

沈军,孙思琪. 限制责任还是惩罚赔偿? ——海上运输法与消费者保护法交错下的海运搬家合同[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(4): 52-59

限制责任还是惩罚赔偿?

——海上运输法与消费者保护法交错下的海运搬家合同

沈军^{1,2}, 孙思琪¹

(1. 上海海事大学 法学院, 上海 201306; 2. 上海海事法院 审判监督庭, 上海 200135)

摘要: 海运搬家业务近年来在中国快速发展。海运搬家合同兼具海上货物运输合同和消费者合同的性质。海上货物运输法的承运人单位赔偿责任限制规则针对的是货物灭失、损坏或延迟交付的情形, 而消费者保护法的惩罚性赔偿规则则是针对经营者的欺诈行为。前者的立法目的在于通过保护承运人一方鼓励航运业发展, 后者则是通过惩罚现实加害者、威慑潜在加害者, 实现对居于弱者地位的消费者的保护。中国司法实践对于其他运输方式, 虽然通常认可此类合同具有消费者合同的性质, 但大多倾向于通过两种方式回避惩罚性赔偿规则的适用: 一是认可运输单证条款关于赔偿责任限制的规定, 二是对于承运人是否构成欺诈行为从严认定。单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿可以同时适用于海运搬家合同, 但法律规则背后的价值取向仍然存在一时难以调和的冲突。因此今后立法和司法需要重视海上运输法与消费者保护法的协调。

关键词: 海运搬家合同; 海上货物运输法; 消费者保护法; 惩罚性赔偿; 单位赔偿责任限制

中图分类号: D922. 294 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2021)04-0052-08

Limitation of liability or punitive damages?

—on the contracts of international moving by sea under the intersection
of maritime transport law and consumer protection law

SHEN Jun^{1,2}, SUN Si-qi¹

(1. School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China;

2. Trial Supervision Tribunal, Shanghai Maritime Court, Shanghai 200135, China)

Abstract: International moving by sea has developed rapidly in China in recent years. A contract of international moving by sea has both the nature of the contract of carriage of goods by sea and the consumer contract. The limitation of the carrier's liability is applicable to the case of loss, damage or delay in delivery of goods, and the punitive damages rule of the consumer contract law is aimed at the fraud of operators. The legislative purpose of the former is to encourage the development of the shipping industry by protecting the carriers, while the purpose of the latter is to protect the consumers who are in the weak position by punishing the actual tortfeasors and deterring potential tortfeasors. The judicial practice in China generally recognizes that such contracts by other modes of transportation have the nature of consumer contracts, but most tend to avoid the application of punitive damages in two ways: one is to recognize the clauses of the limitation of liability on the transportation documents are valid, and the second is to strictly judge whether the carrier constitutes a fraud. The limitation of the carrier's liability and punitive damages can be applied to the contracts of international moving by sea at the same time, but the legal value behind the legal rules still has conflicts that are difficult to reconcile. Therefore, in the future, legislation and

收稿日期: 2021-09-10

基金项目: 2021年度国家社会科学基金青年项目“海上公共卫生法律治理研究”(21CFX019)

作者简介: 沈军(1970-), 男, 江苏阜宁人, 上海海事大学法学院航运管理与法律专业博士研究生, 上海海事法院审判监督庭庭长、三级高级法官, E-mail: sh_jncn@aliyun.com; 孙思琪(1992-), 男, 上海人, 管理学博士, 上海海事大学法学院讲师, E-mail: 461413517@qq.com.

judicial practice need to pay attention to the coordination of maritime transport law and consumer protection law.

Key words: contract of international moving by sea; law of carriage of goods by sea; consumer protection law; punitive damages; package limitation of liability

一、问题的提出

随着经济全球化的不断演进,移民人士、外籍雇员、外交机构人员以及留学生在不同国家之间的往返活动日益增多,对应的家具等私人物品的国际运输需求也逐渐产生,由此促使海运搬家业务得以快速发展。具体而言,海运搬家通常是由物流公司依据与托运人之间的合同约定,上门包装托运人的私人物品并负责装船,以海运为运输方式、船舶为运输工具将物品运至他国,然后通过卸船、分流等环节配送到门,并收取长途搬家运费。海运搬家的一方主体是专门提供私人物品海上运输服务的物流公司,另一方主体大多是移民人士、留学生等具有私人物品跨国运输需求的人员。海上运输较之航空、铁路等运输方式,具有通过能力强、运量大、性价比较高等特点,因而已是当前跨国搬家服务依靠的主要运输方式。

在上海海事法院审理的徐某松海上、通海水域货运代理合同纠纷案^①中,原告委托被告国际物流公司将涉案家具通过海运方式由中国上海运至加拿大多伦多。物品运至目的地后,原告根据仓储文件发现物品的实际体积明显小于被告此前告知并依据收取运费的体积,据此认为被告提供的服务存在欺诈行为,要求被告退还运费,同时依据《中华人民共和国消费者权益保护法》(简称《消费者权益保护法》)第55条第1款的规定,承担金额为三倍运费的惩罚性赔偿。

这是一起围绕海运搬家合同产生的海上货物运输合同纠纷案件。虽然本案最终是以调解的方式结案,但随着海运搬家业务日趋成熟,可以预见此类纠纷在海事审判实践中将会逐渐增多。不同于传统海上货物运输法重点关注面向国际贸易的海上运输,海运搬家业务由于托运人通常作为个人,因此具有消费者的身份,导致在适用法律层面与消费者保护法产生交集。特别是海上货物运输法与消费者保护法的价值取向迥然有异,前者基于鼓励航运业发展的价值取向形成了倾斜保护承运人等船方的立法传统,而后者给予特别保护的消费者在海运搬家合同下却是承运人的相对方。尤其是在物品发生灭失、

损坏或迟延交付等特定情形中,海上货物运输法和消费者保护法分别设有单位赔偿责任限制规则和惩罚性赔偿规则,二者虽均突破了损害赔偿原则中的完全赔偿原则,但却是向限制责任与加重责任两个截然相反的方向拓展。而且,惩罚性赔偿针对的欺诈行为,颇有可能不是物品灭失、损害或迟延交付的原因,因而未必引致承运人丧失单位赔偿责任限制的权利。

以上诸种因素的共同作用,导致海运搬家合同承运人的责任承担在司法实践中尚未形成相对统一的裁判标准。下文将基于海运搬家合同的性质认定,分析海上货物运输法和消费者保护法适用于海运搬家合同时的价值冲突,特别是单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿的规范关系,同时结合其他运输方式适用惩罚性赔偿的司法实践,尝试梳理承运人的责任承担规则。

二、海运搬家合同的法律性质认定

(一) 海运搬家合同的海上货物运输合同性质

《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第41条规定:“海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。”海运搬家合同承运人一方的主给付义务是提供运输服务,即将托运人的私人物品经由海路运送至目的地,而托运人一方的主给付义务是支付运费。例如,上述案件的涉案合同约定“乙方为甲方提供私人物品国际运输服务”。至于承运人是否提供上门测量估价、物品包装、拆包就位等其他服务,需要根据双方当事人的具体约定情况确定。因此,海运搬家合同符合《海商法》关于海上货物运输合同的定义,具有海上货物运输合同的性质。“海运搬家”只是依其服务内容形成的习惯性称谓,表明运输的标的物是需要实现跨国搬家的私人物品,但并不改变服务本身的海上货物运输属性。除非其中涉及的海上运输属于中国港口之间的海上货物运输,否则应当适用《海商法》第四章关于海上货物运输合同的规定。

(二) 海运搬家合同的消费者合同性质

仅从合同法的角度分析,消费者合同在中国现

^① 参见上海海事法院(2019)沪72民初3263号民事裁定书。

行法律体系之下并非典型合同,立法上也未明确界定消费者合同的内涵,即使是《消费者权益保护法》亦不例外。合同是消费者购买、使用商品或者接受服务的媒介,也是消费者享有权利、经营者承担义务的基础,《消费者权益保护法》确也针对消费者权利和经营者义务分别设置专章进行了规定,但该法除第 24 条第 1 款外并未直接提及消费者与经营者之间的合同关系^①。[1]

消费者合同客观上也不应被视为具体的合同类型,或者至少不能与《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)合同编中典型合同部分规定的各类典型合同,以及海上货物运输合同等特别法上的典型合同并列,而是同时涵盖以生活消费为目的订立的买卖合同、服务合同、保险合同等多种合同类型。消费者合同的特殊性主要在于合同订立的目的以及合同双方当事人。[2]

中国法律鲜少直接采用“消费者合同”的表述,仅有的例外应是《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第 42 条规定:“消费者合同,适用消费者经常居所地法律;消费者选择适用商品、服务提供地法律或者经营者在消费者经常居所地没有从事相关经营活动的,适用商品、服务提供地法律。”该条虽然创设了以消费者合同概念为基础的法律规则,即消费者合同的法律适用,但同样未明确界定消费者合同的内涵。因此,须以《消费者权益保护法》为基础,同时结合该法相关条文进行解释方能确定消费者合同的概念。

《消费者权益保护法》第 2 条前段规定:“消费者为生活消费需要购买、使用商品或者接受服务,其权益受本法保护;……”该条虽是关于调整范围的规定,但也同时明确了消费的基本含义,即为生活消费需要购买、使用商品或者接受服务。其中“生活消费”应当是指为生存、发展及享受需要而购买、使用商品或接受服务的行为。[3]15 因此,只要提供商品或者服务的一方是从事市场经营活动的经营者,购买商品或者接受服务的一方是为了个人或者家庭终极消费需要,而不是为了从事生产经营或者职业活

动需要,[4]即属于《消费者权益保护法》的调整范围,双方此时订立的合同便也属于消费者合同。

考察比较法上的学理观点,中国台湾地区“消费者保护法”同样未对消费者及消费关系作出明确定义,学者的理解则与上述分析大抵相同。例如,洪志宏认为:“所谓‘消费’,系指不再用于生产情形下的‘最终消费’。盖就消费者保护法而言,消费行为是指商品之使用行为之主要目的,乃是为达到生活上之目的,而非以供业务执行或生产为目的(营业或投资为目的)者,……”[5]质言之,界定消费者合同的关键在于双方当事人,一方须为消费者,另一方须为经营者。[6]911

移民人士、留学生等人员接受物流公司提供的海运搬家服务,目的是为了实现个人物品的国际运输,以此配合自身在不同国家之间的往返流动,因而属于较为典型的个人目的终极消费需要的范围。此时托运人应当具有消费者的身份,海运搬家合同也构成消费者合同,可以适用《消费者权益保护法》的规定。

三、单位赔偿责任限制与惩罚性赔偿的规范关系

(一) 单位赔偿责任限制与惩罚性赔偿的规范对象

1. 承运人单位赔偿责任限制的规范对象

考察承运人单位赔偿责任限制与消费者惩罚性赔偿的规范对象,前者相对而言更为明确。根据《海商法》第 56 条第 1 款和第 57 条^②,承运人单位赔偿责任限制的适用对象是货物灭失、损坏或者迟延交付,即承运人仅在货物灭失、损坏或者迟延交付的情形下,方才享有法律规定的单位赔偿责任限制的权利。

同时值得关注的应是单位赔偿责任限制权利的丧失。《海商法》第 59 条第 1 款规定:“经证明,货物的灭失、损坏或者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,承运人不得援用本法第五十六条或者第五十七条限制赔偿责任的规定。”中国学理通说认为明

① 《消费者权益保护法》第 24 条第 1 款规定:“经营者提供的商品或者服务不符合质量要求的,消费者可以依照国家规定、当事人约定退货,或者要求经营者履行更换、修理等义务。没有国家规定和当事人约定的,消费者可以自收到商品之日起七日内退货;七日后符合法定解除合同条件的,消费者可以及时退货,不符合法定解除合同条件的,可以要求经营者履行更换、修理等义务。”

② 《海商法》第 56 条第 1 款规定:“承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额,按照货物件数或者其他货运单位数计算,每件或者每个其他货运单位为 666.67 计算单位,或者按照货物毛重计算,每公斤为 2 计算单位,以二者中赔偿限额较高的为准。但是,托运人在货物装运前已经申报其性质和价值,并在提单中载明的,或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。”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。”

知可能造成损失而轻率地作为或者不作为是指明知自己的行为可能造成货物灭失、损坏或迟延交付的后果,但放任此种结果发生,即通常所称间接故意;法条所称“故意”则为直接故意。^[7]

2. 消费者合同惩罚性赔偿的规范对象

至于消费者合同的惩罚性赔偿,《消费者权益保护法》第55条第1款规定:“经营者提供商品或者服务有欺诈行为的,应当按照消费者的要求增加赔偿其受到的损失,增加赔偿的金额为消费者购买商品的价款或者接受服务的费用的三倍;增加赔偿的金额不足五百元的,为五百元。法律另有规定的,依照其规定。”据此,惩罚性赔偿的适用首先以经营者客观上实施了欺诈消费者的行为为要件。根据此前国家工商行政管理局《欺诈消费者行为处罚办法》第2条的规定,欺诈消费者行为,是指经营者在提供商品或者服务中,采取虚假或者其他不正当手段欺骗、误导消费者,导致消费者的合法权益受到损害的行为^①。

存在争议的应是消费者主张惩罚性赔偿是否以遭受损失为前提。仅从法条的文义分析,《消费者权益保护法》第55条第1款确实采用了“赔偿……损失”的表述,因而不少学者对此持肯定态度。例如,王兴运认为:“根据《消费者权益保护法》第55条的规定,经营者有欺诈行为的,应当按照消费者的要求增加赔偿其受的损失。可见,经营者是在消费者所受损失基础上进行增加赔偿(即惩罚性赔偿),无损失便无赔偿。因此,消费者遭受一定的损失也是惩罚性赔偿责任的构成要件之一。”^{[8]256}但是,此种理解明显与中国的司法实践不符。

例如,上海市第一中级人民法院在邓某华诉上海永达鑫悦汽车销售服务有限公司买卖合同纠纷案中明确指出:“从法条文义看,只要经营者提供商品或者服务有欺诈行为,则需要按照商品价款或接受服务的费用的三倍进行赔偿。该法条未对消费者受到损失的大小进行区分。因此,邓美华要求三倍赔偿的诉讼请求,具有相应的法律依据,予以支持。”^[9]北京市第一中级人民法院在北京沃尔玛百货有限公司等上诉张某军买卖合同纠纷案^②中也认为:“惩罚性赔偿尽管是损害赔偿的一种形式,但其不同于传统民法理论上的补偿性赔偿的概念,而是经营者对自己实施的欺诈行为所承担的加重后果。

因此,惩罚性赔偿不以损失的补偿为前提,更不以损失的实际发生为条件。只要经营者实施了欺诈行为,就应当向消费者承担三倍赔偿金的责任。”因此,惩罚性赔偿的目的不在填补损失,而是为了惩罚不法行为,^{[6]912}因而不应以消费者实际遭受损失为适用前提。而且,惩罚性赔偿的金额也是以商品价款或服务费用为标准,而与损失金额无关。

(二) 单位赔偿责任限制与惩罚性赔偿的立法目的

1. 承运人单位赔偿责任限制的立法目的

单位赔偿责任限制制度的立法目的主要是为保护承运人一方。^[10]民事损害赔偿的最高原则是完全赔偿原则,力求促使受害人回复到尚未遭受侵害时应处之状态。^[11]但是,海事活动由于海上特殊风险的存在而成败难卜,如果要求船方完全承担此种风险,投资者颇有可能裹足不前,从而难以推进航运业的发展。^[12]因此,海商法基于实质公平的价值追求以及鼓励航运业发展等特殊政策考量,背离完全赔偿原则创设了特殊的赔偿责任限制制度,其中之一即为承运人的单位赔偿责任限制制度。

海商法通过设置特殊的责任限制制度,赋予承运人等特定主体将其理应承担的赔偿责任限定在一定数额之内的权利,虽然客观上导致受害者遭受的损失无法得到充分、有效的赔偿,^[13]但在海事活动的特定背景之下却更为符合法律的公平原则。一般民商事法律遵循的公平原则作为法律公平价值之体现,要求实现当事人利益的平衡,并且防止出现利益衡量的显失公平,^[14]甚或延伸至对于不利益也即风险和负担的分配亦须均等。^[15]海商法创设承运人单位赔偿责任限制制度本身即有不同于一般民事法律的特殊利益衡量,学说上也认为海上债务具有特殊平衡性。^[16]

2. 消费者合同惩罚性赔偿的立法目的

针对消费者合同而创设的惩罚性赔偿,主要是通过惩罚现实的加害者,同时威慑潜在的加害者,^{[8]253}实现对于消费者权益的保护。消费者与经营者之间的经济实力往往存在差距,同时在信息占有方面也有明显不对等的现象,加之商家经营成本的外部化,导致消费者在交易活动中多数处于弱势地位,^{[3]30}需要在立法上予以适当干预从而进行纠正。

^① 该办法已于2015年被《侵害消费者权益行为处罚办法》废止,后者第5条、第6条详细列举了侵害消费者权益的行为,同时第16条明确规定其中部分类型构成欺诈行为。

^② 参见北京市第一中级人民法院(2016)京01民终5800号民事判决书。

消费者保护法本就是以保护消费者权益为价值取向。尤其对于消费者合同法而言,立法目的在于通过谋求消费者合同的缔结过程以及内容的适当公正化,确保消费者的合法权益,从而有利于消费生活的安定及提高。消费者合同法据此重视消费者和经营者在交易活动中关系的对等化,帮助双方基于自己责任而实施正当的缔约行为。^[17] 惩罚性赔偿即可在一定程度上促使经营者规范自身的经营行为,尽量减少欺诈行为的发生。

(三) 单位赔偿责任限制与惩罚性赔偿的适用关系

基于单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿的上述立法目的,应当认可海上货物运输法和消费者保护法的价值取向存在一定冲突。前者是通过保护承运人一方实现鼓励航运业发展的目的,后者则以保护消费者的权益为中心。二者倾斜保护的主体恰是海运搬家合同的双方当事人。但是,海运搬家合同的法律调整不应囿于此种障碍而有所偏废。

较之一般民事损害赔偿的完全赔偿原则,单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿均属背离原则的特别规则。前者是通过设定限额减轻责任,后者则是增加赔偿加重责任。基于《中华人民共和国立法法》(简称《立法法》)第92条确立的“特别法优于一般法”规则^①,二者皆属特别法,且均为针对特定事项的特别法。海上货物运输法针对的特定事项是海上货物运输合同,而海运搬家合同仅是其中一类;消费者保护法针对的特定事项是消费者合同,但消费者合同亦不限于海运搬家合同。二者的调整对象重合于海运搬家合同,但在效力方面并不存在何者应当优先适用的位阶差异。

惩罚性赔偿的根据在于法律的直接规定,作为一种额外负担以其法定性而具有独立性,而与合同运行的结果并无必然联系。违约责任并不影响惩罚性赔偿的特殊性质,二者可以并用不悖。^{[6]916} 单位赔偿责任限制规则减轻的责任属违约责任,既然惩罚性赔偿是额外负担的赔偿责任,原有的违约责任是否能够主张限制也应与之无碍。因此,单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿应当可以同时用于确定海运

搬家合同承运人的责任。值得顾虑的应是单位赔偿责任限制针对的是货物的灭失、损坏或迟延交付,而惩罚性赔偿针对的欺诈行为同样可能导致货物发生此类结果。但是,单位赔偿责任限制以故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为为丧失条件,而欺诈行为应当属于故意的情形,因而对于同一损害并不存在承运人可以限制责任但应承担惩罚性赔偿的情形。

四、其他运输方式适用惩罚性赔偿的司法实践

除海上货物运输外,其他运输方式基于运输活动涉及的特殊风险,大多也设有不同程度的单位赔偿责任限制。例如,《中华人民共和国民用航空法》(简称《民用航空法》)第129条规定,国际航空运输承运人对于货物的赔偿责任限额为每公斤17特别提款权^②。特别是随着电商行业快速发展产生的物流运输需要,快递企业的运单条款大多约定较低的赔偿责任限制。例如,顺丰速运《快件运单契约条款》第2条规定,因本公司原因造成托寄物灭失、破损、短少的,将免除本次运费,并按以下标准赔偿:若未选择保价,以七倍运费为限额;若已选择保价且支付保价费用的,则按照保价金额和损失的比例进行赔偿,最高不超过托寄物的实际损失金额。价值超过1000元的物品请保价,否则视为价值不超过1000元。^[18]

考察中国司法实践的具体情况,托运人作为消费者主张惩罚性赔偿的情况并不多见。此种现象的形成应有两个方面的原因:一是承运人单方预先拟定运输单证条款作为格式条款,通常明确设有赔偿责任限制的规定,消费者如不具有相关的法律专业知识,大多在发生纠纷后会接受此种规定;二是快递等货物运输活动的运费相对低廉,与海运搬家合同动辄数万元的费用不可同日而语,因此托运人通常不愿为此耗费精力展开诉讼。

分析少数涉及惩罚性赔偿的案件,法院大多认可此类运输合同具有消费者合同的属性。例如,广东省深圳市中级人民法院在范某鹤、广东红楼国通快递有限公司运输合同纠纷案^③中认为:“《中华人

① 《立法法》第92条规定:“同一机关制定的法律、行政法规、地方性法规、自治条例和单行条例、规章,特别规定与一般规定不一致的,适用特别规定;新的规定与旧的规定不一致的,适用新的规定。”

② 《民用航空法》第129条规定:“国际航空运输承运人的赔偿责任限额按照下列规定执行:……对托运行李或者货物的赔偿责任限额,每公斤为17计算单位。旅客或者托运人在交运托运行李或者货物时,特别声明在目的地点交付时的利益,并在必要时支付附加费的,除承运人证明旅客或者托运人声明的金额高于托运行李或者货物在目的地点交付时的实际利益外,承运人应当在声明金额范围内承担责任。”

③ 参见广东省深圳市中级人民法院(2015)深中法民终字第3309号民事判决书。

民共和国消费者权益保护法》第二条规定,消费者为生活消费需要购买、使用商品或者接受服务,其权益受本法保护。本案中,上诉人范某鹤将自己购买的物品交由国通公司运送,其目的是为了将不适宜的货物退还商家,这是一种个人生活消费需要,而非为了商业目的,上诉人国通公司则属于提供快递服务的经营者,因此上诉人范某鹤应属消费者。上诉人范某鹤与上诉人国通公司之间既是一个运输合同关系,同时也是消费者与经营者的服务与被服务关系,因此上诉人范某鹤依据《中华人民共和国消费者权益保护法》维护自己的权利,并不违反法律规定。”但是,多数法院同时倾向于通过以下两种方式回避惩罚性赔偿规则的适用。

一是认可运输单证条款关于赔偿责任限制的规定。以袁某辉与顺丰速运集团(上海)速运有限公司、顺丰速运有限公司运输合同纠纷案^①为例,托运人委托承运人运送价值14 257元的奢侈品,而快件送达收件人时却被调换为了食品。由于运费的三倍不足500元,因而托运人主张了500元的惩罚性赔偿,同时认为寄件网点未标识保价告示,工作人员亦未提醒保价,而且保价条款应当属于无效的格式条款。但是,上海铁路运输法院认为托运人主张格式条款无效缺乏事实和法律依据,仅酌定承运人赔偿140元,并返还运费20元。

二是对于承运人是否构成欺诈行为从严认定。以邓某海与上海安誉国际物流有限公司运输合同纠纷案为例,托运人认为承运人实际使用了20尺集装箱,而非双方约定的40尺集装箱,因此多收取37 000元运费的属于欺诈行为。但是,一审法院上海市金山区人民法院认为:使用20尺或40尺集装箱的区别是由于打包家具过程中的测算错误,不应构成欺诈行为,因而托运人主张惩罚性赔偿缺乏事实和法律依据^②。二审法院上海市第一中级人民法院也未否定此项判断^③。但是,也有部分法院针对类似的运费计算问题持有不同看法。例如,广东省深圳市宝安区人民法院在冯某迪与顺丰速运有限公司航空货物运输合同纠纷案^④中认为:承运人存在通过过多计算轻抛重量来多收运费的行为,该行为具有欺诈性,承运人据此应当承担惩罚性赔偿。

即使是在上文已经提及的范某鹤、广东红楼国通快递有限公司运输合同纠纷案中,法院虽然认可了此类运输合同可以适用《消费者权益保护法》,但仍未适用惩罚性赔偿规则。该案中托运人委托承运人运送的物品未能送达,托运人主张:“范某鹤邮寄的物品一直存放在国通公司,但国通公司客服却一直未向范某鹤交待实际情况,面对范某鹤的质疑总是模棱两可,含糊应对,范某鹤多次交涉未果,无奈之下才将国通公司告上法庭,直至开庭之日,国通公司才出示范某鹤邮寄之物品,此时距离范某鹤将物品交付国通公司已长达半年多,可见国通公司侵占该物品、欺诈范某鹤的主观故意明显。”承运人解释的原因为托运人填写的信息不清晰,而法院查明的事实表明托运人提交的快递单底联的收件地址、收件人姓名、联系电话等信息内容均清晰可见。即使如此,法院仍然认为承运人的行为属于过失而非故意,因而不构成欺诈行为,不应适用惩罚性赔偿规则。

实践中也存在少数较为宽松地认定欺诈行为存在进而适用惩罚性赔偿的案例,如湖南省岳阳市岳阳楼区人民法院审理的王某军与湖南顺丰速运有限公司、湖南顺丰速运有限公司岳阳分公司运输合同纠纷案^⑤。该案中承运人采用了公路运输方式,而非双方约定的次日件应当采用的航空运输方式。虽然承运人主张自己未采用航空运输方式的原因是快件中包含航空违禁品,但法院基于证据规则等因素未予认可,进而认定承运人未按合同约定时间将快件送达目的地,应当承担惩罚性赔偿。

五、海运搬家合同承运人的责任承担规则

基于海上货物运输法的承运人单位赔偿责任限制和消费者保护法的惩罚性赔偿可以同时适用于海运搬家合同,针对承运人不能依法免除自身责任的情形,确定承运人的责任需要考虑三项因素:一是物品是否发生灭失、损坏或迟延交付;二是承运人是否存在欺诈行为;三是欺诈行为是否是导致物品灭失、损坏或迟延交付的原因。暂不考虑承运人除欺诈行为外存在其他故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为的情形,海运搬家合同承运人的责

① 参见上海铁路运输法院(2020)沪7101民初340号民事判决书。

② 参见上海市金山区人民法院(2018)沪0116民初2219号民事判决书。

③ 参见上海市第一中级人民法院(2018)沪01民终7118号民事判决书。

④ 参见广东省深圳市宝安区人民法院(2020)粤0306民初1832号民事判决书。

⑤ 参见湖南省岳阳市岳阳楼区人民法院(2016)湘0602民初3846号民事判决书。

任承担规则应当分为以下三种情况。

第一,物品未发生灭失、损坏或迟延交付,但承运人存在欺诈行为。例如,承运人通过故意错误测算物品体积、重量等行为,以此实现过多收取运费的目的。此时承运人应当承担运费三倍的惩罚性赔偿。

第二,物品发生灭失、损坏或迟延交付,承运人同时存在欺诈行为,且欺诈行为是物品发生灭失、损坏或迟延交付的原因。例如,承运人承诺将以直达航线运输物品,但实际船舶的航线绕航挂靠多个港口,导致物品发生迟延交付。此时由于欺诈行为是导致物品发生迟延交付的原因,构成故意的情形,承

运人丧失单位赔偿责任限制的权利,同时还应承担运费三倍的惩罚性赔偿。

第三,物品发生灭失、损坏或迟延交付,承运人同时存在欺诈行为,但欺诈行为不是物品发生灭失、损坏或迟延交付的原因。例如,承运人通过故意错误测算多收运费,同时物品由于承运人未能妥善保管而损坏。此时承运人针对货物损坏可以享受单位赔偿责任限制,但同时仍应承担运费三倍的惩罚性赔偿。

以上三种情况下海运搬家合同承运人的责任承担规则如表 1 所示。

表 1 海运搬家合同承运人的责任承担规则

承运人责任的认定因素			承运人责任	
物品是否发生灭失、损坏或迟延交付	承运人是否存在欺诈行为	欺诈行为是否构成物品灭失、损坏或迟延交付的原因	是否享有海事赔偿责任限制的权利	是否应当承担惩罚性赔偿
否	是	—	—	是
是	是	是	否	是
是	是	否	是	是

较为特殊的应是承运人可以享受《海商法》第 51 条第 1 款规定的法定免责的情形,特别是其中第(一)项、第(二)项规定的航海过失免责、火灾免责。虽然承运人作为经营者对于消费者的欺诈行为与此类免责事由存在交集的范围颇为有限,但从现行法的法律解释角度考察,一旦发生此类少数极端情形,承运人仍应基于消费者保护法承担惩罚性赔偿。易言之,承运人责任的法定免责事由仅能免除海上货物运输法上的责任,而不能排除消费者保护法的适用。

中国民事立法并非没有考虑一般民事损害赔偿与惩罚性赔偿的衔接。例如,《民法典》第 179 条第 2 款规定:“法律规定惩罚性赔偿的,依照其规定。”但是,此问题在海事法律领域尚未受到充分关注。虽然单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿基于现行规则可以同时适用于海运搬家合同,但具体的适用结果难免存在令人疑虑之处,即规则背后依托的价值取向存在明显冲突。尤其是在承运人丧失单位赔偿责任限制权利的情形中,此时承运人实际已经遭受颇为沉重的惩罚,如果继续对其加以惩罚性赔偿,未免施加了过于严苛的责任,而距倾斜保护承运人的价值取向相去甚远。而且,此种价值冲突似乎一

时无法调和,原因在于托运人作为消费者和承运人作为经营者本就居于对立关系,但对双方的倾斜保护却又均有颇为充分的法理正当性乃至实际需要,二者皆应得到贯彻而不可偏废。

造成上述现象的原因之一应是海商法历来较少调整企业与个人之间的民事合同,因而海上运输法与消费者保护法此前少有交集,至多限于海上旅客运输合同一类。《消费者权益保护法》的价值取向是保护消费者的合法权益。^[19]随着海淘、跨境电商等购物方式日趋成熟,加之邮轮旅游在中国的快速发展,相应的法律调整同样具有消费者保护法的色彩。^[20]海上运输法与消费者保护法的冲突在司法实践中将会逐渐产生。特别是《旅游法》第 70 条第 1 款后段同样规定了违约惩罚性赔偿^①。海上运输法与消费者保护法的协调应是今后立法和司法无法回避的重要命题。至于当前以及今后一个时期司法实践应持的态度,仍应以审慎从严原则认定承运人是否存在欺诈行为为宜,以此来避免惩罚性赔偿规则过多干扰海上货物运输法的适用,导致鼓励航运业发展的制度设计沦为具文。而且,托运人作为消费者的实际损失本已能够获得较为充分的赔偿,因而即使尽量限制惩罚性赔偿规则的适用,大抵仍然符

^① 《旅游法》第 70 条第 1 款后段规定:“旅行社具备履行条件,经旅游者要求仍拒绝履行合同,造成旅游者人身损害、滞留等严重后果的,旅游者还可以要求旅行社支付旅游费用一倍以上三倍以下的赔偿金。”

合法律的公平价值,同时也可最大程度地在现行法律的解释之下实现海运搬家合同双方当事人的利益平衡。

六、结语

通过上文分析,可以得出以下结论:第一,海运搬家合同作为海上货物运输合同的同时,双方当事人分别具有消费者和经营者的身份,因而同时兼具消费者合同的性质。第二,海上货物运输法的承运人单位赔偿责任限制规则的规范对象是货物灭失、损坏或迟延交付的情形,而消费者合同法的惩罚性赔偿规则则是针对经营者的欺诈行为。前者的立法目的在于通过保护承运人一方鼓励航运业发展,后者则是通过惩罚现实加害者、威慑潜在加害者,实现

对于居于弱者地位的消费者的保护。第三,中国司法实践对于其他运输方式,虽然通常认可此类合同具有消费者合同的性质,但大多倾向于通过两种方式回避惩罚性赔偿规则的适用:一是认可运输单证条款关于赔偿责任限制的规定,二是对于承运人是否构成欺诈行为从严认定。第四,单位赔偿责任限制和惩罚性赔偿可以同时适用于海运搬家合同。基于承运人不能享受法定免责的前提,承运人责任的确定需要考虑三项因素:一是物品是否发生灭失、损坏或迟延交付;二是承运人是否存在欺诈行为;三是欺诈行为是否导致物品灭失、损坏或迟延交付。但是,法律规则背后的价值取向仍然存在一时难以调和的冲突。

参考文献:

- [1]孙思琪. 邮轮旅游法律要论[M]. 北京:法律出版社,2018:326.
- [2]孙思琪. 邮轮旅游法律适用论要[J]. 武大国际法评论,2018,2(2):120.
- [3]中国消费者权益保护法学研究会. 消费者权益保护法学[M]. 北京:中国社会科学出版社,2017.
- [4]李适时. 中华人民共和国消费者权益保护法释义[M]. 北京:法律出版社,2013:13.
- [5]洪志宏. 消费者保护法[M]. 台北:五南图书出版股份有限公司,2015:43.
- [6]韩世远. 合同法总论[M]. 4版. 北京:法律出版社,2018.
- [7]司玉琢. 海商法[M]. 4版. 北京:法律出版社,2018:96.
- [8]王兴运. 消费者权益保护法[M]. 北京:北京大学出版社,2015.
- [9]邓美华诉上海永达鑫悦汽车销售服务有限公司买卖合同纠纷案[EB/OL]. [2021-02-25]. <http://gongbao.court.gov.cn/Details/d6452ddb3648e462c8b81408ba69e.html>.
- [10]张新平. 海商法[M]. 5版. 台北:五南图书出版股份有限公司,2016:247.
- [11]程啸. 侵权责任法[M]. 3版. 北京:法律出版社,2021:758.
- [12]桂裕. 海商法新论[M]. 台北:正中书局,1984:124.
- [13]何丽新,谢美山. 海事赔偿责任限制研究[M]. 厦门:厦门大学出版社,2008:71.
- [14]王利明. 民法总则研究[M]. 2版. 北京:中国人民大学出版社,2012:120-121.
- [15]胡正良,韩立新. 海事法[M]. 3版. 北京:北京大学出版社,2016:599.
- [16]赖来焜. 最新海商法论[M]. 台北:元照出版有限公司,2008:11.
- [17]张严方. 消费者保护法研究[M]. 北京:法律出版社,2003:267.
- [18]快件运单契约条款[EB/OL]. [2021-09-02]. <https://i.sf-express.com/cn/sc/order/order.html>.
- [19]荣振华. 《消费者权益保护法》修法价值导向基准点的反思与重构[J]. 云南大学学报(法学版),2011(1):77.
- [20]孙思琪. 《海商法》修改增加规定邮轮旅游之研究[J]. 中国海商法研究,2018,29(3):25.