

【航空法研究】

论国际航空宠物运输中的精神损害赔偿

李颖慧¹, 张 琢²

(1. 中国民航大学 法学院, 天津 300300; 2. 国防科技大学 计算机学院, 湖南 长沙 410073)

摘 要:《蒙特利尔公约》作为调整国际航空承运人责任的核心规范,因未明确规定精神损害赔偿条款,导致各国司法实践在赔偿认定上存在显著分歧。国际航空宠物运输可类型化为随身携带行李、托运行李与货物运输三种方式,不同方式的责任认定规则存在明显差异。受《蒙特利尔公约》排他性原则的刚性约束,国内法无法补充适用;宠物作为“物”的法律属性,进一步限制了精神损害赔偿的成立基础;加之精神损害的无形性、不可量化性与公约追求的责任可预见性、赔偿统一性存在本质冲突,使得国际航空宠物运输中的精神损害赔偿缺乏规范依据与实践支撑。未来国际航空法的发展须回应社会对情感价值保护的需求,可通过明确单纯精神损害的赔偿空间、将动物福利理念融入运输责任框架、统一宠物运输责任体系等路径,在财产保护与人文关怀之间实现更精准的平衡。

关键词:国际航空宠物运输;航空承运人责任;精神损害赔偿;排他性;蒙特利尔公约;华沙公约

中图分类号: D 923.8 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.issn.2097-4973.2026.01.009

2023 年,“杜某某诉 N 航空股份有限公司航空运输财产损害责任纠纷案”将国际航空宠物运输中精神损害赔偿的争议推向了学界的视野。本案中,原告杜某某通过 N 航国际航空货运服务,将其饲养 6 年有余的两只法国斗牛犬从加拿大温哥华运回中国广州,其中一只宠物犬在运输途中死亡。原告主张,该宠物犬不仅是其财产,更是长期陪伴形成深厚情感联结的情感支持动物,故诉请 N 航赔偿财产损失 32 794.5 元、精神抚慰金 10 000 元,并要求书面赔礼道歉。被告则以宠物死亡系自身缺陷、原告签署免责声明、精神损害赔偿无依据等为由进行抗辩。法院认为,本案属于国际航空货物运输,优先适用《蒙特利尔公约》。《蒙特利尔公约》第 22 条第 3 款规

定,在货物运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的,承运人的责任以每公斤 22 特别提款权为限,最终认定被告应赔偿原告宠物犬死亡损失 6 135.68 元。在精神损害赔偿问题上,法院认为《蒙特利尔公约》未将情感价值纳入赔偿范围,对于其没有规定的部分,应适用我国国内法的规定。本案中,原告患有严重的情绪压力和焦虑,死亡的宠物犬系其情感支持动物,饲养时间超过 6 年,早已超越一般动物与主人之间的关系界限。因此,法院认为应适用《中华人民共和国民法典》第 1183 条“具有人身意义的特定物”条款,但其进一步指出,由于原告未能举证证明 N 航空公司对宠物犬的死亡存在故意或重大过失,原告的诉请不符合法律规定的精神损害赔偿适用

收稿日期:2025-03-25

基金项目:中国民航大学研究生科研创新项目(2023YJSKC11001)

第一作者简介:李颖慧(2000—),女,山东淄博人,在读硕士研究生,主要从事航空法研究。

E-mail:lee_yinghui1004@163.com

条件。而关于书面公开赔礼道歉的问题,法院认为《蒙特利尔公约》中没有就赔礼道歉作出规定,且本案系国际航空运输合同纠纷,赔礼道歉不属于合同纠纷的民事责任承担方式,故对该项诉请亦未予支持。(广东省广州市黄埔区人民法院(2023)粤0112民初10470号民事判决书)

本案引发了对国际航空宠物运输精神损害赔偿问题的深层反思。自1929年《华沙公约》确定的排他适用原则,虽历经后续条约或议定书不同程度的修改,但其原则和根基未曾动摇^[1],并在《蒙特利尔公约》第29条得以沿袭和明确,其规定有关损害赔偿的诉讼,不论其根据如何,只能依照本公约规定的条件和责任限额提起,而在此种排他适用性之下是否还存在国内法补充适用的空间?此外,该条款明确禁止“惩罚性、惩戒性或其他非补偿性损害赔偿”,这与精神损害赔偿的性质是否存在潜在冲突?而当宠物运输纠纷从本案的“货物运输”扩展至“托运行李”或“随身行李”场景时,是否会因运输形式不同导致宠物主可获得救济的范围,尤其是突破限额的可能性、免责事由的设置以及精神损害赔偿的潜在适用空间存在差异?这些问题的厘清,对于探究国际航空宠物运输中精神损害的可赔性至关重要。

一、国际航空宠物的运输类型

目前全球航空宠物运输的方式主要有作为随身携带行李、托运行李和货物运输三种。

(一)作为旅客随身携带的行李运输

国际航空运输中,将宠物以随身行李方式运输具有显著优势:一方面,主人可直接观察动物状态,避免传统托运或货运中因多次装卸导致的应激反应风险;另一方面,客舱环境能最大限度地保证宠物的安全和健康。

目前,多家航空公司提供将宠物作为旅客随身携带行李的运输服务,如大韩航空、美国联合航空、汉莎航空和法国航空等。我国海南航空也正在试行“客舱运输宠物”产品服务,乘坐海南航空于广州、青岛、长沙等九地出港的国内直达航班,可以直接将宠物带上客舱。^[2]国际航空运输

协会(IATA)于2023年发布了最新版《活体动物运输规程》。作为一项国际标准,《活体动物运输规程》的10.1部分详细规定了将动物作为随身携带行李运输的基本标准。^[3]同时,各国航空公司也可以在此基础上自行制定标准。如海南航空限制宠物种类为家庭驯养的狗、猫,每位旅客最多可携带一只宠物进入客舱,宠物年龄为6个月以上等。^[4]汉莎航空则要求只有连同运输容器总重量不超过8公斤的小型犬猫,在特定条件下才能作为额外随身行李带入客舱。^[5]

当宠物以旅客随身携带的行李形式运输过程中受伤或死亡时,承运人的损害赔偿责任应根据《蒙特利尔公约》第17条的规定处理,即关于非托运行李,包括个人物件,承运人对因其过错或者其受雇人或者代理人的过错造成的损失承担责任。关于责任限额,则应根据《蒙特利尔公约》第22条第2款的规定,以每名旅客1519特别提款权为限,除非旅客在向承运人交运托运行李时,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。但根据《蒙特利尔公约》第22条第5款的规定,如果经证明,损失是由于承运人、其受雇人或者代理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,承运人责任则不受限额约束。

(二)作为托运行李运输

作为托运行李运输时,宠物作为托运行李装载在货舱。相较于客舱随身携带场景,货舱环境运输风险更大,其温度、湿度、噪音等条件均更加恶劣,且与主人分离的运输方式使主人无法全程监控宠物运输状态,宠物也更容易产生不安全感从而情绪不稳定。^[6]一般而言,办理宠物托运需要先了解航空公司相关规定,明确航司是否有托运服务及相关运输要求,准备好相关检验检疫证明提前向航空公司申请有氧舱,并购买航空箱及其他运输用品。航空公司对托运尺寸、托运重量、装笼要求均会做出详细的规定,甚至会细致到对航空箱通风孔的材质、形状做出要求。^①

① 如中国南方航空规定,通风孔为金属材质并牢固安装在宠物箱上,如果通风孔为非金属材质则须为圆形或其它形状通风孔,所有开口处应能防止动物的鼻子或爪子伸出。https://www.csair.com/mcms/mcmsNewSite/zh/cn/#/tour-guide/luggageservice/pet_travel/pet_checked.

就损害赔偿责任而言,以托运行李方式运输的宠物因毁灭、遗失或者损坏而产生的损害,适用《蒙特利尔公约》第 17 条的规定,即只要造成毁灭、遗失或者损坏的事件是在航空器上或者在托运行李处于承运人掌管之下的任何期间内发生的,承运人就应当承担赔偿责任。其责任限额与作为旅客随身携带的行李这类运输方式一致,适用《蒙特利尔公约》第 22 条第 2 款和第 5 款的规定,以每名旅客 1519 特别提款权为责任上限,除非损失系承运人一方故意或轻率行为所致。

(三)作为货物运输

作为货物的宠物要在加压货舱中完成运输,尽管大型喷气式飞机可能配备温度和通风受控的气候舱,但较小的喷气式飞机或涡轮螺旋桨飞机往往缺乏环境受控的货舱。尤其在经常用于运输动物的 D 类货舱中,动物产生的热量加上货舱中有限的氧气量可能会导致通风不畅,这使得猫、塌鼻犬和长鼻犬等品种因通风不良而出现呼吸问题的风险显著升高。^[7]

最新版《活体动物运输规程》详细规定了将动物放置在货舱中运输的运输标准。2023 年 10 月中国民用航空局也发布了《活体动物航空运输工作指南》,对托运人交付的活体动物健康状况、运输文件、运输容器以及标记和标签等方面提出了具体要求,对承运人和地面服务代理人的活体动物收运检查作业、组装作业、临时存放作业、容器装卸作业、机长信息通知、交付作业及人员培训等方面作出了明确规定,旨在进一步提升活体动物航空运输的保障能力和服务质量,提升行业管理水平,保障航空运输安全。

宠物作为货物运输时,其损害赔偿赔偿责任应适用《蒙特利尔公约》第 18 条的规定,对于其毁灭、遗失或者损坏而产生的损失,只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的,承运人就应当承担赔偿责任。但同时公约也列明了四项例外情形,只要承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏是这些原因造成的,则可在该范围内免责。就责任限额而言,《蒙特利尔公约》第 22 条第 3 款和第 4 款明确规定,承运人的责任按照货物重量计算,以每公斤 26 特别提款权为限,除非托运人在向承运人交运时特别声明该宠物在目的地点交付时的利益并支付附加费,此时承运人在声明金额范围

内承担责任。当运输的宠物中部分个体或相关包装物件受损时,仅以该受损宠物或相关包件的总重量确定责任限额,但若该损失影响到同一份运输凭证所列其他宠物的价值,则须将这些受影响宠物的总重量一并考虑在内。

可见,国际航空宠物运输中不同的运输方式直接导致了责任认定规则的不同,主要体现在责任限额和免责事由方面。当宠物作为货物进行国际航空运输时,其损害赔偿赔偿责任严格受制于《蒙特利尔公约》第 22 条确立的责任限额,没有任何突破该限额的例外情形。而相比之下,行李运输的规则更具弹性。若托运行李或随身行李的损坏是因承运人、其受雇人或者代理人故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为,则可主张超出责任限额的赔偿。在免责事由的适用上,货物运输与行李运输的规则同样存在显著差异。根据《蒙特利尔公约》第 18 条的规定,将宠物作为货物运输时免责事由更多,包括战争行为或者武装冲突,货物固有缺陷、质量或瑕疵,如宠物自身疾病、第三方包装不良及公共当局行为。此类免责事由的适用无须证明承运人主观过错,仅需符合法定条件即可完全免除赔偿责任。而作为行李运输时,只有行李的固有缺陷、质量或者瑕疵造成的损失,承运人可以免于承担责任。尤其是非托运行李,即旅客随身携带的行李,承运人只对因其过错或者其受雇人或者代理人的过错造成的损失承担责任。这样的规定其实是考虑到风险分配的公平性,因为当宠物作为随身携带的行李于客舱中运输时,承运人对其控制力相对较弱,若要求承运人对所有损失负责,会加重其负担,显失公平。因此,国际航空宠物运输的类型化划分具有重要的法律意义,其直接决定了责任认定规则的适用差异,也体现出公约在风险分配与权利救济之间的精细权衡。

然而,在公约的框架下,无论是随身携带的行李、托运行李还是货物,宠物的法律地位均被界定为“物”,能否从“物”的损坏或延误牵引至人的精神损害赔偿,是当下亟待厘清的核心争议。

二、国际航空运输精神损害赔偿的认定困境

在探讨国际航空宠物运输的精神损害赔偿

问题之前,对于是否应当给予国际航空旅客精神损害赔偿这一议题,已经在学界和司法实践中形成了旷日持久的争论。从由“身体伤害”引起的精神损害到单纯精神损害,再到航班延误、拒载、行李毁损或丢失等情形下的精神损害,伴随着国际航空公约的发展和司法实践的演进,由来已久。^[8]从研究的逻辑来讲,架空其他领域关于精神损害赔偿的认定、争议和实践发展,将国际航空宠物运输置于真空之中,显然是不现实的。相反,厘清其发展脉络,才能为探索国际航空宠物运输中精神损害赔偿的可行性提供坚实的参照和有效的思路。

(一) 国际航空公约对精神损害赔偿欠缺规定

1929年《华沙公约》第17条规定:“凡旅客因死亡、受伤或受到其他任何身体伤害而蒙受损失……”“身体伤害”一词在其两个英译本中均被译作“bodily injury”,但何谓“身体伤害”,其是否包含精神损害,公约及其会议记录中没有进一步说明或讨论。从公约的体系结构与规范目的来看,《华沙公约》诞生于国际民用航空业的萌芽阶段,为鼓励和保护初生的航空运输业发展壮大,其确立了“过失推定责任”和“限制责任”的承运人责任制度^[9],旨在减少承运人可能承担的巨额赔偿责任和滥诉风险。在这一立法逻辑下,难以量化、因果关系复杂的精神损害自然被排除在赔偿范畴之外。从目的解释角度进一步审视,《华沙公约》致力于构建统一的国际航空秩序,但当时各国国内法对精神损害的界定尚处于襁褓时期,不仅概念界定模糊,赔偿标准更是存在显著分歧,在公约层面建立统一的精神损害赔偿规则显然缺乏现实基础。^[10]进一步看,《华沙公约》后续修订过程中对精神损害问题的持续关注,从侧面也印证了目前的公约中欠缺精神损害赔偿的规范。

1955年《海牙议定书》修订过程中,希腊代表曾提议增设“精神伤害(mental injury)”条款,以避免后续司法实践中对损害范围的认定产生歧义。然而,这一具有前瞻性的建议最终未被采纳,“精神伤害”仍未被纳入旅客损害的范畴,使得国际航空运输中精神损害赔偿的法律空白延续下来。1971年《危地马拉议定书》开始使用

“人身伤害(personal injury)”这一术语,尽管没有明确提及“精神损害”,但从“身体”到“人身”的措辞演变,已然折射出起草者意欲扩大赔偿范围以纳入精神损害的立法意图。^[11]遗憾的是,该议定书至今仍未生效,未能转化为具有约束力的国际规范,在实践中产生实质影响。

鉴于此,在1999年《蒙特利尔公约》起草时,精神损害能否纳入承运人赔偿责任范围就成为会议探讨的首要议题。拉丁美洲法律专家认为“精神伤害应列入所涵盖的各种伤害之中”,瑞典和挪威的代表提议在第17条中增加“或精神”一词,使其内容成为“承运人应对旅客死亡或身体或精神伤害所造成的损害负责”,并指出,“无论旅客是否遭受了身体伤害”,都享有“因精神伤害而获得赔偿的权利”,意即肯定了不伴有身体伤害的单纯的精神损害赔偿。该提议获得了包括但不限于丹麦、法国、瑞士、加拿大和西班牙一众国家的支持。他们认为,其他国际运输协定允许精神伤害的恢复,航空乘客也应有权得到同样的保护。德国代表则提出,以法语作为唯一作准文本的《华沙公约》中“lsamsion corporelle”已经涵盖了身体和精神伤害。^[12]但这些观点据致了国际航空运输协会以及其他一些国家的强烈反对。^[7]国际航空运输协会的一位观察员指出,任何一次航班上都有一半的乘客对飞行感到恐惧,任何轻微的异常事件都可能造成精神伤害。如果精神伤害被列入第17条的单独赔偿,这将导致索赔升级,高度损害航空公司的利益。航空公司组织也认为,越来越多的诉讼将带来昂贵的诉讼成本和更高的保险费用。其他国家,包括美国、中国、印度、埃塞俄比亚等也对精神伤害的模糊性和随之而来的欺诈性索赔风险表示担忧。例如,印度代表指出“很难同意将所提出的精神伤害概念纳入其中,因为无法对其进行测量或量化。”^[12]在经过激烈的辩论与权衡后,递交至1999年5月外交会议的最终公约草案中只保留了“身体伤害”的术语。^[13]

综上所述,国际航空公约对精神损害赔偿这一问题始终未能作出明确规定,立法上的空白为争议的持续存在蒙上了一层不确定性的阴影,在此背景下,司法实践中对精神损害赔偿的认定将扮演着至关重要的角色。

(二)司法实践对精神损害赔偿的认定不一

由于“bodily injury”具有“身体伤害”之义,因此各国法院对于由身体伤害导致的精神损害赔偿较少存在争议。例如,在 Jack v. Trans World Airlines 案中,涉案航班从纽约飞往旧金山途中,飞机发生碰撞与火灾。虽然乘客全部生还,但很多都遭受了轻微的身体伤害和精神创伤。诉讼中,一部分原告仅主张精神损害赔偿,而另一部分则同时主张精神和身体损害赔偿。法院逐一检视了《华沙公约》第 17 条对精神损害赔偿的可能解释路径,最终裁定仅支持由身体损害直接引起的精神损害赔偿请求。^[14]同样,在我国陆某诉美国联合航空公司一案中,法院经审理认定,原告陆某因乘坐被告美联航航班遭受人身损害并致残,遭受了精神和身体的双重痛苦,原告主张美联航赔偿精神抚慰金的请求应予支持。最终裁决美联航除承担护理费、误工费、伤残补助费等财产损失赔偿外,给付原告精神抚慰金人民币 5 万元。(上海市静安区人民法院(2000)静民初字第 1639 号民事判决书)

在美国联邦最高法院对 1990 年 Eastern Airlines v. Floyd 案(下称“Floyd 案”)作出判决之前,对于单纯的精神损害是否应给予赔偿的争论从未止息。^[15]“Floyd 案”中,一架东方航空公司的飞机在飞行过程中遭遇引擎故障,机组人员在返回始发地机场失败后,最终通知旅客飞机将迫降在大西洋内。虽飞机最终经过机组人员努力安全返回机场,但原告还是对此提起了多项精神损害赔偿。对此,美国联邦最高法院通过考究《华沙公约》的字面含义、谈判历史、制定背景以及相关政策,认为断然将身体损害与精神损害相分离会破坏公约的统一性和概括性。^[12]换言之,若事故未导致旅客死亡、受伤或其他身体伤害,承运人即无须承担精神损害赔偿责任。至此,美国法院确立了审理国际航空运输单纯的精神损害赔偿案件的基本原则,该问题终于尘埃落定。此后,对于害怕、惊吓、焦虑、恐怖、死亡畏惧等单纯的精神损害赔偿法院均予驳回。^[16]

英国的司法实践也呈现出同样的裁判逻辑,在“King v. Bristow Helicopters Ltd 案”与“Morris v. K. L. M. Royal Dutch Airlines 案”(下称“King 案”与“Morris 案”)中,原告均对因

航空运输事故遭受的创伤后应激障碍(PTSD)、持续性噩梦、严重焦虑等精神痛苦提出损害赔偿请求。^[17]在“King 案”中,法院结合医学证据认定原告的 PTSD 等症状与其患上的消化性溃疡这一身体损害之间存在直接因果关联,从而支持了其赔偿请求;而在“Morris 案”中,由于原告主张的精神痛苦缺乏可验证的身体性症状,法院驳回了其关于单纯精神损害的索赔主张。

关于航班延误情形下的精神损害索赔,司法实践通常都会予以拒绝。^[8]例如,在 Beck v. KLM Royal Dutch Airlines 案中,因发生机械故障,航班延误了 6~8 小时,旅客以候机时为自身安全感到担心害怕为由提起诉讼,但并未得到支持,法院认为这不属于可获赔偿的心理和精神伤害。^[16]除此之外,在国际航空运输中,因公共安全考量、超载、国家出入境管理特殊规定、旅客健康问题等原因,航空承运人拒载旅客事件时有发生,由此引发的索赔诉讼屡见不鲜。如在许某、徐某诉阿联酋航空公司航空旅客运输合同纠纷案中,许某在浦东国际机场登机等待起飞期间,感到腹部疼痛,机务人员请示机长后认为许某的身体状况不适宜长途飞行,遂决定让其离机。但许某与其妻子不愿离机,与机务人员发生争执,后诉至法院,要求承运人赔偿拒载行为导致的经济和精神损失。^[18]再如在 Oparaji v. Virgin Atlantic Airways, Ltd. 案中,一名旅客被怀疑使用伪造护照被拒绝登机,但最终被证实护照是真实的,于是旅客依据《蒙特利尔公约》第 17 条提出精神伤害索赔。纽约联邦初审法院驳回了这一请求,因为其并未因“事故”而遭受任何可依据公约第 17 条索赔的身体伤害,根据既往判例,只有当精神伤害是由身体伤害引发时,精神伤害方可获得赔偿。^[16]由此可见,在司法实践中,拒载的精神损害赔偿亦较难胜诉。^[8]

而在国际航空运输精神损害赔偿的司法实践中,行李运输领域的争议与本文之宠物运输场景存在直接关联,尤其当宠物被归入“行李”范畴时,相关裁判逻辑具有重要参照意义。目前,司法实践中有一些法院确认了行李损失情形下的精神损害赔偿请求,但对于该精神损害赔偿是否受《蒙特利尔公约》责任限额约束这一问题分歧显著。西班牙巴塞罗那法院认为,行李运输中的

精神损害赔偿需受公约第22条第2款“每名旅客1000特别提款权”的责任限额约束;与之相反的是,西班牙巴伦西亚法院主张,该责任限额仅适用于行李的财产赔偿,精神损害赔偿具有独立性,不受此限额限制。意大利法院则在 *Titone Arini v. Eurofly* 案和 *Lobianco Osso v. Iberia* 案中提出,《蒙特利尔公约》第22条的行李责任限额囊括了经济损失与精神损害赔偿,所有赔偿项目的总额不得突破该限额。^[7] 这种裁判标准的差异,不仅反映了国际航空运输中精神损害赔偿认定的复杂性,更为宠物作为行李乃至货物运输时的精神损害赔偿问题增添了更多不确定性。

三、国际航空宠物运输精神损害赔偿的否定性分析

(一) 国际航空公约排他性的刚性约束

《蒙特利尔公约》第29条规定,在旅客、行李和货物运输中,有关损害赔偿的诉讼,不论其根据如何,是根据本公约、合同、侵权,还是根据其他任何理由,只能依照本公约规定的条件和责任限额提起。由此,《华沙公约》第24条所确立的排他性原则在《蒙特利尔公约》中得以保留^[16],任何赔偿诉求都必须严格遵循公约规则,国内法不得补充适用或创设新的赔偿类型。美国最高法院在 *EIAI Israel Airlines, Ltd. v. Tseng* 案的判决中对此进行了明确阐述,其指出因《华沙公约》第17条事故导致的损害赔偿仅能根据公约提起诉讼,如果无法依据公约第17条获得赔偿,则无赔偿。一旦公约规则适用,则应排除一切当地法和国家法优先适用。这一规则虽针对旅客损害,但法理上适用于公约调整的所有运输类型,包括宠物作为行李或货物的运输。

事实上,从上文对国际航空公约的立法演进与司法实践的梳理来看,《蒙特利尔公约》第17条与第18条对“损失”的界定,始终以有形的财产性或经济性损害为核心,即使司法实践中存在个别对精神损害的有限认可,也仅作为依附于有形身体伤害的例外情形存在。对于单纯精神损害、航班延误和拒载,法院普遍驳回精神损害赔偿请求。再结合公约“增进对国际航空运输某些规则的一致化和法典化”的立法目的及限额制度,足以推断“损失”概念天然排除主观、无形、难

以量化的精神损害。公约未提及精神损害赔偿,并非立法留白,而是刻意排除的体现。

因此,“杜某某诉N航空股份有限公司案”的判决中试图通过国内法引入精神损害赔偿的裁判逻辑,实质上构成了对公约排他性的违反。国际航空宠物运输中,其作为行李或货物的“毁灭、遗失、损坏或延误”,在公约框架下不存在获得精神损害赔偿的依据,而且由于第29条的排他性适用规定,也不得脱离《蒙特利尔公约》而适用国内法寻求精神损害赔偿。^[19]

(二) 宠物法律属性的天然限制

如前所述,国际航空宠物运输方式可以类型化划分为旅客随身携带的行李、托运行李或货物,但其本质上均属于财产范畴。美国联合航空公司将行李定义为“购票乘客在旅行中为了穿着、使用、舒适或者便利而携带的合理必要或适当的合理物品、财产和其他个人财物”。^[20] 美国普通法也将动物视为财产。^[7] 这种法律定位从根本上限制了精神损害赔偿的成立基础。精神损害赔偿的法理基础通常与人格利益受损相关,如自然人的健康权、情感利益直接受侵害,或“物”因交往行为、社会观念以及情感交互附着人格利益与身份利益,进而耦合精神要素成为人身特定物,其受损也可能引发精神损害赔偿的诉求。但宠物作为财产,被侵权人对宠物享有的只是物权而非人格权,故其灭失或损坏直接侵害的是主人的财产权,原则上侵权人不应承担精神损害赔偿责任。^[21]

回顾国际航空精神损害赔偿认定的司法实践,全球范围内尚未形成支持国际航空宠物运输精神损害赔偿的统一、稳定且权威的判例法。其中,行李毁损引发的精神损害赔偿认定存在显著分歧,这种分歧本身已凸显此类诉求的脆弱性,而类推至可以作为行李运输的宠物,更使得其精神损害赔偿主张难获支持。同样,旅客单纯因航空事故引发的精神痛苦无权获得赔偿的裁判现状,更显现出国际航空领域对精神损害赔偿的保守态度,即便是作为法律主体的旅客,其单纯精神损害都难以得到认可,更何况是作为财产的宠物所引发的主人精神痛苦。

即使在国内法层面,能否将宠物认定为《民法典》第1183条意义上的“具有人身意义的特定

物”也存在巨大争议,司法实践中超七成案件不支持将宠物视为具有人格象征意义的特定物,主要裁判理由集中于认为宠物仅具有一般财产属性,不具有人格象征意义,与人身权益无关,或认为宠物与一般财产有区别,存在认定为人格物的可能,但宠物主无法举证证明其是具有人格象征意义的特定物,抑或认为其情感价值缺乏客观统一的认定标准,难以计算和衡量。^[22]

因此,受制于宠物的法律属性,在现有法律体系与实践逻辑下,国际航空宠物运输的精神损害赔偿缺乏成立的规范依据与司法基础。

(三)精神损害特性与公约价值的根本冲突

精神损害自身无形性、非财产性、不可量化性的特点^[23],与国际航空公约的核心价值存在不可调和的冲突,而因果关系的遥远性与不可预见性,进一步强化了其在宠物运输场景中的不可行性。从精神损害的特性来看,其程度完全依赖个体主观感受,缺乏客观统一的衡量标准。同样的宠物伤亡事件,不同主人的情感反应可能存在天壤之别,既无法通过具象化的指标评估损害程度,也难以形成稳定的赔偿尺度。这与《蒙特利尔公约》追求的责任可预见性、赔偿标准统一性及纠纷解决高效性价值取向背道而驰。公约设定的限额制度,如行李运输每名旅客 1519 特别提款权、货物运输每公斤 26 特别提款权,本质上是通过明确可量化的责任边界规避不可预测的风险。且由于大多数货物和行李是可以复制和再制造的,因此公约对托运人的法律保护少于对旅客的法律保护。^[24]若将宠物主因宠物作为行李或货物运输而遭受的精神损害也纳入赔偿范围,轻则导致赔偿数额失控,重则动摇公约构建的统一责任体系,破坏航空业的经营预期。

同时,精神损害赔偿的“惩罚性”争议进一步削弱了其在国际航空宠物运输中的合理性。学界对精神损害赔偿填补、抚慰、克服、调整等不超过传统大陆法系私法填补原则的功能并无太大争议,认为这是通过金钱给付间接填补非财产性损害、缓解受害人精神痛苦的必要手段,但对于其是否具有惩罚功能存在激烈争论。^[25]反对者主张,精神损害赔偿本质上属于补偿性赔偿,其核心是恢复受害人受损的精神状态,而惩罚功能应由公法专属,若纳入私法领域会扭曲损害赔偿

的本质;支持者则认为,精神损害的非财产性特征决定了其无法通过等价金钱“完全赔偿”,须借助惩罚功能对加害人予以惩戒,尤其在加害人主观过错显著时,赔偿数额的确定体现了对不法行为的非难和谴责,具有制裁的性质。^[26]这种争议在国际航空公约框架下被进一步放大,极有可能与《蒙特利尔公约》在“恢复性赔偿原则的基础上提供公平赔偿”的宗旨以及第 29 条的“不得判给惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿”相冲突。

而从因果关系来看,国际航空运输中主人因宠物损害产生的精神痛苦,属于财产权受损后衍生的情感反应,是财产损害引发的二次结果,其因果链条既遥远又主观。且宠物主人的精神痛苦因个体情感投入存在差异,其需要对与宠物之间深厚的情感关联承担举证责任,如说明饲养该宠物时间的长短、提供与该宠物日常生活与相处痕迹的证明材料等等^[22],证明难度较高,法院裁判标准也很难统一。因此,在国际航空宠物运输场景中,精神损害的固有特性与国际航空公约的核心价值、制度设计存在不可调和的冲突,主张精神损害赔偿面临难以逾越的障碍。

在现行《蒙特利尔公约》框架下,国际航空宠物运输中的精神损害赔偿诉求面临多重根本性制约:公约的排他性原则封闭了国内法补充适用的空间,宠物作为“行李”或“货物”的财产属性限制了精神损害赔偿的成立基础,而精神损害的主观性、不可量化性与公约追求的责任可预见性、赔偿统一性也存在本质冲突。因此,国际航空宠物运输的精神损害赔偿主张缺乏规范依据与实践支撑,其否定性结论具有必然性。

然而,法律的生命力在于回应社会变迁。随着宠物在人类生活中情感价值的不断提升,现行公约的制度设计已显滞后,未来《蒙特利尔公约》的修订可从以下几方面寻求突破:其一,明确精神损害赔偿的适用空间。公约须突破“身体伤害”的传统限制,在损害赔偿中纳入对“单纯精神损害”的考量。其二,将动物福利理念融入航空运输责任框架的建设中。随着宠物地位的提升与情感价值的法律认可,现行公约将动物视为普通财产的规定亟待革新,未来公约应健全宠物运输管理体系,包括资质培训、操作要求、监督管理

全流程,使运输工作有章可循。^[6]同时,为保持与公约现有框架和司法实践的协调性,针对当前“行李”与“货物”运输模式下责任限额、免责事由不一导致的“同宠不同价”问题,可以通过释明《蒙特利尔公约》关于“货物”的定义,将宠物排除在货物的范围外,统一纳入保护力度更高的“行李”责任体系,允许在承运人存在故意或轻率行

为时突破责任限额。^[27]此种修订路径既保持与公约现有框架的协调性,坚守其统一国际航空运输规则的核心使命,又通过提升保护力度回应宠物的特殊情感属性,以有限度的制度创新契合社会对情感价值保护的需求,推动国际航空法在财产保护与人文关怀之间实现更精准的平衡。

参考文献:

- [1]董念清.论国际航空私法条约适用的强制性[J].中国法学,2020(1):184-201.
- [2]央视新闻.今后坐飞机也能带宠物了!哪些宠物可以带?需要注意什么?看这里……[EB/OL].(2018-01-21)[2025-03-23].<https://mp.weixin.qq.com/s/sjnAlKdGds9isy-SKPwadQ>.
- [3]国际航空运输协会.Live Animals Regulations[EB/OL].[2025-03-23].<https://www.iata.org/en/publications/manuals/live-animals-regulations/>.
- [4]海南航空.海南航空宠物进客舱服务[EB/OL].[2025-03-23].<https://www.hnair.com/adnews/AnimalCare/>.
- [5]汉莎航空.Transporting animals in the aircraft[EB/OL].[2025-03-23].<https://www.lufthansa.com/ae/en/travelling-with-animals>.
- [6]王赢.对进一步做好活体动物航空运输的思考[J].空运商务,2024(5):42-47.
- [7]LANZA N. Keeping the live in live animal air cargo transport[J]. Journal of Air Law and Commerce, 2019(2):229-256.
- [8]郝秀辉,姚昌金.论航空旅客的精神损害赔偿[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2011(3):39-49.
- [9]郝秀辉.国际航空承运人责任演变基础之探究:以空运业发展史为视角[J].中国民航大学学报,2009(1):42-47.
- [10]贺富永.国际航空旅客运输中的精神损害赔偿探讨[J].郑州航空工业管理学院学报(社会科学版),2008(2):128-130.
- [11]于丹.试论国际航空运输中的旅客精神损害赔偿[J].长春市委党校学报,2010(5):77-81.
- [12]CUNNINGHAM M K. The Montreal Convention: can passengers finally recover for mental injuries? [J]. Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2008(4):1043-1084.
- [13]钮笙佳.蒙特利尔公约项下精神损害赔偿认定的新近发展与启示[J].法学前沿,2023(1):133-142.
- [14]韩冰.国际航空旅客运输中精神损害赔偿的比较法探讨[J].中国海洋大学学报(社会科学版),2012(3):78-82.
- [15]乔雄兵,连俊雅.论美国国际航空旅客运输精神损害赔偿制度:以弗洛伊德案为视角[J].中国国际私法与比较法年刊,2020(2):315-325.
- [16]乔治·汤普金斯.从美国法院实践看国际航空运输责任规则的适用与发展:从1929年《华沙公约》到1999年《蒙特利尔》公约[M].本书译委会,译.北京:法律出版社,2014.
- [17]FIELD A. Air travel, accidents and injuries: why the New Montreal Convention is already outdated[J]. Dalhousie Law Journal, 2005(1):69-101.
- [18]孙黎.航空旅客运输中承运人拒载的权利[J].人民司法,2009(1):108-110.
- [19]李志宏.《蒙特利尔公约》纪念日:典型条款的理解与适用[EB/OL].(2025-05-28)[2025-07-07].<https://mp.weixin.qq.com/s/TZKnnZZChWHU0bjppQivQg>.
- [20]美国联合航空公司.运输合同[EB/OL].(2018-02-16)[2025-03-23].<https://www.united.com/zh-hans/cn/fly/contract-of-carriage.html>.
- [21]程啸.侵权责任法(第三版)[M].北京:法律出版社,2021.
- [22]李知栩.人格物侵权精神损害赔偿实证研究[D].昆明:云南财经大学,2024.
- [23]吴磊.精神损害赔偿的惩罚功能之反思[J].成都理工大学学报(社会科学版),2017(1):23-26.
- [24]SIPOS A. The air carrier's liability for damage caused to cargo[J]. Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eötvös Nominatae. Sectio Iuridica, 2020. DOI:10.56749/annales.elteajk.2020.lix.9.155.
- [25]李子豪.精神损害赔偿的功能浅析[J].湖北第二师范学院学报,2021(7):63-67.

[26]孙宏涛. 精神损害赔偿的惩罚性功能[J]. 政法论丛, 2002(6): 38-40.

[27]覃华平, 周天爱. 国际航空动物运输问题探讨: 以杜晓丽诉中国南方航空股份有限公司案为例[EB/OL]. (2024-12-04) [2025-03-23]. <https://mp.weixin.qq.com/s/8OPpfp17Wb-G8aSTaJbhOg>.

On compensation for mental distress damages in international air transportation of pets

LI Yinghui¹, ZHANG Zhuo²

(1. School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin 300300, China;

2. College of Computer, National University of Defense Technology, Changsha 410073, China)

Abstract: The *Montreal Convention*, as the core norm for adjusting the liability of international air carriers, has led to significant differences in judicial practice among countries due to the lack of clear provisions on compensation for mental distress damages. International air transportation of pets can be classified into three types: carry-on baggage, checked baggage and cargo transportation, and there are significant differences in the responsibility determination rules for different methods. Due to the rigid constraint of the exclusivity principle of the *Montreal Convention*, domestic laws cannot be supplemented and applied; the legal attribute of pets as “objects” further limits the basis for the establishment of compensation for mental distress damages; in addition, the intangible and unquantifiable nature of mental distress damages conflicts with the predictability of liability and the uniformity of compensation pursued by the convention, resulting in a lack of normative basis and practical support for mental distress damages compensation in international air transportation of pets. In future, the development of international aviation law needs to respond to social demand for emotional value protection, which can be achieved through clarifying the compensation space for pure mental distress damages, integrating animal welfare concepts into the transportation responsibility framework and unifying the pet transportation responsibility system so as to achieve a more precise balance between “property protection” and “humanistic care”.

Keywords: international air transportation of pets; liability of air carriers; compensation for mental distress damages; exclusivity doctrine; *Montreal Convention*; *Warsaw Convention*

(责任编辑: 周新颜)

引用格式 李颖慧, 张琢. 论国际航空宠物运输中的精神损害赔偿[J]. 山东航空学院学报, 2026, 43(1): 64-72.

LI Y H, ZHANG Z. On compensation for mental distress damages in international air transportation of pets[J]. Journal of Shandong University of Aeronautics, 2026, 43(1): 64-72.