

GIURISPRUDENZA | *Corte di giustizia dell'Unione europea*

**Corte di Giustizia dell'Unione europea** | Sezione 7 | **Sentenza** | 16 ottobre 2025 |  
**n. 218/24**

Data udienza 16 ottobre 2025

Integrale

**Rinvio pregiudiziale - Trasporto aereo - Convenzione di Montreal - Articolo 17, paragrafo 2 - Nozione di “bagagli” - Articolo 22, paragrafo 2 - Responsabilità dei vettori aerei in caso di perdita di bagagli - Perdita di un animale da compagnia di un passeggero - Risarcimento del danno morale**

---

SENTENZA DELLA CORTE

Settima Sezione

16 ottobre 2025 (\*)

«Rinvio pregiudiziale - Trasporto aereo - Convenzione di Montreal - Articolo 17, paragrafo 2 - Nozione di “bagagli” - Articolo 22, paragrafo 2 - Responsabilità dei vettori aerei in caso di perdita di bagagli - Perdita di un animale da compagnia di un passeggero - Risarcimento del danno morale»

Nella causa C-218/24,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (tribunale di commercio n. 4 di Madrid, Spagna), con decisione dell'8 marzo 2024, pervenuta in cancelleria il 21 marzo 2024, nel procedimento

Fe.

contro

Ib. Lí. Aé. de Es. SA Operadora Unipersonal

e

IA. Es. SLU,

LA CORTE (Settima Sezione),

composta da F. Schalin, presidente di sezione, M. Gavalec (relatore) e Z. Csehi, giudici,

avvocato generale: D. Sp.

cancelliere: L. Ca. Ma., amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 14 maggio 2025,

considerate le osservazioni presentate:

- per Fe., da C. Vi. Salís, abogado;

- per la Ib. Lí. Aé. de Es. SA Operadora, Unipersonal, da S. Fr. So. e D. Ol. de Cá., abogados, nonché da J.L. Pi.-Ma. Ru., procurador;

- per la IA. Es. SLU, da A. Do. de Ca. e C. Pé. In., abogados;

- per la Commissione europea, da R. Ál. Vi. e N. Ye., in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata per conto di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38) (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, Fe., una passeggera di un volo internazionale, e, dall'altro, la Ib. Lí. Aé. de Es. SA Operadora Unipersonal (in prosieguo: la «Ib.»), un vettore aereo, e la IA. Es. SLU, in merito al risarcimento del danno morale subito da Fe. a seguito della perdita del suo animale da compagnia in occasione di un volo operato da tale vettore.

## Contesto normativo

### Diritto internazionale

3 Ai sensi del terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati aderenti «riconosc[ono] 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».

4 Il quinto comma di detto preambolo enuncia che «l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per

mezzo di una nuova convenzione rappresent[*a*] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

5 L'articolo 1 di tale convenzione, intitolato «Campo di applicazione», al paragrafo 1 così prevede:

«La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo».

6 L'articolo 17 della medesima convenzione, intitolato «Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli», che fa parte del capo III di tale convenzione, a sua volta intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», è così formulato:

«1. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

2. 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. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. 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.

(...)

4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati».

7 L'articolo 22 della Convenzione di Montreal, intitolato «Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci», al suo paragrafo 2 così enuncia:

«Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà 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».

8 In conformità con la procedura prevista all'articolo 24 della Convenzione di Montreal, il limite di responsabilità di cui all'articolo 22, paragrafo 2, di detta convenzione è stato portato a 1131 diritti speciali di prelievo (in prosieguo: i «DSP») per passeggero per i danni provocati ai bagagli a far

data dal 30 dicembre 2009. Tale importo è stato portato a 1288 DSP a far data dal 28 dicembre 2019.

## Diritto dell'Unione

9 A seguito della firma della Convenzione di Montreal, il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU 1997, L 285, pag. 1), è stato modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2) (in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»).

10 Il considerando 12 del regolamento n. 889/2002 enuncia quanto segue:

«I limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio e per il danno occasionato da ritardo che si applicheranno a tutti i voli effettuati da vettori [dell'Unione] garantiranno norme semplici e chiare per i passeggeri e per le compagnie aeree e consentiranno ai passeggeri di stabilire quando occorre un'assicurazione supplementare».

11 L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97 così dispone:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

(...)

d) "bagaglio": salvo diversa disposizione, sia il bagaglio registrato sia quello non registrato, conformemente alla definizione di cui all'articolo 17, paragrafo 4, della convenzione di Montreal;

(...)».

12 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 di tale regolamento:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

## Diritto spagnolo

13 L'articolo 333 bis, paragrafo 1, del Código Civil (codice civile) definisce gli animali come esseri viventi dotati di sensibilità. Tale disposizione prevede che il regime giuridico dei beni e delle cose sia applicabile agli animali solo nei limiti in cui ciò sia compatibile con la loro natura o con le disposizioni volte a tutelarli.

## Procedimento principale e questione pregiudiziale

14 Fe. e sua madre hanno prenotato biglietti aerei per effettuare un volo, operato dall'Ib., che collegava Buenos Aires (Argentina) a Barcellona (Spagna), il 22 ottobre 2019.

15 Tali passeggeri viaggiavano con il loro animale da compagnia, un cane femmina. A causa delle sue dimensioni e del suo peso, il cane doveva viaggiare in stiva, in un trasportino o in un apposito contenitore omologato. Fe. ha consegnato il trasportino in cui si trovava il cane 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.

16 Il cane è uscito dal trasportino, si è messo a correre nelle vicinanze dell'aeromobile e non ha potuto essere recuperato.

17 Fe. ha proposto ricorso dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (Tribunale di commercio n. 4 di Madrid, Spagna), giudice del rinvio, chiedendo il risarcimento del danno morale da essa stimato in EUR 5 000. Ib. riconosce la propria responsabilità e il diritto di Fe. a essere risarcita, ma ciò entro il limite previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal.

18 Tale giudice nutre dubbi sulla questione di stabilire se la nozione di «bagagli», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, escluda gli animali da compagnia che viaggiano con i passeggeri e se il limite di risarcimento previsto all'articolo 22, paragrafo 2, di tale convenzione si applichi a detti animali.

19 Secondo tale giudice, poiché gli animali sono esseri senzienti, ai sensi dell'articolo 13 TFUE, o esseri viventi dotati di sensibilità, conformemente al diritto spagnolo, legati ai loro proprietari da legami affettivi, la loro perdita comporta un danno psicologico che non è paragonabile, in generale, a quello causato dalla perdita di un semplice insieme di cose corrispondente alla nozione di «bagagli». In tali circostanze, il limite di indennizzo previsto all'articolo 22, paragrafo 2, della suddetta convenzione non sembrerebbe appropriato.

20 Inoltre, il danno psicologico causato dalla perdita di animali da compagnia non potrebbe essere prevenuto mediante una «dichiarazione speciale di interesse», ai sensi di quest'ultima disposizione, in quanto essa farebbe riferimento al valore materiale del bene.

21 In tali circostanze, lo Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Madrid (tribunale di commercio n. 4 di Madrid) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre 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».

Sulla questione pregiudiziale

22 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.

23 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, EU:C:2022:808, punto 18).

24 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.

25 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.

26 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, EU:C:2022:808, punto 21 e giurisprudenza citata).

27 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, EU:C:2022:808, punto 22 e giurisprudenza citata).

28 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.

29 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.

30 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.

31 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.

32 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».

33 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).

34 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.

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

36 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, EU:C:2023:550, punto 25 e giurisprudenza citata].

37 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, EU:C:2012:747, punto 30 nonché giurisprudenza citata).

38 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, EU:C:2010:251, punto 36, e del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 40).

39 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.

40 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, EU:C:2020:538, punto 30 e giurisprudenza citata).

41 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, EU:C:2020:538, punto 31 e giurisprudenza citata).

42 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.

43 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.

44 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, EU:C:2024:175, punto 49 e giurisprudenza citata).

45 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.

46 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.

Sulle spese

47 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Settima Sezione) dichiara:

L'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata per conto di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2, della medesima,

deve essere interpretato nel senso che:

gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli» ai sensi di tali disposizioni.

Firme

