



ANIMALES, EQUIPAJE Y RESPONSABILIDAD AÉREA: EL TJUE REAFIRMA EL EQUILIBRIO DEL CONVENIO DE MONTREAL

El pasado 16 de octubre de 2025, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictó una sentencia de especial relevancia en el ámbito del transporte aéreo internacional (asunto C-218/24), resolviendo una cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Madrid¹.

El debate giraba en torno a un interrogante aparentemente sencillo, pero de profundas implicaciones jurídicas y éticas: ¿puede considerarse un animal de compañía como "equipaje" a efectos del Convenio de Montreal de 1999²?

La cuestión se originó tras la pérdida de un animal de compañía durante un vuelo internacional, y la posterior reclamación de su propietaria por el daño moral sufrido. El tribunal español, al elevar la consulta, expresó sus dudas sobre si un ser vivo –reconocido hoy como ser sintiente tanto por el artículo 13 del TFUE como por la legislación internacional– podía quedar sometido al mismo régimen indemnizatorio que el de una maleta extraviada.

La respuesta del TJUE ha sido clara: los animales de compañía no están excluidos del concepto de "equipaje", y su pérdida se rige por el régimen de responsabilidad y límites de indemnización del Convenio de Montreal.

Más allá de la conclusión literal, la sentencia tiene una enorme trascendencia práctica y conceptual. No solo reafirma la vigencia y coherencia del sistema de responsabilidad internacional del Convenio de Montreal, sino que, al reconocer el especial valor afectivo y moral que poseen los animales de compañía, contribuye a su defensa y protección dentro del marco jurídico existente.

En esta *newsletter* analizamos el caso desde cuatro ángulos complementarios: los hechos y el fallo, la interacción entre el nuevo paradigma animalista y el marco internacional vigente, la naturaleza del daño moral y el papel de la Declaración Especial de Valor (DEV), y, por último, las implicaciones prácticas y futuras para el sector aéreo.

EL CASO Y LA SENTENCIA: EL TJUE MANTIENE LA UNIDAD DEL SISTEMA

El litigio que dio origen a esta decisión se inició tras la pérdida de una mascota antes del despegue de un vuelo internacional entre Buenos Aires y Madrid. La pasajera reclamó una indemnización de 5.000 euros en concepto de daño moral, alegando que su perra debía ser tratada no como equipaje, sino como un ser vivo cuya pérdida excede la lógica económica del transporte de bienes.

El transportista admitió la pérdida del animal, pero sostuvo que el Convenio de Montreal establece un límite máximo de responsabilidad de 1.288 Derechos Especiales de Giro (DEG)³ por pasajero, salvo que se hubiera realizado una Declaración Especial de Valor de conformidad con el artículo 22.1 de la norma, lo que no ocurrió en este caso⁴.

El Juzgado de lo Mercantil n.º 4 de Madrid, antes de resolver, elevó una cuestión prejudicial al TJUE para determinar si los animales de compañía debían quedar fuera del concepto de equipaje, en atención a su condición de seres sintientes y al reconocimiento creciente de sus derechos.

El TJUE, en una sentencia extensa y cuidadosamente argumentada, concluyó:

- que el término "equipaje" del artículo 17.2 del Convenio de Montreal debe interpretarse de manera autónoma y uniforme en el ámbito de la Unión, sin acudir a los significados nacionales de los Estados miembros;
- que ni el texto ni la finalidad del Convenio excluyen a los animales del concepto de equipaje, y que los animales de compañía no pueden asimilarse a "pasajeros", ya que el Convenio distingue expresamente entre transporte de personas, equipaje y carga; y, por último,
- que el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22.2 (1.288 DEG) comprende tanto el daño material como el moral, salvo Declaración Especial de Valor.

¹ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Séptima), de 16 de octubre de 2025 (C-218/24).

² Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

³ Este límite fue actualizado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) mediante su revisión quinquenal conforme al artículo 24 del Convenio de Montreal. A partir del 28 de diciembre de 2024, el nuevo límite aplicable asciende a 1.519 DEG por pasajero.

⁴ Artículo 22.2. 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 éste 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.

En síntesis, el Tribunal reafirma que el régimen del Convenio sigue siendo el marco exclusivo y suficiente para resolver los incidentes relacionados con el transporte de animales, garantizando el equilibrio entre los intereses de los usuarios y los transportistas.

ENTRE EL AFECTO Y LA UNIFORMIDAD JURÍDICA: EL CONVENIO DE MONTREAL FRENTE A LOS ANIMALES SENTIENTES

Uno de los elementos más interesantes del debate es el contraste entre la sensibilidad social y legislativa hacia los animales y el carácter uniforme del Convenio de Montreal, un tratado internacional diseñado para unificar las reglas del transporte aéreo y ofrecer seguridad jurídica global.

En los últimos años, tanto el Derecho de la Unión como las legislaciones nacionales han avanzado de manera notable en el reconocimiento de los animales como seres dotados de sensibilidad y sentimientos. En España, el Código Civil se ha modificado mediante reformas legislativas recientes que reconocen a los animales como seres sintientes y establecen que solo podrán ser tratados como "cosas" en la medida en que ello sea compatible con su naturaleza, reforzando además su protección y bienestar⁵.

Ninguna de estas reformas, sin embargo, ha abordado el transporte aéreo. Y es que ni el legislador español ni el europeo han aprobado hasta ahora una norma que regule de forma específica la responsabilidad por el transporte de animales de compañía junto a los pasajeros por lo que el Convenio de Montreal sigue siendo el marco exclusivo y uniforme para todos los Estados firmantes, también cuando se trata de mascotas que viajan en cabina o en bodega.

Si existe, en cambio, un ámbito de transporte donde el legislador europeo ha intervenido expresamente: el ferroviario. En el Reglamento (UE) 2021/782⁶, relativo a los derechos de los viajeros de ferrocarril, se distingue entre animales y objetos, pero ambos comparten el mismo régimen de responsabilidad y el mismo límite de indemnización –1400 unidades de cuenta–. Es decir, incluso en un texto mucho más reciente y sensible al bienestar animal, el legislador ha optado por mantener una lógica uniforme y previsible, sin romper el equilibrio del sistema.

Y es que esta coherencia –alcanzada por vía legislativa o, como en el caso que nos ocupa, por vía jurisprudencial– no es una cuestión meramente técnica, sino estructural. Si se hubiera entendido que los animales de compañía quedaban fuera del concepto de "equipaje" del Convenio de Montreal, habría sido inevitable colocarlos fuera del sistema internacional de responsabilidad, ya que tampoco pueden considerarse "personas" en el sentido del artículo 17.1 como reconoce la propia sentencia.

Ese vacío habría tenido consecuencias muy concretas: el transporte de mascotas habría pasado a regirse por las legislaciones civiles de cada Estado, con regímenes de responsabilidad distintos, límites divergentes y soluciones incompatibles entre países. En la práctica, ello habría supuesto la imposibilidad de seguir transportando animales junto a los pasajeros en vuelos internacionales, ante la falta de un marco uniforme y previsible.

De ahí que la uniformidad del Convenio de Montreal, lejos de representar una rigidez formalista, constituya una garantía de viabilidad, equidad y continuidad. Es precisamente esa coherencia la que permite que pasajeros, aerolíneas y autoridades operen bajo un mismo lenguaje jurídico y sepan, de antemano, qué cobertura existe y cómo puede ampliarse mediante una declaración especial de valor o un seguro adicional.

En definitiva, la sentencia del TJUE no solo reafirma que el reconocimiento de los animales como seres sintientes tiene un alcance ético y político,



sino que también protege de manera efectiva a los animales y a su transporte, al garantizar que queden amparados dentro de un régimen internacional de responsabilidad claro, previsible y uniforme. De este modo, el fallo preserva el equilibrio racional entre emoción y norma, afecto y uniformidad, asegurando que el progreso ético no se traduzca en inseguridad jurídica, sino en una protección más coherente y operativa para todos.

EL DAÑO MORAL EN EL TRANSPORTE DE ANIMALES: PROPIETARIO, RESPONSABILIDAD Y DECLARACIÓN ESPECIAL DE VALOR

Por otro lado, la dimensión más humana del caso reside en el daño moral que provoca la pérdida de una mascota. Sin embargo, la cuestión jurídica esencial que trascendía el planteamiento llevado ante el Tribunal de Justicia no era si el animal siente, sino quién es el titular del daño.

En efecto, el perjuicio indemnizable no era el del animal, sino el de su propietario, que sufrió una pérdida emocional derivada de un incumplimiento contractual por la pérdida de su mascota⁷. De ahí que el reconocimiento de los animales como seres sintientes no altere, en este contexto, ni la naturaleza del daño ni el sujeto legitimado para reclamarlo.

El TJUE ya ha precisado en diversas ocasiones (asuntos Walz, C-63/09; Vueling Airlines, C-86/19) que el límite del artículo 22.2 del Convenio de Montreal abarca tanto el perjuicio material como el moral, sin distinción. Este límite actúa como un techo global que busca equilibrar la protección del pasajero con la sostenibilidad económica del transporte aéreo.

Ahora bien, si se pretendiera crear un nuevo sistema que compensara el daño moral del propietario por la pérdida de su mascota, habría que partir de una premisa elemental: ese dolor solo lo puede valorar quien lo siente. En consecuencia, el sistema ideal exigiría preguntar al pasajero, antes del vuelo, cuánto valdría para él esa pérdida emocional por la pérdida de su mascota, de modo que la compañía pudiera conocer, de antemano, la magnitud del riesgo que asume.

⁵ Ley 17/2021, de 15 de diciembre, por la que se modifica el Código Civil, la Ley Hipotecaria y la Ley de Enjuiciamiento Civil sobre el régimen jurídico de los animales; y Ley 7/2023, de 28 de marzo, de protección de los derechos y el bienestar de los animales.

⁶ Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. Anexo I, artículos 12.2, 33 y 34.

⁷ Desde la perspectiva del Derecho de daños, la indemnización corresponde únicamente al propietario, no al animal. En el caso analizado, el perro desapareció durante el transporte, por lo que no cabe compensación directa a su favor. Incluso si hubiera sobrevivido, y aun cuando hubiera sufrido lesiones, seguiría siendo dudoso reconocerle derechos patrimoniales o morales resarcitorios al can, pues el sistema de responsabilidad civil no contempla la reparación de un "daño moral" en sentido jurídico para un animal. Ello plantearía la imposibilidad práctica de valorar y compensar el sufrimiento de un ser que, aunque sintiente, carece de personalidad jurídica y de patrimonio propio.

Pero ese sistema hipotético –donde el dueño declara el valor sentimental del daño que sufriría si algo le ocurriera a su mascota, y el transportista fija el precio correspondiente– ya existe. Tiene nombre desde 1999: la Declaración Especial de Valor del artículo 22.2 del Convenio.

Y es que la DEV permite al pasajero declarar, al entregar su equipaje (o al registrar el animal), el valor –material o afectivo– que atribuye al bien o ser transportado, pagando una cantidad adicional proporcional a ese valor. En caso de pérdida, el transportista estará obligado a indemnizar hasta la suma declarada.

Nada impide que ese valor declarado incluya el componente emocional. De hecho, una lectura sistemática del Convenio, junto con la lógica que inspira su aplicación práctica, demuestra que la DEV es un instrumento que está diseñado como un elemento flexible capaz de reflejar el interés real del pasajero, tanto material como sentimental.

Conviene además recordar un detalle lingüístico revelador: mientras que en la versión española del artículo 22.2 del Convenio se habla de “valor real”, expresión que puede sugerir una valoración puramente económica, en las versiones inglesa y francesa se utilizan *real interest* e *intérêt réel*, conceptos mucho más amplios que remiten al interés personal o subjetivo del pasajero en el bien transportado.

Esta distinción terminológica, que quizá contribuyó al cuestionamiento inicial adoptado por el tribunal remitente español, aclara que el sistema ya contenía la respuesta al dilema. La DEV es el instrumento idóneo para traducir en cifras el vínculo emocional del propietario con su mascota y, al mismo tiempo, preserva la lógica económica y jurídica del Convenio. Ambas partes –pasajero y transportista– conocen y asumen, *ex ante*, el alcance de la responsabilidad.

PERSPECTIVA PRÁCTICA Y FUTURA: BIENESTAR ANIMAL Y SEGURIDAD JURÍDICA EN EQUILIBRIO

La sentencia del TJUE tiene implicaciones que van mucho más allá del caso concreto. Al confirmar que los animales de compañía pueden considerarse equipaje a efectos del Convenio de Montreal, el Tribunal garantiza la continuidad de un sistema jurídico globalmente coherente y evita un efecto dominó que habría alterado, como se ha dicho, la arquitectura del transporte aéreo internacional de mascotas.

Si los tribunales nacionales hubieran empezado a reconocer responsabilidades ilimitadas o regímenes diferenciados por especie o vínculo emocional de acuerdo a sus legislaciones individuales, las consecuencias prácticas habrían sido significativas: incremento imprevisible de costes, incertidumbre operativa y, muy probablemente, reducción de la oferta de transporte de animales por parte de las aerolíneas.

En cambio, el marco actual protege el bienestar animal sin comprometer la viabilidad del servicio. Las compañías que deciden transportar animales⁸ lo hacen bajo estándares muy estrictos definidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) a través de las *Live Animals Regulations* (LAR), un conjunto de normas técnicas en constante actualización que garantizan condiciones de seguridad, ventilación, manipulación y atención veterinaria.

Estas prácticas, unidas al régimen jurídico del Convenio, conforman un sistema integral que conjuga bienestar animal y seguridad jurídica, dos objetivos que no son incompatibles, sino complementarios.

Mirando al futuro, el desafío no es pasar por reformar el Convenio, sino por mejorar los mecanismos complementarios de protección, como podría ser (i) potenciar la información previa al pasajero sobre la posibilidad y el sentido práctico de la Declaración Especial de Valor; (ii) desarro-



llar productos aseguradores específicos que cubran de manera opcional el daño moral o el valor sentimental declarado; o (iii) profundizar en la coordinación internacional para estandarizar los protocolos de bienestar animal durante el transporte.

Asimismo, la sentencia marca un precedente interpretativo relevante para otros sectores y jurisdicciones del mundo. La lógica que mantiene la cohesión en el transporte aéreo podría servir como modelo de equilibrio normativo en ámbitos donde confluyen sensibilidad social y necesidad de certeza jurídica.

El caso resuelto por el TJUE se convierte así en un espejo del tiempo en que vivimos: un momento en el que la conciencia ética avanza más rápido que la técnica jurídica, y en el que el derecho debe encontrar la manera de integrar la sensibilidad sin perder estructura. El Tribunal no desoye la evolución social –al contrario, la asume–, pero recuerda que el progreso normativo también exige certeza, coherencia y previsibilidad.

Por otro lado, el Convenio de Montreal ha demostrado, una vez más, su fortaleza estructural. Concebido hace más de 25 años, sigue ofreciendo soluciones sólidas para realidades que entonces eran impensables como el auge del transporte de mascotas. Pocas normas internacionales han resistido tan bien el paso del tiempo.

En resumidas cuentas, el mensaje de Luxemburgo es claro: no hace falta reinventar el sistema cuando ya existe un mecanismo que funciona. El derecho no siempre necesita nuevos marcos; a veces solo necesita que usemos correctamente los que ya tenemos. La Declaración Especial de Valor, tan antigua como el propio Convenio, emerge ahora como un instrumento moderno y adaptable, capaz de cubrir incluso ese dolor inmaterial que acompaña la pérdida de un ser querido de cuatro patas.

PionAirLaw

Diego Olmedo de Cáceres
Silvia Frade Sosa

⁸ El transporte de animales por vía aérea es una práctica voluntaria; no todas las aerolíneas ofrecen este servicio. Merece especial valoración el compromiso de aquellas compañías que, de forma responsable, deciden mantenerlo bajo los más altos estándares de bienestar animal.