

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



ACUERDO Y SENTENCIA NÚMERO Ciento Ochenta y tres

la Ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, a los Veinte Un días, del mes de Marzo, del año dos mil diez y siete, estando reunidos en Sala de Acuerdos los señores Ministros de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia JOSÉ RAÚL TORRES KIRMSER, CÉSAR ANTONIO GARAY y MIGUEL OSCAR BAJAC, bajo la presidencia del último de los nombrados, por Ante mí la Secretaria autorizante, se trajo a estudio el expediente intitulado: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS POR RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL", a fin de resolver los Recursos de Apelación y Nulidad interpuestos por el representante convencional de la Parte demandada, Abog. Esteban Burt Artaza, contra el Acuerdo y Sentencia Número 64, de fecha 18 del Julio del 2.014, dictado por el Tribunal de Apelación en lo Civil y Comercial, Tercera Sala. -----

Previo estudio de los antecedentes del caso, la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, Sala Civil y Comercial, resolvió plantear las siguientes-----

CUESTIONES:

¿Es nula la Sentencia apelada?-----

En caso contrario, se halla ajustada a Derecho?-----

Practicado el sorteo de Ley para determinar el orden de votación dio el siguiente resultado: TORRES KIRMSER, BAJAC ALBERTINI y GARAY. -----

A LA PRIMERA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR MINISTRO JOSÉ RAÚL TORRES KIRMSER DIJO: El recurrente no fundamento el recurso de nulidad. En estas condiciones, al no existir vicios o defectos que autoricen la declaración de nulidad de oficio en



MIGUEL OSCAR BAJAC
Ministro

JOSÉ RAÚL TORRES KIRMSER
MINISTRO

Garay .../1/1/...

César Antonio Garay

Wood

los términos de los arts. 405 y 113 del Cód. Proc. Civ.,
corresponde declarar desierto el recurso interpuesto. -----

A SU TURNO, LOS SEÑORES MINISTROS BAJAC ALBERTINI Y GARAY
DIJERON: Que adhieren al voto del señor Ministro preopinante
por compartir idénticas motivaciones. -----

A LA SEGUNDA CUESTIÓN PLANTEADA EL SEÑOR MINISTRO JOSÉ
RAÚL TORRES KIRMSER DIJO: Por S.D. N° 247, de fecha 22 de abril
de 2010, el Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y
Comercial del Sexto Turno de la Capital resolvió: "RECHAZAR,
con costas, la acción por indemnización promovida por RAÚL JARA
PECCI contra la firma TRANSPORTES AÉREOS DEL MERCOSUR S.A.
(TAM). ANOTAR... (sic., f. 146.)-----

Recurrida la mencionada sentencia, el Tribunal de
Apelación en lo Civil y Comercial, Tercera Sala de la Capital,
por Acuerdo y Sentencia N° 64 de fecha 18 de julio de 2014,
resolvió: "DECLARAR DESIERTO el recurso de nulidad. REVOCAR, la
S.D. N° 247 de fecha 22 de abril de 2010, dictada por el Juez
de Primera Instancia en lo Civil y Comercial del Sexto Turno de
esta Capital, y en consecuencia, HACER LUGAR a la demanda de
indemnización por daños y perjuicios que promueve el Sr. Raúl
Jara Pecci contra la firma TAM MERCOSUR S.A., condenando a la
demandada al pago de la suma de Guaraníes Diez y Siete Millones
Quinientos Veintiocho Mil Setecientos Cuarenta y Tres (Gs.
17.528.743-), más los intereses del 2.5% mensual que deben ser
computados a partir del inicio de la presente demanda, conforme
a los fundamentos expuestos en el exordio de esta resolución.
IMPONER las costas en ambas instancias a la parte demandada
perdidos. ANOTAR... (sic. f. 185 vlt.).-----

Contra esta decisión se agravia la parte demandada,
representada por el Abg. Esteban Burt, en los términos del
escrito de fs. 195/202. Manifiesta que la legislación aplicable

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



En el presente caso resulta el Código Aeronáutico, que en su art. 213 establece la forma y plazo en que se debe reclamar un equipaje perdido en el marco de un contrato de transporte aéreo. Sostiene que su parte, al momento de contestar la demanda, alegó que es imposible saber si el equipaje del actor se perdió o no debido a que no ha realizado el reclamo en el plazo establecido por el art. 213 del Código Aeronáutico. Arguye que no corresponde la aplicación del Código Civil debido a que en nuestro derecho existe una normativa aplicable a la cuestión específica cual es el Código Aeronáutico que regula el contrato de transporte de equipaje. Aduce que es improcedente la condena de daño moral ante una pérdida de equipaje ya que la legislación, tanto nacional como internacional, han excluido el daño moral al establecer una indemnización tasada por pérdida o avería de equipajes, y que es lógico pensar que una compañía de transporte no puede hacerse cargo de los sentimientos que una persona tenga respecto de cada prenda o artículo que desea transportar en su equipaje. Por lo expuesto, solicita la revocación, con costas, de la sentencia apelada.-----

La parte actora contestó estos agravios en los términos del escrito obrante a fs. 204/209. Primeramente, solicitó que el recurso sea declarado desierto en virtud de lo dispuesto en el art. 419 del Cód. Proc. Civ. Seguidamente, manifestó que la sentencia del inferior se halla ajustada a derecho y que es justo señalar que la adversa en todo momento actuó de mala fe. Sostiene que ello es así, ya que, pese a los requerimientos formulados por el actor y la remisión del telegrama colacionado, no ha recuperado lo extraviado y su parte no tuvo otra alternativa que reclamar por las vías judiciales los derechos conculcados. Arguye que la denuncia del extravío de las maletas ha sido probada por medio de testificales obrantes a fs. 83 a 86 de autos. Aduce que no es posible pensar que un pasajero, apenas llegado a un país extranjero, vaya al centro de la ciudad que dista a más de 30 km del aeropuerto a realizar

[Handwritten signature]
César Antonio Jara

[Handwritten signature]
MIGUEL OSCAR CASACALBERTAN
Ministro
LUCAS KIRMSER
MINISTRO

una denuncia de extravío de equipaje mediante escribano público; lógicamente, el reclamo fue realizado en la estación aérea ante autoridades del aeropuerto, quienes labraron el acta respectiva, y, una vez arribado a Asunción, nuevamente el pasajero volvió a ratificar el reclamo. Finalmente sostiene que la resolución recurrida se encuentra ajustada a derecho y debe ser confirmada, con costas.-----

La cuestión debatida gira en torno de una pretensión indemnizatoria de naturaleza contractual. Específicamente, por incumplimiento de un contrato de transporte aéreo internacional por la pérdida del equipaje del actor por parte de la compañía aérea con la que ha contratado para realizar un viaje desde Asunción, Paraguay a Manchester, Inglaterra.-----

En primer término, corresponde establecer la legislación aplicable al presente caso. Tratándose de contrato de transporte aéreo internacional, nuestro país es signatario de Convenios Internacionales que regulan el transporte aéreo internacional, por lo que, conforme con el art. 137 de la Constitución Nacional, tiene una jerarquía superior a las leyes nacionales. En este sentido, la legislación aplicable al presente caso es el Convenio de Montreal de 1999, aprobado por Paraguay por Ley 1627 el 29 de diciembre de 2000, y el Código Aeronáutico será aplicable solamente en las disposiciones no derogadas por la norma de jerarquía superior. Del mismo modo, tampoco resulta aplicable el Código Civil, como lo realizara el inferior, ya que la situación prevista en el presente caso tiene plena regulación en el tratado mencionado y, en cualquier caso, es una norma posterior, con rango superior a los Códigos. En efecto, el art. 1 del mencionado convenio establece: "*Ámbito de aplicación. 1. El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga*

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL"



efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica
Igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por
una empresa de transporte aéreo. 2. Para los fines del presente
convenio, la expresión transporte internacional significa todo
transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el
punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción
en el transporte o transbordo, están situados, bien en el
territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un
solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio
de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte.
El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo
Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro
Estado, no se considerará transporte internacional para los
fines del presente convenio. 3. El transporte que deban
efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para
los fines del presente convenio, un solo transporte cuando las
partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si
ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de
contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho
de que un solo contrato o una serie de contratos deban
ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado. 4.
El presente Convenio se aplica también al transporte previsto
en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas
en el mismo." -----

Una vez zanjado el debate respecto de la legislación
aplicable, corresponde pasar a la relación de hechos que
originaron la presente demanda de indemnización de daños y
perjuicios. -----

Del escrito inicial de demanda obrante a fs. 7/8 surge que
la parte actora contrató con la empresa TAM Mercosur a los
efectos de realizar un viaje desde Asunción, Paraguay, hasta
Manchester, Inglaterra. De las constancias obrante a fs. 6 de
autos, surge que el actor despachó una maleta de 14 Kgs. hasta
la ciudad de destino, Mánchester, Inglaterra. Ahora bien, la



Abg. Pierina Cruzis Wood
Secretaría Judicial II

Cesar Antonio Jara

MIGUEL OSCAR CAJAC ALBERTINI
Ministro

RAUL TORRES KIRMSEK
MINISTRO

parte actora alega que una vez arribado a destino la maleta despachada no llegó y, pese a los reclamos realizados a la compañía aérea, nunca pudo recuperarla. La parte demandada niega este hecho y sostiene que el reclamo se tuvo que haber realizado por escrito, dentro de los 7 días de pérdida del equipaje conforme lo establece el art. 213 del Código Aeronáutico. -----

Surgen entonces, como estudio de fondo, tres cuestiones que deben ser atendidas: una, la forma y el plazo en el que el pasajero debe realizar el reclamo ante el extravío del equipaje; la segunda, ante quién debe hacerse el reclamo ya que el pasajero finalizó el viaje con otra aerolínea y; finalmente, en caso de configurarse el incumplimiento, el estudio del monto debido por el transportista. Es obvio que la existencia del contrato de transporte aéreo entre actor y demandado no es un hecho controvertido en autos.-----

Siendo que se trata de una responsabilidad contractual, la primera consideración que cabe hacer es la existencia o no de un incumplimiento contractual. Y ello es así porque la existencia del incumplimiento hace, en la responsabilidad contractual, una inmediata referencia al segundo presupuesto de responsabilidad que es el factor subjetivo de atribución. En efecto, establecido el hecho del incumplimiento, al incumpliente cabe exonerar su responsabilidad por la prestación fallida u omitida, demostrando que de su parte no hubo culpa, la cual se presume partir del mero hecho del incumplimiento, aduciendo y probando una causal de exculpación, como el caso fortuito, o la culpa en el acreedor de la prestación contractual o la de un tercero por el cual no deba responder. En pocas palabras, se siguen aquí simplemente los criterios de la regla de la carga de la prueba de toda relación contractual,

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



en la cual el actor debe probar la existencia del contrato y la
de incumplimiento, y al demandado le toca probar la ausencia
de culpa: en este sentido, el ejemplar fallo de las Secciones
Unidas de la Casación italiana, Cass. n. 13.533, del 30 de
octubre de 2001, es de lectura casi obligada por la claridad de
conceptos y la densidad argumentativa en tal sentido.-----

Esta premisa no fue alterada por la legislación aplicable,
que ya hemos dicho es el Convenio de Montreal, por lo que nos
remitiremos a dicha normativa para dirimir el conflicto. El
art. 3, inc. 3, de dicho cuerpo legal establece que el
transportista debe entregar al pasajero un talón de
identificación de equipaje por cada bulto de equipaje
facturado. Este requisito fue cumplido por el transportista
conforme consta a fs. 6 de autos. -----

Ahora bien, el art. 17 del mismo cuerpo legal establece:
"El transportista es responsable del daño causado en caso de
destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la
sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o
avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante
cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo
custodia del transportista.". No caben dudas que el equipaje se
hallaba bajo custodia del transportista ya que el talón de
identificación del equipaje es entregado al pasajero luego de
despachado el mismo, por lo que, *prima facie*, estamos ante un
caso de responsabilidad del transportista. La legislación es
clara en establecer una responsabilidad objetiva por parte del
transportista por el solo hecho de la pérdida o retraso del
equipaje despachado. Ello es así, ya que la pérdida o retraso
en la entrega del equipaje presupone una deficiente ejecución
de las prestaciones por parte del transportista, salvo, claro
está, que recurran excepciones debidamente probadas -
establecidas en el art. 17 del convenio de Montreal- que
permitan exonerar la responsabilidad del transportista.-----

MIGUEL OSCAR BAJAC ALBERTINI
Ministro
RAUL TORRES KIRMSBER
MINISTRO

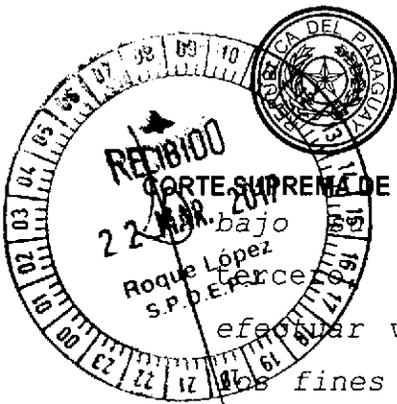
Cesar Antonio Jara

Luego, debemos realizar el estudio de la persona ante quien debe ser hecho el reclamo. La parte demandada alega que el pasajero ha sido transportado por TAM solamente hasta el aeropuerto de Heathrow, Londres, y que el último tramo, desde Londres hasta Manchester, lo ha realizado con la compañía British Ariways. -----

A los efectos de dirimir la presente cuestión es necesario, en primer término, establecer con quién el pasajero ha celebrado el contrato de transporte y, luego, el destino final del pasajero que contempla dicho contrato. De las constancias de autos surge que el pasajero ha contratado con la empresa TAM MERCOSUR para realizar un viaje desde Asunción, con destino final Mánchester. La parte demandada reconoce haber emitido el billete en cuestión y de hecho la propia demandada trae como prueba el histórico de reservas del pasajero donde consta que el destino final del transporte de ida es Mánchester. En consecuencia, el hecho de que la aerolínea con quien contrató el pasajero haya recurrido a otra a los efectos cumplir con el contrato de transporte no exime al contratante de la responsabilidad objetiva establecida en el Convenio de Montreal y, por tanto, también puede ser el destinatario de los reclamos. -----

En tal sentido, el Artículo 36, primer inciso, del Convenio de Montreal establece: "Transporte sucesivo. 1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3° del artículo 1°, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



bajo supervisión." Luego, el artículo primero, inciso del Convenio establece: "El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado." De la normativa transcripta se lee expresamente que, en caso de transporte sucesivo, será considerado como un solo contrato cuando las partes hayan considerado una sola operación. De las constancias de autos surge que la parte actora ha contratado únicamente con TAM Mercosur y de hecho, el propio transportista confirma esta circunstancia con el histórico de reserva del pasajero, que indica a Manchester como destino final y hace constar que el último tramo debía ser operado por British Airways.-----

Además de ello, el inciso tercero, *in fine*, del art. 36 establece expresamente: "Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario." -----

Por tanto, el reclamo realizado ante el transportista contractual es plenamente válido y el agravio a este respecto debe ser rechazado. La normativa transcripta es muy clara al respecto y no admite otras interpretaciones. -----

Ahora bien, respecto del plazo en que el reclamo debe ser realizado y la forma del mismo, el art. 17 del convenio de Montreal establece, en el numeral 3, que: "Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte." -----



MIGUEL OSCAR CAJACI BERTINI
Ministro
RAUL TORRES KIRMSEK
MINISTRO

Abg. Florina Elena Wood
Secretaria de Despacho
César Antonio Jara

Este artículo establece claramente que el plazo que tiene el vector para entregar el equipaje es el de veintiún días desde la fecha en que el equipaje tuvo que haber llegado a destino. Transcurrido este plazo, el equipaje se considera perdido y el pasajero tiene expedita la acción respectiva de reclamo. Ahora bien, no se establece en el convenio un plazo para realizar el reclamo respectivo en caso de que el equipaje se considere perdido, plazo que sí se establece para el caso de retraso y daño del equipaje comprendidos en el art. 31 inciso 2 del Convenio de Montreal. -----

En este sentido, siendo que el código aeronáutico establece un plazo para el reclamo de pérdida de equipaje, consideramos que corresponde la integración de la normativa internacional con la nacional, atendiendo al silencio de la primera respecto de este supuesto. Así, el art. 213 del Código Aeronáutico establece: *"Todo reclamo o protesta por los daños que se deriven del transporte, deberá hacerse: a) en casos de pérdida, destrucción, faltante o deterioro de equipajes y cargas, inmediatamente después de haber sido conocido el daño o, a más tardar, dentro de los siete días para los equipajes, y de catorce días para las cargas, a contar desde la fecha en que debería efectuarse o se efectuara su entrega..."*. En esta tesitura, tenemos que el plazo de entrega establecido por el Convenio de Montreal es de veintiún días desde que el equipaje tuvo que haber llegado a destino, conforme con el artículo 17 supra transcripto. -----

En concordancia con este artículo, el art. 31, párrafo tercero, del convenio de Montreal establece que toda protesta deberá realizarse por escrito y darse o expedirse dentro del plazo mencionado. -----

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



El escrito inicial de demanda surge que el actor reclama que el equipaje no ha llegado a destino en el tramo de la ida, lo que el plazo de entrega que tiene el vector de veintiún días debe ser computado desde el día siguiente de la fecha de llegada a Manchester, Inglaterra. De la constancia obrante a fs. 43, consistente en el histórico de reservas, surge que el pasajero llegó a su destino de ida en fecha 24 de Mayo de 2007, por lo que la fecha tope que tenía el vector para entregar el equipaje era el día 14 de junio de 2007. En consecuencia, el plazo de siete días de reclamo principió su curso desde el 15 de junio de 2.007 y vencía el 22 de junio de 2.007. -----

De autos también surge que se ha ofrecido como prueba del reclamo realizado en tiempo y forma tres testificales. Los Sres. Fernando Joaquín Rallo Urizar, José Luis Balmaceda Ríos y Roberto Mario Gabriel Gil Estigarribia fueron testigos no sólo de la pérdida del equipaje por parte del actor, sino de que el pasajero realizó el reclamo por escrito en las oficinas de TAM en el aeropuerto de destino apenas llegado al mismo; además, atestiguaron que el equipaje despachado nunca fue devuelto, incluso luego de terminado el viaje. Estas testificales son contundentes y conducentes en probar la existencia del reclamo por tratarse de testimonios de personas que han acompañado al actor a realizar la denuncia; incluso uno de los testigos manifestó que el actor de la presente demanda no fue el único que tuvo inconvenientes, sino que otros integrantes del grupo sufrieron un retraso en la entrega del equipaje. Además de ello, a fs. 5 de autos obra un telegrama colacionado de fecha 19 de junio de 2.005 donde el demandado solicita la indemnización de daños causados por la pérdida del equipaje dentro del plazo establecido para el reclamo correspondiente. -

No caben dudas entonces de que, en primer término, se produjo el incumplimiento contractual, ya que el equipaje no ha llegado a destino y, en segundo término, que el pasajero realizó el reclamo de la pérdida del equipaje despachado en



Bw.

ABG. Florina Ceana Wood
Secretaria de Justicia

César Antonio Garay

MIGUEL OSCAR DAJAC ALBERTINI
Ministro

RAUL TORRES KIRMSER
MINISTRO

tiempo y forma. Por tanto, el transportista es responsable por la pérdida del equipaje en los términos del art. 17 párrafo tercero del convenio de Montreal. -----

Ahora bien, a los efectos de establecer el monto de la indemnización de los daños, cabe determinar qué tipo de daños comprende la indemnización tasada establecida en la Ley. En otros términos, la cuestión que debemos esclarecer es la siguiente: El límite de responsabilidad al que se refiere el art. 22, inciso 2, del Convenio de Montreal, ¿comprende tanto los daños y perjuicios materiales como los morales derivados de la pérdida del equipaje?-----

Para ello debemos primeramente remitirnos al texto del citado artículo, que reza: *"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."* -----

De la lectura del artículo transcrito no se desprende que el mismo establezca expresamente la distinción de uno u otro tipo de daño; sin embargo, es posible deducir que ambos tipos de daños están comprendidos en la norma, ya que el fin de ésta, como se aprecia en su expresión de motivos, es el de unificar los límites indemnizatorios respecto del daño total sufrido por cada pasajero. En efecto, según el párrafo tercero del



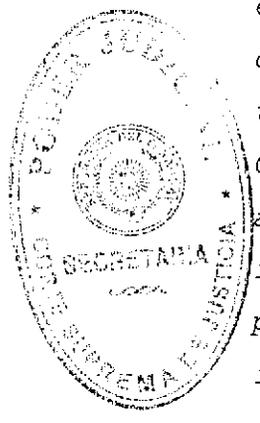
JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"

Preámbulo del Convenio de Montreal, los Estados partes en ese
Convenio, conscientes de "la importancia de asegurar la
protección de los intereses de los usuarios del transporte
aéreo internacional y la necesidad de una indemnización
equitativa fundada en el principio de restitución", decidieron
establecer un régimen de responsabilidad objetiva de los
transportistas. -----

Ello quiere decir que, si bien por el sólo hecho de la
pérdida, retraso o avería del equipaje facturado el
transportista es responsable, la imposición de este tipo de
responsabilidad implica la necesidad de establecer un
equilibrio entre las partes; en tal sentido, el párrafo quinto
del preámbulo indica que se busca preservar "un equilibrio de
intereses equitativo", aludiendo a los intereses de los
transportistas aéreos y de los pasajeros. -----

En este sentido, la Corte de Justicia de la Unión Europea,
en la sentencia de fecha 6 de mayo de 2.010 en el caso C-63/09
(Waltz c. Clickair S.A.) realizó un exhaustivo estudio del
convenio en cuestión y estableció que para preservar el
equilibrio de intereses entre las partes "los Estados
contratantes acordaron limitar la responsabilidad a cargo de
los transportistas aéreos en determinados supuestos -en
particular, en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso
del equipaje, a tenor del artículo 22, apartado 2, del Convenio
de Montreal-. La limitación de la indemnización que resulta en
esos casos debe aplicarse «por pasajero». De ello se deduce
que, en los diferentes supuestos en los que se presume que el
transportista es responsable en virtud del capítulo III del
Convenio de Montreal, el «equilibrio de intereses equitativo»
antes mencionado exige que existan límites claros de
indemnización relacionados con la totalidad del daño sufrido
por cada pasajero en cada uno de dichos supuestos, con
independencia de la naturaleza del daño causado a este último.

En efecto, una limitación de la indemnización así concebida



Abg. Pierina Guana Wood
Secretaría de Justicia

[Handwritten signature]
César Antonio Guana

[Handwritten signature]
MIGUEL OSCAR DA MASCARENHAS
Ministro
RAUL TORRES KIRMSEK
MINISTRO

permite que los pasajeros sean indemnizados fácil y rápidamente sin que no obstante se imponga a los transportistas aéreos una carga de reparación muy gravosa, difícilmente identificable y cuantificable, que podría dificultar, incluso paralizar, su actividad económica. De ello resulta que las diferentes limitaciones de la indemnización mencionadas en el capítulo III del Convenio de Montreal, incluida la prevista en el artículo 22, apartado 2, de dicho Convenio, tienen que aplicarse a la totalidad del daño causado con independencia del carácter material o moral de éste." -----

Así también lo ha entendido la jurisprudencia de la Casación Italiana, sección III mediante Sentencia N° 14.667 de fecha 14 de julio de 2.015 al establecer que: "Por un lado, está establecido, de hecho, un régimen de responsabilidad rigurosa de los transportistas aéreos, en vista de la tutela de los intereses de los pasajeros del transporte aéreo internacional y de la necesidad de garantizar una indemnización equitativa según el principio de reparación; por otro lado, en función de los intereses de los transportistas aéreos, está puesta la limitación de la indemnización por pasajero, en particular, en las hipótesis de destrucción, pérdida, deterioro o retraso del equipaje. Entonces, el justo equilibrio de intereses requiere, en las distintas hipótesis en las cuales el vector es tenido como responsable conforme con el capítulo III de la Convención de Montreal, la existencia de límites claros de indemnización referidos a la integralidad del daño sufrido por cada pasajero en cada una de dichas hipótesis, independientemente de la naturaleza del daño causado a este último." -----

No cabe dudas, pues, que el límite establecido por la Convención de Montreal para la indemnización en caso de

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Daño, destrucción o retraso de equipaje, comprende tanto los
daños materiales como morales. -----

Además de ello, tenemos que al art. 22 del Convenio de
Montreal establece que, en caso de que el pasajero transportase
una suma mayor a la indemnización establecida por el convenio,
éste deberá hacer una declaración especial de valor de la
entrega de éste en el lugar de destino y, si hay lugar a ello,
pagar una suma suplementaria. Esta es la única excepción
prevista por la norma, y se da solo para el caso en que el
pasajero transporte objetos de valor superior al establecido
para el tope indemnizatorio. En este caso nuevamente opera la
responsabilidad objetiva, ya que el transportista estará
obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la
suma declarada, a menos que pruebe que dicho importe es
superior al valor real de la entrega en el lugar de destino
para el pasajero. Empero esta excepción no fue alegada ni
probada por la parte actora, por lo que no será objeto de
estudio. -----

Podemos concluir, entonces, que el monto debido por la
demandada es el de 1.000 Derechos Especiales de Giro conforme
con el art. 22 del Convenio de Montreal, y que este monto
comprende tanto a los daños materiales como morales. -----

Seguidamente pasaremos a la conversión de dicho monto en
Guaraníes a los efectos de liquidar el monto indemnizatorio. En
este sentido, el art. 23, inciso 1, del mismo convenio
establece: "Se considerará que las sumas expresadas en derechos
especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se
refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo
Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las
monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se
hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales
de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos
especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte
que sea miembro del Fondo Monetario Internacional para sus



Abg. Pierina Diana Wood
Secretaría Judicial

Antonio Jara
César Antonio Jara

MIGUEL OSCAR ZAVACA ALBERTINI
Ministro
RAUL TORRES KIRMSER
MINISTRO

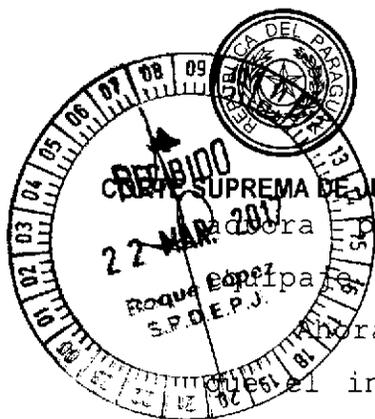
operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado." -----

Paraguay es miembro del Fondo Monetario Internacional desde el 28 de diciembre de 1945, por lo que tenemos que remitirnos a la reglamentación establecida por el Fondo Monetario internacional a los efectos de convertir el valor de 1.000 derechos especiales de giros en moneda local. -----

Así, tenemos que el valor del dólar expresado en Derechos Especiales de Giro, a la fecha, es de 1,405.10. Ahora bien, para convertir esta moneda a la nacional, nuevamente debemos remitirnos al reglamento del Fondo Monetario Internacional que establece: "0-2 b) El valor de otra moneda que no sea el dólar de Estados Unidos, expresado en DEG, se determinará sobre la base del valor del dólar de Estados Unidos, expresado en DEG, de conformidad con el apartado a), y el tipo de cambio de la moneda determinado como sigue: i) para la moneda de un país miembro con un mercado cambiario en el que a juicio del Fondo puede determinarse fácilmente un tipo de cambio representativo para el dólar de Estados Unidos en operaciones spot, este tipo representativo." -----

Siguiendo la reglamentación precedente, tenemos que las operaciones spot son transacciones de divisas en una operación al contado. El cambio del dólar para este tipo de operaciones está establecido en el Banco Central del Paraguay, a la fecha, en Gs. 5.654,39 por cada dólar americano. En consecuencia, tenemos que 1.000 Derechos Especiales de Giro equivalen a 1.405,10 dólares que, a su vez, equivalen a 7.944.983 Guaraníes. Ésta es, pues, la suma que correspondería a la

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



hora por daños -materiales y morales- por pérdida de

hora bien, de la lectura de la sentencia recurrida surge
el inferior ha establecido, como monto indemnizatorio, la
de G. 17.528.743, por lo que corresponde modificar la sentencia
recurrida y reducir el monto de la condena a G. 7.944.983. ----

En cuanto a los intereses, los mismos no han sido objeto
de agravios, por lo que corresponde confirmarlos en el 2.5%
mensual desde el inicio de la presente demanda. -----

Finalmente, corresponde avocarnos al estudio de la
distribución de costas en el presente juicio. El art. 196 del
Código Procesal Civil establece: "*Pluspetición inexcusable. El
litigante que incurriera en pluspetición inexcusable será
condenado en costas. Si ambas partes incurrieren en
pluspetición, regirá lo dispuesto en el artículo anterior. No
se entenderá que hay pluspetición, cuando el valor de la
condena dependiere legalmente del arbitrio judicial o de
rendición de cuentas, o cuando las pretensiones no fueren
reducidas en la sentencia en forma considerable.*" -----

En este caso, consideramos que existió pluspetición, ya
que la parte demandada conocía -o debió conocer- perfectamente
la normativa aplicable; ella es, justamente, una normativa que
rige su actividad profesional comercial propia -añadiendo a
ello, por supuesto, el hecho de que no es posible alegar
desconocimiento de la ley-, y no obstante ello solicitó que se
aplique una ley distinta a los efectos de que se desestime la
demanda o, en su caso, que la indemnización sea
considerablemente menor. -----

En consecuencia, las costas del presente caso corresponde
imponerlas a la parte demandada conforme con el art. 196 del
Código Procesal Civil. -----

A SU TURNO, EL SEÑOR MINISTRO MIGUEL OSCAR BAJAC ALBERTINI
prosiguió diciendo: Conforme las constancias de Autos, el Actor
Raúl Jara Pecci contrato con Tam Mercosur a fin de realizar un



[Handwritten signature]

Abg. Florinda Guana Weed
Secretaría de Justicia

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

MIGUEL OSCAR BAJAC ALBERTINI
RAÚL TORRES KIRMSER
MINISTRO

viaje desde Asunción, Paraguay, hasta Manchester, Inglaterra. El conflicto se suscitó a raíz de la pérdida de una maleta que fue despachada hasta Manchester, Inglaterra, a través de esa aerolínea y que nunca llegó a destino, pese a los reclamos realizados a la Empresa contratada, por lo que se planteó la Demanda Indemnizatoria.-----

La Constitución Nacional en su Artículo 137, primer apartado regla: *"La ley suprema de la República es la Constitución. Ésta, los tratados, convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados, las leyes dictadas por el Congreso y otras disposiciones jurídicas de inferior jerarquía, sancionadas en su consecuencia, integran el derecho positivo nacional en el orden de prelación enunciado".-----*

En cuanto a la Legislación aplicable, al ser nuestro país signatario del Convenio de Montreal, aprobado por Ley N° 1.627, del 29 de Diciembre del 2.000, es el mismo el que debe ser aplicable al sub-examine en razón a su jerarquía superior al Código Aeronáutico.-----

La citada Normativa regla el tráfico aéreo internacional entre los países firmantes conteniendo artículos claros y precisos en materia de transporte internacional de personas, equipajes, o cargas efectuados en aeronaves, a cambio de una remuneración, o con carácter gratuito.-----

El Artículo 3, inciso 3 del Convenio de Montreal dispone que el transportista debe entregar al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado. En el sub-judice se dio cumplimiento a dicho requisito.-----

En cuanto a la carga de responsabilidad de la Empresa transportista, el Artículo 17 de esa Normativa internacional es claro al reglar que el transportista es responsable del daño

llegó a destino en fecha 24 de Mayo del 2.007, por lo que el plazo máximo de entrega de equipaje era el 14 de junio del 2.007. Luego el plazo de reclamo de siete días inició su curso el 15 de Junio y expiró el 22 de Junio del mismo año.-----

En las condiciones pergeñadas, queda claro que la Aerolínea Tam Mercosur incumplió el contrato de transporte al haberse producido la pérdida del equipaje.-----

Igualmente, como ya lo ha indicado el señor Ministro preopinante, se ha demostrado la realización del reclamo en tiempo oportuno.-----

Por lo expuesto se ha configurado el supuesto previsto en el Artículo 17, párrafo tercero del Convenio de Montreal.-----

Una vez determinada la existencia de la responsabilidad, corresponde la determinación del monto que corresponde en concepto de indemnización de los daños que se encuentran comprendidos en el Artículo 22, inciso 2, del Convenio de Montreal que al respecto establece en caso de pérdida de equipaje 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.-----

La mencionada norma unifica los límites indemnizatorios respecto del daño sufrido por los pasajeros en vista de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de otorgar una indemnización justa y equitativa basada en un criterio de restitución, disponiendo así una carga de responsabilidad objetiva que comprende tanto los daños materiales y morales.---

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



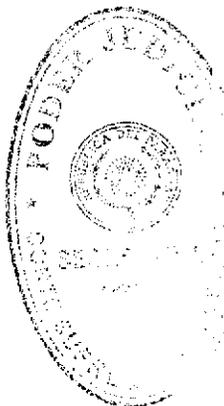
De lo expuesto, se concluye que el monto de la indemnización de daños es de 1.000 Derechos Especiales de Giro de conformidad al Artículo 22 del Convenio de Montreal.-----
Según lo expuesto, se debe realizar la conversión de los 1.000 Derechos Especiales de Giro, que de conformidad al Artículo 23, inciso 1 del Convenio de Montreal se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional.-----

Al ser la República del Paraguay miembro del Fondo Monetario Internacional, tenemos que el valor de los Derechos Especiales de Giro, es 1,405,10 USD, que pasados a moneda nacional conforme lo establece el reglamento del Fondo Monetario Internacional se realizan conforme al cambio para el dólar en operaciones spot, que son transacciones de divisas en una operación al contado y que está establecida a la fecha por el Banco Central del Paraguay en fs. 5.654,39 por cada dólar americano, que equivalen a Guaraníes 7.944.983, siendo éste el monto que corresponde al Sr. Raúl Jara Pecci en concepto de indemnización por daños y perjuicios por daños morales y materiales por pérdida de equipaje y que deberá ser abonado por Tam Mercosur debido a pérdida de equipaje.-----

En consecuencia se modifica el Acuerdo y Sentencia N° 64, del 18 de Julio del 2.014, dictado por el Tribunal de Apelación en lo Civil y Comercial, Tercera Sala, reduciendo la condena a la suma de Guaraníes siete millones novecientos cuarenta y cuatro mil novecientos ochenta y tres (Gs. 7.944.983).-----

Respecto a los intereses legales, los mismos no fueron objeto de Recurso, por lo que quedan confirmados en el 2,5% mensual desde la iniciación de la presente demanda.-----

En cuanto a la distribución de las Costas, consideramos que la Parte Demandada incurrió en Pluspeticio, ya que la Demandada Tam Mercosur debía conocer la Norma aplicable en el sub-judice, pues rige su actividad profesional, no pudiendo alegar desconocimiento de la Ley, por lo que las costas deben



RAUL TORRES KIRMSE
MINISTRO

MIGUEL OSCAR CALBERTINI

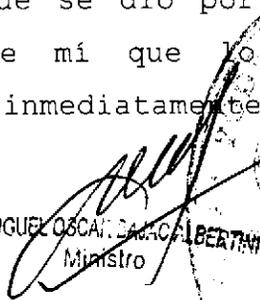
Abg. Florina Guana Wood
Secretaria de la Suprema de Justicia

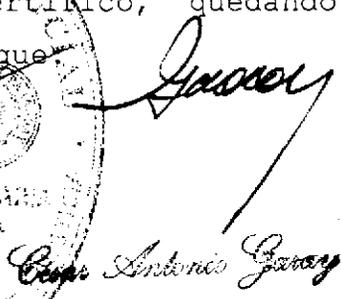
ser impuestas a la Demandada de conformidad al Artículo 196 del Código Procesal Civil.-----

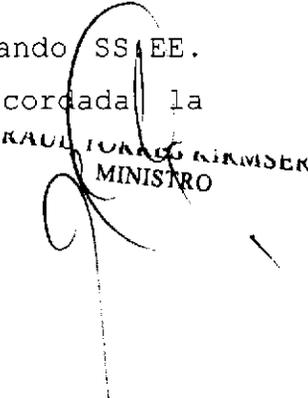
Conforme las normativas explicitadas, me adhiero al voto del Sr. Ministro José Raúl Torres Kirmser, compartiendo idénticas motivaciones y fundamentos.-----

A SU TURNO, EL SEÑOR MINISTRO CESAR ANTONIO GARAY prosiguió diciendo: Que se adhiere al voto del preopinante por sus mismos fundamentos. -----

Con lo que se dio por terminado el acto firmando SS.EE. todo por Ante mí que lo certifico, quedando acordada la Sentencia que inmediatamente sigue.


MIGUEL OSCAR SACCO
Ministro


Cesar Antonio Garay


RAÚL TORRES KIRMSER
MINISTRO

Ante mí:


Ale. María Teresa...

SENTENCIA NÚMERO 183
Asunción, 27 de Marzo del 2.017.-

Y VISTOS: los méritos del Acuerdo que antecede, la Excelentísima

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SALA CIVIL Y COMERCIAL
R E S U E L V E:

DECLARAR DESIERTO el Recurso de Nulidad.-----
MODIFICAR la Sentencia recurrida y, en consecuencia, dejar establecido el monto de la indemnización por daños materiales morales en la suma de SIETE MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y

JUICIO: "RAÚL JARA PECCI C/ TAM
MERCOSUR S/ INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS Y PERJUICIOS POR
RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL"



CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

QUINIENTOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y TRES GUARANÍES (Gs.

7.844.983), con un interés moratorio del 2.5% mensual desde el
inicio de la demanda. -----

COSTAS a la Parte demandada. -----

ANOTAR, notificar y registrar. -----

[Signature]
RAUL TORRES KIRMSER
MINISTRO

[Signature]
MIGUEL OSCAR CAJALBERTINI
Jefe de Oficina

[Signature]
César Antonio García

Ante mí:

[Signature]

Sra. Florina Ochoa Wood
Secretaria de Mesa II

