



Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017  
D L, F S c/ GOL LINHAS AEREAS  
SA Y OTRO s/DAÑOS Y PERJUICIOS

En Buenos Aires, a los 3 días del mes de mayo del año dos mil veintidós, hallándose reunidos en acuerdo los Señores Vocales de la Sala II de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal a fin de pronunciarse en los autos “**D L, F S c/ Gol Linhas Aéreas S.A. y otros/ daños y perjuicios**”, y de acuerdo con el orden de sorteo, la doctora **Florencia Nallar** dijo:

I. El señor juez de primera instancia hizo lugar a la demanda interpuesta por F S D L y condenó a Gol Linhas Aéreas S.A. (en adelante “Gol”) al pago de \$ 117.382,17 con más sus intereses y costas. Asimismo, desestimó la acción deducida por la actora contra Despegar.com.ar (en adelante “Despegar”), imponiendo las costas por esta relación procesal en el orden causado. Ello, en concepto de resarcimiento por los daños y perjuicios padecidos por el actor a causa de la negativa de la aerolínea demandada de trasladarlo a Brasil (fs. 696/712).

Contra dicho pronunciamiento se alzaron la actora y Gol el 16/09/21, recursos que fueron concedidos a fs. 733 y 738vta., fundados a fs. 748/762 y 764/766vta., y replicados a fs. 777/779, 782/786, 768/775 y 787/790.

Median asimismo recursos de apelación por los honorarios regulados en la instancia de grado, los que serán tratados –de así corresponder- por la Sala en conjunto al finalizar el presente Acuerdo.

La actora cuestiona a sentencia apelada en punto a la procedencia de la excepción de falta de legitimación pasiva opuesta por Despegar (fs. 750vta./756vta., punto A); a la cuantificación de la indemnización reconocida a su parte (fs. 756vta./757vta., punto B); a la aplicación del límite de responsabilidad previsto en el art. 22 de Convenio de Montreal (fs. 757vta./760, punto C); y a la desestimación del planteo de



inconstitucionalidad de los arts. 63 de la ley 24.240 y 2° del Código Aeronáutico (fs. 760/vta., punto D).

A su turno, Gol se queja de la procedencia de la excepción de falta de legitimación pasiva de Despegar (fs. 764/vta., primer agravio); de la aplicación de la ley de defensa del consumidor (fs. 764vta./765vta., segundo agravio); y de la atribución de responsabilidad a su parte (fs. 765vta./766, tercer agravio).

**II.** Surge de las constancias de autos que F S D L contrató a través de Despegar.com.ar dos pasajes aéreos con la empresa Gol Linhas Aéreas S.A. para ser transportado, junto con su enfermero, desde Buenos Aires hasta la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, traslado que estaba previsto para el 9 de diciembre de 2016, con regreso el 23 de diciembre. Tampoco es materia de debate que el actor padece “Atrofia Muscular Espinal”, razón por la cual no sólo debe ser acompañado por un enfermero para que lo asista en el vuelo, sino que además debe ser transportado con su respirador portátil. Asimismo, está acreditado que con una antelación no menor a un mes de la fecha de partida, el actor puso en conocimiento de la aerolínea la mencionada necesidad de su traslado con el respirador. Finalmente, después de diversos intercambios de comunicaciones con el accionante mediante correos electrónicos, carta documento y hasta una denuncia en el INADI, la empresa Gol decidió negarle el traslado a Brasil, justificando su conducta en que la situación en cuestión debía calificarse como inaceptable para el transporte aéreo comercial, debiendo darse prioridad a la salud, comodidad y seguridad del pasajero y de los restantes integrantes del transporte aéreo (ver documental acompañada por la actora a fs. 1/38, y por la demandada, a fs. 162/267; declaraciones testimoniales de fs. 448/vta., 450/vyta., 452/vta. y 497; certificado de discapacidad cuya copia certificada luce agregada a fs. 539; peritaje psicológico de fs. 460/463; peritaje informático de fs. 566/592).

En el contexto fáctico reseñado, me abocaré al estudio de las cuestiones traídas a conocimiento y decisión de esta instancia revisora, previo a lo cual estimo necesario efectuar un doble orden de consideraciones.

En primer término, pongo de resalto que a los fines de definir bien y legalmente la controversia de autos no habré de seguir a las partes, en todos y cada uno de sus planteamientos ni he de ceñir mis razones a





Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017

considerar lo que ha sido articulado en aspectos jurídicos -ello, ciertamente, con el límite de no alterar los extremos de hecho-, sino que analizaré los planteos y pruebas que conceptúo necesarios para la debida resolución del litigio. Ello así, pues –como es sabido- los jueces no están obligados a tratar todos y cada uno de los argumentos expuestos por las partes en sus agravios, sino sólo aquellos que estimen conducentes para la correcta solución del litigio (conf. CSJN, Fallos: 310:267; 324:3421, entre muchos otros). Dichas precisiones son necesarias atendiendo al enfoque sostenido por cada una de las partes, como así también a las conclusiones que ellas extraen de los distintos temas y elementos que conforman este pleito.

En un independiente orden de ideas, no está de más aclarar que dada la época en la que sucedieron los hechos que dieron origen a las presentes actuaciones, deviene aplicable el Código Civil y Comercial vigente a partir del 1° de agosto de 2015.

**III.** Hechas las aclaraciones que anteceden, ingresaré de lleno ahora sí en el estudio de los agravios de las recurrentes.

a) Legitimación pasiva de Despegar

La parte actora y la codemandada Gol se agravian de lo decidido en cuanto a la falta de responsabilidad de Despegar (ver memorial de la actora, fs. 750vta./756vta., punto A; y de Gol, fs. 764/vta., primer agravio).

Antes de ingresar en el tratamiento específico de la responsabilidad de la codemandada, debo delimitar la normativa legal aplicable a la relación que la vinculó con el actor.

En este orden de ideas, cabe citar en primer término el Convenio Internacional sobre Contratos de Viaje concluido en Bruselas el 23 de abril de 1970 y al cual adhirió nuestro país mediante el art. 1° de la ley 19.918. La citada Convención define al contrato de viaje como un contrato de organización de viaje o bien como un contrato de intermediación de viaje. El primero de ellos –contrato de organización- es cualquier contrato por el cual una persona se compromete en su nombre a procurar a otra, mediante un precio



global, un conjunto de prestaciones combinadas de transporte, de estadía distintas del transporte o de otros servicios que se relacionan con él, siendo el organizador de viajes toda persona que habitualmente asume el compromiso antedicho, sea a título principal o accesorio, sea a título profesional o no. El segundo –contrato de intermediación– es cualquier contrato por el cual una persona se compromete a procurar a otra, mediante un precio, o bien un contrato de organización de viajes, o una de las prestaciones aisladas que permitan realizar un viaje o una estadía cualquiera, siendo el intermediario de viaje toda persona que habitualmente asume el compromiso antedicho, sea a título principal o accesorio, sea a título profesional o no (art. 1º). En cuanto a las obligaciones de ambos, se estipula que en su ejecución, aquéllos deben garantizar los derechos e intereses del viajero según los principios generales del derecho y las buenas costumbres en este dominio (art. 3º).

A su turno, el art. 14 del Decreto 2.182/72 exime a las agencias de toda responsabilidad frente al usuario, no mediando culpa, dolo o negligencia de su parte, cuando sean intermediarias entre las empresas de servicio y los mencionados usuarios.

De su lado, la ley 18.829 de agentes de viaje, actualizada en lo que aquí interesa por el art. 1º de la ley 22.545, dispone en su art. 8º que las personas enumeradas en el art. 1º están obligadas a “ser veraces en la propaganda que realicen a fin de promover sus actividades, debiendo el material de dicha propaganda reflejar exactamente sin dar lugar a confusión, el tipo de servicio ofrecido”.

Todo ello resulta concordante con lo dispuesto en la ley 24.240 de defensa del consumidor (aplicable a la relación entre el pasajero y la agencia de viajes), cuyo art. 8 bis establece que los proveedores deberán garantizar condiciones de atención y trato digno y equitativo a los consumidores y usuarios y abstenerse de desplegar conductas que los coloquen en situaciones vergonzantes, vejatorias o intimidatorias.

En un relacionado orden de ideas, y dadas las condiciones personales del señor D L (ver certificado de discapacidad cuya copia certificada luce agregada a fs. 539), es del caso también hacer referencia a las leyes 22.431 y 25.643.

La primera de ellas define en su art. 2º a la persona discapacitada como aquella que padezca una alteración funcional permanente o





Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017  
prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.

Por su parte, la segunda de las normas citadas coloca en cabeza de las agencias de viajes la obligación de informar a las personas con movilidad y/o comunicación reducidas y/o grupo familiar y/o acompañante sobre los inconvenientes e impedimentos que pudiere encontrar en la planificación de un viaje que obstaculizaran su integración física, funcional o social y, a su vez, comunicar a los prestadores de servicios turísticos sobre las circunstancias referidas en el art. 2° -esto es, que se trata de personas con movilidad y/o comunicación reducidas comprendidas en el art. 2° de la ley 22.431- a los fines de que adopten las medidas necesarias (art. 3°).

Es en este contexto normativo en el que debo analizar la conducta desplegada por Despegar.

Pues bien, más allá de que no obra en autos constancia alguna que dé cuenta de que la codemandada comunicó a la aerolínea la situación particular del actor a fin de que adoptase las medidas necesarias para posibilitar el viaje en condiciones normales (art. 3° de la ley 25.643), lo cierto es que de las constancias probatorias de autos surge con meridiana claridad que la negativa de que el señor D L aborde el vuelo contratado tuvo como causa exclusiva y excluyente una decisión imputable en su totalidad a Gol y no a un actuar negligente de Despegar.

Lo dicho se refuerza con la previsión contenida en el art. 40 de la ley 24.240, norma que permite romper la solidaridad propia de la materia y, consecuentemente, liberar total o parcialmente de responsabilidad al proveedor de servicios que demuestre que la causa del daño le ha sido ajena. Este último extremo es el que –por lo dicho en los párrafos anteriores- se verifica en el caso de autos, a poco que se repare en que la decisión de negar el transporte contratado fue –reitero- exclusiva de Gol.



Se impone, por los fundamentos desarrollados *ut supra*, la confirmación del decisorio en crisis en el aspecto que se examina.

b) Aplicación de la ley 24.240, límite de responsabilidad y planteo de inconstitucionalidad

Gol se agravia de la aplicación de la ley de defensa del consumidor (ver memorial, fs. 764vta./765vta., segundo agravio).

Pues bien, a fin de dar una respuesta cabal a esta cuestión, debo aclarar que el art. 63 de la ley 24.240 dispone que al contrato de transporte aéreo se le aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la Ley de Defensa del Consumidor. Hago un paréntesis aquí para puntualizar que si bien el art. 63 citado fue derogado por el art. 32 de la ley 26.361, este último fue –a su vez- observado por el decreto 565/08.

Ahora bien, las presentes actuaciones giran en torno a una demanda fundada en un hecho originado en la actividad aeronáutica, extremo que determina la aplicación de la ley específica de la materia, es decir, el Código Aeronáutico y los correspondientes tratados internacionales. Ocurre que cuando el supuesto sometido a decisión encuadra en las previsiones específicas de la ley especial, no existen razones valederas que, como principio, autoricen a descartarlas y apartarse de ellas (conf. Sala 3, causa 7.210/11 del 28/06/13).

Lo expuesto no implica negar la relación de consumo, sino –antes bien- rechazar el desplazamiento de las normas de la ley aeronáutica que específicamente regulan la cuestión. Dicho en otros términos, el transporte aéreo no está completamente excluido de las previsiones contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor, sino que la aplicación de esta última es supletoria y está limitada a aquellos supuestos no contemplados en el Código Aeronáutico ni en los tratados internacionales. El derecho del consumo opera en forma directa en todos los casos en los que haya relación de consumo, pero en el derecho aeronáutico es aplicable sólo cuando el caso es ajeno al contrato de transporte aéreo, y para el contrato de transporte aéreo, cuando haya un vacío legal en el código o los convenios internacionales. Es decir que deben apreciarse las circunstancias de cada caso con estrictez, evitándose que la mera formulación de principios o máximas de alcance general –por ejemplo,





Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017

la situación de inferioridad del consumidor- conduzca, automáticamente, a resolver el caso particular.

En este orden de ideas, discrepo con la solución a la que arriba el *a quo* en el sentido de que ninguna norma del ordenamiento particular del transporte aéreo garantiza al pasajero el derecho a exigir el cumplimiento exacto de lo ofertado. Al contrario, entiendo que el caso de autos encuadra en las previsiones del Código Aeronáutico, cuyo art. 2° dispone, en lo que aquí interesa, que: “*Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso...*”.

Así, el contrato de transporte aéreo de pasajeros ha sido definido como aquel mediante el cual una parte se obliga a trasladar a una o más personas, en aeronave y por vía aérea, de un lugar a otro, y la otra parte a pagar un precio por ese traslado (Videla Escalada, Federico N., *Derecho Aeronáutico*, tomo III, Buenos Aires, Zavallía, 1973, pág. 359). Por lo tanto, es de la esencia del contrato de transporte aéreo que el transportista lleve al pasajero a su destino final. Tanto la doctrina como la jurisprudencia aceptan pacíficamente que la denegatoria de embarque al pasajero en su vuelo en forma injustificada configura un incumplimiento del contrato. En esta línea de pensamiento, sabido es que la denegatoria de embarque no se refiere al viaje, sino a la persona del pasajero, a quien se le impide acceder a la aeronave para efectuar el vuelo. En principio, las causales son imputables al transportista aéreo, quien si pretende eximirse o atenuar su responsabilidad por el incumplimiento del contrato, debe acreditar los factores extintivos fundados en hechos o circunstancias del pasajero y, por ende, ajenas al transportista.

En breve, la denegatoria de embarque no es sino una manifestación de cumplimiento defectuoso o de incumplimiento del contrato de transporte aéreo generadora de daño resarcible.

Fecha de firma: 03/05/2022

Firmado por: EDUARDO DANIEL GOTTARDI, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: ALFREDO SILVERIO GUSMAN, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: FLORENCIA NALLAR, JUEZ DE CAMARA



#30160162#324311346#20220502114121774

La forma en la que se resuelve esta cuestión da respuesta asimismo al agravio de la actora relativo a la aplicación al caso del límite de responsabilidad previsto en el art. 22 de Convenio de Montreal (fs. 757vta./760, punto C). Sobre esta cuestión, cabe recordar que el art. 22 del Convenio de Montreal de 1999 excluye la posibilidad de invocar la limitación de responsabilidad cuando el daño provenga de una acción maliciosa o temeraria del transportista o de sus dependientes (inc. 5). En este último orden de ideas, no encuentro acreditada en autos dicha causal de exclusión. A este respecto, cabe señalar que la codemandada Gol actuó con fundamento en el informe emanado del departamento médico de la empresa.

Llega el turno, de esta manera, de ocuparme del planteo de inconstitucionalidad de los arts. 63 de la ley 24.240 y 2º del Código Aeronáutico (ver memorial de la actora, fs. 760/vta., punto D).

Pues bien, sabido es que la declaración de inconstitucionalidad constituye la más delicada de las funciones susceptibles de encomendarse a un tribunal de justicia, ya que configura un acto de suma gravedad, la *ultima ratio* del orden jurídico. Y a ella sólo cabe recurrir cuando un acabado examen del precepto conduzca a la firme convicción de que su aplicación conculca el derecho o la garantía constitucional invocados (conf. CSJN, Fallos: 311:394; 322:919; 330:2981; 331:2068, entre muchos otros). En este orden de ideas, no encuentro acreditada la conculcación de garantías constitucionales mediante las normas cuya invalidez se propugna, pues la reparación integral del daño encuentra fundamento legal en las previsiones contenidas en el Código Aeronáutico y en el reenvío a la legislación común que hace el art. 2º de dicho cuerpo normativo para cuestiones no previstas. Lo dicho conduce –sin más– al rechazo del planteo esgrimido.

Es por los fundamentos expuestos a lo largo de este considerando que corresponde confirmar el decisorio en crisis en los aspectos examinados.

c) Responsabilidad de la aerolínea

Se queja finalmente Gol de la atribución de responsabilidad a su parte (ver memorial, fs. 765vta./766, tercer agravio).

Pues bien, sabido es que el recurso de apelación supone revisar las mismas cuestiones sometidas al juez de grado y expedirse sobre los errores de procedimiento o de juzgamiento acusados por el impugnante (arts.







Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017

271 y 277 del Código Procesal). El interesado debe formular la crítica concreta y razonada del pronunciamiento (art. 265 del Código Procesal) e incluir aquellos temas no tratados por el juez por el modo en que éste resolvió la contienda.

Así, la fundamentación del recurso de apelación no puede consistir en una mera discrepancia que manifieste el recurrente con el criterio sustentado por el juez de la causa. Por el contrario, y así lo ha interpretado uniformemente la jurisprudencia, la fundamentación de la apelación debe contener un crítica concreta de cada uno de los puntos en donde el juez habría errado en su análisis, sea por una interpretación equivocada de los hechos de la causa, o bien por una aplicación errónea del derecho, para señalar a continuación el modo en que debió resolverse la cuestión, de modo tal que quede demostrado a través de un razonamiento claro, el fundamento de la impugnación que se sustenta. Ocurre que la importancia de la expresión de agravios radica en su contenido, habiéndose decidido en este sentido que en virtud de lo establecido por el artículo 265 del Código Procesal, pesa sobre el apelante la carga de efectuar una crítica concreta y razonada de las partes del fallo recurrido que serían a su criterio equivocadas, exigencia que se cumple mediante la indicación detallada de los errores, omisiones y demás deficiencias que pudiera reprochar al pronunciamiento recurrido, y la refutación de las conclusiones de hecho y de derecho en que fundó el juez su decisión.

En este contexto, si bien este Tribunal observa desde antiguo un criterio amplio para juzgar la suficiencia de una expresión de agravios como habilitante de la instancia de revisión, esa actitud benevolente no puede llegar a ser una lenidad tal que en los hechos implique soslayar las normas procesales vigentes que rigen los pasos para acceder a la instancia de alzada.

En efecto, la recurrente reitera que no incumplió obligación alguna ya que no negó el embarque al actor, sino que fue imposible transportarlo por una cuestión de seguridad, haciendo caso omiso a lo decidido



en cuanto a la falta de elementos probatorios que acrediten la justificación de tal resistencia.

Por lo tanto, estimo que la recurrente no ha motivado suficientemente sus reproches, señalando y demostrando los errores en los que a su juicio habría incurrido el magistrado de grado. Todo lo cual conlleva la deserción de este aspecto del recurso.

d) Rubros indemnizatorios

Finalmente, la actora cuestiona a la cuantificación de la indemnización reconocida a su parte; concretamente, se queja del monto fijado en concepto de daño moral y del rechazo del resarcimiento de la pérdida de chance y del daño psicológico (fs. 756vta./757vta., punto B).

d.1) En punto la cuantificación del daño moral, debo comenzar por recordar que aquélla no está sujeta a cánones estrictos, sino que corresponde a los jueces de la causa establecer su quantum indemnizatorio prudentemente, tomando en cuenta la gravedad de la lesión sufrida, su función resarcitoria, el principio de reparación integral y – esencialmente– la índole de los sufrimientos de quien los padece.

A los fines de resolver el punto en disputa, tengo presente que en el *sub examine* se vislumbra claramente la angustia que generó la situación de autos en la persona del actor. Las constancias probatorias ponen en evidencia las mortificaciones sufridas por el señor D L al cercenarse en forma injustificada la posibilidad de realizar un viaje como el contratado, teniendo en cuenta las particularidades del caso que resultan de la documentación acompañada a escrito de inicio.

En estas condiciones, estimo adecuado elevar el monto reconocido en concepto de daño moral a la suma de \$ 300.000.

d.2) Respecto de la alegada pérdida de chance, lo primero que debo poner de relieve es que independientemente de la denominación jurídica que la actora haya dado a su pretensión, corresponde efectuar el correcto encuadramiento legal, lo cual no es otra cosa que una derivación del conocido principio resumido en el adagio latino *iura novit curia*, que supone que los jueces no se encuentran vinculados por la calificación jurídica que las partes dan a sus pretensiones y que pueden suplir el derecho mal invocado por aquéllas, siempre que no se alteren las bases fácticas del

~~litigio o la causa petendi (conf. CSJN, Fallos: 313:915; 322:2525; 324:1234;~~





Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017

325:3045; 327:2471). Es facultad de los jueces calificar autónomamente los hechos de la causa y subsumirlos en las normas jurídicas que los rigen. Pero ello, teniendo suma precaución de no menoscabar el derecho de defensa en juicio garantizado en el art. 18 de la Constitución. Especialmente, el respeto a la exigencia de congruencia y no ultrapasarse las alegaciones, pretensiones y defensas introducidas por los litigantes.

Pues bien, de los fundamentos esgrimidos por la actora – tanto en la demanda (fs. 60vta./61, apartado D), como ante esta instancia (ver memorial fs. 757/vta., apartado 4)- se advierte que la justificación de lo pretendido en concepto de pérdida de chance no se vincula con esta última, sino –antes bien- con el daño moral. En efecto, la recurrente funda su pretensión en la circunstancia de haberse quedado sin la posibilidad de vacacionar por culpa de la aerolínea demandada. Sostiene al respecto que “no irse de vacaciones para cualquier persona es una cuestión enojosa e insatisfactoria, pero si a ello le sumamos la patología de mi representado según la cual sus años de vida se encuentran por demás disminuidos, perder las vacaciones de un año no implica el mismo perjuicio que para cualquier otra persona. Podrían haber sido sus últimas vacaciones”.

Es aquí oportuno recordar que la chance tiene por objeto compensar por la pérdida –no meramente posible, sino probable- de la posibilidad de obtener una ganancia o beneficio. La “pérdida de chance” reviste el carácter de una expectativa jurídica, que recae sobre un derecho en formación. La línea jurisprudencial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación sostiene que el resarcimiento de la pérdida de chance exige la frustración de la oportunidad o posibilidad de obtener un beneficio económico, siempre que ésta cuente con probabilidad suficiente de concretarse.

En consecuencia, las circunstancias apuntadas por la recurrente para justificar la pretensión de progreso de la “pérdida de chance” fueron valoradas al momento de fijar el *quantum* del daño moral, por lo que no



corresponde su tratamiento independiente, a riesgo de indemnizar dos veces un mismo perjuicio.

d.3) Finamente, con relación al rechazo del resarcimiento del daño psicológico y tratamiento psicológico, no puedo soslayar que no obra en autos elemento alguno que me permita apartarme de lo informado por la perito psicóloga. En efecto, si bien la experta afirma que el actor “padeció, sufrió por un proyecto que no pudo ser, que no se limita sólo a un viaje, sino a la forma en que el peritado vivenció todo el proceso, el trato que recibió y la negativa final” (fs. 463, primer párrafo), también concluye que dicho padecimiento configura un “sufrimiento normal”, es decir, “aquellos trastornos emocionales que han sido transitorios y no han dejado huellas incapacitantes (fs. 463, segundo párrafo)”. Por lo tanto, “no se observa Daño Psíquico por el hecho de autos” (fs. 463, tercer párrafo).

De modo tal que no encuentro configurada en autos la existencia de un daño psíquico que conlleve su reparación independientemente del daño moral. En este último orden de ideas, recuerdo que el daño psíquico – entendido como la secuela patológica resultante de un hecho lesivo- no debe ser confundido con aquellas afecciones que configuran el daño moral y que no producen una alteración psíquica, sino anímica. El daño psicológico debe ser resarcido en la medida en que se verifique un perjuicio en la psiquis de la víctima, que se traduzca en una disminución de sus aptitudes para el trabajo y para su vida de relación. El daño moral sucede prevalecientemente en la esfera del sentimiento, en tanto que el psicológico afecta preponderantemente la del razonamiento. Por ser ello así, deben indemnizarse las secuelas psíquicas que pueden derivarse de un hecho, con independencia de que se conceda también una reparación en concepto de daño moral. El déficit en el ámbito psíquico debe ser diferenciado del daño moral, dado que si bien ambos afectan el equilibrio espiritual del damnificado, aquél reviste connotaciones de índole patológica.

Por los fundamentos que anteceden, corresponde confirmar la sentencia apelada en lo principal que decide, y modificarla en los términos que se desprenden del apartado d.1) del considerando III de la presente. En consecuencia, la valuación del daño moral se eleva a la suma de \$ 300.000. Las costas de primera instancia se imponen a la demandada. Por la

instancia de Alzada, dicha parte cargará con las costas de su respectivo recurso,

Fecha de firma: 09/09/2022

Firmado por: EDUARDO DANIEL GOTTARDI, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: ALFREDO SILVERIO GUSMAN, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: FLORENCIA NALLAR, JUEZ DE CAMARA



#30160162#324311346#20220502114121774



Poder Judicial de la Nación  
CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CIVIL Y  
COMERCIAL FEDERAL – SALA II

Causa n° 4715/2017

mientras que por el recurso interpuesto por la parte actora, los gastos del juicio se imponen en un 60% a dicha parte, y el 40% restante, a la demandada (arts. 68, 71 y 279 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación).

Así voto.

Los doctores Alfredo Silverio Gusman y Eduardo Daniel Gottardi por razones análogas a las expuestas por la doctora Florencia Nallar adhieren al voto que antecede.

En virtud del resultado que instruye el Acuerdo que antecede, esta sala **RESUELVE**: Modificar la sentencia apelada en los términos que se desprenden del apartado d.1) del considerando III, elevando en consecuencia, la valuación del daño moral a la suma de \$ 300.000. Con costas.

De conformidad con lo dispuesto por el art. 279 del Código de rito, déjense sin efecto los honorarios regulados en el decisorio del 16/9/2021 y difiérase la regulación de los emolumentos correspondientes para el momento en que sea aprobada la liquidación definitiva.

Regístrese, notifíquese y al Ministerio Público Fiscal y, oportunamente devuélvase.

