

文章编号: 1007-5399 (2015) 04-0045-02



快件损失赔偿制度研究

程志刚

(中国邮政集团公司, 北京 100808)

摘要: 文章指出了快递服务纠纷随行业快速增长而居高不下的严峻形势, 通过对国内快件损失赔偿现行立法规定的解读、司法现状的实证分析和传统货物运输损失赔偿制度变迁的研究, 提出了构建快递损失赔偿制度的方案, 以期加快相关立法进程, 保障快递行业持续健康发展。

关键词: 快件损失; 完全赔偿; 限制赔偿; 惩罚性赔偿

中图分类号: F61 **文献标识码:** A

近年来, 快递行业一直呈高速增长态势。随之而来的是, 快递服务引发的纠纷数量一路飙升。与此同时, 快递纠纷的调解和判决尺度难以把握, 出现这种局面的根本原因是立法中快件损失赔偿标准的缺位。

1 现行快件损失赔偿标准的立法缺失和司法困境

1.1 现行立法对快件损失赔偿的规定

2007年9月国家邮政局发布的《快递服务》行业标准, 对快递损失赔偿规定较为含糊: 快递服务组织与顾客之间有约定的应按照约定赔偿; 没有约定, 购买保价(保险)的快件, 按照被保价(保险)金额进行赔偿; 对于没有购买保价(保险)的快件, 按照邮政法、邮政法实施细则及相关规定办理。2009年《邮政法》修订时, 根据普遍服务业务范围对邮件的损失赔偿进行了区分: 对普遍服务范围内的, 采取保价与限制赔偿相结合的原则, 对未保价的给据邮件, 最高赔偿额不超过所收取资费的三倍; 对普遍服务范围外的邮件和快件损失赔偿, 则模糊地规定“适用有关民事法律的规定。”

1.2 立法的模糊规定引致的实践分歧

由于“民事法律的规定”过于宽泛, 发生快件损失情况时, 诉争双方当事人对赔偿标准的理解往往存在较大偏差, 普遍存在较大分歧: 用户一般都主张完全赔偿, 赔偿数额不仅包括快件本身的损失, 而且还包括合同履行后预期可以获得的利益; 而快递企业一般都主张按照运费的倍数或者确定的金额限制赔偿。在具有人身属性的证照或提单、承兑汇票、增值税专用发票等票据类快件损失赔偿案件中, 双方主张的赔偿数额更是有天壤之别。

1.3 快件损失赔偿诉争的焦点

在绝大多数情况下, 双方对诉争事实都没有争议, 分歧焦点主要是适用法律问题。用户认为“适用有关民事法律的规定”是指直接适用《合同法》分则“运输合同”中全额赔偿的有关规定。快递企业则认为运单背面的快递服务合同或者客户须知构成双方的约定, 应按运单上限定的数额赔偿。

快递运单作为一份格式条款合同, 其限额赔偿条款的效力如何, 双方也存在较大争议。在司法实践中, 有一些地方法院认为运单存在“提供格式条款一方免除其责任、加重对方责任、排除对方主要权利”的情形, 判定限额赔偿条款无效。况且, 在运单无客户签字的情况下, 一般不能认为格式条款合同成立, 运单中关于赔偿数额的约定也就无法作为双方解决纠纷的依据。

2 传统货物运输损失赔偿责任的发展

快件损失赔偿应该适用什么规则, 从传统货物运输损失赔偿的变迁中或许能找到理性答案。依据加害人所赔偿的金钱与所受损害之间的等值关系, 可以将损害赔偿责任分为完全赔偿、限制赔偿和惩罚性赔偿。就承运人的责任而言, 货物损失赔偿经历了一个由完全赔偿到限制赔偿的发展历程。

2.1 海上货物运输赔偿责任的演进

由于民事赔偿以完全赔偿为原则, 在英美法系国家早期货物损失赔偿中并不存在限制赔偿制度。1733年布赫尔诉劳森案全额赔付损失判决引起的恐慌, 让人们意识到海事运输的风险性和复杂性, 产生了分摊风险和限制责任的需要。英国议会顺应航运界发展的需要, 于次年通过了《船舶所有人责任法》, 明确了船主的限制赔偿责任。该法案助推了英国航运业的发展和国际贸易的兴盛。其后, 英国、美国、日本、俄罗斯等海洋强国经过陆续的修订完善, 都在海商法中确立了货物运输限制赔偿责任的相关规定。

各国在海上货运限制赔偿方面的共识很快被纳入国际公约。1924年通过的《海牙规则》第4条明确规定: “无论是承运人还是船舶, 在任何情况下, 于每件或每单位超过100英镑或与其等值的其他货币之部分, 不再负责”, 对于超出限额的货值通过声明保价解决。1968年通过的《维斯比规则》和1978年通过的《汉堡规则》延续了《海牙规则》中货物运输限制赔偿的规定, 只对限制责任单位作了修改。

2.2 限制赔偿在航空货运中的应用

随着航空运输的兴起, 在海上货物运输限制赔偿与保价

运输方面的国际共识和成熟经验,很快被航空国际法吸收采纳。1929年通过的《华沙公约》第22条规定:“在运输已登记的行李和货物时,承运人对行李或货物的责任以每公斤250法郎为限;除非托运人在交运时,曾特别声明行李或货物运到后的价值,并缴付必要的附加费”。1955年国际会议通过的《海牙议定书》和1971年通过的《危地马拉协议书》都沿用了货物运输限制赔偿的规定,但均大幅提高了责任限额标准。

2.3 我国传统运输方式中限制赔偿的规定

我国在海上、航空和铁路货物运输立法方面起步较晚,得以充分吸收借鉴国际社会的通行做法。对于货物运输的损失赔偿,普遍采取限制赔偿与保价(保险)相结合的立法原则。我国航空货运方面的最新规定是2006年3月开始实施的《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》,对旅客托运的行李和对运输货物的赔偿责任限额,为每公斤人民币100元。《铁路货物运输合同实施细则》与《铁路旅客运输损害赔偿规定》对铁路运输货物和行李损失的赔偿也作出了责任限额和声明保价的规定。

3 快件损失赔偿制度的构建

快递虽然是近几年伴随电子商务迅速成长起来的一个新兴行业,但也延续着传统海陆空运输行业的诸多特点。在解决快件损失赔偿的制度构建上,应加快修法进程,在明确延续传统货物运输限制赔偿责任的同时,加强快递保价(保险)制度建设和政策扶持。与此同时,要加强快递从业人员的准入制度和惩戒机制建设。只有从制度层面多措并举,完善快件损失赔偿的各项机制,才能真正保护快递企业与用户双方合法权益,保障快递行业持续健康发展。

3.1 引入限制赔偿作为托底规定

交易的简洁与便利是快递业的显著特征之一。在交寄快件时,双方当事人不可能对包括损失赔偿在内的权利义务进行详尽的谈判约定。运单作为一种格式条款合同,即使在用户规范签字生效的前提下,也有违背契约公正之嫌。为合理分配风险、降低交易费用,急需在立法中对快递损失的赔偿标准进行明确、统一的规定。

快递行业一般都是按快件的件数、重量和尺寸规格计收运费,而不按收寄快件的价值收费。高额的货值与低廉的运费并不相称,快递企业的收益与风险也不平等。如完全按照当事人所受损失进行全额赔偿,会导致快递企业承担其不可估量的赔偿风险。因此,在快递损失赔偿立法中,应延续国际社会和我国在海陆空传统运输方式中的通行做法,按运费的倍数或者按件数、重量进行限制赔偿。限制赔偿并非置广大快递用户的权益于不顾,因其只是一个托底规定。对于货值超出限制赔偿标准的部分,应延续传统货物运输中通过保价或保险的方式予以解决。

3.2 加强快件保价(保险)制度建设和政策扶持

目前,绝大多数快递企业都在采用货值申报与保价相结合的方式保障高货值快件的安全。在实际操作中,保价(保

险)收入都计列到主营业务收入中,并没有建立独立的快件损失赔偿基金,没有真正起到赔付快件损失的保障作用。发生快件丢失、毁损、内件短少等情况时,快递企业会逐级转嫁风险,最后往往由快递员个人赔付。由于快递员的风险承受能力非常有限,在赔付额度过高时,往往一走了之。不仅用户损失得不到及时赔付,甚至由个案引起系统性风险,导致整个城市或区域的快递企业分支机构关门倒闭。

有不少快递企业尝试引进商业保险,也有保险公司进行过接洽和考察,但最终都没有形成实质性的商业合作,其主要原因是快递运输方式多、运输工具杂、处理环节多,风险难以控制,保险公司不愿承保。在国家大力发展电子商务等新兴服务业,培育经济新动力的背景下,应加强快件保价(保险)制度建设和政策扶持,通过保险分担快递企业风险,保障用户权益,促进快递业的健康发展。

3.3 加强快递从业人员准入制度和惩戒机制建设

快递行业收派件工作地点分散、作业环节多、工作时长、员工流失率高等行业特点,决定了对快件盗损安全监管非常困难。体积小、货值高的快件对劳动强度高、薪酬待遇低的快递员也是一种较大的道德考验。监守自盗成为快件损失最主要的风险之一。发生快件盗窃案件时,由于单个快件货值往往达不到刑事立案标准,公安机关一般不愿干预。甚至有不法分子专门在不同快递公司、不同区域转换,以盗窃快件为生。

解决快件损失赔偿问题需要从源头抓起。一是加强快递员职业道德培养和快递企业文化建设,形成“不想偷”的职业素养和文化氛围。二是要建立“黑名单”制度,形成“不能偷”的防范机制。通过在快递行业协会建立一个资源共享的信息系统,对于有盗窃前科或其他不良从业经历的,将姓名、身份证号等录入黑名单,禁止进入快递行业工作。三是要探索建立民事、行政和刑事相结合的惩处制度,形成“不敢偷”的惩戒机制。探索建立惩罚性赔偿制度,让恶意毁损和盗窃快件的不法分子承担高额民事赔偿。同时,要加强公安机关和快递行业主管部门之间的协作,对达不到刑事立案标准的,予以治安处罚;对于多次盗窃快件的,按照累计货值立案侦查并追究刑事责任。

参 考 文 献

- 1 王利民. 违约责任论. 北京: 中国政法大学出版社, 2003
- 2 赵德铭. 国际海事法. 北京: 北京大学出版社, 1999
- 3 孙毅. 限制性损害赔偿责任研究. 黑龙江大学硕士论文, 2010
- 4 宋学东. 海事赔偿责任限制的理论与实践. 华东政法学院硕士论文, 2003, 11

收稿日期: 2015-05-26

作者简介: 程志刚(1979~), 男, 湖北黄冈人, 硕士, 经济师, 主要从事邮政经营管理、企业法律事务研究。