

论承运人救助义务的裁判路径优化

作者：赵霖

作者单位：石家庄铁道大学；河北省石家庄；邮编：050043

摘要：在判断承运人救助义务的责任划分时，各地法院始终将该义务视为是由善良道德风俗而产生的附随义务，而并非是基于诚实信用原则下的先合同义务，这种裁判思路导致法院在司法实践中难以作出合理与人性的判决，尤其是在汽车运输领域，法院在这种思路的指引下往往会将案件的争议焦点聚焦于驾驶员的救助行为是否得当，这在一定程度上无疑扩大了驾驶员的义务范围。鉴于此，本文的主要内容就是从法律关系理论的分析中，寻找法院在裁判承运人救助义务思路问题上的根源所在，并将民法典第八百二十二条之规定与其他运输领域的规范性文件相比照，通过体系解释的方法，为这种裁判思路的纠偏寻找符合法理的解决路径。

关键词：承运人；救助义务；法律关系；体系解释

中图分类号：D9 **文献标识码：**A

一、问题的提出

（一）承运人救助义务类案中的困境

民法典第八百二十二条规定了承运人在运输过程中，应当尽力救助患有急病、分娩、遇险的旅客，但对承运人救助义务的范围却缺乏具体的厘定，部分运输规范性文件虽然在其特定领域内作了解释与具体化，但是，这种具体化并不具有普遍适用性。在司法实践过程中，由于法律规定的不具体以及相关司法解释的缺乏，阻碍了法院在裁判过程中作出更为合理与人性的判决。为了探究在审理承运人履行救助义务这类案件中各地法院的裁判思路，文章以威科先行数据库为检索工具，以民法典第八百二十二条为检索对象，再以承运人救助作为检索词进行检索，共得到六个案例，将其命名为编号1到编号6案例^①。其中，编号2，编号3，编号5案例法院审理认为承运人无需承担赔偿责任，编号4，编号6案例法院认为承运人应当承担相应的赔偿责任，编号1案例，在一审中法院认为承运人应当承担50%的责任，二审法院则将责任比例下调至20%。

1、案例比较分析

编号2属于航空运输领域承运人履行救助义务的相关案例

编号2案情梗概：乘客甲与其女儿乙购买了某航空公司从北京至乌鲁木齐的航空客票，

^① 编号1：湖南省常德市武陵区人民法院(2017)湘0702民初881号民事判决书；湖南省常德市中级人民法院(2018)湘07民终438号民事判决书；编号2：北京市第四中级人民法院(2018)京04民终192号民事判决书；编号3：贵州省毕节市（地区）中级人民法院(2018)黔05民终4526号民事判决书；编号4：吉林省白山市中级人民法院(2020)吉06民终406号民事判决书；编号5：杭州铁路运输法院(2021)浙8601民初20号民事判决书；浙江省杭州市中级人民法院(2021)浙01民终5061号民事判决书；编号6：上海市浦东新区人民法院(2022)沪0115民初49706号民事判决书；本文后文引述案例内容不再注明案例名称，以编号代之。

飞机起飞后不久,乘客甲即前往卫生间呕吐,飞机平飞收餐后,乘客甲随即出现腹痛,腹部胀气,呕吐加剧并伴随呼吸困难等症状,乘务员在询问同行旅客乙关于甲的过往病史后,采取了广播寻找医生,使用机载应急医疗箱,吸氧等急救措施,并向机组人员汇报,飞机随后迫降于敦煌机场。次日凌晨,乘客甲在敦煌市医院因医治无效死亡。其女儿乙,丈夫丙以航空公司在救助乘客甲过程中存在救助措施不当,迫降不及时延误专业医疗机构救援时间,航空公司未尽力履行救助义务为由请求法院判令航空公司对乘客甲的死亡承担赔偿责任。

本案一审法院认为:航空公司对发病乘客甲履行了救助义务负有举证责任。航空公司提交了《紧急医学事件报告单》、《应急医疗设备和药品使用知情同意书》、飞机运行记录截图等证据予以证明,上述证据相互印证,足以证明航空公司在运输过程中,发现乘客甲发病后,采取了询问、催吐、寻找医生、测血压、听诊、输氧、迫降等积极救助措施,尽到了必要合理的承运人的救助义务。且依据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》以及《大型飞机公共航空运输承运人机载应急医疗设备配备和训练》等规范性文件要求航空公司在其载客飞机上配备一定的应急医疗设备,并对机组成员进行相关的应急训练,但并不要求其提供专业的应急医疗服务。

二审法院认为:承运人对乘客的救助义务并非承运人在运输合同中的主合同义务,而是立法者基于善良道德风俗而规定的承运人依法应当承担的附随义务,承运人履行救助义务以“尽力”为限,也就是说承运人只需在自己的能力和条件范围内尽最大努力来救助旅客即可,对承运人履行该项义务的标准不宜以结果为导向,不应强制要求救助行为必须达到特定结果。航空公司提交的证据足以证明乘客甲在身体发生不适后,航空公司对患病乘客的安危并非采取不闻不问的态度,而是通过广播寻求专业医务人员、测血压、吸氧等方式给予患病乘客必要的医疗和照顾,并且在乘客甲提出希望尽快下飞机的要求后,采取了紧急迫降的救助措施,因此,现有证据已经能充分证明航空公司尽力救助乘客甲的事实。

笔者认为:本案中,二审法院将承运人对乘客的救助义务定义为基于善良风俗而产生的附随义务,在法理上并不十分恰当,基于《民法典·总则》第七条诚信原则^①以及《民法典·合同编》第八百一十一条^②之规定,承运人将乘客安全运输到约定地点,是运输合同中承运人应当履行的先合同义务,这种义务并非是随着合同关系的发展而逐渐产生的,而是在合同缔约接触时,合同一方当事人(承运人)应当先予履行的保护义务。2021年2月24日交通运输部第4次部务会议通过的《公共航空运输旅客服务管理规定》(以下简称“航空服务

^① 《民法典》第七条:民事主体从事民事活动,应当遵循诚信原则,秉持诚实,恪守承诺。

^② 《民法典》第八百一十一条:承运人应当在约定期限或者合理期限内将旅客、货物安全运输到约定地点。

规定”）第三十三条^①的规定是该说法的有力证明。航空服务规定第三十三条认为，对于旅客突发疾病，意外伤害等重大情形，承运人、机场管理机构应当事先制定应急预案。

在航空服务领域，关于承运人对乘客所履行的救助义务，无论法院在实务中是将该义务定义为附随义务亦或是先合同义务，由于在航空运输领域，下位范畴内的相关规范性文件已经完善，因此，在裁判实践中对司法裁判的结果影响较小。但是，公共运输领域的复杂性决定了承运人所面临的突发情况是不尽相同的，例如在公共汽车运输领域，如果法院将承运人的救助义务确定为一项附随义务，那么法院一般就会将案件的争议焦点聚焦于乘务员是否在其力所能及的范围内采取相应的救助手段。但是依据民法典第一千一百九十一条^②之规定，承运公司在承担赔偿责任后，多数会选择向乘务员追偿，因此在这类案件的背后，乘务员在事实上最终更多扮演的是“受害者”的角色。

编号 1 属于汽车运输领域承运人履行救助义务相关案例

编号 1 案情梗概：甲与汽车运输公司签订《包车运输合同》，前往青海光音天寺朝圣，返程途中乘客乙因疲劳及高原反应出现身体不适，遂要求司机停车住宿休息，因车况较好遂司机继续行车，次日凌晨 1 时，乘客乙发出抽搐声音，司机发现后与同行乘客为其施救并拨打 120 急救电话，当地医院于凌晨 1 时 08 分出诊，1 时 32 分到达接诊，此时乘客乙已死亡。其妻丙，女儿丁、戊以承运人未尽到救助义务为由，请求法院判令运输公司对乘客乙的死亡承担赔偿责任。

一审法院认为：乘客乙出现不适后，驾驶员未打开窗户通风，未提供急救药品，驾驶员无高原驾驶经验及施救经验，以致错过了最佳救治时机，驾驶员未能尽到适当的注意义务及必要的救助义务，致使错过最佳救治时机是造成乘客乙死亡的原因，因而对乘客乙的死亡负有责任。

二审法院认为：乘客乙身体突发情况，运输公司主动寻求援助，及时与当地高速公路管理部门取得联系，将发病人员送往高速路口处的急救车辆上，在其合同责任与能力范围内尽力救助患有急病乘客。且辆驾驶人员为非医务人员，并不具有专业医疗抢救、治疗或救助能力。驾驶员所驾车辆属于车内空气循环类车辆，驾驶座旁边没有车窗。故不应以承运人应当开窗通风、要具备紧急施救经验等专业医疗水平，要求随车驾驶人员承担超出其能力范围内

^① 《航空服务规定》第三十三条：承运人、机场管理机构应当针对旅客突发疾病、意外伤害等对旅客健康情况产生重大影响的情形，制定应急处置预案。

^② 《民法典》第一千一百九十一条：用人单位的工作人员因执行工作任务造成他人损害的，由用人单位承担侵权责任。用人单位承担侵权责任后，可以向有故意或者重大过失的工作人员追偿。劳务派遣期间，被派遣的工作人员因执行工作任务造成他人损害的，由接受劳务派遣的用工单位承担侵权责任；劳务派遣单位有过错的，承担相应的责任。

的法律义务。鉴于运输对在高原地区经过多日长途跋涉的乘客，没有尽到安全提示和告知高原反应必要的注意事项，且其作为长途客运车辆，没有配备急救或常规药品，对突发疾病乘客的救助存在一定瑕疵，负有相应的责任，本院酌定承运人运输公司承担 20% 的赔偿责任。

笔者认为：正如前文所言，编号 1 案例中一审法院将承运人的救助义务认定为是随着合同关系的发展而逐渐发生的附随义务，因此，一审法院也将案件的争议焦点聚焦于驾驶员是否在力所能及的范围内采取相应的救助手段。但是，通过与前述编号 2 案例对比可知，虽然二者在法条适用上趋于一致，但在司法实践中却出现了截然不同的结果，而这种结果也往往导致了驾驶员在事实上最终更多扮演的是“受害者”的角色。

在汽车运输领域，1988 年 1 月 26 日发布的《汽车旅客运输规则》失效后，相关领域一直缺乏相应的法律或司法解释来弥补其空白。下位法范畴上的规范性文件的缺失决定了法院在裁判汽车运输领域承运人救助义务这类案件时，应当严格定义该义务的属性，不能将该义务定义为随着合同关系的发展而逐渐发生的附随义务，一方面，从驾驶员的角度出发，如果法院认为承运人的救助义务并非先合同义务，而是附随义务，那么在裁判过程法院则会将裁判焦点聚焦于驾驶员的救助行为上，这无疑扩大了驾驶员的义务范围，加重了驾驶员的责任，且在后续追偿问题上，也会导致驾驶员处于诉讼不利地位；另一方面，从乘客的角度出发，承运人的救助义务如果作为一项附随义务，那么就会出现如编号 1 案例二审中的情形，法院将救助义务人为的切割为驾驶员的义务以及运输公司的义务，虽然这在一定程度上免除了驾驶员的责任，减轻了承运人的赔偿比例，但对于乘客来讲，这似乎又是“显失公平”的一种做法，且在编号 1 案例中，由于该案发生在长途运输的高原汽车上，因此关于承运人救助义务切割的做法具有明显的个案性，对于更为普遍的城市公交运输场景而言，不具有借鉴意义。

2、问题的小结

在上述案件对比中，对于承运人救助义务的属性定义，无论该义务是发生于航空运输领域亦或是汽车运输领域，各地法院都将该义务确定为一项随着合同关系发展而逐渐发生的附随义务，这种定义在一定程度上阻碍了法院在承运人救助义务这类案件中作出合理及人性化判决。尤其是在汽车运输领域，关于编号 1 案例长途运输公司是否应当承担人身损害赔偿责任的的问题上，一审法院将判断的注意力聚焦于驾驶员采取的救助措施是否得当，二审法院虽然将承运人的救助义务作了人为上的切割，在一定程度上免除了驾驶员的责任，降低了承运人的责任比例，但从诚信原则上讲，切割义务的作法对于涸辙之鲋的乘客来讲又显得不合法理，见微以知著，在汽车运输承运人救助义务这类案件上，通过判断乘务员救助措施是否得当从而决定整个案件的裁判结果，似乎已成为各地法院心照不宣的裁判趋势。

然而，当我们将观察视角回到上述两个案件的开始，以上述编号 1、编号 2 案件为例，编号 1 案件的审理对象为妻丙，女儿丁、戊与长途运输公司的运输合同纠纷，编号 2 案例为女儿乙，丈夫丙与航空运输公司的运输合同纠纷，依据合同相对性原则，该运输合同约定的当事人为乘客和承运人（这里的承运人应当作广义解释，即运输公司）。那么，在这类案件中，法院将追责的焦点聚焦在乘务员上，似乎是“显失公平”的做法。法官的司法实践离不开法学一般理论的指引，当前，我国法官的裁判思路主要受到法律关系理论的影响，因此，探寻法官在此类案件中裁判思路的根源离不开对当前我国法律关系理论的分析。

二、当代中国法律关系理论的不足与完善

（一）当代中国法律关系理论的弊端

新中国成立初期，中国的法学学者以苏联为据，通过大量翻译苏联有关法律关系理论的著作，界定了法律关系是调整人们行为过程中所形成的社会关系，确定了法律关系的研究方法是历史唯物主义和辩证唯物主义^①。改革开放以后，学者们对苏联法律关系理论的缺陷逐渐有了认识，1985年，张贵成提出了法律关系不仅具有国家意志性，更具有客观实在性的论调^②，此后，学者们纷纷提出法律关系是否仅具有意志性的疑问，1991年张文显对法律关系的概念，基本性质，构成要素等做了深入的研究，初步奠定了法律关系理论在国内的主流观点^③。20世纪90年代以来，随着我国法理学的逐步发展，以及西方法学著作的大量翻译，有关法律关系理论的探讨进入了崭新的时期。2004年，田士永翻译了《萨维尼论法律关系》一文，该文从理论上将法律关系分为实质要素和形式要素两个部分，社会关系是法律关系的实质要素，而法律规定是法律关系的形式要素。2015年，吴奇琦翻译了安德拉德的《法律关系总论》（第一卷），该书被誉为葡萄牙现代民法学的奠基之作，《法律关系总论》从法律关系的概念与结构方面深入研究了现代社会法律关系，该书将法律关系结构分为法律关系的主体以及法律关系的客体，对我国现代法律关系理论具有较强的借鉴意义。从我国法律关系理论的溯源来看，当代我国的法律关系理论，既有脱胎于苏联基础上的自主创新，又有批判性地继承西方法律关系理论的学说，这种历史渊源决定了当前我国的法律关系理论既有西方萨维尼式的法律关系理论在抽象性方面不足的缺陷，又有苏联式法律关系理论在伦理性方面不足的特点。以下将从这两方面，结合具体案例，阐述当前我国法律关系理论的弊端。

1、抽象性不足

萨维尼式的法律关系理论将法律关系分为题材与法律规定两个部分，题材是某种社会关系本身，而法律规定是关于该题材的法律规范，法官在裁判时需要将法律规范的因素进行拆分组合，寻找适合该题材的法律规定^④。萨维尼通过著名的“兄弟诉案”（L. Frater a fratre）的例子对法律关系理论进行说明；在这个案件中，“兄弟二人均处于父权之下，一个借钱给另一个人，受领人于父亲死后偿还了所借款项，他问自己能否作为错误支付而请求返还已经

^①参见：王婧贤：《新中国法律关系理论的演进脉络与趋势》，载《兰州学刊》2024年第3期。

^②参见：张贵成：《试论法律关系的概念和性质》，载《政法论坛》1985年第1期。

^③参见：张文显：《法律关系论纲——法律关系若干基本问题的反思》，载《天津社会科学》1991年第4期。

^④参见：冯·萨维尼著，田士永译：《萨维尼论法律关系》，载《法哲学与法社会学论丛》2004年第1期。

支付的金钱。”法官在受理该案件后，将法律关系的因素拆分为父权，借款以及继承，在这些因素的基础上分别适用不同的法律规定而后作出判决。法律关系理论确实一定程度上提高了司法裁判的准确性以及裁判效率，为维护社会公正，更加高效地化解社会矛盾纠纷做出了卓越的贡献。但是，法律关系理论在适用过程中，容易导致法官为了追求形式上的准确性而在拆分法律因素时对某些法律概念过分地个性化与具体化；例如，在前述编号 1 与编号 2 案例中，法官将承运人这一法律概念具体化为汽车运输承运人和航空运输承运人，并在此基础上分别适用不同的法律规定，诚然，从法律适用准确性的角度出发，这种做法并无不妥。但是，法律概念作为法律的主臬，法律关系正是通过概念金字塔来构建完整的法律体系，因此，当法官过分具体化与个性化地去理解法律概念时，就会削弱法官的体系化思维，而缺乏体系化思维指引的法官，在司法裁判过程将不可避免地陷入机械主义；再以前述两个案例为例，法官在裁判过程中将承运人救助义务定义为附随义务，而并非先合同义务，正是由于缺乏体系化思维的指引，一方面未能将诚信原则与承运人救助义务相结合，另一方面，当汽车运输领域缺乏相关的规范性文件时，未能与其他运输领域的规范性文件相比照，从而做出合理及人性化的判决。

法律关系理论在结构上要求法官应当尽可能地对法律概念做出个性化与具体化的拆分组合，以此力求法律适用的准确性，但是，司法实践的人性化与合理化要求法官在理解法律概念时应当保持合理的抽象性。因此，法律关系理论在抽象性方面的不足也往往阻碍了法官在司法实践中做出合理与人性化的判决。

2、伦理性缺乏

尽管从 20 世纪 90 年代以来，中国的学者在不断地翻译西方的法学理论著作的基础上，吸收借鉴了诸多西方法学的一般理论，但从总体框架上讲，中国法学的理论研究依旧深受苏联模式的影响，舒国滢教授曾在 30 多年前就指出我国的法学理论基本是仿照苏联的法学模式，对中国法学问题的研究，中国的法学工作者基本都是采用苏联模式的法学方法^①，雷磊在 2020 年在对法律关系理论在中国的变迁与发展进行梳理的过程中，也指出了中国的法律关系理论依旧是“苏联学说+民法原型”的模式^②，在这种模式下，法律关系学说的发展承继了苏联学说关于法律关系理论的国家意志性，国家通过制定法律规范调整公民，组织等主体之间的社会关系，使得法学的一般理论研究沦为统治阶级调整社会关系，缓和社会矛盾的工具，虽然近几年法学研究在形式分割了法与国家的关系，但是从法教义学上讲，失去意志哲

^①参见：舒国滢：《法学研究方法的历史演进》，载《法律科学》1992 年第 4 期。

^②参见：雷磊：《法的一般理论及其在中国的发展》，载《中国法学》2020 年第 1 期。

学支撑的法学的一般理论，尤其是法律关系理论，依旧偏离了法律科学的属性，这种特点在民法领域表现得尤为明显；例如，在机动车交通事故责任中，机动车与非机动车或者行人之间发生交通事故，若机动车在事故中认定无责，则应当适用无责赔付原则，承担不超过 10% 的无责赔付，从法律关系理论上讲，有法律责任才会有相应的法律处罚，而此处不超过 10% 的无责赔付明显偏离法律本身的逻辑思维，偏离法律本身的科学属性，体现出一种缓和社会矛盾的工具主义色彩。

（二）基于潘德克顿体系的法律关系理论的完善

1、完善法律关系理论的必要性

党的二十大报告提出了要坚持推动高质量发展的时代主题，当前我国的经济的发展已经从高速增长阶段转变为高质量发展阶段，要实现经济的高质量发展，必须以法治的高质量发展为保障，习近平总书记在二十大报告中指出，“一个国家现代文明的标志，就是要坚持科学立法、严格执法、公正司法、全民守法。”科学立法是建设社会主义法治国家的前提，在中国特色社会主义法治体系形成以后，提高立法质量成为了立法的中心任务，法律的科学性要求立法应当按照科学的法治原理和原则加以完善，要增强可操作性和逻辑性，明确具体的适用条件、行为模式和法律后果，克服权利义务关系不明确、责任抽象，有效性不足的局限性。

建章立法需要讲求科学精神，法律科学性的核心在于逻辑演绎推理，当前我国法学的一般理论研究，尤其是法律关系理论学说，在整体框架上依旧承继着苏联模式，强调国家意志性，具有较强的工具主义色彩，偏离了法律本身的科学土壤，无法适应经济高质量发展的时代要求，为此，从科学的角度出发，完善我国法学的一般理论研究，尤其是法律关系理论学说理应成为当下法学研究的重要任务。

2、法律关系理论的完善

谈到法律关系理论的完善就离不开普赫塔和温德沙伊德引领的潘德克顿法教义学体系，潘德克顿法教义学的基础理论在于概念法学，正如前文所讲的法律关系正是通过概念金字塔来构建完整的法律体系，普赫塔和温德沙伊德虽然是潘德克顿法教义学的领军人物，但萨维尼却是该学说的缔造者，1951 年格林将课堂笔记命名为《法学方法论》并予以出版，该书详细记载了萨维尼的概念法学思想及理论方法，萨维尼认为法律应当具有实证主义，即逻辑演绎推理，在法学概念的基础上去建构一种客观的法律体系，萨维尼的体系化思维也使得概念法学成为德国法律科学的分支，但是，萨维尼对于体系化范围的阐述以及具体操作方法的论述并不完善，这也导致了萨维尼式的法律关系理论在实际运用过程中容易导致法官对概念的理解缺乏合理的抽象性，而这种抽象性的缺乏又反过来削弱了法官的体系化思维，因此，

普赫塔和温德沙伊德在萨维尼的基础上继续完善潘德克顿体系。普赫塔认为潘德克顿体系应当成为法官不可缺少的工具，法官在司法实践中以《学科汇纂教科书》作为依据，应当将法律原则作为司法裁判的引导，普赫塔建构了一种“概念谱系”的方法，这种方法在形式上通过逻辑推理的方式将对法条的理解采取一种概念层次的思考，在这个层次中，向上可以追溯到法律原则，向下可以延展到外部分支，普赫塔与萨维尼的不同之处在于，普赫塔认为法并不以法律关系为内容，而是应当以法条为内容，基于“概念谱系”的方法，使得每一个法条之间既相互关联又相互衍生，每一个法条都能向上或向下地寻找其来源^①。如果说普赫塔对于概念法学的贡献主要在于概念体系的建立上，那么，温德沙伊德对于概念法学的贡献就主要集中于对概念的解释，温德沙伊德认为法律解释应当符合立法者的目的，为此，他构建了一种“概念计算论”的解释方法，温德沙伊德认为对于法律的解释，首先要找到解释法规的其他既定内容，也可以从同一立法者或者不同立法者的法规中解释，只要它们符合同一精神即可^②。

基于潘德克顿体系下的法律关系理论的完善，总的来说主要分为两个部分，一是对于法条体系化的范围的探索，在萨维尼式的法律关系理论下，法官以某种社会关系（题材）为基础，通过直接将法律规定向下具体化的方式来力求法律适用的准确性，但这种方式的弊端也很明显，即法官对概念的理解缺乏合理的抽象性，而通过普赫塔的“概念谱系”的方法则可以要求法官在确定某种社会关系所对应的法律规定前，首先向上追寻该种社会关系所对应的法律原则，在法律原则指引下去理解法律概念，例如，对于《民法典·侵权责任编》环境污染，破坏生态的侵权，法官在确定污染环境，破坏生态行为与人身损害或财产损失之间的因果关系后，应当首先向上溯源至绿色原则，从社会可持续发展的角度出发，理解环境侵权的法律概念，这就可以使得法官在确定处罚依据时，不是仅仅基于当下人身损害或者财产损失，而更多的是基于绿色原则的代际正义，从而使法官能够加大对环境污染侵权行为的处罚力度，发挥法律的预防功能，从而减少污染环境，破坏生态的侵权行为。另一部分是对于法律概念解释方法的探索上，萨维尼式的法律关系理论由于缺乏具体的操作流程，导致当前我国在对法律概念的解释过程中过于机械，这种机械表现在法官对下位法范畴的把握上，例如，前述编号1案例中，法官对于承运人救助义务范围的认定，由于该案例处于汽车运输领域，相关规范性文件尚未完善，因此法官在未能找寻相关下位法解释民法典第八百二十二条的情景下，

^①参见：舒国滢：《格奥尔格·弗里德里希·普赫塔的法学建构：理论与方法》，载《比较法研究》2016年第2期。

^②参见：周小凡：《概念法学源流考》，华东政法大学博士学位论文，2022年，第186—189页。

只能将案件的焦点聚焦与驾驶员的救助手段是否得当,这种做法无疑扩大了驾驶员的义务范围,加重了驾驶员的责任。而通过温德沙伊德的“概念计算论”的解释方法,法官在面对前述案例时,应当从立法者的立法目的的角度出发,提取某类社会关系的立法原意的“最大公因式”,并在“最大公因式”的范畴内参照适用下位法范畴内的规范性文件。

以下将基于潘德克顿体系下的法律关系理论完善的角度出发,为法官裁判承运人救助义务类案的思路寻找符合法理的纠偏路径。

三、承运人救助义务规范性文件梳理

（一）民法典第八百二十二条的解读

1、立法原意

在学理上，通常把立法原意分为广义的立法原意和狭义的立法原意，狭义的立法原意通常指法律条文字面意义上所体现的立法目的，而广义的立法原意则偏向于体现出立法者所要调整的某一类社会关系本身^①。

当一个社会关系规范化为法律关系时，便有了明确化和具体化的构成要素，这些规范化的构成要素便是探寻法律条文原意必不可少的组成要件，基于此，从规范化的构成要素出发，探寻民法典第八百二十二条的立法原意，以此明晰立法者对该条文所希冀的价值目标。民法典八百二十二条叙明了法律关系中的义务主体，即公共运输承运人对急病，分娩，遇险的旅客应当尽力救助，从该条文所阐明的义务上看，实际上是民法中诚信原则在公共运输领域的具体化。而诚信原则作为民法中适用极广的一项基本原则，不仅发挥着行为标准的功能，而且还发挥着限制权利以及法律修正的功能。从学理上讲，我国的民法体系根源于德国，因此，在关于诚信原则的适用上，也继受了德国的“大诚信”规范模式。在这种规范模式下，公共运输合同这类法律上的特别结合关系，虽然亦需区分诚信原则与禁止权利滥用原则，但在实践中对司法裁判的结果影响较小^②，因此，当我们在探寻民法典八百二十二条中所体现的立法原意时，应当将探寻的视角限缩于对义务内容的摸索。

从民法典第八百二十二条的义务内容来看，该条文在文义上主要阐明了对生命权，健康权面临紧迫危险的乘客的救助，生命权，健康权不仅是基本的公民权利与政治权利，更是人权的集中体现，人权作为一种本源性的法律价值，是法律对作为主体的人的肯定，是法律以人为价值目标的集中体现，该法律条款充分印证了立法者对人权法律价值目标的追求。

2、规范史略

本条规范来源于1999年《合同法》（已失效）（以下简称新合同法）第301条，从部门法整体性上讲，新合同法是1981年《经济合同法》，1985年《涉外经济合同法》，1986年《民法通则》，1987年《技术合同法》的整合，但是，上述四部法律均未对客运合同作出只字规定，这不仅与法律本身的滞后性有关，一定程度上也受制于当时立法技术的粗略，新合同法不仅将客运合同增列为有名合同，而且在总则部分的第6条，对诚实信用原则给予

^①参见：韩大元等：《论〈香港国安法〉的原意解释》，载《港澳研究》2023年第2期。

^②参见：潘子怡：《我国民法诚信原则的类型化适用》，载《法学》2023年第9期。

了充分的肯定，首次明细了合同义务为先合同义务，附随义务以及后合同义务，明确先合同义务亦是诚实信用原则的具体体现^①。从新合同法的立法背景上讲，详尽的民商法律条款迎合了当时市场经济体制发展的需要。在市场经济体制下，合同行为成为一种普遍化的行为，合同行为要求双方或多方当事人从平等，自愿，诚信等原则出发，而平等，自愿，诚信等原则需要法律来规制和保障，新合同法正是在此背景下，扩大了调整的领域和范围，增列了客运合同的有关规定。

客运合同作为一种重复使用，并且在订立合同时，要约一方当事人未与对方协商具体条款的合同，承诺人在一定程度上扮演着弱势一方的角色，而新合同法从诚信原则的角度出发，于第 39 条至第 41 条，对“格式条款”规定了特殊范式，这些规定在一定程度上体现了新合同法对合同双方当事人平等地位的维持，对弱势一方的保护。新合同法 301 条正是在此基础上应运而生，该条文实际上是新合同法总则第 6 条诚信原则以及“格式条款”在客运合同领域的具体阐发。

3、规范性质

（1）命令性规范

民法典第八百二十二条规定了公共运输领域中承运人对急病、分娩、遇险的旅客应当尽力救助的积极义务，从这方面看，该条款属于命令性规范中的调整性规范，该条款利用法律强制属性从而调整公共运输合同中当事人之间法律地位不平等的困况，乘客作为运输合同中较为劣势一方，理所应当通过法律被赋予更多的权利保护，其中包括自然人权利核心的生命权和健康权的保护，这也是立法者所希冀的对人权法律价值保护的应有之意。

（2）委任性规范

从该条法律规范的逻辑结构看，乘客遭遇急病、分娩或者遇险是该条款的假定条件，而作为法律规范核心部分的行为模式，虽然在该条款中有所表述，但是，鉴于公共运输领域的复杂性与多样性，“尽力救助”四个字则显得较为简略，在判定承运人是否承担人身损害责任方面也显得力不从心，因此，对于承运人救助义务范围的确定则由各运输领域制定规范性文件作为特别法适用。

（二）其他承运人救助义务运输规范性文件梳理

民法典规定了承运人应该尽力救助患有急病、分娩、遇险的旅客，但对承运人的救助义务范围却缺乏具体的阐述，也缺乏相应的司法解释给予详细的枚举。部分公共运输规范性文件

^①参见：柳经纬：《1999：中国大陆合同法之制定与台湾民法债编修订之比较》，载《厦门大学法律评论》2001 年第 1 期。

件在其特定领域作出了相应的解释与具体化，经过梳理知悉，其仅适用于其所在运输领域，不具有跨领域的普遍适用性。

1、航空运输领域规范性文件

2021年2月24日交通运输部第4次部务会议通过了《公共航空运输旅客服务管理规定》（以下简称“航空服务规定”），该规定实际上是《民法典·合同编》在航空服务领域的具体阐发。《航空服务规定》第三十三条认为，对于旅客突发疾病，意外伤害等重大情形，承运人、机场管理机构应当事先制定应急预案。实践中，法院对于航空运输过程中的人身损害，一般将案件的争议焦点聚焦于旅客过往的健康状况，而不再是机组人员，编号2案例正是对此的有力验证，因为根据《航空服务规定》的要求，制定旅客突发疾病，意外伤害的应急预案，是航空运输承运人的先合同义务，即使旅客的人身损害是由于自然原因引起的不可抗力事件，只要造成了旅客的人身损害，民用航空器经营者就应当承担责任。因此，作为下位法，《航空服务规定》对民法典第八百二十二条中所描述的尽力救助，在范围上作了解释与具体化。但是，这种具体化仅局限于航空领域。

2024年4月12日交通运输部第6次部务会议通过的《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（以下简称“合格审定规则”）（2024）第X章，明确了航空运输过程中，承运人的应急医疗设备配备及机组人员训练的义务。“合格审定规则”第121.741条从适用范围的角度强调了承运人所提供的应急医疗服务不能等同于专业的医疗服务，第121.743条则枚举了机载应急医疗设备的配备清单，第121.745条从机组人员的角度详细描述了对机组成员处置飞行中紧急医学事件的训练，该条款第C项再次从机组人员的角度强调了应急医疗救助不需要等同或相当于专业急救人员的水平。

从法律层面上讲，在航空领域，关于承运人对乘客的救助义务，俨然已经成为一种在合同缔约接触时，合同一方当事人（承运人）应当先予履行的保护义务（先合同义务），而并非是一种随着合同关系的发展而逐渐发生的义务（附随义务）。

2、汽车运输领域规范性文件

1988年1月26日交通部发布的《汽车旅客运输规则》（已失效）第四十四条规定了旅游客车应当配备常用药等服务性物品，这实际上是承运人救助义务的事先性在汽车运输领域的体现，《汽车旅客运输规则》第七十二条第七项规定了对于旅客运输途中因自身病害造成的伤亡和损失由旅客自行承担责任，该条款虽然免除了承运人的责任，但由于缺乏紧急救助措施的相关条款的规定，该条款的单独出现无疑是对旅客生命权，健康权保障的忽视。《汽车旅客运输规则》共十章九十条，但对于旅客突发疾病的救助义务的相关规定却仅有一条，

可见在当时立法技术较为粗糙的背景下,部门规章等某些规范性文件无法很好地体现法律价值,2016年5月25日交通运输部第10次部务会议废止了《汽车旅客运输规则》,此后,该领域一直缺乏相关的规范性文件。

四、基于体系解释下的裁判路径优化

（一）适用体系解释的必要性

我国作为成文法系国家，其与判例法系国家显著的区别在于法律的确定性，而体系解释作为成文法系国家法律传统中主要的法律方法，其在探寻法律确定性方面具有得天独厚的优势。而体系解释的适用前提是复杂多样的，包括法律条款的立法意图，立法者是否理性，立法工作是否合情合理诸如等等，但是，适用体系解释最重要的前提无外乎两个：一是该条款无法通过文义解释阐明立法者的立法原意，二是该法律条款内部一致，外部连贯，逻辑清晰。以下将从这两方面一一阐述在民法典八百二十二条上适用体系解释的必要性。

本文在第三章第一节从义务内容的角度出发，描述了民法典第八百二十二条的立法原意，即立法者对于人权法律价值的追求，又从规范史略的方面明晰了该条文源于新合同法第301条，基于当时的立法背景，立法者在制定该条文时所追求的人权法律价值仅仅局限于最基础的生命权、健康权，但是，人权是历史的，现实的，对于人权法律价值的理解不能脱离历史文化与社会现实的发展，正如《左传》所言“民生在勤，勤则不匮”，民生匮意味着人们失去了生计的手段。基于此，本文在第一章第一节从裁判案例比较的视角出发，得出了法官在裁判公共汽车运输领域人身损害纠纷的裁判趋势，即将裁判焦点聚焦于乘务员的职务行为上的论调。在这类案件的背后，乘务员在事实上最终更多扮演的是“受害者”的角色，而民法典第八百二十二条中所述的“尽力救助”四个字，在义务范围的规定上过于模糊，单纯从文义解释的角度已然无法阐明更高阶的人权法律价值。

正如本文第三章所述，公共运输承运人的救助义务范围，虽然在上位法范畴内未做确定化，但是，部分公共运输规范性文件在其特定领域作出了相应的解释与具体化。虽然，这种具体化暂时不具有普遍适用性，但这种具体化毕竟存在于公共运输合同的整个法律体系中，这就为上位法范畴上的承运人救助义务范围提供了合理的解释契机。

（二）体系解释的理论支持

体系解释作为成文法系国家一种传统的法律方法，在学理上又被称为上下文解释，这种上下文的范围包括了编、章、节、条、款、项、目以及法律条文前后的关联^①，体系解释之体系范围应当足够宽泛，虽然不需要如卡尔·恩吉施在逻辑一体系中所述的体系范围应当包括法律思想那般广泛，但是，至少在法律层面，体系解释的范围应当涉及某一领域内的所有

^①参见：梁慧星著：《裁判的方法》，法律出版社2003年版，第89—96页。

法律渊源。一方面,从法律稳定性的角度出发,上位法范畴的规范在稳定性方面要远高于下位法,如果体系解释将解释范围限缩于同一法律位阶,将会导致上位法在面对复杂多样和不断变化的社会生活时,要么选择放弃条文的简洁性,要么频繁变动上位法,突破法律的稳定性。另一方面,从法律适用的普遍性出发,如果认为对于不同位阶的法律之间仅能适用上位法优于下位法的规则,而不能进行体系解释^①,那么对于下位法在适用的普遍性上要远低于上位法,甚至部分下位法仅能适用于某一个特殊领域或者某一地区的情形,上位法对于规范模糊且下位法范畴未做具体规定的领域或地区则显得心有余而力不足。

从学理分类上讲,体系解释可以细分为狭义的体系,广义的体系,以及最广义的体系,而广义的体系解释是指解释者将整个法律制度视为一个整体,这个整体不仅不局限于某一部法律或者某一个法律部门,甚至不局限于同一个法律位阶,解释者可以基于这个整体,对某一个法律条款与其他法律条款相结合,以探寻该条款的真正含义,或者对该条款进行解释与具体化^②。关于体系解释中体系的范围界定,德国学者菲利普·赫克认为,体系范围是一种实质性的范围,它不应该仅仅被认为是形式上对法律规范的划分,而是一种实质上的价值体系,这种界定也被称为体系解释中的内部体系^③。内部体系理论的形成,在一定程度上受到19世纪以耶林为代表的利益法学派的影响^④,利益法学派主张,法律的功能在于调整利益,价值分析法是法律调整利益的必由之路。内部体系理论的核心基点在于‘开放性’的评价基础,这种评价基础是由协调的价值结构所形成的,而这种价值结构是会随着法律的发展而不断进化的,例如人权法律价值在最开始仅指生命权、健康权这种基本权利,但随着人类文明的不断发展,人权法律价值已经延伸出民生权这类更高阶的概念^⑤。

(三) 体系解释的思维指引

体系思维作为一种系统思维,其核心基点在于界定系统内的构成要素^⑥,从广义的封闭体系上讲,体系解释的构成要素既包括正式法律渊源,也包括非正式法律渊源,但是,广义的封闭体系主张正式的法律渊源相较于非正式的法律渊源具有权威地位,正式法律渊源内部在进行体系解释时可以突破法律位阶而没有地位高下之分,但在体系解释时应当具有逻辑一致性,而这种逻辑一致性主要体现在体系因素中的逻辑构成要素,例如违法构成,侵权构成诸如此类。

^①参见:王利明著:《法学方法论》,中国人民大学出版社2012年版,第388—389页。

^②参见:致远:《系统解释法的理论与应用(上)》,载《法律适用》2002年第2期。

^③参见:[德]伯恩·魏德士著:《法理学》,丁晓春、吴越译:法律出版社2003年版,第330页。

^④参见:陈兴良:《刑法教义学中的体系解释》,载《法制与社会发展》2023年第3期。

^⑤参见:葛先园:《当代中国人权观下的民生权》,载《浙江社会科学》2023年第12期。

^⑥参见:陈金钊:《体系思维的姿态及体系解释方法的运用》,载《山东大学学报》2018年第2期。

回到本节的开始,当我们用广义的封闭体系解释的视角重新审视民法典第八百二十二条时,我们可以将该条与其他运输领域内的规范性文件视为一个法律体系的整体。在这个整体中,我们可以将《航空服务规定》第三十三条中的“事先制定应急预案”以及《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第X章加以引用,为民法典第八百二十二条中所称的救助义务在范围上作出具体化。

如前所述,基于民法典第七条所称的诚实信用原则,对于承运人救助义务的范围的界定,应当从以下三个方面去理解,一是从结果角度出发,不得以救助结果作为司法裁判的导向,不得苛求乘务员的救助措施等同于专业医疗行为;第二是关于运输公司对于乘务员实施救助措施的训练义务,在运输公司未履行该项义务之前,法官不得将案件焦点聚焦于乘务员的救助手段是否得当,第三是运输公司应当履行对于应急医疗设备配备的义务。

五、结语

承运人救助义务的范围在上位法范畴内未作具体化,且公共运输领域的复杂性,也决定了相关司法解释容易出现挂一漏万的窘况,而下位法由于其本身在位阶上存在着劣势,也限制了其在适用上的普遍性,尤其是在公共汽车运输领域,由于相关规范性文件的缺乏,阻碍了各地法院在此类案件中作出更加人性化的裁判。为此,本文基于法律关系理论的分析,通过体系解释的方法,为上位法范畴内公共运输承运人救助义务范围作出解释与具体化。

法律规范作为法学的研究对象,既是法律工作者裁判的准则,也是其内心的信仰。但是,在面对纷繁复杂和不断变化的社会生活时,即使再精密的法律,也无法做到包络无遗,甚至有些条款用语无法充分表达立法者所希冀的法律价值目标,但这并非是法律的错误,而是由于语言的局限性,言不尽意是任何一部法律都会存在的普遍现象,因此,当法律工作者亦或是法学研究者在发现某一个法律条款的漏洞时,不应当将该条款作为嘲笑甚至是批判的对象,而是应当寻找合理的解释方法,为固定的法律文字寻找更长的生命活力。

参考文献

- [1] 王婧贤. 新中国法律关系理论的演进脉络与趋势[J]. 兰州学刊, 2024, (03): 58-70.
- [2] 张贵成. 试论法律关系的概念和性质[J]. 政法论坛, 1985, (01): 56-61.
- [3] 张文显. 法律关系论纲——法律关系若干基本问题的反思[J]. 天津社会科学, 1991, (04): 68-73.
- [4] 弗里德里希·卡尔·冯·萨维尼, 田士永. 萨维尼论法律关系[J]. 法哲学与法社会学论丛, 2004, (00): 1-27+507-508.
- [5] 舒国滢. 法学研究方法的历史演进[J]. 法律科学(西北政法学院学报), 1992, (04): 22-26.
- [6] 雷磊. 法的一般理论及其在中国的发展[J]. 中国法学, 2020, (01): 5-25.
- [7] 舒国滢. 格奥尔格·弗里德里希·普赫塔的法学建构: 理论与方法[J]. 比较法研究, 2016, (02): 1-20.
- [8] 周小凡. 概念法学源流考[D]. 华东政法大学, 2022.
- [9] 韩大元, 杨晓楠. 论《香港国安法》的原意解释[J]. 港澳研究, 2023, (02): 3-13+94.
- [10] 潘子怡. 我国民法诚信原则的类型化适用[J]. 法学, 2023, (09): 125-141.
- [11] 柳经纬. 1999: 中国大陆合同法之制定与台湾民法债编修订之比较[J]. 厦门大学法律评论, 2001, (01): 232-248.
- [12] 致远. 系统解释法的理论与应用(上)[J]. 法律适用(国家法官学院学报), 2002, (02): 38-41.
- [13] 陈兴良. 刑法教义学中的体系解释[J]. 法制与社会发展, 2023, 29(03): 36-59.
- [14] 葛先园. 当代中国人权观下的民生权[J]. 浙江社会科学, 2023, (12): 56-63+157.
- [15] 陈金钊. 体系思维的姿态及体系解释方法的运用[J]. 山东大学学报(哲学社会科学版), 2018, (02): 69-81.

On the Optimization of Judgment Path for Carrier's Rescue Obligations

Zhao Lin

Shijiazhuang ; Postal Code: 050043

Abstract: When determining the division of responsibility for the carrier's rescue obligation, courts in various regions always regard this obligation as an incidental obligation arising from good moral customs, rather than a pre contractual obligation based on the principle of good faith. This judgment approach makes it difficult for courts to make reasonable and humane judgments in judicial practice, especially in the field of automobile transportation. Under the guidance of this approach, courts often focus on whether the driver's rescue behavior is appropriate, which undoubtedly expands the scope of the driver's obligations to a certain extent. In view of this, the main content of this article is to analyze the legal relationship theory and find the root of the court's approach to judging the carrier's salvage obligation. By comparing the provisions of Article 822 of the Civil Code with other normative documents in the field of transportation, and through systematic interpretation, we aim to find a legally sound solution for correcting this judgment approach.

Keywords: carrier; Rescue obligation; Legal relationship; System Explanation.