

【航空法研究】

航空托运宠物纠纷的司法困境及解决路径

周明泽

(中国民航大学 法学院, 天津 300300)

摘要:《民用航空法》及其他法律法规对航空托运宠物的规定尚不完善,导致旅客追责困难,产生大量纠纷。航空公司在托运宠物时应该承担何种责任以及托运人在宠物死亡时能否获得赔偿等问题在司法实践中尚有争议。基于《民用航空法》及《民法典》对承运人责任承担的立法宗旨,明确承运人在托运宠物过程中对宠物承担的责任,确定宠物的法律性质以及宠物主人可以获得的赔偿数额和范围,有助于更好地解决此类纠纷。

关键词: 宠物托运; 航空承运人; 责任承担; 赔偿范围; 赔偿数额

中图分类号: D 923.8 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.issn.2097-4973.2024.02.008

随着社会的发展和人民消费水平的提高,饲养宠物的人群日益增多。京东宠物发布的《2023年中国宠物市场消费白皮书》数据显示,2023年中国养宠家庭规模已破亿。^[1]宠物消费市场的快速增长促进了宠物护理、宠物寄养和宠物运输等相关行业的迅速发展。与传统的宠物运输方式(如铁路和公路运输)相比,航空托运宠物具有速度快、运输距离远的优势,因此航空宠物托运行业同样蕴藏着巨大的发展潜力。由于宠物的特殊物理特性,在托运过程中可能会发生各种意外,宠物可能在托运过程中受伤或死亡。此外,宠物的法律性质也具有特殊性,在发生争议时,宠物主人所请求的赔偿金额和范围与普通动物有所不同。

航空宠物运输作为一种新兴产业,我国的民用航空法律法规尚未建立完善的航空托运宠物制度,这导致航空宠物托运行业频繁出现混乱现象。2022年,泰籍华裔女歌手李某的宠物狗在托运过程中不幸死亡。李某表示,在接收到宠物

狗时,狗已经没了生命迹象,但她无法联系到泰国航空公司,而当地航空公司也推诿责任。^①最终,她只能通过发微博的方式迫使航空公司出面处理此事。在此类纠纷中,尽管宠物主人可以向法院提起诉讼,但由于缺乏明确的法律法规作为裁判依据,就导致了同案不同判的情况。承运人对其承运的宠物承担何种责任,承运人在《运输总条件》中规定的“免责条款”的效力如何,宠物主人的精神损害赔偿是否可以得到支持等此类案件多发的争议问题在不同的裁判文书中存在着不同的结论,正义导向并不明确,司法权威难免遭受质疑。如何应对航空托运宠物纠纷在司法实践上的困境,平衡双方当事人的利益,促进我国航空宠物托运行业良性、快速发展,是亟待解决的问题。

一、宠物的特殊性

航空宠物托运纠纷产生的原因在于宠物本身的物理属性和法律性质的特殊性。在解决此

^① 2024年4月10日,中国新闻网《女星宠物狗托运死亡事件背后,国内多家航司规定“顾客全责”》一文,对这一事件进行了报道 http://henan.china.com.cn/m/2022-06/27/content_42016262.html。

收稿日期:2024-05-04

作者简介:周明泽(1999—),女,辽宁大连人,在读硕士研究生,主要从事航空法研究。E-mail:1206556674@qq.com

类纠纷时,审判人员缺乏明确法律法规作为裁判依据。通过对这些困难进行深入剖析,我们可以更清晰地认识到航空托运宠物纠纷在司法实践中所面临的严峻挑战,从而为寻找有效的解决路径奠定基础。

(一) 宠物的物理性质特殊

宠物就本性而言,比人类或普通行李、货物更难以空运。人类自愿选择乘坐飞机出行,了解航空运输的过程和目的,具备遵守规章制度的能力,能够感知飞行的距离和到达的时间,察觉自身身体的变化,并在需要时请求他人帮助。普通行李虽然与人类乘客不同,但相对而言更加容易运输,可以被打包并储存在飞机上,不需要食物、水或洗手间等设施。宠物天生不如人类理性,但比惰性货物更为敏感。因此,在航空运输中,宠物比人类或行李更需要照顾。宠物无法理解航空运输的目的,也不能指望它们遵守规章制度。与普通行李不同,宠物需要空气、食物和水。此外,宠物与人类有相似之处,也会经历痛苦和死亡。由于宠物不如人类聪明,但又比其他有形财产更脆弱,因此在任何情况下(包括航空运输)如何在运输中对待它们并没有完美的答案。

在航空运输中,宠物面临的风险多种多样。首先,宠物在空中运输过程中通常被安置在飞机的行李舱内,该区域的温度和气压经常会出现剧烈波动。温度和压强的剧烈变化可能导致宠物脑细胞退化,内出血,心脏、肾脏和肺部损害,甚至死亡。其次,在装卸过程中,如果动作粗暴,可能会导致托运箱破损,宠物逃脱。再次,航空公司将宠物放在普通行李传送带上交给主人是一种相当普遍的做法,这种做法可能会使宠物受到震动和惊吓。最后,如果宠物在运输过程中长时间无人看管,暴露在极冷或炎热的环境中,可能会导致脱水和饥饿。这些对宠物的特殊护理需求往往容易被承运人忽视。事实上,许多航空承运人倾向于将宠物视为普通行李来处理。

(二) 宠物的法律地位存在争议

尽管宠物在现代社会中扮演着“家人”的角色,但我国法律仍将所有动物,包括宠物,视为财产。目前,我国关于宠物的法律地位仍存在较大争议,主要有肯定说和否定说两种观点,这两种观点并没有将宠物与动物进行区分。肯定说主

张应当赋予动物有限的法律主体地位。否定说则有两种不同的立场:一种认为应赋予动物法律主体地位,认为现有法律规定能够解决动物保护问题;另一种观点则认为无须赋予动物法律人格,但仍须完善保护动物的相关法律规定,将动物视为特殊物品并实施相应的保护。此外,还有学者主张对不同物的法律物格进行等级划分,而宠物在法律上应被视为最高的法律物格。^[2]外国学者 CHRISTOPHER D. SEPS 则认为,宠物是宠物主人的情感寄托,建立了依恋关系,在侵权案件中应当将宠物视为“人”而不是财产处理。^[3]我国目前在司法实践中,对于宠物是否可以被视为“人格物”仍存在较大争议。在赵某诉中国南方航空公司运输财产损害责任纠纷案中,行李搬运人员未对装有宠物的托运箱体进行谨慎搬运,导致箱体在落地时倾斜,造成箱体破损,宠物犬从中逃脱。由于惊吓和恐惧等原因,宠物犬最终因心衰而死亡。法院的判决认为,该宠物犬陪伴主人多年,应当视为“具有人格利益的物”(北京市朝阳区人民法院(2012)朝民初字第33493号民事判决书)。而在石某与雷某精神损害赔偿纠纷案中,法官认为宠物只属于普通财产,我国对于普通财产受损所提出的精神损害赔偿并无依据予以支持(珠海市斗门区人民法院(2015)珠斗法民一初字第538号民事判决书)。

二、航空托运宠物在司法实践中的困境

(一) 航空承运人承担何种责任存在争议

我国航空公司关于宠物托运承运人责任的承担,主要依据《国内运输总条件》、《行李规则》、《小动物运输申请书》、《宠物托运申请书》等文件的规定。对于《国内运输总条件》的法律性质,学界存在多种不同观点,主要包括合同说、业务文件说、国际商业惯例说和回避适用说。^[4]《国内运输总条件》具有格式合同的典型特征,如事先规定、不可修改性、稳定性和重复性,因此应当认定其性质为旅客与承运人之间签订的航空运输合同的格式合同,也是航空公司与旅客所签订的航空运输合同的主合同。^[5]而《行李规则》、《小动物运输申请书》等文件则依附于主合同而存在,不能单独存在,因此应当认定为从合同。中国东方航空公司在《东航国内运输条件》中规定:“除非

由于东航原因直接造成,旅客应对所托运小动物在运输中出现的患病、逃逸、受伤和死亡承担全部责任。”^[6]在《小动物运输申请书》中也做出了类似的规定。^[7]有些航空公司在不同的文件中对托运宠物责任的承担规定有所不同。四川航空公司在《旅客行李国内运输总条件》中规定:“在运输中除川航原因外出现的小动物患病、受伤或死亡,川航不承担责任。”在《航空行李运输限制规则》中又规定旅客应当对托运的活体动物承担全部责任。^[8]中国南方航空公司在《国内运输总条件》中并没有明确规定托运中宠物受伤、死亡承运人承担何种责任,但在《行李规则》、《宠物托运规则》等文件中规定了除非南航有过失,南航对运输途中小动物的受伤、丢失、延误、患病或者死亡不承担责任。^[9]这些规定具有格式条款的典型特征,应当被认定为格式条款。关于航空公司在上述合同中对宠物托运过程中承运人责任的有效性,司法实践中存在分歧。在邱某与中国国际航空股份有限公司的航空运输损害责任纠纷一案一审民事案件中,法院判决认为,被告已尽到对免责条款的提醒义务,且该条款并未不合理地免除或减轻被告的责任,也未加重原告的责任或限制原告的主要权利,因此该条款不存在无效的情形(北京市顺义区人民法院(2021)京0113民初18399号民事判决书)。中国南方航空股份有限公司、金某某航空运输财产损害责任纠纷一案二审法院的判决认为,原被告合同中关于“死亡自负”的约定系格式合同条款,该约定免除承运人主要义务,应认定无效(北京市朝阳区人民法院(2012)朝民初字第33493号民事判决书)。上述两个案例的判决之所以出现矛盾,是因为不同法官对《民法典》第497条关于格式条款无效的规定理解存在差异,导致相似案例出现了不同的判决结果。《民法典》第496条规定,采用格式条款订立合同的,提供格式条款的一方应当遵循公平原则,合理确定当事人之间的权利和义务,并采取适当方式提示对方注意免除或减轻其责任等具有重大利害关系的条款,且应根据对方的要求对该条款进行说明。公平原则在合同中体现为“合同正义”,要求在合同关系中,双方当事人地位平等,保障经济上处于弱势的消费者能够自主表达意愿,从而实现订约目的。在航空运输合同

中,航空公司采用格式条款的方式与旅客签订运输合同。这些格式条款具有预先拟定的特征,且通常未与旅客进行协商,导致旅客无法对侵犯其权利的条款提出异议。在这种情况下,航空公司处于优势地位,而旅客则处于劣势。以中国南方航空公司为例,旅客在购买机票时必须勾选“阅读并接受《国内运输总条件》、《行李规定》”等文件,才能完成购票。此外,旅客在办理宠物托运时,也必须勾选“阅读并接受《宠物托运规定》”,才能继续办理托运手续。航空公司的航空运输总条件大多采用航协所推荐的版本,各航空公司的规定并没有明显差别。大部分航空公司都如此规定,旅客就没有选择航空公司的可能。旅客对于航空运输总条件的内容也没有协商、选择的自由,只有签字与不签字的自由。由于考虑到陆运托运宠物时间长、安全性较低等原因,旅客为了让宠物可以更安全快速地到达目的地,只能向航空公司的条款妥协。

如果航空公司仅在官网上公布《旅客、行李运输总条件》等文件,而未按照《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉合同编通则若干问题的解释》第10条的规定,在“合同订立时”,以“清晰明白易懂的语言或文字”、“特别标识”进行提示,航空承运人作为提供格式条款的一方未履行提示或者说明义务,致使托运人没有注意或者理解与其有重大利害关系的条款的,宠物主人可以主张该条款不成为合同的内容。^[10]

(二) 托运人被分配过重的证明力

根据各大航空公司与托运人之间的合同约定,航空公司对于宠物的死亡或受伤通常不承担责任,或仅承担过错责任。在健康的宠物运输过程中,如发生损害情况,托运人需要证明其财产遭受损失、承运人存在过错、宠物的受伤或死亡与承运人之间存在因果关系,这无疑增加了托运人的举证难度。由于托运人通常对航空托运活体动物的流程不够熟悉,诸如宠物在有氧舱内的舱压是否稳定、供氧是否充足,以及行李装卸员是否存在暴力装卸等情况,托运人无法确定航空公司在托运宠物的哪个环节出现了疏漏,因而难以证明宠物的死亡是由于航空公司的过错所致。在因航空托运导致宠物死亡的案件中,托运人几乎都请求精神损害赔偿,但由于难以证明承运人

在运输过程中对宠物的死亡存在故意或重大过失,这一请求往往难以得到支持。在杜某与中国南方航空股份有限公司的航空运输财产损害责任纠纷案中,尽管原告与其宠物在国外朝夕相处了 6 年,但由于无法证明承运人对宠物的死亡存在故意或重大过失,法院并未支持其精神损害赔偿的请求(广东省广州市黄埔区人民法院(2023)粤 0112 民初 10470 号)。

(三) 损害赔偿范围和数额确定困难

当宠物在托运过程中受到损害并引发纠纷时,法院对托运人所受损失的判定一直没有统一标准。首先,宠物自身的价值难以确定。在一些案例中,宠物被视为财产,出现伤亡时按其市场价值进行估价。然而,法院在确定宠物的市场价值时并没有统一的标准,法官通常会考虑宠物的种类、品种和血统。在司法实践中,法官要求宠物主人提供购买宠物时的发票,以此来证明宠物的价值。然而,一些宠物并没有明确的市场价值,例如一些收养的流浪猫狗,它们并非纯种繁殖的动物,几乎没有市场价值。其次,宠物所有者饲养宠物的成本是否应被视为此类案件的实际损失也是一个争议点。一些法院在裁判此类案件时考虑了宠物所有者的实际成本,以此来判定损害赔偿金额,包括动物的购买成本、替换成本、治疗护理费用、培训成本以及宠物潜在收入的损失等。最后,宠物主人的精神损害赔偿能否得到支持尚无定论。尽管近年来法院在某些情况下支持宠物主人因宠物损害而提出的精神损害赔偿,但要求宠物主人必须证明因宠物遭受损害导致其精神受到严重伤害,而严重的程度并没有统一标准,最终由法官的自由心证决定。同时,宠物主人还须证明承运人在托运宠物时存在故意或重大过失导致宠物的损害,这些要求使得请求精神损害赔偿的可能性大大降低。

此外,根据航空公司的规定,旅客在办理行李托运时,如果认为航空公司的行李限额不足以保护其利益,可以申请办理行李的声明价值。然而,目前我国仅有海南航空等 7 家航空公司允许对宠物办理声明价值。即使允许办理声明价值,宠物主人仍需提供购买宠物时的发票。这对于那些已经饲养宠物多年或并非通过正规渠道购买宠物但与宠物建立了深厚感情的旅客来说,获

取购买发票往往非常困难。这意味着,在宠物发生损害时,旅客只能按照每公斤不超过 100 元的标准进行索赔。声明价值作为航空公司提供给旅客选择的合同条款,却因宠物的特殊性而限制了旅客的选择权。

三、航空托运宠物纠纷的解决路径

航空宠物托运产生大量纠纷的根本原因在于宠物的生命较为脆弱,发生损害的概率较高,而航空承运人又不愿承担过重的赔偿责任。对于托运人而言,宠物不同于普通动物,饲养宠物不仅涉及更高的经济成本,还承载着更深厚的情感。因此,在司法裁判过程中,如何平衡承运人与托运人之间的利益,成为解决航空宠物托运纠纷的关键所在。

(一) 明确承运人的责任承担

航空托运宠物纠纷频发,司法实践面临困境的一个主要原因在于对航空托运宠物的承运人应承担何种责任缺乏明确的法律规定。我国《民用航空法》关于承运人责任的规定主要参照了 1971 年《危地马拉城议定书》第四条的内容。国际上规定航空承运人承担严格责任的原因在于保护弱势群体的安全利益,以便有效地救济受害人的权益。此外,采用严格责任也能更有效地减少航空运输中的风险和诉讼纠纷。我国《民法典》第七编“侵权责任”的第八章规定了高度危险责任的归责原则,采用严格责任原则。其主要理由包括:高度危险活动具有极高的危险性,行为人创造了这种危险活动的危险源,对他人的人身和财产造成了一定的危险,因此应对这种活动所产生的危险承担责任;高度危险活动的运营人在此过程中获得了利益,因此需要承担严格责任;由于从事高度危险活动的人对危险有更深入的了解和全面的把握,使其承担更严格的责任能够更好地控制和预防危险的发生。为了避免高度危险责任人承担过重的责任,配套的责任限额制度也应运而生。其主要目的并不是惩罚加害人,而是更合理地分配损害,救济受害人。^[1]

笔者认为,为了更好地解决特殊物品的航空托运问题,平衡双方利益,合理分配损害,应依据《民法典》和《民用航空法》中关于承运人责任承担的立法宗旨,明确航空承运人对托运宠物应承

担严格责任。无论是《民法典》还是《民用航空法》，均认为承运人作为运营者，在从事这一危险活动并获得利润的同时，应承担更严格的责任。在托运宠物时，托运人面临各大航空公司几乎统一的责任承担规定，选择余地有限，只有选择托运或不托运的自由，无法对合同内容进行调整，其地位相对弱势。因此，应给予托运人更严格的保护和高效的救济。明确承运人对托运宠物承担严格责任，一方面可以保护弱势群体的利益，另一方面，承运人的利益也可以通过责任限额制度得到平衡。此外，大多数此类纠纷的发生源于宠物主人对赔偿的不满，承运人承担严格责任可以使托运人迅速获得救济，减少诉讼的发生。此外，明确责任承担能够有效解决托运人承担过重证明责任的问题。在责任限额内，托运人无须证明承运人存在过错即可获得部分或全部赔偿，从而在一定程度上缓解托运人因航空领域专业性过强而无法举证的困难。

（二）明确宠物可以成为“人格物”

宠物在法律上处于何种地位，决定了宠物在遭受损害时宠物主人会获得何种赔偿。宠物是否是“人格物”的争议并不仅仅出现在航空宠物托运纠纷的案件中，在其他的宠物侵权纠纷中也经常出现。冷传莉教授曾提出“人格物”需要同时满足以下要求：具有不可替代性和专属性，是物品人格化的结果，权利主体具有复杂性；存在财产权与人格权等多重权利。^[12]由此可见，宠物是否能够被认定为“人格物”，仍需法官根据具体情况判断。这包括从宠物与主人的关系、家庭地位、是否具有特殊情感价值、饲养年限以及是否不可替代等多个角度综合考虑。当宠物满足这些条件时，宠物不应仅被视为财产，而应被视为“人格物”。在发生纠纷时，仅以宠物的市场价格对宠物主人进行赔偿，实际上只考虑了宠物作为财产权的价值，而未考虑宠物主人的人格权。因此，当宠物被认定为“人格物”时，宠物主人的精神损害赔偿在符合法律规定的情况下应当得到支持。对于精神损害赔偿的具体数额，也应根据宠物与主人的关系、宠物的年龄等多方面进行综合考量。

《民法典》1183条第2款规定：“因故意或者重大过失侵害自然人具有人身意义的特定物造

成严重精神损害的，被侵权人有权请求精神损害赔偿。”因此，只有明确宠物可以成为“人格物”时，宠物主人才可以在宠物死亡时请求精神损害赔偿。

（三）明确航空托运宠物纠纷的赔偿范围及数额

第一，确定航空承运人的赔偿责任限额。责任限额制度在航空运输纠纷中是否应继续保留，一直以来在学术界有着较大的争议。支持责任限额制度的观点主要基于促进民航业发展的考虑，限制赔偿金额可以避免民航企业因承担过重的赔偿责任而导致破产。而反对责任限额的观点则认为，随着我国成为世界第二大民航国，已无须为了扶持民航业的发展而牺牲旅客的权益。责任限额制度无法对旅客及其财产进行完全赔偿，这与侵权责任法的理论相悖。从航空托运宠物的纠纷来看，责任限额的存在确实具有一定的价值。宠物的性质较为特殊，宠物在飞机起飞后会长期被关在客舱中，其身体机能相对脆弱，宠物主人和承运人都无法确定其是否能够适应长途高空飞行，因此宠物的死亡概率高于人类。如果每次宠物死亡都要求承运人承担严格责任进行完全赔偿，势必会打消承运人对航空宠物托运行业发展的积极性，并可能导致宠物托运费用的上调，以分摊赔偿成本。然而，由于《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》自2006年颁布以来，近20年未对限额进行修改，其规定已无法与我国的国民经济水平相匹配。在历次空难赔偿过程中，一些航空公司为了维护自身企业形象，甚至放弃了责任限额，进行了超额赔偿。由此可见，《国内航空运输承运人赔偿责任限额规定》应适当提高，以适应我国经济的发展。《民用航空法》第132条规定了突破责任限额的情形，即在证明承运人“故意或明知”造成损害的情况下，托运人可以要求超额赔偿。根据“谁主张谁举证”的诉讼原则，托运人需要证明承运人在主观上存在“故意或明知”。航空领域本身具有复杂性，对于托运人而言，证明承运人存在疏漏已经十分困难，而进一步证明其主观上存在“故意或明知”则更是难上加难。虽然该条规定看似是对责任限额的补充，旨在平衡承运人与旅客之间的利益冲突，但在实际操作中，依据此条突破责任限额的

可能性却非常小。这无疑增加了托运人的举证难度,导致其权益未能得到应有的保护。因此,该条规定应当进行适当调整,以更好地适应司法实践的需要,平衡双方的利益。

第二,明确宠物因航空托运死亡的赔偿数额及范围。一般类型的财产损失的损害赔偿以财产在损害时的市场价值或恢复原状的成本来衡量,除非修复成本高于其市场价值。因此,财产的市场价值决定了财产所有人所能获得的最大损害赔偿。但如果宠物死亡也按照市场价值来赔偿的话,宠物主人得到的补偿则严重不足,因为如今宠物的精神价值已经远超他们单纯的经济效用。在域外立法中,早已对宠物死亡的非经济损害赔偿进行了规定。在美国田纳西州,宠物主人可以获得非经济损害赔偿(2022 年最高赔偿限额为 5000 美元),作为对宠物被故意或因过失导致宠物死亡时宠物主人失去“陪伴、爱和感情”的赔偿。^[13]在此类纠纷的司法实践中,审判人员应当根据宠物在家庭中的角色、地位、年龄等给予宠物主人适当高于其市场价值的赔偿,即便不是名贵品种的宠物,不能因没有市场价值而不予赔偿,也应考虑宠物主人的情感价值,酌情赔偿。此外,宠物的医疗费、丧葬费以及托运费用都应当在赔偿的考虑范围内。

第三,发展航空宠物运输保险业务以取代宠物声明价值。声明价值是以格式合同的方式约定提高航空公司对宠物损害的赔偿金额。由于宠物的性质特殊,很多航空公司并不支持托运人对宠物进行声明价值。一些观点认为,应当取消一些航空公司在《运输总条件》中规定声明价值对宠物进行限制,允许托运人可以在对宠物声明价值后获得赔偿。^[14]然而宠物进行声明价值在实际操作的过程中存在一定困难。以中国国际航空公司为例,其在声明价值的办理要求中规定,托运行李价值需每千克超过 100 元人民币方

可办理价值声明。但宠物的实际价值难以证明,尤其对于一些本身价值不高、体重较轻的宠物。由此,取消对声明价值的限制并不能解决实际问题,在纠纷发生时,即便托运人进行了价值声明,在认定宠物价值时也会发生纠纷,难以获得赔偿。发展宠物运输保险业务可以更好地解决上述问题。目前市场上较为常见的保险产品包括宠物医疗险和宠物第三者责任险。笔者认为,可以借鉴航空意外保险和航空货物运输保险的经验,建立航空宠物运输保险制度。托运人可以自主选择是否在托运宠物时为其购买运输保险。购买航空宠物运输保险的托运人在宠物发生损害时,可以直接向保险公司申请赔偿。保险制度的发展并不意味着承运人对托运宠物的责任完全转嫁给保险公司,保险条款中可以约定保险公司在特定情况下有权向承运人追偿。承运人仍须对自身的过错承担责任,宠物运输保险制度的发展不会导致承运人逃避责任。

航空托运宠物纠纷的司法困境是当前宠物运输领域面临的重要挑战。这不仅关乎宠物的生命安全和福利,也涉及宠物主人的合法权益以及航空运输行业的健康发展。导致航空托运宠物纠纷增多的原因是多方面的。从技术层面来看,目前我国大部分航空公司仅支持将宠物放置于飞机货舱,在无人照看的情况下,很难保证宠物的生命安全。从航空公司的管理角度来看,装卸人员对宠物的生命安全重视不足,暴力装卸也可能导致宠物受伤或死亡。由于篇幅及专业限制,笔者仅从法律专业的角度梳理航空宠物托运纠纷在司法实践中存在的困境,并提出解决建议。从法律层面来看,宠物的法律地位尚未明确,航空公司对宠物应承担何种责任,以及宠物死亡的赔偿范围和赔偿数额在司法实践中仍存在争议。摆脱这些困境,既要加强对托运人权益的保护,又要平衡承运人的权益。

参考文献:

- [1] 京东. 2023 中国宠物行业趋势洞察白皮书[EB/OL]. (2023-09-20)[2024-04-03]. <https://finance.sina.com.cn/tech/roll/2023-09-20/doc-imznhsyu7715918.shtml>.
- [2] 杨立新,朱呈义. 动物法律人格之否定:兼论动物之法律“物格”[J]. 法学研究,2004(5):86-102.
- [3] SEPS C D. Animal law evolution: Treating pets as persons in tort and custody disputes[J]. U. Ill. L. Rev., 2010:1339-1374.

- [4]贺大伟.论公共航空承运人运输总条件的法律属性及其适用困境消解[J].政治与法律,2018(1):134-149.
- [5]郝秀辉.论“航空运输总条件”的合同地位与规制[J].当代法学,2016(1):101-111.
- [6]中国东方航空公司.东航国内运输条件[EB/OL].[2024-06-05].<https://www.ceair.com/global/static/Announcement/TravelTips/dsGeneralCondition/chinaEasternLuggageRules/domesticRules/>.
- [7]中国东方航空公司.小动物运输服务须知[EB/OL].[2024-06-05].<https://www.ceair.com/global/static/Announcement/TravelTips/SpecialPassengerServiceNotice/LittleAnimal/>.
- [8]四川航空.四川航空公司关于小动物宠物托运的相关规定规则[EB/OL].[2024-04-01].<https://www.sichuanair.com/pdf/GN55.pdf>.
- [9]中国南方航空公司.中国南方航空公司关于小动物宠物托运的相关规定规则[EB/OL].[2024-04-01].<https://www.csair.com/mcms/mcmsNewSite/zh/cn/#/tourguide/luggageservice/pets>.
- [10]贺栩栩.机票“超售”之法律责任辨析[J].北京航空航天大学学报(社会科学版),2016(1):36-41.
- [11]王利民.侵权责任法研究(下)[M].北京:中国人民大学出版社,2011.
- [12]冷传莉.“人格物”权利冲突的构成机理与裁判之道[J].法商研究,2021(3):146-159.
- [13]FICK S. Man's best friend; What damages can you get for the loss of your pet[J]. Journal of South African Law/Tydskrif vir die Suid-Afrikaanse Reg,2023(1):38-59.
- [14]许江丽.伴侣动物航空运输法律问题研究[D].福州:福州大学,2021.

The Judicial Dilemma and Solution of Pet Dispute in Air Consignment

ZHOU Mingze

(School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin 300300, China)

Abstract: The provisions of the Civil Aviation Law and other laws and regulations on the transportation of pets by air are not yet perfect, which leads to difficulties in accountability and a large number of disputes. There is still controversy in judicial practice regarding the responsibilities that airlines should bear when transporting pets and whether shippers can receive compensation in the event of pet death. Based on the legislative purpose of the Civil Aviation Law and the Civil Code on the carrier's liability, this paper clarifies the carrier's responsibility in the process of transporting pets and determines the legal nature of pets and the amount and scope of compensation that pet owners can obtain, which can help better resolve such kinds of disputes.

Keywords: pet consignment; air carrier; bear the responsibility; scope of compensation; amount of compensation

(责任编辑:周新颜)

引用格式 周明泽.航空托运宠物纠纷的司法困境及解决路径[J].山东航空学院学报,2024,41(2):65-71. ZHOU Mingze. The Judicial Dilemma and Solution of Pet Dispute in Air Consignment[J]. Journal of Shandong University of Aeronautics,2024,41(2):65-71.