托运人,增设第 4 项将实际托运人定义为上述第二种托运人。并且,第 73 条规定:“货物由实际托运人交付承运人的,除本法第七十一条规定外,关于托运人责任的规定适用于实际托运人,但是不免除托运人应当承担的责任。托运人与实际托运人对承运人或者实际承运人遭受的损失都负有责任的,应当承担连带责任。”第 74 条第 2 款规定:“托运人和实际托运人同时要求签发运输单证的,承运人应当向实际托运人签发,……”但是,第 73 条和第 74 条第 2 款的规定最终未被采纳,前者未被采纳的主要原因是船方认为在实践中实际托运人难以识别,后者未被采纳的主要原因是有的航运企业担心可能会加重其对于托运人的责任。

新《海商法》第 44 条第 3 项保留了现行《海商法》第 42 条第 3 项对托运人的定义,并且没有对两种托运人的权利义务加以区分,导致上述问题依然存在。笔者认为,《海商法(修订草案)》第 73 条和第 74 条第 2 款的规定可供司法实践参考。

(四) 托运人的归责原则

依据新《海商法》第 72 条第 1 款,托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏的归责原则是过错责任原则,并且托运人、其受雇人、代理人的过错需由承运人或实际承运人证明,而不能实行过错推定。由此产生的问题是,托运人不履行第 67 条规定的交付运输货物的义务、第 68 条规定的妥善包装货物并保证货物信息正确性的义务、第 69 条规定的办理货物运输手续的义务、第 70 条规定的装运危险货物时的义务,其归责原则是过错责任原则还是无过错责任原则?尤其是在第 68 条、第 69 条和第 70 条规定了托运人不履行义务应当承担赔偿责任的情况下,有必要明确托运人的归责原则。

《鹿特丹规则》第 30 条在规规定托运人对于因其不履行义务而造成的承运人损失承担过错责任的同时,将其不履行第 31 条第 2 款规定的保证其提供的货物信息正确性的义务及不履行第 32 条规定的装运危险货物时的义务作为例外情形,托运人在这两种情形中承担无过错责任。

笔者认为,为了与《民法典》采用的无过错责任这一违约责任的一般归责原则相衔接,若托运人不履行第 67 条至第 70 条规定的义务,宜令其承担无过错责任。至少参照《鹿特丹规则》第 30 条的规定,令不履行第 68 条、第 70 条规定的义务的托运人承担无过错责任。

(五) 承运人的识别

现行《海商法》第 71 条规定的提单内容的第 2 项是“承运人的名称和主营业所”。但实践中,尤其是在非集装箱班轮运输中,提单经常不载明承运人名称。而且,大多数提单由装货港承运人的代理人签发,但不

载明作为委托人的承运人名称。对于提单由载货船舶的船长或其授权的人签发的情形,第 72 条第 2 款规定,载货船舶的船长签发提单视为代表承运人签发,该规定无助于收货人识别承运人。由此带来的结果是,托运人之外的收货人往往难以识别承运人。在承运人识别标准方面,学界存在不同的观点,司法实践中也存在不同的判例。^①

法律明确规定识别承运人的标准,是保障托运人之外的收货人利益的需要,使其知道可以向何人主张提货权或货物损害赔偿请求权,向何人支付到付运费和其他费用。2025 年 6 月提交十四届全国人大常委会第十六次会议的《中华人民共和国海商法(修订草案二次审议稿)》(简称《海商法(修订二次审议稿)》)参照《鹿特丹规则》第 37 条,在第 80 条第 1 款规定:“收货人、提单的持有人不是托运人的,应当根据提单的记载认定承运人。提单未明确记载承运人,但提单由载货船舶的船长签发或者明确记载货物已装上船舶的,推定船舶所有人为承运人;船舶所有人证明船舶已经以光船租赁或者光船租购形式出租,并提供船舶承租人的名称和地址的,推定船舶承租人为承运人;船舶所有人或者船舶承租人证明第三人为承运人并提供其地址的,推定该第三人为承运人。”第 2 款规定:“前款规定不影响提出赔偿请求的人证明,承运人是前款规定人员以外的其他人员。”应当说,该条文兼顾了提单文义性、合同相对性和收货人识别承运人的便利性。然而,该条文最终未被采纳,主要原因是有的航运企业不愿意被推定为承运人,即便其可以反证。其结果是,上述承运人识别的问题依然存在。笔者认为,《海商法(修订二次审议稿)》第 80 条的规定可供司法实践参考。

(六) 海运单、运单或电子运输记录的签发、内容、批注与效力

新《海商法》第 73 条规定了提单的签发,第 74 条规定了提单的内容,第 76 条和第 77 条规定了提单的批注及其效力。依据新《海商法》第 81 条的规定,海运单或运单上的货物记载事项具有初步证据效力。但除此之外,新《海商法》对海运单或运单的签发、内容、批注没有作出规定。笔者认为,原则上提单的签发、内容和批注的规定可以适用于海运单和运单,但需要司法实践予以明确。

依据新《海商法》第 82 条第 3 款的规定,“海上货物运输合同”章中含有“运输单证”表述的规定,包括第 46 条、第 71 条、第 81 条、第 88 条、第 94 条、第 96 条和第 98 条,适用于电子运输记录。但是,该章没有关于电子运输记录的签发、内容及货物状况的批注的明确规定。该章第四节的标题是“运输单证”,该节的内容是否都属于第 82 条第 3 款中“本法有关运输单证的规定”进而适用于电子运输记录,需要司法实践予以明确。

(七) 货物多式联运

现行《海商法》“海上货物运输合同”章未规定多式联运合同下的货物迟延交付,是考虑到多式联运经营人比单一的国际海上货物运输承运人更难以掌控货物运抵目的地的时间。新《海商法》“海上货物运输合同”章第八节“多式联运合同的特别规定”基本上保留了现行《海商法》的规定,主要修改是在货物灭失或损坏之后增加了迟延交付。修订后的该节规定存在三个有待司法实践解决的问题。

第一,多式联运经营人对货物隐蔽损失的赔偿责任。货物多式联运中的隐蔽损失,是指发生的运输区段不能确定的货物灭失、损坏或者迟延交付。依据新《海商法》第 104 条的规定,多式联运经营人对隐蔽损失应当依照“海上货物运输合同”章关于承运人赔偿责任、责任限额和第十四章关于时效的规定承担赔偿责任。然而,当货物多式联运同时包括国际海上货物运输区段和国内海上货物运输区段时,新《海商法》对于承运人谨慎处理使船舶适航的时间和免责事由的规定并不相同,由此产生的是依照国际海上货物运输的规定还是国内海上货物运输的规定确定赔偿责任的问题。此外,在货物灭失或者损坏发生的区段不能确定,但能够确定未发生在海上运输区段的情形中,也存在如何确定多式联运经营人赔偿责任的问题。笔者认为,宜依照国际海上货物运输的规定确定赔偿责任。

第二,多式联运经营人对于连续发生的货物灭失或损坏的赔偿责任。实践中,货物灭失、损坏可能在两个或多个区段连续发生。例如,货物在国际海上运输区段卸货过程中因下雨遭受水湿,货物卸船后在码头露天堆放期间因下雨而再次遭受水湿,并在后续内河货物运输中因甲板上浪遭受进一步的水湿。此时会产生应依照国际海上货物运输、内河货物运输抑或运输港站所适用的法律来确定多式联运经营人的赔偿责任、责

^① 参见胡正良:《海上货物运输合同法:原理、立法与实践》,法律出版社 2024 年版,第 101-110 页。

任限制与时效的问题。笔者认为,法院可以根据案件具体情况,确定发生在各相关区段的损失比例;如不能确定,宜依照国际海上货物运输的法律规定作出裁判。

第三,多式联运单证。国际货物多式联运中,尤其是第一运输区段是国际运输时,多式联运经营人通常签发多式联运提单。此种提单适用新《海商法》“海上货物运输合同”章中有关提单的规定。但是,在多式联运经营人签发多式联运单证的情形中,由于新《海商法》“海上货物运输合同”章对多式联运单证的签发、内容、批注与证据效力没有作出明确规定,将产生与前述海运单或运单相同或相似的问题,需要司法实践予以明确。

五、结语

以问题为导向,以平衡海上货物运输合同法律制度的稳定与创新为基本遵循,《海商法》“海上货物运输合同”章的修订在形式上主要增加了第五节“电子运输记录”,原第七节“航次租船合同的特别规定”移至“租船合同”章。修订在内容上突出表现为:一是将国内海上货物运输合同纳入该章调整范围,并与国际海上货物运输合同实行“最小双轨制”,创设了一个新的立法模式;二是在继承“混合制度”的基础上,通过参照《鹿特丹规则》中电子运输记录、运输单证、托运人交付货物义务、货物控制权等合理或成熟的规定,完善货物灭失或损坏金额计算、货物留置权等具有中国特色的规定,完善了“混合制度”,实现了稳定与创新的平衡,明显提升了可操作性与规范性。然而,该章修订后依然存在一些问题,未来需要通过司法解释等司法实践予以解决。

Revision of Chapter “Contract of Carriage of Goods by Sea” in Chinese Maritime Code: Legal Succession and Innovation

HU Zhengliang

(School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

Abstract: The revision of Chapter “Contract of Carriage of Goods by Sea” in Chinese Maritime Code complied with problem-orientation and balancing stability and innovation of the legal regime of carriage of goods by sea, and enhanced enforceability and standardization of legal norms. In terms of form, Section “Electronic Transport Record” has been added and the original Section “Special Provisions Regarding Voyage Charter Party” has been removed to Chapter “Charter Parties”. In terms of content, contract of domestic carriage of goods by sea has been included in the scope of application of this Chapter with several special provisions, and an approach of minimum dual regimes has been adopted. Continuing to be based on the provisions regarding carrier’s obligations, exemptions and limitation of liability contained in the Hague-Visby Rules, the hybrid regime has been optimized by reference to the provisions on electronic transport record, transport document, shipper’s obligation to deliver goods for carriage, right of control, and other reasonable or mature provisions of the Rotterdam Rules, and by improving the calculation of indemnity for loss of or damage to goods, lien on goods, and other provisions with Chinese characteristics. After revision of this Chapter, there still exist several issues that need to be solved through judicial interpretation or other judicial practices.

Key words: revision of Chinese Maritime Code; contract of carriage of goods by sea; minimum dual regimes; hybrid regime; legal succession