

多式联运经营人定域损失责任规范之重构

张家勇,黄清新

(中南财经政法大学 法学院,湖北 武汉 430073)

摘要:《民法典》第839条系对多式联运经营人全程负担的承运人义务的重申,因未顾及区段承运人承担侵权责任对外部责任的影响,故无法将其作为多式联运经营人责任的规范基础,构成公开型法律漏洞。对此,实践层面存在两种解释方案:一是依循合同相对性判决多式联运经营人单独承担违约责任,二是直接适用单式联运责任规则判决多式联运经营人与货损区段承运人承担连带责任,但在逻辑体系与价值衡量层面均存在无法纾解的解释障碍。合理之解释进路在于,由多式联运经营人与货损区段承运人承担不真正连带责任。其构造机理在于,就货物毁损灭失的损害,多式联运经营人的违约责任与货损区段承运人的侵权责任存在竞合;就多式联运经营人不真正连带责任的教义结构而言,外部构造上的连带责任在体系联动效应、规范目的的双重性、比较法立法范式镜鉴等方面具有正当性,内部构造上的追偿权存在清偿代位与违约责任的择一行使空间,且在证明责任配置上有所差异。在规范路径上,通过类推适用《民法典》第834条的方式得以填补多式联运经营人责任的法律漏洞。《民法典》第842条作为多式联运经营人责任的“准据法”,并不影响多式联运经营人的责任形态,仅因适用该条,多式联运经营人与货损区段承运人承担不真正连带责任的范围受责任限额规定的限制。

关键词:货损可定域;多式联运经营人责任;不真正连带责任;类推适用;责任限额

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2023)04-0063-11

Restructuring of Multimodal Transport Operator's Liability Norms for Fixed-Area Losses

ZHANG Jiayong, HUANG Qingxin

(Law School, Zhongnan University of Economics and Law, Wuhan 430073, China)

Abstract: Article 839 of *Civil Code* reiterates the carrier's obligation to the multimodal transport operator throughout the whole process, which cannot be taken as the normative basis of the liability form of multimodal transport operator because it does not take into account the impact of the tort liability of the local carrier on the external liability, and constitutes an open legal loophole. In this regard, there are two interpretation options at the practical level; one is to follow the relativity of contract and let the multimodal transport operator bear the liability for breach of contract alone, and the other is to directly apply the rules of successive transport liability and let the multimodal transport operator and local carrier of the cargo damage bear joint and several liability, but in the logical system and value measurement level there are the obstacles of interpretation that are unable to relieve. The reasonable way of interpretation is to make the multimodal transport operator and the local carrier bear untrue joint and several liability. The mechanism of the construction is that, with respect to the loss of goods, there is a concurrence between the breach of contract liability by multimodal transport operator and the tort liability of cargo damage by local carrier; with respect to the doctrinal structure of multimodal transport operator's untrue joint and several liability, the external structure of joint and several liability is justified in terms of systemic linkage effect, duality of normative purpose, the mirror of comparative law legislation paradigm, and other aspects. The internal structure of the right of recovery has the space for the exercise of subrogation and breach of contract liability, and there are differences in the configuration of the burden of

收稿日期:2022-10-28

基金项目:2020年度国家社科基金重点项目“中国债法上返还责任规则的统一建构”(20AZD119)

作者简介:张家勇,男,中南财经政法大学法学院教授、博士生导师;黄清新,男,中南财经政法大学法学院民商法专业博士研究生。

proof. In terms of the regulatory path, the legal gap of multimodal transport operator's liability can be filled by applying Article 834 of *Civil Code* by analogy. Article 842 of *Civil Code*, as the "governing law" of the liability of multimodal transport operators, does not affect the form of liability of multimodal transport operator, but the scope of the multimodal transport operator's untrue joint and several liability with the responsible local carrier is limited by the limit of liability provision only due to the application of this article.

Key words: cargo damage determinable domain; multimodal transport operator's liability; untrue joint and several liability; application by analogy; limit of liability

一、问题的提出：多式联运经营人责任形态之迷思

《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第839条的规范重心在于,多式联运经营人与区段承运人的内部责任承担约定不影响多式联运经营人所负担的承运人义务。自《民法典》的外部规定来看,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第63条规定承运人与实际承运人承担连带责任,不过,《海商法》第102条所规定的多式联运合同,系以其中一种运输方式为海上运输方式为前提,因此,《民法典》第839条中的多式联运合同实际上含括的类型更宽泛。^①如此一来,《海商法》第63条所确立的连带责任的规范模式与《民法典》第839条文义解释下多式联运经营人独自承担违约责任的解释模式形成鲜明对比。^②无独有偶,在民法典运输合同的内部体系下同样存在类似的评价矛盾,《民法典》第839条只是强调多式联运经营人须对全程运输负责,但在货损可定域时多式联运经营人与区段承运人的责任形态其实并不明晰。相形之下,《民法典》第834条却明确规定,单式联运货损可定域时由缔约承运人与货损区段承运人承担连带责任。由此可见,无论是《海商法》第63条抑或是《民法典》第834条,都与《民法典》第839条之下多式联运经营人的责任规范模式存在体系滞碍。立法上的差异化处理所引发的体系效果为,单式联运货损可定域情形下

缔约承运人须与货损区段承运人对外承担连带责任,而多式联运货损可定域时缔约承运人的责任则多解释为,因合同相对性而仅由多式联运经营人对外承担责任,而区段承运人则无须对外承担责任。^③不过,从单式联运与多式联运的典型交易模式来看,二者的相似之处尤为明显。因为无论是单式联运还是多式联运,托运人的合同相对人仅系缔约承运人而已,各区段承运人仅与缔约承运人单独签订区段运输合同,而非作为共同缔约的一方当事人,此与共同运送相区隔。^④如果只是因为单式联运采取同一运输方式运输货物而多式联运采取多种运输方式运输货物,便存在缔约承运人对外承担连带责任与独立承担责任的巨大差异,^⑤则在结果评价层面其妥当性不无疑义。

令人遗憾的是,立法层面对单式联运与多式联运情形下缔约承运人所作的差异化的责任配置并未引起学者的充分关注。有观点认为,《民法典》第839条为合同相对性原则在多式联运责任承担情形下的具体体现,^⑥从而只须由多式联运经营人对托运人承担违约责任即可,托运人不可直接向区段承运人主张损害赔偿。但也有观点认为,从体系上看,区别对待相继运送与多式联运中的区段承运人,难谓合理,^⑦此时多式联运经营人责任亦因此而有所不同。而从请求权基础的视角来看,《民法

① 笔者所讨论的货损可定域时多式联运经营人责任,仅指《民法典》第839条所规定的多式联运经营人,有别于《海商法》第102条所规定的其中一种运输方式为海上运输的多式联运经营人。

② 在货物发生毁损灭失的情况下,多式联运经营人须向托运人承担违约责任,但此时多式联运经营人的违约责任并非对外责任承担层面的终局责任形态,因为该条实质上忽视了区段承运人责任对外部责任形态的影响。

③ 可能会有观点认为,单式联运与多式联运本就属于不同的运输方式,在缔约承运人的责任配置上,自然应当对二者作差异化处理。但不可忽视的是,决定责任形态的因素并非运输方式本身,而是当事人权利义务结构,若在单式联运与多式联运情形下缔约承运人的义务存在显著差异,则在两种情形下课以多式联运经营人不同的责任形态才具有合理性。

④ 中国台湾地区规定了共同运送制度,即数个运送人与托运人共同订立运送契约,于运送人内部之间划分途程而相继完成运送,亦称为连带运送。参见邱聪智:《新订债法各论(中)》,中国人民大学出版社2006年版,第389页。《民法典》中的多式联运制度事实上与中国台湾地区的转托运送制度存在相似之处,转托运送的基本构造为,托运人与运送人成立运送契约,承担全程运送,运送人再与其他运送人成立契约,由其他运送人承担全部或部分运输。具体参见林诚二:《债编各论新解——体系化解说(中)》(修订3版),瑞兴图书股份有限公司2015年版,第465页。

⑤ 虽然对于多式联运经营人而言,无论是独立向托运人承担责任抑或是与区段承运人承担连带责任,在责任承担的份额上并不存在差异,但是在连带责任的情形下,托运人完全可以要求多式联运经营人与区段承运人共同承担损害赔偿,大大降低了受偿不能的风险。

⑥ 参见王利明:《合同法研究(第3卷)》,中国人民大学出版社2012年版,第552页。

⑦ 参见徐涤宇、张家勇主编:《中华人民共和国民法典评注(精要版)》,中国人民大学出版社2022年版,第882页。

典》第839条只是规定了多式联运经营人对全程运输享有承运人的地位以及多式联运经营人可与区段承运人约定责任分担,但并未规定运输义务违反的法律后果,^①学者亦将其定位为多式联运内部责任的辅助规范,故其并不能作为独立的请求权基础。^②但是,也有观点认为,《民法典》第839条是多式联运经营人的责任承担规范,实际上是将其作为独立的请求权基础。^③可见,理论层面对于货损可定域时多式联运经营人责任的分歧体现在多式联运经营人的责任形态,以及第839条是否属于多式联运经营人责任的规范基础两个方面。

由于缺乏合理的教义学原理的支撑,司法实践层面对这一问题亦未形成一以贯之的裁判立场。在实践中,不乏法院主张,单式联运情形下缔约承运人与区段承运人承担连带责任系法律特别规定,而《民法典》第839条既然未明确规定多式联运经营人与区段承运人承担连带责任,则托运人自然不得径行向区段承运人主张损害赔偿。^④但也有法院对此表示反对,认为无论是否与托运人签订运输合同,实际承运人均要负责将货物运送至合同约定地点,如在运输过程中货物出现损失,应当对托运人承担赔偿责任。^⑤有的法院更是明确依据原《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)第318条判决多式联运经营人与区段承运人承担连带责任。^⑥由是观之,对于多式联运经营人的责任形态,司法实践层面的分歧仍然体现在多式联运经营人承担连带责任抑或独立承担违约责任的责任形态层面。

有鉴于此,笔者拟要解决的问题在于,在多式联运货损可定域的情况下,如何确定多式联运经营人的责任形态?而这一核心问题的解决须从以下几个方面展开:首先,如何处理多式联运经营人对托运人的违约责任与区段承运人对托运人的侵权责任之间的关系?这涉及多式联运经营人责任形态的构造机理与基本结构。其次,多式联运经营人责任形态的

法律漏洞如何予以填补?最后,在《民法典》第842条规定货损可定域时多式联运经营人责任适用单行法的情况下,如何构造多式联运经营人责任形态?

二、实践层面多式联运经营人责任形态解释方案之检讨

对于货损可定域时多式联运经营人的责任,既有的裁判存在两种解释路径:第一,基于合同相对性的原理,只需由多式联运经营人对托运人承担责任,而托运人不能直接向区段承运人主张责任;第二,法律未就多式联运情形下多式联运经营人与区段承运人责任明确作出规定,可以按照单式联运的规则处理,由多式联运经营人与区段承运人承担连带责任。

(一)基于《民法典》第593条的解释

在司法实践中,有的法院认为,根据合同相对性,只应当由多式联运经营人对托运人承担责任。^⑦因多式联运经营人是以自己的名义与区段承运人独立签订区段运输合同,故对于托运人而言,无论货物毁损灭失发生在哪一区段,都有权根据多式联运合同直接向多式联运经营人主张违约责任。^⑧而且,实践中有的法院在依据合同相对性进行裁判时,直接对当事人连带责任的主张予以否定,理由在于,多式联运情形下多式联运经营人与货损区段承运人承担连带责任欠缺明确的法律依据。^⑨故在对外责任承担层面,多式联运经营人应当向托运人承担违约责任,但在责任承担完毕后可以向货损区段承运人进行追偿。^⑩

还有的法院以多式联运经营人未与区段承运人就货物毁损灭失的损害进行责任约定而否定托运人向区段承运人主张赔偿责任的请求。如在“北美补偿保险公司与上海经贸协创货运有限公司保险人代位求偿权纠纷案”中,法官认为被保险人美国通用公司委托泛亚班拿公司进行涉案飞机发动机的多式联运,而泛亚班拿公司又委托本案被告进行区段运输,被保险人美国通用公司与本案被告之间并未就涉案

① 参见谢鸿飞、朱广新主编:《民法典评注合同编:典型合同与准合同(3)》,中国法制出版社2020年版,第356页。

② 参见吴香香编:《民法典请求权基础检索手册》,中国法制出版社2021年版,第118页。

③ 参见黄薇主编:《中华人民共和国民法典合同编解读(下册)》,中国法制出版社2020年版,第1120页。

④ 参见广东省高级人民法院(2004)粤高法民四终字第178号民事判决书。

⑤ 参见四川省高级人民法院(2016)川民终420号民事判决书。

⑥ 参见四川省达州市中级人民法院(2015)达中民初字第18号民事判决书。

⑦ 参见广东省中山市中级人民法院(2009)中中法民二终字第76号民事判决书、浙江省平湖市人民法院(2017)浙0482民初4151号民事判决书。

⑧ 参见青岛海事法院(2021)鲁72民初1929号民事判决书。

⑨ 参见湖北省高级人民法院(2018)鄂民终1372号民事判决书、广东省中山市中级人民法院(2009)中中法民二终字第76号民事判决书、海口海事法院(2021)琼72民初206号民事判决书、南昌铁路运输法院(2019)赣7101民初59号民事判决书、广州海事法院(2010)广海法初字第273号民事判决书。

⑩ 参见杭州铁路运输法院(2017)浙8601民初122号民事判决书。

飞机发动机的运输约定双方之间的权利与义务,尽管被告为泛亚班拿公司安排的区段承运人,但无证据证明泛亚班拿公司与被告就被告运输区段内的责任承担进行约定,因此,原告无权主张被告就涉案货损承担合同责任,原告诉讼请求没有权利依据,法院不予支持。^①

(二)《民法典》第834条的直接适用

值得注意的是,实践中也有法院支持了托运人要求多式联运经营人与货损区段承运人承担连带责任的主张,而其裁判依据为原《合同法》第313条与第318条。^②有的法院则是直接根据原《合同法》第313条的规定,判决多式联运经营人与货损区段承运人连带承担货损的赔偿责任。^③“深圳市蓝星威电子科技有限公司与深圳市诺安达国际货运代理有限公司、义乌康博进出口有限公司航空货物运输合同纠纷案”中法院甚至明确指出,货物灭失发生在由被告康博公司负责的后程运输区段内,作为多式联运经营人的诺安达公司应当与后程的实际承运人康博公司对31票货物灭失承担连带责任。^④

从上述案例中法官的裁判理由来看,第一种裁判路径下,由于《民法典》第839条仅起到强调多式联运经营人对全程运输承担承运人义务的作用,并未涉及多式联运经营人的具体责任承担的问题,因此实质上是以《民法典》第834条作为多式联运经营人承担连带责任的依据。而第二种裁判路径则是直接以《民法典》第834条单式联运规则确定多式联运经营人的责任。因此,此两条裁判路径实际上均认为,多式联运经营人责任应当按照单式联运的责任承担规则处理。

(三) 现有解释方案的初步评价

1. 合同相对性原则忽视区段承运人责任对多式联运经营人责任的影响

从合同相对性的解释方案来看,其以合同相对性来证成多式联运货损可定域情形下多式联运经营人独立承担违约责任的正当性。乍看之下,似乎具有一定的合理性,但细究揣摩,则不尽如此。

首先,因《民法典》第839条未就多式联运经营人与区段承运人责任作出明确规定,在解释上就存

在两种可能的进路:一是在运输合同的体系框架下,通过类推适用的方式填补多式联运经营人责任形态的漏洞;二是在欠缺明确的多式联运经营人责任规定的情况下,适用合同编通则部分的合同相对性的规定。而实践中往往囿于文义及论证负担,多直接适用《民法典》第593条依照合同相对性原理确定多式联运经营人责任。其次,从《民法典》第839条的文义来看,无论是否能够确定货损的具体运输区段,多式联运经营人均须向托运人承担承运人责任,^⑤但是在对外责任承担层面,直接适用合同相对性原则恰恰忽视了区段承运人责任对多式联运经营人责任形态的影响。再次,虽然合同编通则部分的规定对分则部分具有一定的统摄效应,但是多式联运合同具有特殊的交易结构及利益格局,故应当从运输合同的规范体系出发而非诉诸通则部分的合同相对性原则。最后,退一步讲,即使适用《民法典》第593条,也只能说明托运人不能直接向区段承运人主张违约责任而已,并未排除托运人向区段承运人主张其他形态责任的可能性。如此而言,在未明确区段承运人对托运人的责任的情况下,多式联运经营人的责任形态并不能得到终局性确定,因此,以合同相对性为基础,认为在对外责任承担上只需由多式联运经营人对托运人承担违约责任的观点并不合理。

2. 单式联运责任规则的适用混淆单式联运与多式联运的评价效果

以《民法典》第834条确认多式联运经营人责任的解释方案,实际上是将单式联运与多式联运作出完全相同的效果评价。然而,从请求权基础的视角来看,《民法典》第834条系单式联运区段货损可定域时托运人损害赔偿请求权的请求权基础,^⑥尽管《民法典》第839条只作为辅助规范,而《民法典》第834条为主要规范(独立的请求权基础),但第834条只调整单式联运货损可定域情形下的责任问题,因此不能将其扩张适用于多式联运情形下的责任承担场域。由多式联运经营人与区段承运人承担连带责任对托运人利益保护更为周全固不待言,但不能就此将单式联运与多式联运情形下托运人损

^① 参见上海市浦东新区人民法院(2016)沪0115民初46169号民事判决书。

^② 参见广东省深圳市前海合作区人民法院(2019)粤0391民初3952号民事判决书、河北省保定地区(市)中级人民法院(2020)冀06民终1211号民事判决书。

^③ 参见广州海事法院(2018)粤72民初366号民事判决书、四川省高级人民法院(2016)川民终420号民事判决书。

^④ 参见广东省深圳市前海合作区人民法院(2019)粤0391民初3952号民事判决书。

^⑤ 参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编:《中华人民共和国民法典合同编理解与适用(四)》,人民法院出版社2020年版,第2198页。

^⑥ 参见吴香香编:《民法典请求权基础检索手册》,中国法制出版社2021年版,第117页。

害赔偿请求权的请求权基础混为一谈。有学者指出,原《合同法》第313条系对单式联运合同中合同承运人及区段承运人责任承担的规定,不能直接适用于多式联运的情形,^①这种裁判路径实际上属于适用法律不当。^②因此实践中依据《民法典》第834条得出多式联运经营人应当与区段承运人承担连带责任的结论欠缺合理性。

职是之故,《民法典》第593条合同相对性的解释路径罔顾多式联运合同本身的权利义务配置的特殊性,运输合同的规范体系较之于合同编通则部分的规定具有适用上的优先性,且忽视了区段承运人对托运人承担责任的可能性,以及由此导致的多式联运经营人责任形态的改变。^③直接适用《民法典》第834条单式联运的责任承担规则调整多式联运情形下的责任属于法律适用错误,混淆请求权基础,难谓合理。

三、多式联运经营人责任形态之重构:不真正连带责任的提出

事实上,多式联运与单式联运情形下缔约承运人责任之间的评价矛盾,主要因为单式联运情形下缔约承运人与区段承运人须就货物毁损灭失承担连带责任,而多式联运情形下却语焉不详,存在多种解释的空间。因此,在体系上缓和二者的矛盾,需解决对外承担连带责任以及避免连带责任中法定与意定基础限制两个层面的问题。事实上,此时多式联运经营人与货损区段承运人承担不真正连带责任是化解单式联运与多式联运评价矛盾的较为理想的解释方案,对外由多式联运经营人与货损区段承运人向托运人承担连带责任,而多式联运经营人向托运人承担责任之后,可向货损区段承运人进行追偿。^④

(一)多式联运经营人承担不真正连带责任的产生机理

1. 货损区段承运人责任定位的转向:对托运人承担侵权责任

既往的观点之所以强调托运人只能向多式联运经营人主张违约责任,是因为观察视角仍拘泥于违约责任的场域。详言之,多式联运合同的当事人为托运人与多式联运经营人,而区段运输合同的当事

人为多式联运经营人与区段承运人,虽然从功能上看,区段运输合同是为多式联运合同的履行所缔结,区段运输合同是多式联运合同的组成部分,但二者在性质和合同主体上不可混为一谈,多式联运经营人与各运输区段承运人之间的合同不属于联运合同的范畴,更不能替代联运合同,从而变更、解除多式联运经营人与区段承运人之间的合同权利义务关系,也不能影响多式联运经营人对全程运输承担的义务。因此,单纯地从合同责任的角度来看,托运人并不能向区段承运人主张违约责任,而区段承运人只需依照区段运输合同向多式联运经营人承担违约责任即可,此时多式联运经营人的违约责任与区段承运人的违约责任彼此独立,故只应由多式联运经营人对外承担责任,此系违约责任路径下的基本逻辑。

然而,在托运人与区段承运人之间欠缺合同关系拘束的情况下,贸然突破合同相对性而将区段承运人也纳入合同责任承担之列将面临理论基础与伦理效果的双重检讨。就理论基础而言,必然受制于连带责任法定与意定基础的限制;就伦理效果而言,则只能诉诸托运人救济的法政策考量。但不可忽视的是,虽然托运人不能向区段承运人主张违约责任,但是区段承运人负责的运输区段范围内货物发生毁损灭失,对于托运人而言实际上也构成民事侵权。^⑤区段承运人对托运人负有过错责任,故托运人此时同样可以向该区段承运人主张侵权责任。^⑥故而,无须从突破合同相对性的视角论证托运人对区段承运人的损害赔偿请求权,而应肯认区段承运人对托运人的侵权责任。如此一来,发生货损的区段承运人的责任定位便由原来的向多式联运经营人承担违约责任变为向托运人承担侵权责任。

2. 责任形态的塑造:多式联运经营人违约责任与区段承运人侵权责任的竞合

在肯认区段承运人对托运人承担侵权责任的基础上,多式联运经营人与区段承运人实际上就货物毁损灭失的损害承担全部赔偿责任,此时在责任的承担上系就同一损害结果负责。学界通说认为,数

① 参见四川省成都市中级人民法院(2008)成民初字第3017号民事判决书。

② 参见谢鸿飞、朱广新主编:《民法典评注合同编:典型合同与准合同(3)》,中国法制出版社2020年版,第359页。

③ 主张依据合同相对性原则仅由多式联运经营人对托运人独自承担违约责任的观点,只看到了区段承运人与多式联运经营人存在合同关系。

④ 囿于《民法典》第178条第3款将连带责任的产生基础限定在法律明确规定或当事人约定的狭窄范围,不真正连带责任事实上起到了扩展连带责任范围的效果。

⑤ 参见广东省中山市中级人民法院(2009)中中法民二终字第76号民事判决书。

⑥ 参见上海海事法院(2017)沪72民初132号民事判决书。

行为人分别因侵权行为与债务不履行行为而为同一损害结果承担全部责任,则在行为人之间可成立不真正连带责任,^①债权人对于各债务人分别有个别之请求权依据。^②此种不真正连带责任并非基于法律明确规定,而是数个原因的偶然结合,系偶然结合型不真正连带责任。^③数行为人责任因不同原因而发生,且就同一内容给付履行全部之义务。^④不过,虽然损害结果同一,但基于不同原因实质上产生数个不同的债务。^⑤在德国民法学界,有观点指出,不真正连带责任并不具备连带责任中责任主体的同级别与同顺序的要求,但是,在数个致害人中仅有一人因侵权负责而其他人因合同负责的情形下,仍然具备类推适用第840条的空间,系数人就同一损害负责。^⑥

在多式联运情形下,对于货物毁损灭失的损害,多式联运经营人与区段承运人在损害结果层面具有同一性,均需要对货物毁损灭失的损害承担全部责任,在责任的产生基础上二者虽然存在差异,即多式联运经营人对托运人承担的是违约责任,而区段承运人对托运人承担的是侵权责任,但二者可以发生竞合,^⑦因此,多式联运经营人与区段承运人承担不真正连带责任实际上是违约与侵权的偶然竞合所致。^⑧此时,多式联运经营人与发生货损的区段承运人须就同一损害结果承担不真正连带责任,即在外部效果上,多式联运经营人须与区段承运人共同对托运人承担连带责任,多式联运经营人在向托运人承担责任之后,可以向区段承运人进行全额追偿,而由区段承运人承担终局责任,从而多式联运经营人只是承担风险责任。^⑨

而且,由多式联运经营人与区段承运人承担不真正连带责任,对托运人而言实质上产生了与连带责任类似的救济效果,同时可以避免连带责任法定与意定的限制,因为不真正连带责任并非连带责任,

并不适用连带责任相关规定。^⑩故而,在多式联运情形下,虽然区段承运人并非多式联运合同的缔约主体,但对于托运人而言,区段承运人的行为同样构成侵权,此时为了保障托运人的利益,使其便于追偿,^⑪托运人的救济路径就从向多式联运经营人单独主张违约责任转向对多式联运经营人与区段承运人主张连带责任,但多式联运经营人并不承担终局性责任,而是在责任承担后可以向区段承运人追偿。

(二) 多式联运经营人不真正连带责任的教义结构

1. 多式联运经营人对外承担连带责任的正当性

首先,从体系解释的角度来看,对于多式联运情形下多式联运经营人责任,《最高人民法院涉外海事审判实务问题解答(一)》第145条规定,在多式联运中如果货物发生毁损灭失,收货人可以向多式联运经营人提出索赔,也可以向负有责任的区段承运人索赔,且多式联运经营人赔付后可以向负有责任的区段承运人追偿。最高人民法院的该项解释实际上表明,多式联运经营人与区段承运人应当对外承担连带责任,但多式联运经营人并不承担终局责任,而是在承担责任后可以向区段承运人进行追偿。因此,在多式联运货损可定域的情况下,多式联运经营人实际上与货损区段承运人承担不真正连带责任。^⑫

事实上,在对外责任承担层面,不啻最高人民法院认为多式联运经营人与区段承运人须就货物的毁损灭失承担连带责任,相关的单行法亦有采纳类似观点之例。如《海商法》第63条规定,承运人与实际承运人在责任范围内负连带责任。而多式联运经营人属于承运人,区段承运人属于实际承运人,因此按照《海商法》第63条,多式联运经营人应当与区段承运人承担连带责任。质疑的观点则认为,《海商法》

① 参见郑冠宇:《民法债编总论》(第2版),新学林出版股份有限公司2017年版,第337页。

② 参见杨芳贤:《民法债编总论(下)》,三民书局2017年版,第405页。

③ 参见王竹:《侵权责任分担论》,中国人民大学出版社2009年版,第171-172页。

④ 参见林诚二:《债法总论新解(下)》(第2版),瑞兴图书股份有限公司2017年版,第344页。

⑤ 参见谢铭洋:《连带债务与不真正连带债务》,载谢铭洋、王千维等:《连带与不真正连带债务》,元照出版有限公司2019年版,第5页。

⑥ 参见[德]迪特尔·梅迪库斯:《德国债法总论》,杜景林、卢湛译,法律出版社2004年版,第609页。

⑦ 多式联运经营人的违约责任与区段承运人的侵权责任的竞合有别于一般意义上的违约责任与侵权责任的竞合,前者系不同主体就同一损害结果负责而发生竞合,本质上为数个债务,权利人可以同时向数个行为人主张损害赔偿;后者系同一主体对于另一主体可基于不同的请求权基础主张权利,权利人只能择一主张。

⑧ 参见邱聪智:《新订民法债编通则(下)》,中国人民大学出版社2004年版,第405页。

⑨ 参见王竹:《侵权责任分担论》,中国人民大学出版社2009年版,第176页。

⑩ 参见杨芳贤:《民法债编总论(下)》,三民书局2017年版,第405页。

⑪ 参见黄薇主编:《中华人民共和国民法典合同编解读(下册)》,中国法制出版社2020年版,第1113页。

⑫ 参见福建省厦门市中级人民法院(2017)闽02民终3767号民事判决书、湖南省长沙市芙蓉区人民法院(2005)芙民初字第1451号民事判决书。

第63条适用于海上运输情形,据此主张多式联运经营人与区段承运人承担连带责任并不合理。^①事实上,除《海商法》这一单行法要求缔约承运人与实际承运人对外承担连带责任之外,《中华人民共和国民用航空法》(简称《民用航空法》)第143条从诉讼的角度间接肯认了缔约承运人与实际承运人对外承担连带责任的正当性,^②而《中华人民共和国铁路法》(简称《铁路法》)与《中华人民共和国公路法》(简称《公路法》)没有对多式联运情形作出特别规定。^③但从体系解释的视角出发,《海商法》与《民用航空法》均已规定缔约承运人与货损区段承运人对外承担连带责任,最高人民法院甚至明确指出多式联运经营人与发生货损的区段承运人承担不真正连带责任,这进一步说明在《民法典》规定的多式联运情形下,多式联运经营人与区段承运人应当承担连带责任。职是之故,从规范的内外体系的融贯性的角度来看,在对外责任承担层面,多式联运经营人应当与货损区段承运人承担连带责任,以此维持逻辑体系与价值判断的一贯性。

其次,从目的解释的角度来看,多式联运经营人与发生货损的区段承运人对外承担连带责任亦有其合理性。为给托运人提供更为周全且便利的救济方式,^④多式联运经营人与区段承运人共同为货物的毁损灭失负责,降低了多式联运经营人破产情形下托运人清偿不能的风险,这也是对外承担连带责任的主要功能。事实上,无论是单式联运还是多式联运,货物在运输过程中的特定区段发生毁损灭失时,对托运人的救济便成为首要的问题。在单式联运的情况下,除能证明自己无责任者外,使缔约承运人与区段承运人负连带责任,此系立法政策之特别规定。^⑤而且,连带责任的方式有利于保障托运人的利益,使其可以对所受损失进行直接追偿。^⑥需要进一步论证的是,在多式联运的情况下,托运人是否同样存在通过连带责任的方式进行救济的必要性?申而言之,签订多式联运合同的主体为多式联运经营人,如果严格按照合同相对性,则托运人势必只能向多式联运经营人主张违约责任,一旦多式联运经

营人出现资不抵债而陷入破产境地,则托运人便面临无法完全受偿的风险。由此可见,即使是在多式联运的情况下,同样存在对托运人进行特别保护的必要。故在多式联运的情形下,由多式联运经营人与货物发生毁损灭失的区段承运人对外承担连带责任,符合保护托运人利益的规范目的。而且就货物毁损灭失的结果来看,多式联运经营人本就需要对托运人承担违约责任,系就全部损害结果负责,而区段承运人负责的区段内货物毁损灭失,同样需要就全部损害负责,二者之间不存在次要责任人承担过重的责任的问题。

再次,从商事交易的视角来看,多式联运经营人与区段承运人对外承担连带责任实际上还具备强化其商业信用的功能。多式联运主要涉及商事交易,多式联运经营人是以组织运输为主要业务的商事主体,而区段承运人则主要是专门从事货物运输的商事主体,在多式联运的交易模式下,多式联运经营人与区段承运人均系商事主体,虽然区段承运人与托运人并无直接的合同关系,并不受多式联运合同的拘束,但从另一角度来看,多式联运经营人与区段承运人对托运人承担连带责任却实质上能够督促承运人全面履约及对损害赔偿进行充分救济,起到了强化承运人商业信用的效果。承担连带责任的方式能够在托运人与承运人之间建构更为紧密的信赖关系。极而言之,在多式联运对外责任的承担上,连带责任的模式不仅能够为托运人提供更为周全与高效的救济,而且可以提升多式联运经营人与区段承运人的商业信用,在目的解释层面具有双重正当性。

最后,从比较法的角度来看,《德国商法典》第452条对以不同种类的运送工具运送的货运合同(多式联运)作出规定,在一个单一的货运合同之下,任何一个部分的运送,均会在合同当事人之间成立一个单独的合同,此时至少有两个将适用不同的法律规定的,在无特别规定或国际公约无规定时适用第一节的规定。^⑦而且,实际承运人对发货人和收货人负有与缔约的多式联运承运人相同的赔偿责

① 参见谢鸿飞、朱广新主编:《民法典评注合同编:典型合同与准合同(3)》,中国法制出版社2020年版,第358页。

② 《民用航空法》第143条规定:“对实际承运人履行的运输提起的诉讼,可以分别对实际承运人或者缔约承运人提起,也可以同时对实际承运人和缔约承运人提起。”

③ 在未就多式联运经营人责任形态作出特别规定的情况下,单行法的意义主要在于对其调整的运输方式下的责任限额作出规定。

④ 参见张定军:《连带债务研究:以德国法为主要考察对象》,中国社会科学出版社2010年版,第262页。

⑤ 参见史尚宽:《债法各论》,中国政法大学出版社2000年版,第645页。

⑥ 参见黄薇主编:《中华人民共和国民法典合同编解读(下册)》,中国法制出版社2020年版,第1113页。

⑦ 参见杜景林、卢湛译:《德国商法典》,法律出版社2010年版,第251页。

任。^①这实际上表明,多式联运经营人(缔约承运人)与区段承运人(实际承运人)应当就货物毁损灭失的同一损害承担责任,即就货物毁损灭失的损害承担连带责任。

相关的国际性公约也肯认了缔约承运人与实际承运人对外承担连带责任的正当性。如《联合国国际货物多式联运公约》第15条规定,如果一个人接受多式联运的特殊性,即对整个运输负责,因此,多式联运经营人将对其雇员或代理人或其他人(包括独立承包商)在其受雇范围内的作为和不作为负责。^②不过,该规定仍然属于合同相对性的范畴,就雇员、代理人或其他人导致货物毁损灭失的结果而向托运人负责。但大部分的国际性公约则提供了另一种思路,如《维斯比规则》引入了“喜马拉雅条款”,确立了遭受损害一方直接向第三方主张侵权责任的正当性。^③《鹿特丹规则》第20条第1款则更为明确地指出,在货物毁损灭失或迟延交付的情况下,承运人与海运履约方须就损害承担连带责任。与之类似的是,《汉堡规则》第10条第4款规定,如果承运人和实际承运人都有责任,则在此责任范围内,他们应负连带责任。综合上述公约的规定来看,缔约承运人与实际承运人须就货物的毁损灭失承担连带责任。准此以言,多式联运经营人作为承运人,而区段承运人则是作为实际承运人,依照国际性立法文件的规定,货损可定域情形下的多式联运经营人须对外承担连带责任。

因此,从比较法上典型的国家立法及国际公约立法文本来,将未与托运人订立运输合同但却履行承运人义务的人同样纳入到运输合同的范畴,基本上成为比较法层面的通例。^④在多式联运中,特定区段发生货损的情况下,多式联运经营人应当与区段承运人承担连带责任已经成为国际立法趋势。故在解释论层面,多式联运经营人与区段承运人对外承担连带责任也与国际立法趋势相契合。

2. 多式联运经营人内部追偿权的二元路径

值得注意的是,多式联运情形下多式联运经营人在向托运人承担违约责任之后,可以向货损区段

承运人进行追偿。不过,单式联运中缔约承运人向货损区段承运人进行追偿的依据在于,因向托运人承担了违约责任而发生法定的债权让与,使得托运人对货损区段承运人的侵权损害赔偿请求权转让给缔约承运人。^⑤在多式联运情形下,多式联运经营人虽然也可以基于法定的债权让与的方式取得针对区段承运人的损害赔偿请求权,此时追偿权的基础系侵权损害赔偿请求权。然而,对于多式联运经营人而言,在向托运人承担违约责任后,其仍然可以基于与区段承运人之间的区段运输合同向区段承运人主张违约责任,以此实现全额追偿的目的。^⑥如此一来,多式联运经营人实际上存在两种追偿路径:一方面,其可以基于法定债权让与的方式享有托运人对区段承运人的侵权损害赔偿请求权,以此获得全额追偿;另一方面,其可以基于区段运输合同向区段承运人主张违约责任。需要注意的是,基于清偿代位享有的追偿权系不真正连带责任模式下多式联运经营人承担责任后的应有效果,而通过违约责任的方式进行追偿则是多式联运经营人与区段承运人之间的区段运输合同的效果,但同样可以纳入追偿权机制之下。

尽管多式联运经营人既可以通过清偿代位的方式对区段承运人主张托运人对区段承运人的损害赔偿请求权从而实现全额追偿,也可以通过向区段承运人主张违约责任的方式实现全额追偿,但二者在证明责任上存在较大差异。对于多式联运经营人而言,其在依照多式联运合同向托运人承担了违约责任之后,可以依据法定的债权让与而享有托运人对区段承运人的侵权损害赔偿请求权。但是,多式联运经营人以此向区段承运人进行追偿时,应当举证证明区段承运人存在加害行为、因货物毁损灭失而遭受损害,货损与区段承运人的行为之间存在因果关系、区段承运人存在过错。而如果多式联运经营人以违约责任的方式向区段承运人进行追偿,则多式联运经营人只需要证明因货物毁损灭失而遭受损害、损害与运输行为之间存在因果关系,并不需要证明区段承运人存在过错。因此,从证明责任的角度

^① Herber, *Münchener Kommentar zum HGB*, Verlag C.H. BECK, 2020, § 452 Rn. 53.

^② Bolanca Dragan, *The Multimodal Transport of Goods*, Zbornik Radova Pravnog Fakulteta u Splitu, Vol. 30: 227, p. 234 (1993).

^③ 参见谢鸿飞:《合同法学的新发展》,中国社会科学出版社2014年版,第50页。

^④ 参见傅廷中:《论国际海运立法对合同相对性原则的突破》,载《清华法学》2012年第1期,第108页。

^⑤ 参见谢鸿飞:《连带债务人追偿权与法定代位权的适用关系——以〈民法典〉第519条为分析对象》,载《东方法学》2020年第4期,第136页。

^⑥ 参见最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组主编:《中华人民共和国民法典合同编理解与适用(四)》,人民法院出版社2020年版,第2199页。

来看,以违约责任的方式行使追偿权事实上负担的证明责任更轻。

四、多式联运经营人不真正连带责任之具体展开

(一)多式联运经营人责任的规范路径:《民法典》第834条的类推适用

1.《民法典》第834条责任性质之识别:连带责任抑或或不真正连带责任?

需要注意的是,《民法典》第834条在规范表述上只是规定,签订运输合同的承运人与在负责的运输区段内发生货损的区段承运人承担连带责任,而并未对缔约承运人与货损区段承运人的内部责任分担作出规定。对此,有观点认为,相继运输情形下缔约承运人应当与发生货损的区段承运人承担连带责任,但缔约承运人在向托运人承担责任后可以向区段承运人进行追偿。事实上,就货物毁损灭失的发生原因来看,货物毁损灭失发生于货损区段承运人所负责的范围内,缔约承运人虽然依照合同对全程运输负担将货物无瑕疵地运送至收货地的义务,当货物在特定运输区段发生毁损灭失时,缔约承运人须与货损区段承运人承担连带责任。但是,由于货物毁损灭失源于区段承运人的运输行为,因此,在缔约承运人向托运人承担了违约责任之后,托运人对区段承运人所享有的损害赔偿请求权发生法定的债权让与,缔约承运人可以向区段承运人进行追偿。^①因此,虽然从条文上看,缔约承运人应当与货损区段承运人承担连带责任,但这只是对于外部责任承担效果的规定,由于在内部责任的分担上,缔约承运人基于法定的债权让与可向货损区段承运人进行追偿,故第834条之下缔约承运人与货损区段承运人承担的是不真正连带责任。

2.类推适用《民法典》第834条的妥当性:事实构成与规范意旨上的相似性

由于多式联运经营人的责任调整规则阙如,此违反立法计划之不完满性,构成公开型法律漏洞。^②多式联运经营人责任的规范漏洞可以通过类推适用《民法典》第834条得以填补,而类推适用第834条的前提是,必须通过规范意旨的相似性、事实构成的相似性、不同之处不足以排除相似性三个方面进行检验。

从规范目的来看,《民法典》第834条中货物在特定区段毁损灭失的情况下,缔约承运人需要与该区段承运人对托运人承担连带责任,这一突破合同相对性的做法有利于对托运人进行救济,可以避免托运人因缔约承运人破产遭受清偿不能的风险。而多式联运经营人是托运人的缔约相对人,区段承运人并未与托运人直接缔结合同,系货物的实际承运人,故一旦在特定区段发生货损,托运人亦存在受偿不能的风险,此时同样存在转移清偿不能风险的必要。因此单式联运与多式联运在规范目的上具有相似性。

从事实构成来看,单式联运一般是由第一承运人与托运人订立运输合同,该缔约承运人需对全程运输负责,^③其他承运人则只负责履行与缔约承运人之间所签订的区段运输合同,因此各区段承运人只与缔约承运人之间存在合同关系。^④而多式联运则是由多式联运经营人签订运输合同,其可能实际参与运输,也可能是组织全程运输。从两类运输方式的内部构成来看,均存在一个与托运人签订运输合同的承运人,且须就全程运输向托运人负责。其他承运人则是与缔约承运人单独订立运输合同而负责区段运输,因此在具体的事实构成上单式联运与多式联运具有相似性。

单式联运与多式联运的不同之处在于:其一,单式联运采用相同的运输方式履行运输义务,而多式联运采取不同的运输方式组合进行运输;其二,多式联运经营人可能并不实际参与运输而只是组织运输,而单式联运下缔约承运人往往同样需要参与运输。尽管如此,无论是运输方式上的差异还是缔约承运人是否实际参与运输的差异,并不能作为实质效果差异化的正当性理由,因此亦无法排除单式联运与多式联运在规范意旨与事实构成层面的相似性。

综上所述,单式联运与多式联运在规范意旨与事实构成上都具有相似性,且不同之处不足以排除相似性,故多式联运经营人责任的规范漏洞,实际上可以通过类推适用《民法典》第834条进行漏洞填补,从而多式联运经营人与区段承运人应当就特定区段所发生的货损对托运人承担连带责任。

^① 参见谢鸿飞、朱广新主编:《民法典评注合同编:典型合同与准合同(3)》,中国法制出版社2020年版,第332页。

^② 参见黄茂荣:《法学方法与现代民法》(增订7版),自刊发行2020年版,第687页。

^③ 参见王轶、高圣平等:《中国民法典释评:合同编典型合同(下卷)》,中国人民大学出版社2020年版,第211页。

^④ 参见马俊驹、余延满:《民法原论》(第4版),法律出版社2010年版,第710页。

(二)多式联运经营人不真正连带责任与第842条的体系衔接

1.《民法典》第842条语境下多式联运经营人的责任形态

在解释论层面,由多式联运经营人与货损区段承运人承担不真正连带责任虽然能够与单式联运中缔约承运人的不真正连带责任实现体系协调,但《民法典》第838条、第839条事实上并不区分货损发生区段是否能够确定,而《民法典》第842条的存在实质上根据货损发生的运输区段是否能够确定而适用不同的规范。也正基于此,有学者主张,由于多式联运适用不同的法律制度,而相继运送所适用的法律制度相同,故多式联运经营人应当独立承担责任而不与区段承运人承担连带责任。^①不过,由于多式联运合同采纳不同的运输方式,适用单行法调整特定运输区段实际上是考虑到损害地点对货物承运人责任范围的意义。^②因此,在能够确定货损发生的运输区段的情况下,依照《民法典》第842条的规定,多式联运经营人的赔偿责任与责任限额应当适用调整该运输区段的单行法的规定。

然而,即使适用调整该运输区段的单行法的规定,也并不意味着多式联运经营人的责任形态因此而改变。在货损可定域时,多式联运经营人的责任形态应当适用调整该运输区段的单行法,但《海商法》第63条、《民用航空法》第143条均肯认缔约承运人与实际承运人就货物毁损灭失的损害须对托运人承担连带责任的正当性。^③因此,陆空、铁空、海空等多式联运情形下缔约承运人须与区段承运人对外承担连带责任,此系立法层面所提供的正当化理据。而《铁路法》和《公路法》没有专门就多式联运情形下的责任作出规定,但并不意味着否定多式联运情形下二者对外承担连带责任。

有部分观点主张,不同运输方式存在不同的责任基础、责任限制及抗辩事由,从而否定陆上运输成立不真正连带责任。即便公路运输、铁路运输与航空运输的责任基础、责任限制以及抗辩事由有所差异,在多式联运货物毁损灭失可以确定具体发生区段的情形下,应当适用调整该运输区段的有关法律规定,不过,在对外承担连带责任时,系多式联运经

营人与货损区段承运人共同承担,其他的区段承运人并不需要承担责任,责任基础不同并不影响成立不真正连带责任。而不同的运输方式可能存在不同的责任限额规定,如此一来,对外承担连带责任的范围可能有所不同,导致在法律适用的确定性上有所欠缺。但是,在利益衡量层面,多式联运经营人适用调整货损运输区段的法律,从而在该责任限额范围内与货损区段承运人承担不真正连带责任,而且在网状责任制下,有利于多式联运经营人在承担责任后进行充分追偿,而统一责任制下反而可能无法完全追偿。因此,不同运输方式下责任限额不同无法否定多式联运经营人与货损区段承运人承担不真正连带责任。至于以责任抗辩事由存在差异否定陆路运输下的连带责任似乎亦不成立。一般而言,责任抗辩事由主要对应于权利成立的抗辩与权利行使的抗辩,不同运输方式下责任成立的抗辩事由并不相同,但是,即便多式联运经营人不对外承担连带责任,这样的差异依然存在,此系单行法所作出的特殊规定,而并不意味着多式联运经营人就应当单独对外承担责任。就权利行使的抗辩而言,调整不同运输区段的法律所规定的诉讼时效可能有所不同,此时多式经营经营人的追偿时效与责任的诉讼时效一致,但此时适用不真正连带责任也只是在责任行使的期间上有所不同,并不影响多式联运经营人的责任形态。综上,责任基础、责任限制、抗辩事由的差异并不足以否定公路运输、铁路运输、航空运输联运情形下,多式联运经营人承担不真正连带责任。

准此而言,即便在赔偿责任层面适用单行法的相关规定,相关单行法实际上同样采纳的是缔约承运人与实际承运人对外承担连带责任的构造,故而在货损可定域的情形下,适用调整该运输区段的单行法不影响多式联运经营人的责任形态。

2.《民法典》第842条的效果辐射:责任限额规定对责任范围的影响

事实上,在货损可定域时,《民法典》第842条对于多式联运经营人责任的影响不在于责任形态,而在于责任范围。在货物毁损灭失的情况下,多式联运经营人需向托运人承担责任,此时的责任范围为因货物毁损灭失导致的货物的固有利益的损害与运

^① 参见谢鸿飞、朱广新主编:《民法典评注合同编:典型合同与准合同(3)》,中国法制出版社2020年版,第330页。

^② 参见[德]C.W.卡纳里斯:《德国商法》,杨继译,法律出版社2006年版,第764页。

^③ 不过,《海商法》第105条也规定了多式联运货损可定域时多式联运经营人的赔偿责任与责任限额应当适用调整该区段运输方式的有关法律规定,但若货损区段采取的是海上运输方式,则仍然应当根据第63条承担连带责任。《民用航空法》第143条规定,因实际承运人履行运输而对其提起的诉讼,可以分别对实际承运人或者缔约承运人提起,也可以同时对实际承运人和缔约承运人提起,属于诉讼层面的连带责任。

输费用的损害,系完全赔偿。^①但单行法对于责任限额存在特别规定,因此,多式联运经营人的责任范围便应当适用该责任限额的规定。而对区段承运人而言,在其负责的运输区段货物发生毁损灭失,则其应当向多式联运经营人承担违约责任,或是向托运人承担侵权责任。不过,依照《民法典》第842条之文义,货损区段承运人无论是承担违约责任还是侵权责任,其责任范围均为完全赔偿,并无适用单行法责任限额规定的空间。但是,从规范目的来看,在多式联运经营人与区段承运人承担不真正连带责任的情况下,二者在对外责任承担的范围层面应当具有一致性,因为若货损区段承运人承担的责任范围为完全赔偿而不适用责任限额规定,则在对外责任承担范围上多式联运经营人的责任小于区段承运人责任,此时,托运人只会选择向货损区段承运人主张侵权责任,对货损区段承运人不甚公平,且就同一损害,货损区段承运人的侵权责任与多式联运经营人的违约责任将产生完全不同的效果评价,亦难谓合理。因此,《民法典》第842条之文义较之于规范目的而言过于狭窄,区段承运人在货物毁损灭失情形下难以一体适用责任限额规定。职是之故,应当对《民法典》第842条第1分句进行目的性扩张,使得区段承运人能够统一适用单行法责任限额的规定。

综上,在货损可定域的情况下,以《民法典》第842条转介至调整货损运输区段的单行法,并不会对多式联运经营人的责任形态产生影响,而只是对多式联运经营人的责任承担的上限产生影响。且区段承运人应当与多式联运经营人统一适用责任限额的规定,故多式联运经营人与区段承运人只需在单行法所规定的责任限额范围内承担不真正连带责任。

五、结语

《民法典》第839条并不属于多式联运经营人的责任基础规范,无法以此确定多式联运经营人的责任样态,在方法论层面构成公开型法律漏洞。从司法实践层面的做法来看,依照合同相对性而课以多式联运经营人独自向托运人承担违约责任的观点,实际上没有考虑到货损区段承运人的责任对于多式

联运经营人的责任形态的影响,故仅由多式联运经营人对外承担责任并不合理。直接适用单式联运情形下缔约承运人的责任规则调整多式联运经营人责任则属于法律适用错误,而且会导致单式联运与多式联运效果评价的混淆。

相形之下,由多式联运经营人与发生货损的区段承运人承担不真正连带责任的解释方案较为合理。承担不真正连带责任的构造机理在于,在满足侵权责任的构成要件的情况下,区段承运人对托运人实际上构成侵权,从而作为不同责任原因的多式联运经营人的违约责任与区段承运人的侵权责任产生竞合,属于偶然结合型不真正连带责任,无须以法律规定为前提。就该不真正连带责任的基本结构而言,在外部构造上多式联运经营人对外须与货损区段承运人承担连带责任,而其正当性在于,体系解释层面与《海商法》《民用航空法》等单行法及最高人民法院所确立的连带责任的规范模式保持一致,目的解释层面能够降低托运人受偿不能的风险,且进一步提升多式联运经营人从事商事交易的商业信用,亦与域外立法趋势相契合;在内部构造上多式联运经营人在向托运人承担违约责任后,可基于清偿代位而向区段承运人进行追偿,也可以通过向区段承运人主张违约责任的方式进行追偿,但二者只能择一行使。

多式联运经营人不真正连带责任的规范路径,须在肯认单式联运中缔约承运人承担不真正连带责任的基础上,通过类推适用《民法典》第834条的方式进行漏洞填补,从而在单式联运与多式联运具备相似交易模式的情形下维持一致的效果评价。不过,由于《民法典》第842条作为多式联运经营人责任的“准据法”,在货损可定域时,应当适用调整货损运输区段的单行法而排除《民法典》的适用,但相关单行法实际上同样采纳了连带责任的规制模式,因此,多式联运经营人的责任形态并不会因适用单行法的规定而受到影响。只是在适用单行法时,因其存在责任限额的规定,多式联运经营人的责任范围实际上受到限制,多式联运经营人与区段承运人亦只需在该责任限额范围内承担不真正连带责任。

^① 参见青岛海事法院(2017)鲁72民初553号民事判决书。