

再议未实际参与运输的合同承运人与货损区段承运人承担责任的方式

—以国内水路货物运输为例

洪志超，刘丽娜^①

（上海邦信阳中建中汇律师事务所，上海）

摘 要：在国内水路货物运输合同纠纷中，要求未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人对货损承担连带责任可以减少诉累，并有利于案件的查明和最终解决。目前我国并没有特别法对国内水路货物运输合同下合同承运人和货损区段承运人承担责任的方式进行规定，可借鉴其他运输方式下对未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人责任承担方式的规定，并基于《中华人民共和国民法典》为未实际从事运输的合同承运人与货损区段承运人承担连带责任提供法律依据。

关键词：国内水路货物运输；连带责任；非典型单式联运

**The reconsideration on the responsibility for the loss between the contractual carrier not engaged in the transportation and the carrier in the section where the loss occurs
--taking the carriage of goods by the domestic waterway as an example**

HONG Zhi chao, LIU Li na

(Boss & Young Attorneys-at-Law, Shanghai)

Abstract:

In the contract disputes of carriage of goods by the domestic waterway, if the claimant could request the contractual carrier who is not engaged in the transportation and the carrier in the section where the loss occurs to

^① 作者简介：洪志超（1992-），男，浙江台州人，法学硕士，上海邦信阳中建中汇律师事务所律师，Email: hong_zhi_chao@126.com；刘丽娜（1979-），女，江苏靖江人，法学博士，上海邦信阳中建中汇律师事务所律师，Email: lina.liu@boss-young.com。

undertake the joint liability for the loss, it could mitigate the burden of litigation and help the judge investigate the fact and settle the dispute. As our country doesn't have any special law to stipulate the responsibility for the carrier in the carriage of goods by the domestic waterway. We will learn from the stipulation of other modes of transport about the responsibility for the loss between the contractual carrier who is not engaged in the transportation and the carrier in the section where the loss occurs. Besides, the PRC Civil Code could be deemed as the basis to demonstrate the contractual carrier who is not engaged in the transportation and the carrier in the section where the loss occurs shall bear joint liability for the loss.

Key words: carriage of goods by the domestic waterway; joint liability; Atypical single-modal transportation

一、引言

自 2016 年 5 月 30 日发布的《交通运输部关于废止 20 件交通运输规章的决定》将《国内水路货物运输规则》（以下简称“《水规》”）废止以及《中华人民共和国民法典》在 2021 年 1 月 1 日的施行后，国内水路货物运输合同纠纷在目前的立法体系中并无特别的法律规定予以调整，应适用《中华人民共和国民法典》的规定。《中华人民共和国民法典》中没有对国内水路货物运输中未实际从事运输的合同承运人^①和货损发生区段的承运人对货损承担何种责任进行规定，仅对两个以上承运人以同一种运输方式联运的情形下，合同承运人与货损区段承运人应承担连带责任进行规定。目前司法实践中对于未实际从事运输的合同承运人和货损区段的承运人应对国内水路货物运输中发生的货损承担何种责任具有不同意见，本文将结合我国法院的判例、其他运输方式下的规定以及我国《民法典》的规定，对两者应承担的责任进行分析以供同行交流参考。

^①《民法典》中并没有关于合同承运人的定义，本文为方便论述将与托运人订立货物运输合同的承运人称为合同承运人。

二、《水规》中关于承运人与实际承运人责任承担的规定

尽管《水规》目前已经废止，但《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》仍然有效，根据该指导意见第2条规定：“当事人在国内水路货物运单或者其他运输合同文件中明确约定其权利义务适用《国内水路货物运输规则》规定的，人民法院可以按照《国内水路货物运输规则》的有关规定确定合同当事人的权利义务。”因此《水规》仍可约定适用。

《水规》第46条规定，承运人与实际承运人都负有赔偿责任的，应当在该项责任范围内承担连带责任。《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》第6条规定：“国内水路货物运输的合同承运人将全部或者部分运输委托给实际承运人履行，托运人或者收货人就全部或部分运输向合同承运人、实际承运人主张权利的，人民法院应当准确认定合同承运人和实际承运人的法律地位和法律责任。人民法院可以参照《国内水路货物运输规则》第46条的规定判定合同承运人和实际承运人的赔偿责任，充分保护国内水路货物运输合同托运人或者收货人的合法权益，减少当事人的诉累。”

基于上述规定，在《水规》废止后，司法实践一般认为，托运人与实际承运人在水路货物运单中约定适用《水规》或在涉及转委托时托运人与合同承运人，合同承运人与实际承运人之间的运输合同全部约定适用《水规》的情况下，法院才会支持合同承运人和实际承运人对于国内水路货物运输下的责任承担连带赔偿责任^①。否则，托运人或收货人很难单独依据《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》第6条的规定要求合同承运人与实际承运人承担连带责任。究其原因，《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》第6条规定中所称的合同承运人和实际承运人在《国内水路货物运输规则》废止后，在我国《民法典》中并

^① 参见(2019)鲁民终1740号民事判决书；(2020)鲁民终211号民事判决书。

没有相应的定义，并且《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》出台的一部分的原因是为了弥补《国内水路货物运输规则》在法律效力上的瑕疵。在《水规》被废止的情况下，该条关于实际承运人责任的规定为无源之水，无本之木，没有适用的余地。

三、我国《民法典》中对合同承运人与发生货损区段的承运人对货损责任承担的规定

《民法典》就合同承运人与发生货损区段的承运人如何承担货损责任的规定在《民法典》第 834 条^①，《民法典》该条的规定系对《合同法》第 313 条^②的吸收，基本未作修改，仅将“对全程运输承担责任”后的句号改成了分号，旨在使法条表达更为准确。^[1]但《民法典》该条的规定是就单式联运（即合同承运人和区段承运人都实际参与运输，以同一种运输方式联合运输）情形下的规定。对于未实际参与运输的合同承运人与货损区段承运人对货损如何承担责任并未进行明确规定，我们将在下文对该种情形能否参考《民法典》该条的规定进行详述。

四、未实际从事运输的合同承运人与货损区段承运人如何承担货损责任的案例研究

当合同承运人实际参与国内水路运输，并与其他承运人进行联运，合同承运人与货损发生区段的承运人对货损承担连带责任，在实践中并无争议。但在实践中，部分合同承运人在与托运人签订运输合同后，并不实际从事水运，而是将全程运输转委托给各区段承运人，在该种情形下托运人或收货人能否依据《民法典》834 条的规定要求合同承

^① 《中华人民共和国民法典》第 834 条规定：“两个以上承运人以同一运输方式联运的，与托运人订立合同的承运人应当对全程运输承担责任；损失发生在某一运输区段的，与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任。”

^② 《中华人民共和国合同法》第 313 条规定：“两个以上承运人以同一运输方式联运的，与托运人订立合同的承运人应当对全程运输承担责任。损失发生在某一运输区段的，与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任。”

运人与货损区段的承运人对货损承担连带责任具有争议。

笔者对近年来在国内水路货物运输合同纠纷中,关于未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人对货损承担何种责任的案例进行整理,发现司法实践中对于该问题有截然不同的两种观点:

第一种观点认为根据《合同法》第 313 条的规定未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人应对货损承担连带责任,具体如下:

案号	法院观点
(2002)广海法初字第 220 号	一审法院在该案中认为根据《中华人民共和国合同法》第 313 条规定,合同承运人与区段承运人承担连带责任。 未考虑合同承运人没有实际从事水运。
一审案号:(2009)沪海法商初字第 433 号 二审案号:(2009)沪高民四(海)终字第 219 号	一审法院在该案中认为两个区段的承运人无法证明货损发生的具体区段,因此两个区段的承运人应就货损与合同承运人承担连带责任。 一审法院在该案中未考虑合同承运人没有实际从事水运。 二审法院在该案二审中论述“关于涉案货损实际发生的运输区段的问题”中写到“托运人若要求三个实际承运人中某个或者几个对货损承担责任,应证明货损是发生在某个区段承运人负责的运输区段内,或者导致货损发生的原因存在于某个运输区段内,或者在几个区段承运人负责的运输区

	段内都发生了货损事故等等。” 从二审法院该段论述中似乎可以看出，二审法院对于区段承运人与合同承运人承担连带责任并未深究合同承运人是否实际从事水运，仅认为托运人应对货损发生区段承担举证责任。
一审案号：（2013）广海法初字第 60 号 二审案号：（2013）粤高法民四终字第 106 号	一审法院在该案中认为依照《中华人民共和国合同法》第 313 条关于“两个以上承运人以同一运输方式联运的，与托运人订立合同的承运人应当对全程运输承担责任。损失发生在某一运输区段的，与托运人订立合同的承运人和该区段的承运人承担连带责任”的规定，两公司应对涉案货物运输过程中发生的 168 件货物底部包装被打湿所致的损失承担连带赔偿责任。 一审法院未考虑合同承运人没有实际从事水运。 二审法院认为货物被装载上船并运至目的港，表明其在装运时已处于运输过程中，A 公司作为与托运人 B 公司订立运输合同的承运人、C 公司作为从事运输工作的实际承运人，应对涉案货物在装载过程中因遭受雨淋导致湿包所造成的损失承担责任，原审判决关于两公司应对涉案货损承担连带赔偿责任的认定并无不当。 二审法院未考虑合同承运人没有实际从事水运。

(2016)闽 72 民初 447 号	一审法院在该案中认为实际承运人应依照《中华人民共和国合同法》第 313 条的规定，对货物在其实际承运期间造成的水湿损失与合同承运人承担连带责任。 一审法院未考虑合同承运人没有实际从事水运。
(2017)沪民终 215 号	一审法院和二审法院都认为根据《中华人民共和国合同法》第 313 条规定，合同承运人与区段承运人承担连带责任。 两审法院均未考虑合同承运人没有实际从事水运。

第二种观点认为承运人转委托实际承运人完成运输事务，不属于《合同法》第 313 条规定的情形，实际承运人并非合同的相对人，承担责任没有法律依据。具体如下：

案号	法院观点
(2018)鄂 72 民初 1144 号	一审法院在该案中认为承运人转委托实际承运人完成运输事务，不构成《合同法》第 313 条规定的相继运输情形，实际承运人不是托运人的合同相对人，要求其承担连带责任没有法律依据。
(2018)鄂 72 民初 1265 号	一审法院在该案中认为根据合同相对性原理，实际承运人并非运输合同的相对方，请求其承担连带责任没有法律依据。

综上，司法实践中对于国内水路货物运输中，货损区段承运人是否应与未实际参与运输的合同承运人对货损承担连带责任仍具有争议。该争议主要集中在《合同法》第 313 条（目前是《民法典》第

834 条) 的规定能否适用本文所讨论的非典型的单式联运中, 我们也将本文的第五部分对于《合同法》第 313 条(目前是《民法典》第 834 条) 的适用情况进行探讨。

五、国内水路货物运输中, 未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人对货损承担连带责任的合理性探究

在本章中, 笔者将结合其他运输方式中合同承运人与区段承运人承担责任的方式以及《民法典》的规定, 来论证在国内水路货物运输中未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人对于货损承担连带赔偿责任具有合理性。

(一) 其他运输方式下未实际参与运输的合同承运人与货损区段承运人承担货损责任的方式

国内水路运输作为运输方式的一种, 其他运输方式下也同样存在相同的问题, 其他运输方式下对该问题的规定, 能给国内水路货物运输中双方对货损应如何承担责任提供借鉴。

1. 海上货物运输中的规定

作为与国内水路运输最为相似的海上货物运输, 根据《海商法》第六十三条规定: “承运人和实际承运人都负有赔偿责任的, 应当在此项责任范围内负连带责任。” 确定承运人和实际承运人是否应负连带责任, 唯一的标准是看他们对有关货物灭失、损坏或迟延交付是否都负有赔偿责任。^[2]而未考虑承运人是否实际进行部分运输。因此即便合同承运人未实际进行部分运输, 实际承运人和合同承运人对于双方都负有赔偿责任的货损也应承担连带责任。

2. 航空货物运输中的规定

（1）国内航空货物运输中的规定

根据我国《民用航空法》第 137 条^①、第 138 条^②以及第 143 条^③的规定。我国《民用航空法》中详细的区分了缔约承运人和实际承运人的概念，并对缔约承运人和实际承运人所应承担的责任进行了详细的规定。缔约承运人应当对于合同约定的全程运输负责，区段承运人应对于其履行运输的区段负责，缔约承运人和货损发生区段的实际承运人应就运输过程中的货损对外承担连带责任，索赔人既可以选择向实际承运人或缔约承运人单独提起诉讼，也可以同时向双方提起索赔。

因此在国内航空货物运输中，要求未实际从事运输的缔约承运人与货损发生区段的承运人对货损承担连带责任具有法律依据。

（2）国际航空货物运输中的规定

对于国际航空货物运输，目前最广泛适用的公约为《统一国际航空运输某些规则的公约》（也称“蒙特利尔公约”），我国是《蒙特利尔公约》的成员国。《民用航空法》的很多内容也参考了《蒙特利尔公约》的内容进行制定。

《蒙特利尔公约》第五章“非缔约承运人履行的航空运输”中对于缔约承运人未履行航空运输，而是委托其他承运人履行全部或部分运输时该如何承担责任进行了规定。该公约第四十条规定，缔约承运人对合同约定的全部运输负责，实际承运人只对其履行的运输负责。第四十五条规定，对实际承运人履行的运输提起的损害赔偿诉讼，可以由原告选择，对实际承运人提起或者对缔约承运人提起，也可以同

^① 《民用航空法》第 137 条规定：“本节所称缔约承运人，是指以本人名义与旅客或者托运人，或者与旅客或者托运人的代理人，订立本章调整的航空运输合同的人。本节所称实际承运人，是指根据缔约承运人的授权，履行前款全部或者部分运输的人，不是指本章规定的连续承运人；在没有相反证明时，此种授权被认为是存在的。”

^② 《民用航空法》第 138 条规定：“缔约承运人应当对合同约定的全部运输负责。实际承运人应当对其履行的运输负责。”

^③ 《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；被提起诉讼的承运人有权要求另一承运人参加应诉。”

时或者分别对实际承运人和缔约承运人提起。可见缔约承运人与实际承运人对于货损承担“典型”的连带责任。

此外，还有观点认为，《蒙特利尔公约》第 41 条也规定了缔约承运人与实际承运人间的连带责任：“实际承运人及其受雇人和代理人在雇佣代理范围内行事时，对实际承运人所办运输的行为和不行为，应该认为也是缔约承运人的行为和不行为。缔约承运人及其受雇人和代理人在雇佣代理范围内行事时，对实际承运人所办运输的行为和不行为，应该认为也是实际承运人的行为和不行为。”可见，凡涉及实际承运人的运输活动，“缔约承运人”与“实际承运人”的行为，均可被视为另一方的行为，两者对外承担连带责任。^[3]

综上，笔者认为无论是在国内航空货物运输还是国际航空货物运输中，要求未实际从事运输的缔约承运人与货损发生区段的实际承运人对货损承担连带责任具有法律依据。

3. 铁路货物运输中的借鉴

（1）国内铁路货物运输的规定

《中华人民共和国铁路法》以及《最高人民法院关于审理铁路运输损害赔偿案件若干问题的解释》中都没有关于契约承运人和区段承运人应如何对货损承担赔偿责任的规定。因此对于特别法没有规定的内容，应当适用我国《民法典》的规定。

我国《民法典》第 834 条中关于单式联运的规定与《合同法》313 条的规定基本相同，因此援引《合同法》313 条规定所做出的判决仍具有借鉴意义。在国内铁路货物运输合同纠纷中直接援用《合同法》313 条的判例较少，在笔者检索到的其中一个案例^①，柳州铁路运输法院认为缔约承运人与损失发生区段的承运人间应当对损失承担连带责

^① 参见（2013）柳铁民初字第 13 号民事判决书。

任，而未考虑缔约承运人是否实际从事了部分运输。

（2）国际铁路货物运输的规定

国际铁路货物运输的规定主要参考《国际铁路货物运输公约》以及《国际铁路货物联运协定》的内容。由于我国是《国际铁路货物联运协定》的缔约国，因此本文将结合《国际铁路货物联运协定》的内容进行分析。

《国际铁路货物联运协定》第2条^①对缔约承运人、接续承运人以及承运人的概念进行定义。该协定第14条第5款规定：“每一接续承运人自接收附有运单的货物时起，即参加了运输合同，并承担由此而产生的义务。”第37条规定：“承运人按本协定规定的办法和范围，对发货人或收货人承担仅由运输合同产生的责任。承运人自承运货物时起，至交付货物时为止，对货物灭失、短少、毁损（腐坏）所造成的损失负责。”第36条规定：“在本协定规定的情况下并根据本协定向发货人、收货人支付了赔款的承运人，有权向参加运送的其他承运人提出返还赔偿要求，即：1.如损失是由于一个承运人的过失造成，则该承运人对此负完全责任；2.如损失是由于参加运送的数个承运人的过失造成，则每一承运人各自对其造成的损失负责；3.如不能证明损失是因一个或数个承运人过失所造成，则承运人应商定责任分担办法。如承运人不能商定责任分担办法，则其间的责任按该批货物在各承运人进行运送时实际行经的运价公里比例分担，但能够证明损失不是由其过失造成的承运人除外。”

因此，有观点认为在国际铁路运输下各铁路承运人为共负盈亏，共担风险的关系，就国际铁路运输合同的双方当事人来说，发货人与收货人结为一方，是货方，参与运输的若干铁路承运人结为一方，是运方。货方与运方是基于运输合同的债的关系。货方支付运费给运方，

^① 《国际铁路货物联运协定》第2条规定：“缔约承运人——根据本协定同发货人缔结运输合同的承运人；接续承运人——指从缔约承运人或其他接续承运人处接运货物以继续运送并进而加入运输合同（由缔约承运人缔结）的承运人；承运人——参加货物运送（包括在国际铁路-轮渡联运水运区段）的缔约承运人和所有接续承运人。”

运方负责将合同中的货物运至目的地。无论是货方，还是运方，就其内部来讲都是一种合伙的关系，互相负连带责任。^[4]

笔者也赞同上述观点，在国际铁路运输下，各承运人对于运输合同下产生的责任共同承担责任，在承担责任后再进行内部分担，要求契约承运人与接续承运人对外承担连带责任具有一定的法律依据。

4. 公路货物运输中的借鉴

(1) 国内公路货物运输的规定

在国内公路货物运输中，就未实际参与运输的合同承运人与货损发生区段的承运人应如何对货损承担责任的问题。在《民法典》未发布之前，已有部分法院根据我国《合同法》第 124 条^①和 313 条的规定，认为尽管该方式不是典型的单式联运方式，但可以参考《合同法》分则或其他法律最相类似的规定，按照《合同法》第 313 条关于单式联运合同的法律规定，支持未实际参与运输的合同承运人与实际承运人对货损承担连带责任^②。《民法典》关于原《合同法》第 124 条和 313 条的内容并没有进行实质性修改。因此引用我国《合同法》第 124 条和 313 条规定所做出的判决在《民法典》生效后仍有借鉴意义。

(2) 国际公路货物运输的规定

就国际公路货物运输，根据《国际公路货物运输合同公约》第 34 条规定：“如受单一合同所制约的运输是由连续公路承运人履行，则其每一承运人为全部营运负责。鉴于其接受货物和运单，第二承运人和每个连续承运人即成为在运单条款中运输合同的当事人一方。”第 36 条规定：“除基于同一运输合同索赔的诉讼中提出的反索赔或抵销以外，有关灭失、损失或延迟的责任的法律诉讼只可向第一承运人、

^① 《合同法》第 124 条规定：“本法分则或者其他法律没有明文规定的合同，适用本法总则的规定，并可以参照本法分则或者其他法律最相类似的规定。”

^② 参见（2017）沪 02 民终 6318 号、（2017）沪 0114 民初 1088 号、（2014）鄂汉江中民二终字第 00108 号、（2020）津 03 民终 1367 号以及（2008）粤高法民二终字第 190 号民事判决书。

最后承运人或在发生灭失、损坏或延迟的这一段运输中履行那段运输的承运人提起，一个诉讼可以同时向这些承运人的几个提起。”

笔者认为，尽管在《国际公路货物运输合同公约》中未对连续公路承运人是否必须实际从事运输进行规定。如果将第一承运人理解为实际从事第一区段运输的承运人，对于托运人来说，在委托契约承运人运输时，当契约承运人并不实际从事运输，托运人很难知悉实际从事第一区段运输的承运人的身份。如果货损并非发生在第一区段运输过程中，且托运人与第一区段运输的承运人间没有合同关系，要求从事第一区段运输的承运人承担责任在法律上似乎没有依据。因此笔者倾向于认为在解释该公约中所称的“第一承运人”的含义时，应将“第一承运人”解释为与托运人直接签署运输合同的相对方，而非实际从事第一区段运输的承运人。

因此笔者认为无论是国内公路货物运输还是国际公路货物运输，对于未实际从事运输的合同承运人与受损区段承运人对货损承担连带责任都具有一定的法律基础。

5. 结论

综上，无论是在海上货物运输、航空货物运输、铁路货物运输以及公路货物运输中，均有支持未实际从事运输的合同承运人和区段承运人对该区段内发生的货损承担连带责任的法律规定，目前的法律规定比较侧重保护货方的利益。其他运输方式中的规定对于国内水路货物运输的情形具有借鉴意义，在国内水路货物运输中认定未实际从事运输的合同承运人和区段承运人对区段内发生的货损承担连带责任能与其他运输方式下的责任承担方式接轨，也便于承运人与托运人或收货人间的纠纷解决。

（二）要求国内水路运输中未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人承担连带责任的法条依据。

根据我国《民法典》第一百七十八条规定：“连带责任，由法律规定或者当事人约定。”在国内水路运输中，合同承运人往往不会向托运人披露各区段承运人，有时在签订运输合同时也可能尚未委托区段承运人，因此合同承运人很少会和托运人约定由货损发生区段的承运人与合同承运人对于货损承担连带责任，即便双方约定由区段承运人对货损责任承担连带责任，由于该合同为涉他合同，在区段承运人未认可合同内容的情况下，仍无法约束区段承运人，因此约定区段承运人对货损承担连带责任的情形较少。在无约定连带责任的情况下，只有当法律规定货损发生区段的承运人对货损承担连带责任时，托运人才可以突破合同相对性要求区段承运人承担连带责任。

根据《民法典》第四百六十七条规定：“本法或者其他法律没有明文规定的合同，适用本编通则的规定，并可以参照适用本编或者其他法律最相类似合同的规定。”本文所讨论的情形并非《民法典》第八百三十四条中规定的典型的单式联运，非典型合同可以参照适用典型合同或者其他法律最相类似合同的规定。在选择参考对象时，应当对非典型合同中的给付、合同目的以及合同标的物等因素进行整体把握，继而在此基础上选择合同的参照对象。^[5]

笔者认为，从合同的给付来看，本文所探讨的情形与我国《民法典》第八百三十四条规定的情形都是关于合同承运人与区段承运人的责任承担方式。从合同的目的来看，《民法典》第八百三十四条中规定的货损发生区段的承运人与合同承运人承担连带责任突破了合同的相对性，更好的保护了货方的利益。^[6]该目的与要求未实际从事运输的合同承运人和货损发生区段的承运人对货损承担连带责任的目的相同。实践中货物运输经常存在多层的委托，若根据合同的相对性层层向下索赔，不但会增加诉累及案件处理的时长，也会增加索赔的难度，层层索赔时，最终的索赔方获取原件材料的难度较大且索赔时距离事故发生之日较长，会在一定程度上增加成功索赔的难度。此外，发生货损区段的承运人往往是责任的最终承担人，要求货损发生区段

的承运人与合同承运人承担连带责任有利于纠纷的一次性解决。从区段承运人所需承担的责任来看，合同承运人是否实际从事运输，并未增加区段承运人承担责任的大小以及承担责任的可能性。

因此，笔者认为在国内水路货物运输中要求未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人对货损承担连带赔偿责任具有法条依据。

综上所述，笔者认为无论是参考其他运输方式下未实际参与运输的合同承运人与货损发生区段承运人对货损责任承担方式的规定，还是我国法律的规定，要求未实际从事运输的合同承运人与货损发生区段的承运人在国内水路货物运输中对货损承担连带责任都具有合理性。

六、结语

在《水规》废止后，要求未实际从事运输的合同承运人和损失发生区段的承运人对国内水路货物运输中的货损承担连带责任似乎缺少了依据。经过前文的分析，无名合同可参考《民法典》最相类似的有名合同，根据《民法典》中单式联运合同的法律规定，可以得出在国内水路货物运输中，未实际参与运输的合同承运人和损失发生区段的承运人对货损承担连带责任的结论，该结论也与其他运输方式下的责任承担方式相符，有利于一揽子解决纠纷，减少诉累，促进国内水路货物运输的高效运转。

参考文献：

- [1] 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组.中华人民共和国民法典合同编理解与适用[M].1版.北京:人民法院出版社,2020:2166.
- [2] 司玉琢,张永坚,蒋跃川.中国海商法注释[M].1版.北京:北京大学出版社,2019:118.
- [3] 沈志韬.国际航空货物运输承运人责任制度研究[D].上海:华东政法大学,2011:44.
- [4] 梁成谷.国际铁路货物联运法律问题研究[D].湖南:湖南师范大学,2004:30.

[5] 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组.中华人民共和国民法典合同编理解与适用[M].1 版.北京:人民法院出版社,2020:47.

[6] 最高人民法院民法典贯彻实施工作领导小组.中华人民共和国民法典合同编理解与适用[M].1 版.北京:人民法院出版社,2020:2169.