



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção)

16 de outubro de 2025*

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Convenção de Montreal — Artigo 17.º, n.º 2 — Conceito de “bagagem” — Artigo 22.º, n.º 2 — Responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de perda de bagagens — Perda de um animal de companhia de um passageiro — Indemnização por danos não patrimoniais»

No processo C-218/24,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (Tribunal de Comércio n.º 4 de Madrid, Espanha), por Decisão de 8 de março de 2024, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 21 de março de 2024, no processo

Felicísima

contra

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal

e

IATA España SLU,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção),

composto por: F. Schalin, presidente de secção, M. Gavalec (relator) e Z. Csehi, juízes,

advogado-geral: D. Spielmann,

secretário: L. Carrasco Marco, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 14 de maio de 2025,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de Felicísima, por C. Villacorta Salís, advogado,
- em representação da Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal, por S. Frade Sosa e D. Olmedo de Cáceres, advogados, e por J. L. Pinto-Marabotto Ruiz, procurador,

* Língua do processo: espanhol.

- em representação da IATA España SLU, por A. Dorrego de Carlos e C. Pérez Infante, advogados,
- em representação da Comissão Europeia, por R. Álvarez Vinagre e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 17.º, n.º 2, e do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38) (a seguir «Convenção de Montreal»), que entrou em vigor, no que respeita à União Europeia, em 28 de junho de 2004.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Felicísima, uma passageira de um voo internacional, à Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (a seguir «Iberia»), uma transportadora aérea, e à IATA España SLU a respeito da indemnização do dano não patrimonial sofrido por Felicísima decorrente da perda do seu animal de companhia num voo assegurado por essa transportadora.

Quadro jurídico

Direito internacional

- 3 Nos termos do terceiro parágrafo do preâmbulo da Convenção de Montreal, os Estados Partes «[reconhecem] a importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição».
- 4 O quinto parágrafo deste preâmbulo enuncia que «uma ação coletiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional através da celebração de uma nova Convenção constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses».
- 5 O artigo 1.º da mesma Convenção, sob a epígrafe «Âmbito de aplicação», prevê, no seu n.º 1:
«A presente Convenção aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso. A presente Convenção aplica-se igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transportes aéreos.»

- 6 O artigo 17.º da mesma Convenção, sob a epígrafe «Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens», que figuram no capítulo III desta, sendo a epígrafe do próprio «Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos», tem a seguinte redação:

«1. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque.

2. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que a bagagem registada se encontre à guarda da transportadora. Não obstante, a transportadora não será responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem. No caso de bagagem não registada, incluindo objetos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

[...]

4. Salvo disposição em contrário, para efeitos da presente Convenção entende-se por “bagagem” quer a bagagem registada quer a bagagem não registada.»

- 7 O artigo 22.º da Convenção de Montreal, sob a epígrafe «Limites da responsabilidade por atrasos, bagagens e mercadorias», enuncia, no seu n.º 2:

«No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1 000 direitos de saque especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, exceto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.»

- 8 Em conformidade com o procedimento previsto no artigo 24.º da Convenção de Montreal, o limite de responsabilidade previsto no artigo 22.º, n.º 2, da mesma ascendeu a 1 131 direitos de saque especiais (a seguir «DSE») por passageiro, pelos danos causados à bagagem a partir de 30 de dezembro de 2009. Este montante aumentou para 1 288 DSE a partir de 28 de dezembro de 2019.

Direito da União

- 9 Após a assinatura da Convenção de Montreal, o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (JO 1997, L 285, p. 1), foi alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002 (JO 2002, L 140, p. 2) (a seguir «Regulamento n.º 2027/97»).

10 O considerando 12 do Regulamento n.º 889/2002 enuncia:

«A existência de limites de responsabilidade uniformes para a perda, os danos ou a destruição da bagagem e para os prejuízos causados pelos atrasos, aplicáveis a todas as viagens efetuadas por transportadoras [da União], garantirá o estabelecimento de regras simples e claras para os passageiros e para as companhias aéreas e permitirá que os passageiros reconheçam a necessidade de fazerem ou não um seguro complementar.»

11 O artigo 2.º do Regulamento n.º 2027/97 dispõe, no seu n.º 1:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

d) “Bagagem”: salvo disposição em contrário, tanto a bagagem registada como a não registada, na aceção do n.º 4 do artigo 17.º da Convenção de Montreal;

[...]»

12 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento:

«A responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.»

Direito espanhol

13 O artigo 333.º *bis*, n.º 1, do Código Civil (Código Civil) define os animais como seres vivos dotados de sensibilidade. Esta disposição prevê que o regime jurídico dos bens e das coisas só é aplicável aos animais na medida em que tal seja compatível com a sua natureza ou com as disposições destinadas a protegê-los.

Litígio no processo principal e questão prejudicial

14 Felicísima e a sua mãe reservaram bilhetes de avião para um voo, operado pela Iberia, de Buenos Aires (Argentina) para Barcelona (Espanha), em 22 de outubro de 2019.

15 Estas passageiras viajavam com o seu animal de companhia, uma cadela. Devido ao seu tamanho e ao seu peso, esta cadela devia viajar no porão, numa caixa de transporte ou num contentor especial padronizado. Felicísima registou a caixa de transporte onde se encontrava a cadela para ser conduzida ao porão da aeronave, sem fazer uma declaração especial de interesse na entrega no destino, na aceção do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, no momento da entrega das bagagens registadas.

16 A cadela saiu da caixa de transporte, começou a correr nas proximidades da aeronave e não pôde ser recuperada.

- 17 Felicísima intentou uma ação no Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (Tribunal de Comércio nº 4 de Madrid, Espanha), que é o órgão jurisdicional de reenvio, pedindo a indemnização pelos danos não patrimoniais sofridos no montante de 5 000 euros. A Iberia reconhece a sua responsabilidade e o direito de Felicísima a ser indemnizada, mas dentro dos limites previstos no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.
- 18 Esse órgão jurisdicional tem dúvidas quanto à questão de saber se o conceito de «bagagem», na aceção do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, exclui os animais de companhia que viajam com os passageiros e se o limite de indemnização previsto no artigo 22.º, n.º 2, desta Convenção se aplica a esses animais.
- 19 Segundo o referido órgão jurisdicional, uma vez que os animais são seres sensíveis, na aceção do artigo 13.º TFUE, ou seres vivos dotados de sensibilidade, em conformidade com o direito espanhol, ligados aos seus proprietários por laços afetivos, a sua perda implica um dano psicológico que não é comparável, de modo geral, ao dano causado pela perda de um simples conjunto de coisas correspondente ao conceito de «bagagem». Nestas condições, o limite de indemnização previsto no artigo 22.º, n.º 2, da referida Convenção não parece adequado.
- 20 Além disso, o dano psicológico causado pela perda de animais de companhia não pode ser evitado através de uma «declaração especial de interesse», na aceção desta última disposição, uma vez que esta faz referência ao valor material do bem.
- 21 Nestas circunstâncias, o Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (Tribunal de Comércio nº 4 de Madrid) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 17.º, n.º 2, da [Convenção de Montreal], lido em conjugação com o artigo 22.º, n.º 2, da referida Convenção, ser interpretado no sentido de que exclui do seu âmbito de aplicação, a título de “bagagem”, registada ou não, os animais de companhia?»

Quanto à questão prejudicial

- 22 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, lido em conjugação com o artigo 22.º, n.º 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que os animais de companhia estão excluídos do conceito de «bagagem» na aceção destas disposições.
- 23 A título preliminar, importa recordar que, por força do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97, a responsabilidade das transportadoras aéreas da União relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade (Acórdão de 20 de outubro de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, n.º 18).
- 24 Nos termos do artigo 17.º, n.º 2, desta Convenção, a transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que a bagagem registada se encontre à guarda da transportadora. No caso de bagagem não registada, incluindo objetos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

- 25 O conceito de «bagagem» visado por esta disposição não está definido na Convenção de Montreal nem no Regulamento n.º 2027/97, cujo artigo 2.º, n.º 1, alínea d), remete para esta Convenção ao enunciar que este conceito corresponde, na falta de outra definição, a qualquer bagagem registada ou não, na aceção do artigo 17.º, n.º 4, da referida Convenção.
- 26 Deve ser dada ao referido conceito, tendo em conta, nomeadamente, o objeto da Convenção de Montreal, que é unificar certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, uma interpretação uniforme e autónoma para a União e os seus Estados-Membros. Assim, devem ser tidos em conta não os diversos sentidos que podem ser dados ao mesmo conceito nos direitos internos dos Estados-Membros, mas as regras de interpretação do direito internacional geral que vinculam a União (v., neste sentido, Acórdão de 20 de outubro de 2022, *Laudamotion*, C-111/21, EU:C:2022:808, n.º 21 e jurisprudência referida).
- 27 A este respeito, o artigo 31.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331), que codifica as regras do direito internacional geral, e cujas disposições fazem parte da ordem jurídica da União, precisa que um tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz dos respetivos objeto e fim. Além disso, o artigo 32.º desta Convenção prevê que se pode recorrer a meios complementares de interpretação, designadamente aos trabalhos preparatórios do Tratado em causa e às circunstâncias em que este foi concluído (v., neste sentido, Acórdão de 20 de outubro de 2022, *Laudamotion*, C-111/21, EU:C:2022:808, n.º 22 e jurisprudência referida).
- 28 No seu sentido comum, o termo «bagagem» refere-se, de maneira geral, a qualquer objeto que uma pessoa leve consigo numa viagem. Embora este objeto possa apresentar-se sob a forma de um recipiente, como um saco, uma mala ou uma caixa, que pode conter objetos pessoais, tal não é necessariamente o caso. Assim, um carrinho de bebé pode constituir uma bagagem.
- 29 Ainda que o sentido comum do termo «bagagem» se refira a objetos, não permite, por si só, concluir que os animais de companhia não estão abrangidos por este conceito.
- 30 Com efeito, no que respeita ao contexto em que é mencionado o termo «bagagem» no artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, importa sublinhar que este termo também figura no artigo 1.º desta Convenção, que determina o âmbito de aplicação da referida Convenção. Ora, esta disposição enumera, de forma taxativa, três categorias de transporte internacional efetuado em aeronave mediante remuneração, nomeadamente, o transporte internacional de pessoas, bagagens e mercadorias.
- 31 A este respeito, resulta das indicações do órgão jurisdicional de reenvio que este se interroga sobre a questão de saber se, no âmbito de uma operação de transporte aéreo, a perda de um animal de companhia está abrangida pelo regime de responsabilidade relativo à «bagagem» previsto no artigo 17.º, n.º 2, e no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal ou pelo regime aplicável aos «passageiros» definido no artigo 17.º, n.º 1, e no artigo 21.º desta Convenção.
- 32 Antes de mais, há que afastar uma interpretação segundo a qual um animal de companhia está abrangido pelo conceito de «passageiros», uma vez que o artigo 1.º da Convenção de Montreal visa distintamente as pessoas e as bagagens. Decorre, portanto, da redação clara desta disposição que o conceito de «pessoas» abrange o de «passageiros», pelo que um animal de companhia não pode ser equiparado a um «passageiro».

- 33 Esta interpretação é confirmada pelos trabalhos preparatórios que conduziram à adoção da Convenção de Montreal, dos quais não resulta que os Estados contratantes tenham pretendido equiparar um animal de companhia a um passageiro ou submeter esse animal ao regime de responsabilidade aplicável aos passageiros (v., neste sentido, atas das reuniões da Comissão Plenária de 10 a 28 de maio de 1999, *Conferência Internacional de Direito Aéreo*, Montreal, 10 a 28 de maio de 1999, Doc 9775-DC/2, vol. I, atas, vol. II, documentos e vol. III, trabalhos preparatórios).
- 34 Por conseguinte, há que considerar que, para efeitos de uma operação de transporte aéreo, um animal de companhia está abrangido pelo conceito de «bagagem» e a indemnização do dano resultante da sua perda, por ocasião dessa operação, está sujeito ao regime de responsabilidade previsto para estes últimos no artigo 17.º, n.º 2, e no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal.
- 35 Esta interpretação é corroborada pelos objetivos subjacentes à adoção da Convenção de Montreal.
- 36 Com efeito, nos termos do terceiro parágrafo do preâmbulo desta Convenção, os Estados Partes na mesma, cientes da «importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como [d]a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição», decidiram instituir um regime de responsabilidade objetiva das transportadoras aéreas. Esse regime implica, todavia, como decorre do quinto parágrafo do preâmbulo da referida Convenção, que seja preservado um «justo equilíbrio de interesses» das transportadoras aéreas e dos passageiros [Acórdão de 6 de julho de 2023, *Austrian Airlines* (Primeiros socorros a bordo de uma aeronave), C-510/21, EU:C:2023:550, n.º 25 e jurisprudência referida].
- 37 Para preservar tal equilíbrio, a Convenção de Montreal prevê, em determinados casos — nomeadamente, nos termos do seu artigo 22.º, n.º 2, em caso de destruição, de perda, de avaria ou de atraso de bagagens —, limitar a obrigação de responsabilidade que impende sobre as transportadoras aéreas. O limite da indemnização daí resultante deve ser aplicado «por passageiro» (v., neste sentido, Acórdão de 22 de novembro de 2012, *Espada Sánchez e o.*, C-410/11, EU:C:2012:747, n.º 30 e jurisprudência referida).
- 38 Com efeito, uma tal limitação da indemnização permite aos passageiros serem indemnizados, fácil e rapidamente, sem que seja imposto às transportadoras aéreas um ónus de reparação demasiado pesado, dificilmente identificável e calculável, que seria suscetível de comprometer ou mesmo paralisar a sua atividade económica (v., neste sentido, Acórdãos de 6 de maio de 2010, *Walz*, C-63/09, EU:T:2010:251, n.º 36, e de 19 de dezembro de 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, n.º 40).
- 39 No caso vertente, como resulta das informações fornecidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, a recorrente no processo principal registou a caixa de transporte, na qual se encontrava o seu animal de companhia, sem fazer uma declaração especial de interesse na entrega no destino, na aceção do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, no momento da entrega das bagagens registadas.
- 40 A este respeito, o Tribunal de Justiça interpretou o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal no sentido de que, no transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora aérea em caso de destruição, perda, avaria ou atraso «está limitada», a partir de 30 de dezembro de 2009 e até 28 de dezembro de 2019, ao montante de 1 131 DSE por passageiro, mas também que o limite previsto nesta disposição constitui um limite máximo de indemnização que não pode ser adquirido de

pleno direito e de forma fixa por todos os passageiros, mesmo em caso de perda das suas bagagens (Acórdão de 9 de julho de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, n.º 30 e jurisprudência referida).

- 41 O Tribunal de Justiça também salientou que a possibilidade de o passageiro fazer uma declaração especial de interesse no momento da entrega no destino da bagagem registada à transportadora, nos termos do artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, confirma que o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante da perda de bagagens é, na falta de qualquer declaração especial de interesse na entrega no destino, um limite absoluto que cobre tanto o dano não patrimonial como o dano patrimonial (v., neste sentido, Acórdão de 9 de julho de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, n.º 31 e jurisprudência referida).
- 42 Por conseguinte, na hipótese de um passageiro considerar que o limite de responsabilidade da transportadora aérea pelo dano resultante da perda de bagagens é demasiado baixo, tem o direito, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, de fixar esse limite, através dessa declaração especial de interesse na entrega no destino e mediante o eventual pagamento de um montante suplementar, num montante mais elevado, sob reserva do acordo da transportadora aérea.
- 43 Por último, a interpretação que figura no n.º 34 do presente acórdão não pode ser afastada pelos termos do artigo 13.º TFUE invocado pelo órgão jurisdicional de reenvio, nos termos do qual, na definição e aplicação das políticas da União nos domínios da agricultura, da pesca, dos transportes, do mercado interno, da investigação e desenvolvimento tecnológico e do espaço, a União e os Estados-Membros terão plenamente em conta as exigências em matéria de bem-estar dos animais, enquanto seres sensíveis, respeitando simultaneamente as disposições legislativas e administrativas e os costumes dos Estados-Membros, nomeadamente em matéria de ritos religiosos, tradições culturais e património regional.
- 44 A este respeito, resulta tanto da jurisprudência do Tribunal de Justiça como do artigo 13.º TFUE que a proteção do bem-estar dos animais constitui um objetivo de interesse geral reconhecido pela União (Acórdão de 29 de fevereiro de 2024, cdVet Naturprodukte, C-13/23, EU:C:2024:175, n.º 49 e jurisprudência referida).
- 45 No entanto, o artigo 13.º TFUE não proíbe que os animais sejam transportados como «bagagem», na aceção do artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, e sejam considerados como tal no âmbito do sistema de responsabilidade estabelecido por esta Convenção, desde que as exigências em matéria de bem-estar dos animais sejam plenamente tidas em conta durante o seu transporte.
- 46 Resulta dos fundamentos precedentes que há que responder à questão submetida que o artigo 17.º, n.º 2, da Convenção de Montreal, lido em conjugação com o artigo 22.º, n.º 2, da mesma, deve ser interpretado no sentido de que os animais de companhia não estão excluídos do conceito de «bagagem» na aceção destas disposições.

Quanto às despesas

- 47 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Sétima Secção) declara:

O artigo 17.º, n.º 2, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em seu nome pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, lido em conjugação com o artigo 22.º, n.º 2, da mesma,

deve ser interpretado no sentido de que:

os animais de companhia não estão excluídos do conceito de «bagagem» na aceção destas disposições.

Assinaturas