

# GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**CORTE DI GIUSTIZIA UE 16 OTTOBRE 2025**

Causa C-218/2024

Pres. F. Schalin, Rel. M. Galavec – Avv. gen. D. Spielmann

*Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal, IATA España SLU*

**Trasporto di persone – Trasporto del bagaglio – Animali da affezione – Convenzione di Montreal.**



**RIASSUNTO DEI FATTI** – Una passeggera stipulava un contratto di trasporto aereo con il vettore Iberia, per recarsi da Buenos Aires a Barcellona il 22 ottobre 2019. La passeggera viaggiava con il proprio animale da compagnia, una cagnolina, che a causa delle sue dimensioni e del peso, doveva viaggiare in stiva, o in un trasportino o in un apposito contenitore omologato. La passeggera consegnava al personale aeroportuale il trasportino in cui si trovava la cagnolina, affinché fosse condotto nella stiva dell'aeromobile, senza effettuare, al momento della consegna dei bagagli, una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Prima di essere collocata nella stiva, la cagnolina usciva dal trasportino e scappava: la proprietaria non riusciva più a trovarla. La passeggera proponeva, pertanto, ricorso dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Madrid, chiedendo il risarcimento del danno morale quantificato in 5.000,00 euro. Iberia, costituitasi in giudizio, ammetteva la propria responsabilità ed il conseguente diritto della passeggera ad essere risarcita, ma entro il limite previsto per i bagagli dall'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. Il Tribunale di commercio spagnolo, dubitando della circostanza che l'animale da affezione possa essere assimilato al bagaglio, sospendeva il procedimento principale sottoponeva alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «Se l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di tale convenzione, debba essere interpretato nel senso che esclude dalla sua applicazione sotto la voce di "bagaglio", consegnato o meno, gli animali domestici e da compagnia».

*Il combinato disposto degli art. 17 par. 2 e 22, par. 2 della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni <sup>(1)</sup>.*

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di F. PRADA, a p. 730.

SULLA QUESTIONE PREGIUDIZIALE – Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, debba essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

Occorre anzitutto ricordare che, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal (sentenza del 20 ottobre 2022, *Laudamotion*, C-111/21, punto 18).

Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, di tale convenzione, il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

La nozione di «bagagli» di cui a tale disposizione non è definita né nella Convenzione di Montreal né nel regolamento n. 2027/97, il cui articolo 2, paragrafo 1, lettera d), rinvia a tale convenzione enunciando che tale nozione corrisponde, in mancanza di altra definizione, a qualsiasi bagaglio consegnato o meno, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4, di detta convenzione.

Tenuto conto, in particolare, dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, tale nozione deve ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma per l'Unione e i suoi Stati membri. Pertanto, si deve tener conto non già dei diversi significati che possono essere attribuiti alla stessa nozione nel diritto interno degli Stati membri, ma delle regole di interpretazione del diritto internazionale generale che sono vincolanti per l'Unione (v., in tal senso, sentenza del 20 ottobre 2022, *Laudamotion*, C-111/21, punto 21 e giurisprudenza citata).

Al riguardo, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), che riflette il diritto internazionale consuetudinario e le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo

il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo. Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso (v., in tal senso, sentenza del 20 ottobre 2022, *Laudamotion*, C-111/21, punto 22 e giurisprudenza citata).

Nel suo significato comune, il termine «bagagli» si riferisce, in generale, a qualsiasi oggetto che una persona porta con sé per un viaggio. Sebbene tale oggetto possa presentarsi sotto forma di contenitore, come una borsa, una valigia o una scatola, che possono contenere effetti personali, ciò non avviene necessariamente. Un passeggino può quindi costituire un bagaglio.

Benché il significato comune del termine «bagagli» rinvii a oggetti, esso non consente, di per sé, di concludere che gli animali da compagnia non rientrino in tale nozione.

Infatti, per quanto riguarda il contesto in cui è menzionato il termine «bagagli» all'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, occorre sottolineare che tale termine figura anche all'articolo 1 di tale convenzione, che determina l'ambito di applicazione della medesima. Orbene, tale disposizione elenca, in modo tassativo, tre categorie di trasporto internazionale effettuato a titolo oneroso mediante aeromobile, vale a dire il trasporto internazionale di persone, di bagagli e di merci.

Al riguardo, dalle indicazioni del giudice del rinvio risulta che quest'ultimo si chiede se, nell'ambito di un'operazione di trasporto aereo, la perdita di un animale da compagnia rientri nel regime di responsabilità dei «bagagli» previsto all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal oppure in quello applicabile ai «passeggeri» definito all'articolo 17, paragrafo 1, e all'articolo 21 di tale convenzione.

Anzitutto, occorre respingere un'interpretazione secondo cui un animale da compagnia rientra nella nozione di «passeggeri», dal momento che l'articolo 1 della Convenzione di Montreal si riferisce distintamente alle persone e ai bagagli. Dalla chiara formulazione di tale disposizione risulta quindi che la nozione di «persone» comprende quello di «passeggeri», cosicché un animale da compagnia non può essere assimilato a un «passeggero».

Tale interpretazione è confermata dai lavori preparatori che hanno portato all'adozione della Convenzione di Montreal, da cui non risulta che gli Stati contraenti abbiano inteso equiparare un animale da compagnia a un passeggero o assoggettare un tale animale al regime di

responsabilità applicabile ai passeggeri (v., in tal senso, verbali delle riunioni della commissione plenaria 10-28 maggio 1999, Conférence internationale de droit aérien, Montreal, 10-28 maggio 1999, Doc 9775-DC/2, vol. I, verbali, vol. II, documenti e vol. III, lavori preparatori).

Pertanto, si deve considerare che, ai fini di un'operazione di trasporto aereo, un animale da compagnia rientra nella nozione di «bagagli» e il risarcimento del danno derivante dalla loro perdita, in occasione di una simile operazione, è soggetto al regime di responsabilità per essi previsto all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

Tale interpretazione è confermata dagli obiettivi che hanno condotto all'adozione della Convenzione di Montreal.

Infatti, ai sensi del terzo comma del preambolo di tale convenzione, gli Stati parti della stessa, riconoscendo «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», hanno deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Un simile regime implica, tuttavia, come risulta dal quinto comma del preambolo di detta convenzione, che sia preservato un «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri [sentenza del 6 luglio 2023, Austrian Airlines (Cure di primo soccorso a bordo di un aeromobile), C-510/21, punto 25 e giurisprudenza citata].

Al fine di preservare un tale equilibrio, la convenzione di Montreal prevede, in talune ipotesi – in particolare ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo di bagagli – di limitare l'obbligazione per responsabilità gravante sui vettori aerei; la limitazione del risarcimento che ne deriva va applicata «per passeggero» (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, punto 30 nonché giurisprudenza citata).

Una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, punto 36, e del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, punto 40).

Nel caso di specie, come risulta dalle informazioni fornite dal giudice del rinvio, la ricorrente nel procedimento principale ha consegnato il trasportino, nel quale si trovava il suo animale da compagnia, senza

effettuare una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione al momento della consegna dei bagagli ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

Al riguardo, la Corte ha interpretato l'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal nel senso che, per il trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo «è limitata», a far data dal 30 dicembre 2009 e fino al 28 dicembre 2019, alla somma di 1131 DSP per passeggero, ma anche che il limite previsto da tale disposizione costituisce un massimale di risarcimento che non può quindi essere acquisito di diritto e in via forfettaria da ciascun passeggero, anche in caso di perdita dei suoi bagagli (sentenza del 9 luglio 2020, *Vueling Airlines*, C-86/19, punto 30 e giurisprudenza citata).

La Corte ha anche rilevato che la possibilità per il passeggero di effettuare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli al vettore, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli è, in assenza di qualsiasi dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2020, *Vueling Airlines*, C-86/19, punto 31 e giurisprudenza citata).

Pertanto, nell'ipotesi in cui un passeggero ritenga che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno derivante dalla perdita di bagagli sia troppo basso, egli dispone, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, della facoltà di fissare tale limite, mediante la suddetta dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione e dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare, a un importo più elevato, fatto salvo l'accordo del vettore aereo.

Infine, l'interpretazione di cui al punto 34 della presente sentenza non può essere inficiata dai termini dell'articolo 13 TFUE invocato dal giudice del rinvio, ai sensi del quale, nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione nei settori dell'agricoltura, della pesca, dei trasporti, del mercato interno, della ricerca e sviluppo tecnologico e dello spazio, l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti, rispettando nel contempo le disposizioni legislative o amministrative e le consuetudini degli Stati membri per quanto riguarda, in particolare, i riti religiosi, le tradizioni culturali e il patrimonio regionale.

Al riguardo, sia dalla giurisprudenza della Corte sia dall'articolo 13 TFUE risulta che la tutela del benessere degli animali costituisce un obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione (sentenza del 29 febbraio 2024, *cdVet Naturprodukte*, C-13/23, punto 49 e giurisprudenza citata).

Tuttavia, l'articolo 13 TFUE non vieta che gli animali siano trasportati come «bagagli», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, e siano considerati tali nell'ambito del sistema di responsabilità istituito da tale convenzione, a condizione che le esigenze in materia di benessere degli animali siano pienamente prese in considerazione al momento del loro trasporto.

Dalla motivazione che precede risulta che occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, deve essere interpretato nel senso che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

\* \* \*

### **Animali a bordo: quando il bagaglio ... respira!**

La sentenza oggetto del presente commento affronta il tema, caro ai proprietari di animali da affezione, del risarcimento dei danni per la perdita dell'animale nel corso di un trasporto aereo.

In particolare, i giudici eurounitari si interrogano se gli animali da affezione possano o meno essere giuridicamente qualificati come bagagli, ai fini dell'applicazione del relativo regime di responsabilità incombente in capo al vettore aereo e della eventuale limitazione.

È noto che la responsabilità del vettore nel trasporto aereo, sia di merci, che di persone, è regolata dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 <sup>(1)</sup>: per ciò che concerne il trasporto di passeggeri, l'elemento di maggior innovazione rispetto al previgente regime posto dalla Convenzione di Varsavia del 1929 con-

---

<sup>(1)</sup> La Convenzione di Montreal, ratificata dall'Italia con l. 10 gennaio 2004, n. 12, ha sostituito la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 ed i successivi protocolli che erano intervenuti successivamente (Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, il Protocollo di Guatemala City dell'8 marzo 1971, i quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975). Per una disamina dello strumento convenzionale, si rinvia a A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.* 2000, 7. La Convenzione si applica anche per i trasporti nazionali, in forza del disposto dell'art. 941 c. nav.

cerne l'abbandono dell'istituto della limitazione del debito per i danni alla persona <sup>(2)</sup>; permane invece tale limitazione per i danni da ritardo <sup>(3)</sup> e ai bagagli.

Segnatamente, secondo l'attuale disciplina contenuta negli artt. 17 e 21 della Convenzione di Montreal, il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'incidente (*accident*) che ha causato la morte o la lesione si è verificato a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. In particolare, per i danni non eccedenti 151.800 DSP, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità (responsabilità oggettiva); diversamente, per i danni superiori alla predetta soglia, il vettore può fornire una duplice prova liberatoria, dimostrando che il danno o non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati o è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.

Per quanto riguarda, invece, la responsabilità del vettore per i danni ai bagagli, occorre distinguere a seconda della tipologia di bagaglio: per i bagagli consegnati, e dunque affidati dal passeggero al vettore che ne diviene il custode, quest'ultimo è responsabile del danno derivante dalla loro distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli per il fatto stesso che l'evento (*event*) che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si sia prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale essi erano nella sua custodia, salvo il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco; invece, per i bagagli non consegnati, la cui custodia permane dunque in capo al passeggero, il vettore è responsabile solo qualora il passeggero dimostri che il danno deriva da colpa del vettore ovvero dei suoi dipendenti o incaricati <sup>(4)</sup>.

Il vettore, cionondimeno, può beneficiare del limite risarcitorio contemplato dall'art. 22, par. 2, Conv. Montreal, applicabile tanto ai bagagli consegnati, quanto a quelli non consegnati <sup>(5)</sup>: nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1.519 DSP per passeggero <sup>(6)</sup>.

È in ogni caso fatta salva la possibilità per il passeggero di ottenere un

---

<sup>(2)</sup> L'art. 22 della Convenzione di Varsavia, come modificato dal Protocollo n. 3 di Montreal del 1975, prevedeva, invece, che, nel trasporto di persone, la responsabilità del vettore verso ogni viaggiatore fosse limitata alla somma di 100.000 DSP.

<sup>(3)</sup> Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 6.303 DSP per passeggero (art. 22, par. 1).

<sup>(4)</sup> Art. 17, par. 2, Convenzione di Montreal.

<sup>(5)</sup> In considerazione della precisazione posta dall'art. 17, par. 4, Convenzione di Montreal.

<sup>(6)</sup> Somma così modificata *ex art.* 24 della Convenzione, a far data dal 28.12.2024, sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del tasso di inflazione del 17,9% nel periodo 2018-2023. In precedenza, il limite era fissato in 1.288 DSP.

risarcimento superiore, a fronte della dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare: in tal caso il vettore è infatti tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

A prescindere dalla dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna, resta, inoltre, ferma la decadenza del vettore dal beneficio del suindicato limite, se il passeggero dimostra che il danno subito al bagaglio deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno (dolo) o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno (colpa temeraria e consapevole), sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni <sup>(7)</sup>.

Tale premessa normativa appare essenziale per comprendere la portata della sentenza oggetto della disamina.

A ben vedere, la Convenzione di Montreal non si occupa espressamente dei danni subiti dagli animali trasportati, e, a qualificarli come passeggeri o come bagagli, muta il regime di responsabilità applicabile e, soprattutto, la possibilità per il vettore aereo di opporre la limitazione, che, come si è anticipato, rileva solo per i danni ai bagagli e non anche per quelli subiti dai passeggeri.

Gli animali, allora, sono passeggeri o bagagli?

La Convenzione di Montreal non fornisce una definizione di passeggero; egualmente una siffatta definizione non si rinviene nella precedente Convenzione di Varsavia, né nella normativa europea (reg. (CE) n. 2027/1997 come modificato dal reg. (CE) n. 889/2002): quest'ultima contiene esclusivamente una specificazione di cosa si intenda per «persona avente titolo a risarcimento» <sup>(8)</sup>, irrilevante, per quanto qui di interesse.

Parimenti non viene definito il bagaglio, poiché la Convenzione di Montreal si limita ad estendere il regime di responsabilità del vettore aereo per la perdita o il danneggiamento del bagaglio, seppur con le peculiarità di cui si è dato conto poc'anzi, sia a quelli consegnati, sia a quelli non consegnati <sup>(9)</sup>.

Ad analizzare la normativa interna, il codice della navigazione, in materia di trasporto marittimo di passeggeri, individua quali beni inclusi nel bagaglio non registrato gli oggetti personali del passeggero <sup>(10)</sup>; il codice civile, invece,

---

<sup>(7)</sup> Art. 22, par. 5, Convenzione di Montreal.

<sup>(8)</sup> Si tratta del passeggero o di qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile.

<sup>(9)</sup> Impropriamente il reg. (CE) n. 889/2002 parla di bagaglio registrato e non registrato, assimilando tale differenziazione a quella fatta propria dalla Convenzione di Montreal, posto che il bagaglio può essere registrato ma non consegnato.

<sup>(10)</sup> Art. 410, comma 2, c. nav.

pur non menzionando la parola «bagaglio» si riferisce alle cose che il passeggero porta con sé <sup>(11)</sup>.

Bagaglio, in questi termini, non equivale meramente alla valigia, ma include ogni cosa che il passeggero decide di portare con sé nel corso del trasporto aereo: in tal senso sono sicuramente bagagli il passeggino, lo strumento musicale, l'attrezzatura sportiva trasportati dal passeggero che si appresta ad effettuare un volo.

Così concepito il bagaglio, l'animale è allora una cosa che il passeggero porta con sé?

È innegabile che sempre più l'animale, e soprattutto quello da compagnia, vada acquisendo una maggior tutela, con l'individuazione di più pregnanti diritti <sup>(12)</sup>, sia a livello nazionale <sup>(13)</sup>, che europeo <sup>(14)</sup>.

Cionondimeno, e salve alcune eccezioni <sup>(15)</sup>, è tradizionalmente invalsa la posizione di tradizione romanistica che riconduce gli animali alle *res*; in quanto *res*, gli animali possono formare oggetti di diritti <sup>(16)</sup> e di rapporti negoziali, tanto che, ad esempio, nell'ordinamento italiano essi possono costituire oggetto di compravendita <sup>(17)</sup>.

D'altra parte, tale tesi sembra poter essere avvalorata anche se si considerano le modalità concrete con cui l'animale viaggia a bordo di un aeromobile: che si trovi a bordo perché è un animale di piccole dimensioni <sup>(18)</sup>, o che viaggi in stiva perché è più grande, l'animale viene collocato in una borsa, denominata trasportino, all'interno del quale viene rinchiuso, senza possibilità di movimen-

---

<sup>(11)</sup> In dottrina, sulla nozione di «bagaglio» si rinvia, ad esempio a E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. traspr.* 2001, 473; S. POLLASTRELLI, *Il trasporto aereo di bagagli*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 697.

<sup>(12)</sup> Si evidenzia che «la comune espressione "diritti degli animali va intesa in senso atecnico, agiuridico, con essa intendendosi riferire, non già alla (inconfigurabile) titolarità di diritti soggettivi da parte degli animali, ma al complesso della tutela giuridica che il diritto pubblico appresta in difesa di quegli esseri viventi»: così Cass. civ. n. 22728/2018.

<sup>(13)</sup> Tanto che ad esempio, nell'ordinamento nazionale, vi è una precisa codificazione delle fattispecie delittuose commesse a danno degli animali (art. 544 *bis* e ss. c.p.).

<sup>(14)</sup> Il TFUE, all'art. 13, precisa che nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione nei settori dell'agricoltura, della pesca, dei trasporti, del mercato interno, della ricerca e sviluppo tecnologico e dello spazio, l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti.

<sup>(15)</sup> Nell'ordinamento austriaco, ad esempio, il paragrafo 285a dell'*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (ABGB), afferma che gli animali non sono cose e sono protetti da leggi speciali; ovvero in Germania, il par. 90 del *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB), sancisce che gli animali si distinguono dalle cose e sono protetti da leggi speciali.

<sup>(16)</sup> Art. 810 c.c. In particolare, si tratta di beni mobili.

<sup>(17)</sup> Art. 1496 c.c.

<sup>(18)</sup> Di solito le compagnie aeree concedono l'accesso all'aeromobile agli animali di peso inferiore a 8 chilogrammi.

tazione. Fanno eccezione i c.d. cani guida, utilizzati quale ausilio alle persone non vedenti, che possono salire a bordo dell'aeromobile, a prescindere dalle dimensioni, e senza contenimento<sup>(19)</sup>.

Ma qualcosa sta per cambiare.

Proprio prendendo spunto dalla positiva esperienza dei cani guida, l'ENAC ha recentemente deliberato la possibilità di ammettere nelle cabine degli aeromobili tutti gli animali d'affezione, a prescindere dal peso e dalla dimensione, e in assenza di contenimenti<sup>(20)</sup>, ed ha indicato in apposite linee guida le modalità operative di tale accesso, suggerendo, ad esempio, l'adozione di alcuni presidi nel corso della permanenza a bordo e nel corso delle fasi più delicate del volo<sup>(21)</sup>.

Nonostante tale apertura, sembra comunque valevole quanto innanzi evidenziato: che l'animale sia collocato a bordo o in stiva in un trasportino, ovvero che si trovi in cabina senza presidi particolari di contenimento, in ogni caso detto animale è giuridicamente un bene, e, come tale rientra nella categoria del bagaglio, quale effetto personale che il passeggero porta con sé (bagaglio non consegnato) o che affida alla custodia del vettore (bagaglio consegnato).

In accordo, dunque, con la statuizione della Corte di giustizia, quanto alla riconduzione dell'animale alla categoria dei bagagli, si pone il problema di valutare se sia ammissibile un risarcimento del danno morale da perdita del bagaglio: il tema è stato affrontato dalla Corte di giustizia<sup>(22)</sup> che, statuendo sull'applicabilità del limite previsto dall'art. 22, par. 2, Conv. Montreal all'integralità dei danni connessi alla perdita del bagaglio, ha implicitamente ammesso che possano sussistere sia un danno patrimoniale che un danno morale.

Si pone tuttavia una ulteriore questione: benché, come detto, l'animale sia da qualificarsi come bagaglio, la perdita dell'animale costituisce effettivamente un danno morale da perdita del bagaglio, oppure può assurgere a vera e propria lesione (psichica) del passeggero per la perdita dell'animale di affezione nel

---

<sup>(19)</sup> In materia di trasporto aereo, la normativa di riferimento è il reg. (UE) n. 1107/2006: nell'ambito del c.d. diritto di assistenza, qualora sia richiesto l'utilizzo di un cane da assistenza riconosciuto, l'utilizzo è possibile purché ne sia fatta notifica al vettore aereo, al suo agente o all'operatore turistico, in conformità delle norme nazionali applicabili al trasporto di cani da assistenza a bordo degli aerei, ove tali norme sussistano (art. 7, n. 2). Dal punto di vista operativo, il reg. (UE) n. 965/2012 stabilisce le modalità per il trasporto di passeggeri a mobilità ridotta.

<sup>(20)</sup> Deliberazione n. 25/2025.

<sup>(21)</sup> Ad esempio, si indica l'utilizzo di tappetini assorbenti, l'imbracatura con fissaggio alla cintura di sicurezza e se del caso della museruola in determinate fasi del volo e dell'imbarco.

<sup>(22)</sup> C. giust. UE 6 maggio 2010, causa 63/09, in *Dir. mar.* 2011, 421, con nota di M. BRIGNARDELLO, *Il risarcimento limitato dei danni morali derivanti da perdita del bagaglio nel trasporto aereo.*

corso del volo e dunque danno non patrimoniale subito dal passeggero <sup>(23)</sup>? Ed ancora: il danno psichico subito dal passeggero per la perdita dell'animale da affezione trova un suo riconoscimento nella Convenzione di Montreal?

La risposta al quesito non è di poco conto, poiché nel primo caso (danno morale per la perdita del bagaglio), il risarcimento è limitato ai sensi dell'art. 22, par. 2, Conv. Montreal; invece, nella seconda ipotesi, ad ammettere la risarcibilità del danno psichico al passeggero, il risarcimento sarebbe illimitato e sorretto da responsabilità oggettiva sino a 151.800 DSP.

Sotto questo secondo profilo, parrebbe essere di ostacolo alla riconoscibilità di un danno psichico al passeggero il dettato letterale della Convenzione di Montreal, che utilizza, nella versione inglese, la locuzione "bodily injury", ed in quella francese quella di "lésion corporelle": dunque danno connesso alla sfera fisica e corporale del passeggero, non un mero danno psichico.

Eppure sul punto è di recente intervenuta la Corte di giustizia <sup>(24)</sup>, che ampliando le maglie dell'art. 17 Conv. Montreal ha ammesso la risarcibilità del danno psichico, purché esso si traduca in una lesione di tale gravità o intensità da incidere sulle condizioni generali di salute sì da necessitare di un trattamento medico.

Ai fini dell'applicabilità del regime previsto dall'art. 17, par. 1, Conv. Montreal, andrebbe, poi, svolto un ulteriore approfondimento, al fine di verificare se la perdita dell'animale possa assurgere a vero e proprio «accident» <sup>(25)</sup> ovvero costituisca un mero «event» da cui derivano danni o la perdita dei bagagli (art. 17, par. 2).

---

<sup>(23)</sup> La giurisprudenza nazionale si è pronunciata sulla risarcibilità del danno non patrimoniale da perdita dell'animale da affezione in maniera non univoca: la giurisprudenza di legittimità tende a negare la risarcibilità di tale danno, sulla scorta della considerazione che il danno non patrimoniale è risarcibile solo qualora la condotta lesiva configuri un reato, ovvero in presenza di espressa previsione di legge o in presenza della lesione di un diritto inviolabile della persona concretamente individuato, mentre nel caso di morte di un animale ad essere leso è un rapporto tra l'uomo e l'animale, privo, nell'attuale ordinamento, di copertura costituzionale (Cass. civ., sez. un., 11.11.2008 nn. 26972,26973,26974,26975); una buona parte della giurisprudenza di merito, invece, ammette la risarcibilità di tale voce di danno, valorizzando la compromissione di un diritto a presidio del rapporto tra "proprietario" e animale d'affezione, il cui riferimento normativo va individuato nell'art. 2 Cost. (così ad esempio Trib. Parma n. 605/2018; Trib. Pavia n. 1266/2016; Trib. Vicenza n. 24/2017; C. App. Torino, 6296/2012; Trib. Rovereto n. 499/2009). Nella giurisprudenza più recente si segnala Trib. Prato n. 21.1.2025, n. 51, in *La nuova giur. civ. comm.*, 2025, 844, con nota di F. ZAMPONE, *Perdita dell'animale da affezione: risarcito il danno al legame affettivo*.

<sup>(24)</sup> C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa 111/21, in *Dir. trasp.* 2023, 579, con nota di D. BOCCHESI, *La nozione di «bodily injury» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE*.

<sup>(25)</sup> Impropiamente tradotto, nelle versioni italiane non ufficiali, con il termine evento. Cfr. A. ZAMPONE, *La nozione di «accident» nella Convenzione di Montreal 1999 e la «contributory negligence» del passeggero*, in *Dir. trasp.* 1/2021, 1 ss. Cfr. nella giurisprudenza europea più recente Corte giust. UE 6 luglio 2023 (causa C-510/21).

In definitiva, la pronuncia della Corte di giustizia condivisibilmente conferma che l'animale d'affezione è giuridicamente un bene e, come tale, un bagaglio, ancorché un bagaglio *sui generis*, per il peculiare valore affettivo che lo lega al padrone-passeggero. Ma l'affezione, per quanto profonda e sincera, non rileva giuridicamente: l'amico a quattro zampe, per ora, resta un bagaglio.

Non si può peraltro escludere a priori che, laddove la perdita dell'animale da affezione assurga a vera e propria lesione al passeggero, sottoforma, ad esempio, di danno psichico di tale gravità da necessitare di cure mediche, tale danno possa essere ricondotto nella più ampia categoria del danno alla persona del passeggero, e come tale non soggetto a limitazioni.

FIorenza PRADA