

Incumplimiento Contractual Transporte Aereo Pasajes Aereos Denegatoria De Embarque Rechazo De La Demanda

JURISPRUDENCIA

En Buenos Aires, a los 26 días del mes de

diciembre de 2019, se reúnen en Acuerdo los señores jueces de la Sala II de esta Cámara para dictar sentencia en los autos del epígrafe. Conforme con el orden de sorteo efectuado, el doctor Eduardo Daniel Gottardi dijo: I.- Los señores Diego Ángel GIANI y Marisol ABACA, por derecho propio y en representación de su hijo menor de edad, F. G., iniciaron la presente acción de daños y perjuicios contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. (en adelante, Iberia) reclamando la suma de PESOS SESENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE CON SIETE CENTAVOS (\$63.619,07). Ello, como consecuencia del incumplimiento del contrato de transporte aéreo pactado con la empresa. Para sustentar su reclamo, narraron que el día 26 de mayo de 2010 procedieron a adquirir los pasajes aéreos de ida Buenos Aires - Madrid - Viena y de vuelta Praga - Madrid - Buenos Aires para viajar ambos -ella embarazada de siete meses- y su hijo de un año y medio de edad. Contaron que la partida se concretó sin inconvenientes el día 14 de septiembre de 2010. En lo que respecta a la vuelta, adujeron que el día 25 de septiembre de 2010, pudieron efectuar el primer tramo Praga - Madrid mediante el vuelo IB 7889 en el avión de la compañía demandada CSACSECH AIRLINES, arribando a Madrid, Barajas, Terminal 4 a las 23.07 hs. del mismo día. Empero, al requerir los boarding pass para concretar la conexión hacia Buenos Aires en el vuelo IB 6843 que partía a las 0.45 hs. del 26 de septiembre de 2010, tal como le habían indicado en Praga y pese a hacer uso de la prioridad de la persona embarazada, los detuvieron diciendo que no era el boarding correspondiente y un empleado les alegó que ese vuelo estaba completo, por lo que no podían subir, pese a que poseían los boletos electrónicos con confirmación de los asientos (26 A, C). Esbozaron que en ese contexto su vuelo fue cerrado, por lo que tuvieron que acercarse a la oficina de atención al cliente de Iberia para que se les asigne uno nuevo. Señalaron que, junto con ellos, también viajaba la familia SERRANO, que se hallaba en la misma situación, aunque sí tenían los bording pass necesarios para el segundo tramo ya que en la aduana de Praga se lo habían requerido, por lo que los hicieron pasar previamente por una oficina de Iberia, donde al no asegurarles que iban a viajar en el vuelo de conexión, los habían puesto en lista de espera para el primer vuelo siguiente. Esgrimieron que luego de esperar aproximadamente dos horas en la oficina de atención al cliente, a la familia SERRANO les dieron un nuevo boarding pass para el próximo vuelo con destino a Buenos Aires, con asientos asignados, noche en un hotel y un voucher de 600 euros, mientras que a ellos le entregaron un ?boarding de lista de espera? sin ninguna otra compensación. Esbozaron que pensando que la aerolínea iba a contemplar su estado de gravedad, se presentaron al primer vuelo del día siguiente pero la demandada, si bien les refirió su ?prioridad?, les dijo que debían seguir en lista de espera por haber quince personas delante de ellos, sin chicos, sin embarazo, sin minusválidos, pero con tarjetas de clientes preferenciales. Sostuvieron que ante la desesperación por no tener más pañales para F. ni las pastillas de medicación que Diego GIANI consumía diariamente (ya que todo eso estaba en las valijas que fueron despachadas a Buenos Aires), teniendo la imperiosa necesidad de regresar por el estado avanzado del embarazo y contemplando los compromisos laborales del Sr. GIANI, frente a la falta de solución de la demandada, tuvieron que solicitar ayuda a sus familiares y amigos en Argentina, quienes le consiguieron y pagaron pasajes de regreso por medio de la empresa Aerolíneas Argentinas para el día 30 de septiembre de 2010. Por ende, ante la situación descripta y debiendo costear de su propio peculio los gastos de regreso y los ocasionados durante esos 4 días en Madrid, reclamaron las sumas de \$36.000 por daño moral, \$17.619,07 por daño material y \$10.000 en concepto de lucro cesante. Por último, plantearon la inconstitucionalidad de la limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista aéreo fijada en el art. 22 de la Convención de Varsovia (ver fs. 13/24). II.- Al progreso de esta pretensión se opuso Iberia negando los extremos en que se fundó la demanda y exponiendo que no le asiste razón a la parte actora, pues el obrar que se cuestiona (falta de acceso al vuelo por venta de sus asientos) fue una consecuencia de no haber los accionantes arribado en tiempo y forma conforme la práctica habitual de todas las compañías aerocomerciales, regulada por el art. 7° de la Resolución N° 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Ex Sub Secretaría de Transporte Aéreo, estando habilitados a vender aquellos lugares de los aviones que no fueron ocupados por no presentarse a tiempo los pasajeros. En subsidio, requirió la aplicación del límite indemnizatorio establecido en el Protocolo de Montreal de 1999 (ver fs. 138/148). III.- En el pronunciamiento de fs. 438/443 vta., la señora Magistrada de primera instancia rechazó la demanda entablada por considerar que no se había acreditado que Iberia haya incurrido en una inobservancia de sus obligaciones que amerite la indemnización pretendida. Para decidir de ese modo, sostuvo que habiendo los accionantes arribado al Aeropuerto de Barajas desde la ciudad de Praga a las 23:07 hs. - tal como surge de su propio relato- resultaba claro que no pudieron llegar a abordar el vuelo IB 6843 con destino a Buenos Aires por un obrar negligente o

culposo propio, por no haberse presentado con la antelación debida de tres horas a los fines de reunir la documentación necesaria para ingresar al sector de preembarque, dado que reconocen que no tenían los boarding pass necesarios para arribar. En relación al planteo de inconstitucionalidad introducido respecto de la limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista aéreo por la Convención de Varsovia, sostuvo su rechazo en razón de no haberse demostrado claramente de qué manera la norma aducida contrariaba a la Constitución Nacional en el caso concreto. Finalmente, impuso las costas a la parte actora vencida (art. 68 del Código Procesal) y procedió a regular los estipendios de los profesionales intervinientes. IV.- Dicha sentencia fue materia de apelación por parte de los accionantes a fs. 446, quienes expresaron sus agravios a fs. 452/461, los que fueron replicados a fs. 463/468 por la demandada. El Sr. Defensor Público Coadyuvante del menor tomó conocimiento del estado de las actuaciones sin agregar otro tipo de consideración (ver fs. 470). Las quejas de los actores se centran en cuestionar lo que consideran un injustificado y arbitrario rechazo de la acción. En tal sentido, plantean que: a) La sentencia yerra en responsabilizar a los actores por no haberse presentado con tres horas de anticipación en el aeropuerto de Madrid cuando se trataba de una condición de imposible cumplimiento emergente del obrar de la propia accionada, que emitió vuelos conectados con una diferencia temporal menor a la ahora aducida; b) La a quo omite contemplar que Iberia tenía y debía tener previsto el arribo de los accionantes, cuyo vuelo y abordaje conocía por haber operado el tramo previo. Tanto conocía la situación la demandada que el equipaje de los accionantes quedó despachado porque estaba destinado al embarque del IB 6843 siguiente; c) La Magistrada soslaya que las conexiones sin un espacio (escala) de tres horas o más son lo habitual en el transporte aéreo y se cotizan a mayor precio, sino ¿cómo pueden venderse y emitirse tickets con conexión de una hora y media a dos si la transportista no pudiera garantizar su cumplimiento?. Además, la misma situación se produjo en el vuelo de ida, sin mediar inconvenientes; d) La sentenciante yerra en considerar que hubo en los pasajeros negligencia en su obrar pues no pasaron ¿de largo? sin los boarding pass que la empresa ahora exigía, sino que al tomar el vuelo en Praga se los habían negado la misma operadora Iberia, bajo promesa de ser entregados en Madrid; e) La Sra. Jueza de grado dispone que la accionada tenía derecho, pasadas las tres horas de antelación a un vuelo, a revender los asientos, sin advertir que no se encuentra acreditado de ninguna forma que la sobreventa de asientos correspondiente a los actores se haya producido en ese lapso temporal. Por el contrario, es claro que ya habían sobrevendido antes que se presentaran en Praga, pues ahí mismo ya no les entregaron los boarding pass de la conexión a Buenos Aires; f) Tampoco se debió rechazar el pedido de declaración de inconstitucionalidad de la limitación cuantitativa contemplada en el art. 22 del Convenio de Varsovia. A diferencia de lo esgrimido por la sentenciante, existió una pormenorizada explicación de los perjuicios y violaciones a garantías constitucionales que ocasiona su aplicación automática. Máxime, cuando la demandada no entregó a los actores un detalle con posibles limitaciones y en caso de haberlo hecho, se trata de cláusulas predisuestas que obligan a la renuncia de los derechos constitucionales del consumidor, de la propiedad, de la mujer y los niños. IV.- Así planteada la cuestión, ante todo, me interesa recordar que el Tribunal no está obligado a seguir todas las argumentaciones que se le presenten, ni a examinar cada una de las probanzas aportadas a la causa, sino sólo las conducentes para resolver el conflicto. Me atengo así a la jurisprudencia que considera que esta metodología de fundamentación de las sentencias judiciales es razonable, extremo que implica su compatibilidad con los principios y garantías constitucionales (conf. C.S.J.N., Fallos: 265:301; 278:271; 287:230; 294:466, entre muchos otros). V.- Dicho ello, como punto de partida resulta oportuno señalar que de la lectura de los escritos de inicio surge que no se encuentra debatido que el Sr. Diego Ángel GIANI, la Sra. Marisol ABACA y su hijo menor de edad F. G. adquirieron pasajes de la compañía Iberia de ida Buenos Aires - Madrid - Viena y de regreso Praga -Madrid- Buenos Aires. Tampoco está controvertido que el día 14 de septiembre de 2010 se llevó a cabo la partida aérea sin ningún inconveniente, al igual que el primer tramo de la vuelta Praga -Madrid efectuado el 25 de septiembre de 2010 con arribo al aeropuerto de Barajas a las 23.07 hs. (ver escrito de inicio a fs. 13 vta./14, contestación de demandada a fs. 138 vta. y documental obrante a fs. 30/32 cuyos originales se encuentran reservados en el sobre marrón que tengo en vista). Finalmente, está fuera de discusión que los accionantes no pudieron abordar el segundo tramo Madrid- Buenos Aires en el vuelo de regreso IB 6843 que partía a las 00.45 hs. del día 26 de septiembre de 2010 (ver demanda a fs. 14/15 y su responde a fs. 142/143). VI.- Sobre tales bases, el meollo de la cuestión consiste en dilucidar si la falta de concreción de ese último tramo se debió a una causal imputable a los pasajeros, tal como sostuvo la Magistrada de grado o si, por el contrario, la demandada fue la responsable del mencionado suceso y efectuó un incumplimiento contractual pasible de ser restañado, tal como sostienen los accionantes recurrentes. Por ende, lo que resulta esencial determinar en esta instancia es el motivo por el cual los actores, que poseían un pasaje sacado de Madrid a Buenos Aires (ver fs. 31/32) no pudieron subir al respectivo avión. Sabido es que la denegatoria de embarque no se refiere al viaje mismo sino a la persona de determinados pasajeros ya que el servicio aéreo se cumple pero a ciertos pasajeros se les impide abordar a la aeronave para efectuar el viaje. En principio, las causales de denegatoria de embarque son imputables al transportista aéreo, quien para eximirse o atenuar su responsabilidad por el incumplimiento del contrato debe acreditar los factores extintivos fundados en el hecho o circunstancias del pasajero o en factores ajenos, el denominado ¿casus?.

Por ende, lo que se debe analizar es si esa inexecución del contrato puede ser imputable al transportista como culposa o dolosa o bien, estar justificada -sin generar resarcimiento alguno-si responde a circunstancias vinculadas con el pasajero, que son ajenas al transportista (conf. BALIÁN, Eduardo Néstor ?Daños en el transporte aéreo de pasajeros, por retaso, cancelación de vuelo, denegatoria de embarque. Overbooking? publicado en La Ley, RCyS2013-I, 68, cita online: AR/DOC/6106/2012). Asimismo, a los fines de dilucidar esta contienda se debe tener presente que el régimen de horarios constituye en los servicios aéreos regulares un elemento básico de la relación contractual. Su incorporación no reviste un carácter meramente indicativo, sino que, por el contrario, integra el plexo de obligaciones especiales pactadas entre las partes (conf. FOLCHI, Mario O. - COSENTINO, Eduardo T., ?Derecho Aeronáutico y transporte aéreo? Ed. Astrea, págs. 104 y 109). Sobre este punto, la Resolución del ex Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos N° 1532/98 (B.O. 27.11.98), modificada por Resolución ANAC N° 203/2013 y aplicable a la especie ya que regula las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo Interno e Internacional de pasajeros operados desde el país por empresas argentinas y extranjeras, en su art. 7° dispone expresamente que ?a) El pasajero deberá hacerse presente en las oficinas de despacho del transportador o de sus agentes, o en los aeropuertos de partida, de acuerdo a lo indicado por el transportador; a la hora indicada fehacientemente por el transportador, para que pueda cumplirse debidamente con las formalidades administrativas, el examen de documentos, el acondicionamiento del equipaje y demás procedimientos de salida. De no ser así, el pasajero se considerará como no presentado a embarcar (...).Ninguna salida será postergada por el hecho de que los pasajeros lleguen tarde al aeropuerto o a cualquier otro punto de partida previamente establecido y el transportador no será responsable de la pérdida o gasto que le ocasione al pasajero la no observancia de lo dispuesto en el párrafo precedente (...)? (ver a fs. 324/352 la contestación de oficio de la Administración Nacional de Aviación Civil que cita la normativa aplicable; aclaro que el subrayado me pertenece).

VII.- Sentadas las bases y a los fines de determinar el motivo de la denegatoria de embarque puedo vislumbrar que existen dos versiones disímiles aportadas por cada una de las partes. En efecto, según los accionantes, a los pasajeros les fue imposible abordar el vuelo IB 6843 en virtud de que la demandada había aducido primero que los boarding pass no eran los correspondientes a ese vuelo y posteriormente, en razón de que el vuelo estaba completo (ver demanda a fs. 14 vta., cuarto párrafo y fs. 17, anteuúltimo párrafo), es decir, que había incurrido en el denominado ?overbooking?, esto es, la sobreventa de pasajes de una aeronave en un número mayor de la capacidad con la que realmente cuenta el aparato (conf. esta Sala, causa n° 7241/92 del 08.06.95 y 2268/93 del 12.03.96, entre otras). En contraposición, la aerolínea funda el imprevisto en la circunstancia de que los accionantes no llegaron en tiempo y forma a la Terminal para embarcar el avión, por lo que estaba habilitada para vender aquellos lugares que no fueron ocupados por no presentarse los pasajeros. Plantea que los actores deben hacerse cargo de haber sacado un vuelo que a sabiendas y de antemano conocían que no iba a llegar con la antelación necesaria. Así, al aterrizar el avión desde Praga a Madrid a las 23.07 hs., contemplando el tiempo propio de descenso y atendiendo a las distancias existentes en el aeropuerto de Barajas, nunca pudieron llegar con las tres horas de anticipación requeridas por la normativa vigente y ni siquiera -con la documentación necesaria para abordar- previo al horario de cierre de embarque que fue a las 23:55 hs. (ver contestación de demanda a fs. 142/142 vta.).

VIII.- Pues bien, ante ambos escenarios planteados, lo primero que debo poner de relieve es la orfandad probatoria evidenciaba en la causa por los principales interesados en respaldar su reclamo (arg. art. 377 del Código de rito), pues -más allá de los dichos de las partes- la única prueba aportada por los accionantes en sustento de su tesis consiste en las declaraciones testimoniales del Sr. Ariel Alejandro SERRANO y su esposa Silvia Eliana CRESPO, quienes tampoco pudieron abordar el vuelo en cuestión por provenir del mismo tramo anterior y llegar al aeropuerto de Barajas a las 23.07 hs. del 25 de septiembre de 2010 (ver fs. 181/182 y fs. 187/187 vta.). Nótese que los restantes medios probatorios se limitaron a aportar evidencias respecto de los gastos que incurrieron al regresar cuatro días después en un vuelo sacado ante otra compañía, como así también las complicaciones en las que se vieron inmersos como consecuencia del suceso, más aun teniendo en cuenta el avanzado estado de embarazo de Marisol (ver contestaciones de oficio del Banco Francés a fs. 209, de Aerolíneas Argentinas a fs. 212, del Ministerio del Interior Dirección Nacional de Migraciones a fs. 216/219, de Aeropuertos Argentina 2000 a fs. 220 y 227, del B.N.A. a fs. 228/229, de la Clínica Hills Medical Clinic de San Isidro a fs. 239/250 y la respectiva prueba pericial contable a fs. 252/255). Así las cosas, no puedo pasar por alto que, a diferencia de lo que esgrimen los actores en su memorial (ver fs. 454 vta.) tampoco se encuentra acreditada la modalidad en que adquirieron los vuelos. Es decir, si se trató de un único vuelo Praga - Buenos Aires con conexión programada por la compañía aérea en Madrid o si, como más bien pareciera surgir del relato -aunque ahora intenten desvirtuarlo-, se trataron de vuelos independientes que fueron contratados voluntariamente por los accionantes, a sabiendas de la poca distancia temporal existente entre cada tramo. Ésta última situación que no puede imputarse a la demandada. Tal es así que los propios accionantes en su expresión de agravios aducen que ?...las conexiones sin un espacio (escala) de tres horas o más son lo habitual en el transporte aéreo y se cotizan a mayor precio...?, reconociendo que ?... pueden venderse y emitirse tickets con conexión de una hora y media a dos...? (SIC. ver fs. 453 vta., último párrafo). De allí que deben hacerse cargo de su propia conducta discrecional, ya que es indudable que una conexión aérea -en esos

términos- se concreta solo cuando un pasajero lo decide (conf. FOLCHI, Mario O., ¿Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil? Tomo II, Astrea, Bs. As. -Bogotá, 2015, p. 13). Corrobora lo expuesto el hecho de que en Praga la compañía aérea no les haya otorgado los boarding pass correspondientes al vuelo IB 6843, hecho que no ocurrió con la familia SERRANO, a quienes, pese a su intento de asimilar las situaciones, evidentemente sí habían sacado un único vuelo por lo que la misma demandada, atendiendo a la poca anticipación del arribo, los direccionó en el siguiente vuelo, haciéndose cargo de los gastos correspondientes generados en consecuencia. En este orden de ideas, el hecho de que la compañía aérea tenga conocimiento de que los accionantes abordaron el tramo anterior Praga - Madrid y que a los fines de facilitar el traslado hayan unificado el despacho de las valijas hacia el último destino -Buenos Aires-, encargándose de hacer el traspaso de un avión al otro (ver lo expuesto en la expresión de agravios a fs. 453/453 vta. y 455) no altera el hecho de que son los propios pasajeros los que tenían la carga de cumplir con el deber de llegar con la anticipación requerida para embarcar el segundo vuelo; desconociendo este vocal -por tampoco estar probado- las circunstancias particulares por las cuales el vuelo de ida se llevó a cabo sin inconvenientes. En tales condiciones, me inclino por tener por cierta la versión propiciada por Iberia. Es que si bien la normativa referida (art. 7 de la Resolución N°1532/98 citada en el Considerando anterior) no refiere expresamente el plazo de antelación requerido y lo sujeta a lo que disponga el transportador, observo que de las propias reglas de la compañía aérea Iberia como así de lo informado por empresas de renombre como Lufthansa, British Airways y LAN surge que para abordar un vuelo internacional, el pasajero tiene que presentarse con un mínimo de tres a dos horas de anticipación, que el cierre para hacer el check in finalizada entre 60 y 55 minutos antes del embarque y que el embarque comienza 45 minutos previos a la salida, debiendo en ese lapso estar los pasajeros en la puerta indicada con toda la documentación necesaria para realizar el ingreso a la aeronave (ver fs. 137 y contestaciones de oficios obrantes a fs. 342, 359 y 391 - informes que no fueron impugnados por los actores-). Así las cosas, tal como sostuvo la a quo en la sentencia atacada, no se puede soslayar que del propio relato de los hechos efectuado por los accionantes surge que ¿...El vuelo de Praga partió a las 20.05 hs. del 25 de septiembre y arribó a Madrid (Barajas, Terminal 4) a las 23.07 hs. del mismo día...? y que ¿... aguardaban, entonces, poder recibir los boarding pass para concretar el vuelo... que partía a las 0.45 hs. del 26 de septiembre desde Barajas...? (ver párrafos segundo y tercero del escrito de inicio a fs. 14). Lo expuesto, demuestra por sí solo que los actores nunca pudieron dar estricto cumplimiento a la antelación requerida para obtener la documentación necesaria para embarcar, situándose en el supuesto de presentación tardía del pasajero, es decir, un hecho o acto propio de la víctima que implica la eximición de responsabilidad del transportador (conf. BALIAN, Eduardo N., ¿Daños en el transporte aéreo de pasajeros...? op. cit.). En el contexto antedicho y a contrario de lo que postula la parte actora, considero que no puede endilgarse a la demandada un incumplimiento contractual que pueda ser calificado de doloso, como podría ser la sobreventa premeditada de sus asientos (arg. art. 521 del Código Civil), puesto que no se ha demostrado que aquélla hubiera incurrido en una inobservancia deliberada de las obligaciones a su cargo derivadas del contrato de transporte (conf. lo dicho por esta Cámara en un caso similar, Sala III, causa n° 9.583/07 ¿Gutiérrez Néstor Luis c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/ daños y perjuicios? y su acumulada ¿Pozzetta Marcela del Carmen y otro c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/ daños y perjuicios? del 22.2.10). Es que a los fines de este análisis, además de no estar probado si la aerolínea ocupó o no los asientos de los accionantes (nuevamente repito, carga en cabeza de quien alega ese hecho, art. 377 del Código Procesal), la realidad es que si igualmente ello hubiere sucedido sería irrelevante. Lo que quiero decir es que el estudio de la determinación de la ocurrencia de "overbooking" o sobreventa solo opera en la medida en que no se haya demostrado una causal eximente de la inejecución del contrato de transporte aéreo de pasajeros (conf. esta Sala, causa n° 7.241/92 ¿Capón, Carlos A. y otro c/ Aerolíneas Argentinas S.A. s/ daños y perjuicios varios? del 8/06/95 y sus citas). Por ende, tal como vengo sosteniendo, ante la llegada tardía de los pasajeros, el transportador se exime, no porque la víctima sea culpable, sino porque ésta ocasionó el factor causal del daño. Con culpa o sin culpa, lo que opera es un desplazamiento del nexo causal que se apoya en el hecho del propio damnificado (conf. BALIAN, Eduardo N., ¿Daños en el transporte aéreo de pasajeros...? op. cit.). VIII.- En base a la decisión a la que arribo, que, si mis colegas comparten, implica el rechazo de la demanda por falta de acreditación de responsabilidad de la demandada, considero que los agravios tendientes a analizar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de la limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista aéreo fijada en el art. 22 de la Convención de Varsovia han devenido abstractos. A la misma conclusión arribo respecto del planteo efectuado por la demandada en su responde de fs. 463/464 vta., que tiende a cuestionar la concesión del recurso en base al monto de apelabilidad dispuesto en el art. 242 del Código Procesal. Ello, sin perjuicio de esclarecer que, sin entrar en consideración del monto del agravio puntual de cada uno de los co-actores, a diferencia de lo alegado por Iberia y teniendo en cuenta que conforme surge del cargo mecánico de fs. 24 la acción fue deducida el día 10/10/2010, el límite cuantitativo por aquel entonces era de \$20.000 conforme lo preveía el art. 242 del ritual, texto según Ley N° 26.536. IX.- Finalmente, en lo que respecta al modo de imposición de las costas, debo decir que disiento del criterio adoptado en la instancia de grado por entender que existen razones para apartarse del principio objetivo de derrota (arg. art. 68, segundo párrafo). Si bien no me pasa desapercibido

que la demanda ha sido rechazada en su totalidad, considero que los actores pudieron creerse con derecho a peticionar del modo en que lo hicieron, atendiendo a las particulares circunstancias acaecidas descriptas y la complejidad del asunto que sólo pudo ser disipado tras la valuación de los medios probatorios producidos. Lo mismo sucede con los gastos causídicos de Alzada. Más allá de contemplar que el recurso de la actora no ha prosperado, su participación en esta instancia revisora fue una consecuencia lógica del resultado obtenido en la instancia de grado. Por lo que entiendo aplicable los mismos fundamentos esbozados para prescindir del principio normado en el primer párrafo del art. 68 de Código Procesal. Por lo tanto, percibo que la solución más razonable y equitativa es revocar esta parte del fallo e imponer las costas de ambas instancias en el orden causado. X.- Por lo tanto, propongo confirmar la sentencia apelada en lo que se refiere al fondo e imponer las costas de ambas instancias en el orden causado en razón de lo dispuesto en el Considerando IX. El doctor Alfredo Silverio Gusman, por razones análogas a las expuestas por el doctor Gottardi, adhiere a su voto. El doctor Ricardo Víctor Guarinoni no suscribe la presente por hallarse en uso de licencia (art. 109 del R.J.N.). En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta sala RESUELVE: Confirmar la sentencia apelada en lo que se refiere al fondo e imponer las costas de ambas instancias en el orden causado en razón de lo dispuesto en el Considerando IX. Regístrese, notifíquese -al Ministerio Público de Defensa en su público despacho- y devuélvase.

EDUARDO DANIEL GOTTARDI ALFREDO SILVERIO GUSMAN Co rrelaciones Romano, Rafael Diego
c/Alitalia Líneas Aéreas Italianas SA s/pérdida/daño de equipaje - Cám. Nac. Civ. y Com. Fed. - Sala I -
01/07/2008 075338E