



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima)

de 16 de octubre de 2025*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Convenio de Montreal — Artículo 17, apartado 2 — Concepto de “equipaje” — Artículo 22, apartado 2 — Responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de pérdida de equipaje — Pérdida de un animal de compañía de un pasajero — Indemnización del daño moral»

En el asunto C-218/24,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Madrid, mediante auto de 8 de marzo de 2024, recibido en el Tribunal de Justicia el 21 de marzo de 2024, en el procedimiento entre

Felicísima

e

Iberia Líneas Aéreas de España, S. A., Operadora Unipersonal,

e

IATA España, S. L. U.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima),

integrado por el Sr. F. Schalin, Presidente de Sala, y los Sres. M. Gavalec (Ponente) y Z. Csehi, Jueces;

Abogado General: Sr. D. Spielmann;

Secretaria: Sra. L. Carrasco Marco, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 14 de mayo de 2025;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de D.^a Felicísima, por el Sr. C. Villacorta Salís, abogado;

* Lengua de procedimiento: español.

- en nombre de Iberia Líneas Aéreas de España, S. A., Operadora Unipersonal, por la Sra. S. Frade Sosa y el Sr. D. Olmedo de Cáceres, abogados, y por el Sr. J. L. Pinto-Marabotto Ruiz, procurador;
- en nombre de IATA España, S. L. U., por los Sres. A. Dorrego de Carlos y C. Pérez Infante, abogados;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. R. Álvarez Vinagre y N. Yerrell, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 17, apartado 2, apartado 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38) (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), que entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre, por una parte, D.^a Felicísima, una pasajera de un vuelo internacional, y, por otra parte, Iberia Líneas Aéreas de España, S. A., Operadora Unipersonal (en lo sucesivo, «Iberia»), un transportista aéreo, e IATA España, S. L. U., en relación con la reparación del daño moral sufrido por D.^a Felicísima a causa de la pérdida de su animal de compañía con ocasión de un vuelo operado por el referido transportista.

Marco jurídico

Derecho internacional

- 3 A tenor del párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados parte «reconoc[en] la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución».
- 4 El párrafo quinto del citado preámbulo expone que «la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo».

- 5 El artículo 1 de este Convenio, titulado «Ámbito de aplicación», establece en su apartado 1:
«El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.»
- 6 El artículo 17 del mismo Convenio, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje», que figura en su capítulo III, a su vez titulado «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño», tiene el siguiente tenor:
- «1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.
2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.
- [...]
4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»
- 7 El artículo 22 del Convenio de Montreal, titulado «Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga», establece en su apartado 2:
- «En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1 000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.»
- 8 Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 24 del Convenio de Montreal, el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio fue elevado a 1 131 derechos especiales de giro (en lo sucesivo, «DEG») por pasajero para los daños causados al equipaje a partir del 30 de diciembre de 2009. Dicha cantidad ha sido incrementada a 1 288 DEG a partir del 28 de diciembre de 2019.

Derecho de la Unión

9 A raíz de la firma del Convenio de Montreal, el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (DO 1997, L 285, p. 1), fue modificado por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO 2002, L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»).

10 Con arreglo al considerando 12 del Reglamento n.º 889/2002:

«El establecimiento de unos límites de responsabilidad uniformes para la pérdida, daño o destrucción del equipaje y para los perjuicios ocasionados por los retrasos, aplicables a todos los desplazamientos efectuados por compañías [de la Unión], garantizarán unas normas simples y claras tanto para los pasajeros como para las compañías aéreas y permitirán que los pasajeros sepan cuándo resulta necesario contratar un seguro adicional.»

11 El artículo 2 del Reglamento n.º 2027/97 establece en su apartado 1:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

d) “equipaje”: tanto el equipaje registrado como el no registrado en el sentido del apartado 4 del artículo 17 del Convenio de Montreal, salvo en los casos en que se especifique otra cosa;

[...].».

12 Con arreglo al artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento:

«La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.»

Derecho español

13 El artículo 333 bis, apartado 1, del Código Civil define a los animales como seres vivos dotados de sensibilidad. Esta disposición establece que solo les será aplicable el régimen jurídico de los bienes y de las cosas en la medida en que sea compatible con su naturaleza o con las disposiciones destinadas a su protección.

Litigio principal y cuestión prejudicial

14 D.^a Felicísima y su madre reservaron billetes de avión para realizar un vuelo, operado por Iberia, entre Buenos Aires (Argentina) y Barcelona, el 22 de octubre de 2019.

15 Estas pasajeras viajaban con una perra que era su animal de compañía. Debido a su tamaño y peso, la perra debía viajar en bodega, en un transportín o en un contenedor especial normalizado. D.^a Felicísima facturó el transportín en el que se encontraba la perra para que fuera conducida a

la bodega de la aeronave, sin hacer, al entregar el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, en el sentido del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal.

- 16 La perra salió del trasportín, se puso a correr por las inmediaciones de la aeronave y no pudo ser recuperada.
- 17 D.^a Felicísima presentó una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil n.^o 4 de Madrid, que es el órgano jurisdiccional remitente, por la que reclama una indemnización en concepto de daño moral, que estima en 5 000 euros. Iberia admite su responsabilidad y el derecho de D.^a Felicísima a ser indemnizada, pero con el límite previsto en el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal.
- 18 El citado órgano jurisdiccional alberga dudas sobre si el concepto de «equipaje», en el sentido del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, excluye a los animales de compañía que viajan con los pasajeros y si el límite de indemnización previsto en el artículo 22, apartado 2, de dicho Convenio se aplica a esos animales.
- 19 Según el órgano jurisdiccional remitente, en la medida en que los animales son seres sensibles, en el sentido del artículo 13 TFUE, o seres vivos dotados de sensibilidad, de conformidad con el Derecho español, ligados a sus dueños por vínculos de afectividad, su pérdida provoca una afectación psíquica no equiparable, en términos generales, a la provocada por la pérdida de un mero conjunto de cosas que se corresponde con el concepto de «equipaje». Por este motivo, considera que el límite de indemnización previsto en el artículo 22, apartado 2, de dicho Convenio no parece adecuado.
- 20 Por otra parte, estima que la afectación psíquica causada por la pérdida de animales de compañía no puede ser prevenida a través de la «declaración especial del valor», en el sentido de esa última disposición, porque esta declaración viene referida al valor material del bien.
- 21 En estas circunstancias, el Juzgado de lo Mercantil n.^o 4 de Madrid decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«El artículo 17.2 del [Convenio de Montreal], en relación con el artículo 22, apartado 2, del mismo Convenio, ¿debe interpretarse en el sentido de que excluye de su aplicación bajo la denominación de “equipaje”, facturado o no, a las mascotas y animales de compañía?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 22 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, de este, debe interpretarse en el sentido de que los animales de compañía están excluidos del concepto de «equipaje» a efectos de dichas disposiciones.
- 23 De entrada, procede recordar que, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.^o 2027/97, la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad (sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, apartado 18).

- 24 A tenor del artículo 17, apartado 2, del citado Convenio, el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.
- 25 El concepto de «equipaje» al que se refiere esta disposición no se define ni en el Convenio de Montreal ni en el Reglamento n.º 2027/97, cuyo artículo 2, apartado 1, letra d), se remite a dicho Convenio y establece que este concepto corresponde, salvo en los casos en que se especifique otra cosa, tanto al equipaje registrado como al no registrado en el sentido del apartado 4 del artículo 17 de dicho Convenio.
- 26 Este concepto, habida cuenta, en particular, de la finalidad del Convenio de Montreal, que es unificar determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, debe ser objeto de una interpretación uniforme y autónoma para la Unión y sus Estados miembros. Por ello, han de tenerse en cuenta no los diferentes sentidos que se puedan dar al citado concepto en los Derechos internos de los Estados miembros, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, apartado 21 y jurisprudencia citada).
- 27 A este respecto, el artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331), que refleja el Derecho internacional consuetudinario y cuyas disposiciones forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión, precisa que un tratado debe interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin. Además, el artículo 32 de dicho Convenio establece que se puede acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, apartado 22 y jurisprudencia citada).
- 28 En su sentido ordinario, el término «equipaje» se refiere, con carácter general, a cualquier objeto que una persona lleve en un viaje. Si bien este objeto puede presentarse en forma de continente, como una bolsa, una maleta o una caja, que puede contener efectos personales, no sucede así necesariamente. Un cochecito, por ejemplo, puede constituir equipaje.
- 29 Aunque el sentido ordinario del término «equipaje» se refiere a objetos, no permite, por sí solo, concluir que los animales de compañía no están comprendidos en dicho concepto.
- 30 En efecto, por lo que respecta al contexto en el que se menciona el término «equipaje» en el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, ha de señalarse que este término figura también en el artículo 1 de dicho Convenio, que determina su ámbito de aplicación. Pues bien, esta disposición enumera taxativamente tres categorías de transporte internacional efectuado en aeronaves a cambio de una remuneración, a saber, el transporte internacional de personas, de equipaje y de carga.

- 31 A este respecto, de las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente se desprende que este se pregunta si, en el contexto de una operación de transporte aéreo, la pérdida de un animal de compañía está comprendida en el régimen de responsabilidad del «equipaje», previsto en los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, o en el aplicable a los «pasajeros», definido en los artículos 17, apartado 1, y 21 de dicho Convenio.
- 32 De entrada, procede descartar la interpretación con arreglo a la cual un animal de compañía está comprendido en el concepto de «pasajeros», dado que el artículo 1 del Convenio de Montreal se refiere de forma diferenciada a las personas y al equipaje. Por lo tanto, del tenor claro de esta disposición se desprende que el concepto de «personas» abarca el de «pasajeros», de modo que un animal de compañía no puede asimilarse a un «pasajero».
- 33 Esta interpretación se ve confirmada por los trabajos preparatorios que condujeron a la adopción del Convenio de Montreal, de los que no se desprende que los Estados contratantes pretendieran asimilar un animal de compañía a un pasajero ni someter a tal animal al régimen de responsabilidad aplicable a los pasajeros (véanse, en este sentido, las actas de las reuniones de la Comisión Plenaria del 10 al 28 de mayo de 1999, *Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico*, Montreal, 10 a 28 de mayo de 1999, Doc 9775-DC/2, vol. I, actas, vol. II, documentos, y vol. III, trabajos preparatorios).
- 34 Por consiguiente, procede considerar que, a efectos de una operación de transporte aéreo, un animal de compañía está comprendido en el concepto de «equipaje» y la indemnización del daño derivado de la pérdida de este, con motivo de tal operación, está sujeta al régimen de responsabilidad previsto para el equipaje en los artículos 17, apartado 2, y 22, apartado 2, del Convenio de Montreal.
- 35 Esta interpretación se ve corroborada por los objetivos que presidieron la adopción del Convenio de Montreal.
- 36 En efecto, a tenor del párrafo tercero del preámbulo de este Convenio, los Estados parte en este, conscientes de «la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y [de] la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución», decidieron establecer un régimen de responsabilidad objetiva de los transportistas aéreos. Este régimen de responsabilidad implica, no obstante, como resulta del párrafo quinto del citado preámbulo de dicho Convenio, que se preserve un «equilibrio [...] equitativo» entre los intereses de las compañías aéreas y de los pasajeros [sentencia de 6 de julio de 2023, Austrian Airlines (Primeros auxilios a bordo de una aeronave), C-510/21, EU:C:2023:550, apartado 25 y jurisprudencia citada].
- 37 Para preservar dicho equilibrio, el Convenio de Montreal prevé en determinados supuestos —en particular, en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje, a tenor de su artículo 22, apartado 2— la limitación de la responsabilidad a cargo de los transportistas aéreos, y la limitación de la indemnización que resulta en esos casos debe aplicarse «por pasajero» (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Espada Sánchez y otros, C-410/11, EU:C:2012:747, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 38 Una limitación de la indemnización así concebida permite que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente sin que, no obstante, se imponga a los transportistas aéreos una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, o incluso

paralizar, su actividad económica (véanse, en este sentido, las sentencias de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, apartado 36, y de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, apartado 40).

- 39 En el caso de autos, como se desprende de la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, la demandante en el litigio principal facturó el transportín en el que se encontraba su animal de compañía sin hacer, al entregar el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, en el sentido del artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal.
- 40 A este respecto, el Tribunal de Justicia no solo ha interpretado el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal en el sentido de que, en el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista aéreo en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso «se limita», entre el 30 de diciembre de 2009 y el 28 de diciembre de 2019, a 1 131 DEG por pasajero, sino también de que el límite previsto en esa disposición constituye una indemnización máxima que no puede corresponder *ipso iure* y a tanto alzado a todo pasajero, ni siquiera en caso de pérdida de su equipaje (sentencia de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 41 El Tribunal de Justicia también ha declarado que la posibilidad de que el pasajero haga una declaración especial del valor al entregar el equipaje facturado al transportista, con arreglo al artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, confirma que el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje es, a falta de declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, un límite absoluto que comprende tanto el daño moral como el material (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 31 y jurisprudencia citada).
- 42 Por consiguiente, en el supuesto de que un pasajero considere que el límite de responsabilidad del transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida de equipaje es demasiado bajo, dispone, de conformidad con el artículo 22, apartado 2, del Convenio de Montreal, de la facultad de fijar, mediante esa declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino y el eventual pago de una cantidad adicional, dicho límite en un importe más elevado, siempre que el transportista aéreo esté de acuerdo.
- 43 Por último, la interpretación que figura en el apartado 34 de la presente sentencia no queda desvirtuada por el tenor del artículo 13 TFUE, invocado por el órgano jurisdiccional remitente, en virtud del cual, al formular y aplicar las políticas de la Unión en materia de agricultura, pesca, transporte, mercado interior, investigación y desarrollo tecnológico y espacio, la Unión y los Estados miembros tendrán plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar de los animales como seres sensibles, respetando al mismo tiempo las disposiciones legales o administrativas y las costumbres de los Estados miembros relativas, en particular, a ritos religiosos, tradiciones culturales y patrimonio regional.
- 44 A este respecto, tanto de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia como del artículo 13 TFUE resulta que la protección del bienestar de los animales constituye un objetivo de interés general reconocido por la Unión (sentencia de 29 de febrero de 2024, cdVet Naturprodukte, C-13/23, EU:C:2024:175, apartado 49 y jurisprudencia citada).

- 45 No obstante, el artículo 13 TFUE no prohíbe que los animales sean transportados como «equipaje», en el sentido del artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, y sean considerados como tal en el marco del régimen de responsabilidad establecido por dicho Convenio, siempre que se tengan plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar de los animales durante su transporte.
- 46 De las consideraciones anteriores se desprende que procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 17, apartado 2, del Convenio de Montreal, en relación con el artículo 22, apartado 2, de este, debe interpretarse en el sentido de que los animales de compañía no están excluidos del concepto de «equipaje» a efectos de dichas disposiciones.

Costas

- 47 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Séptima) declara:

El artículo 17, apartado 2, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado, en nombre de esta, mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, en relación con el artículo 22, apartado 2, del citado Convenio,

debe interpretarse en el sentido de que

los animales de compañía no están excluidos del concepto de «equipaje» a efectos de dichas disposiciones.

Schalin

Gavalec

Csehi

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 16 de octubre de 2025.

El Secretario
A. Calot Escobar

El Presidente de Sala
M. Gavalec