SENTENCIA DEL 16 DE DICIEMBRE DE 2022, NÚM. SCJ-PS-22-3538

Sentencia impugnada:	Segunda Sala de la Cámara Civil y Comercial de la Corte de Apelación Distrito Nacional, del 24 de octubre de 2019.
Materia:	Civil
Recurrente:	Jetblue Airways Corporation.
Abogados:	Licdos. Vitelio Mejía Ortiz, Lucas G. Gómez Gómez, Licdas. Lucy Suhely Objío Rodríguez y Ana J. Blandino Silfa.
Recurridos:	Any E. Méndez Comas y Félix Moreta Familia.
Abogada:	Licda. Luz M. Herrera Rodríguez.

Juez ponente: *Mag. Justiniano Montero Montero.*

Decisión: Rechaza.

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

La PRIMERA SALA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA, competente para conocer de los recursos de casación en materia civil y comercial, regularmente constituida por los jueces Justiniano Montero Montero, presidente en funciones, Vanessa Acosta Peralta y Napoleón Estévez Lavandier, miembros, asistidos del secretario general, en la sede de la Suprema Corte de Justicia, ubicada en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, en fecha **16 de diciembre de 2022,** año 179° de la Independencia y año 160° de la Restauración, dicta en audiencia pública, la siguiente sentencia:

En ocasión del recurso de casación interpuesto por Jetblue Airways Corporation, sociedad comercial constituida de conformidad con las

leyes del Estado de Delaware, autorizada a fijar domicilio en República Dominicana mediante el Decreto núm. 544-04, con el registro nacional de contribuyente (RNC) núm. 1-30-06844-5, con domicilio en la avenida Winston Churchill, esquina calle Paseo de los Locutores, plaza Las Américas II, en esta ciudad, representada por su gerente general, Ronald Alexander de Jesús Pérez, titular de la cédula de identidad y electoral núm. 225-0029974-2, domiciliado en esta ciudad; entidad que tiene como abogados constituidos a los Lcdos. Vitelio Mejía Ortiz, Lucy Suhely Objío Rodríguez, Ana J. Blandino Silfa y Lucas G. Gómez Gómez, titulares de las cédulas de identidad y electoral núms. 001-0196478-1, 003-0070173-7, 001-1843692-2, 001-1781017-6 y 001-1831559-7, respectivamente, con estudio profesional abierto en común en la avenida John F. Kennedy, edificio núm. 10, cuarto piso, ensanche Miraflores de esta ciudad.

En este proceso figura como parte recurrida Any E. Méndez Comas y Félix Moreta Familia, titulares de las cédulas de identidad y electoral núms. 001-1137079-7 y 012-0004368-3, respectivamente, domiciliados en la calle Luis Escoto Gómez núm. 23, edificio Juan Antonio I, apartamento 105, ensanche Serrallés de esta ciudad; quienes actúan en su propio nombre y en representación de sus hijos menores de edad E. Moreta Méndez y A. D. Moreta Méndez; quienes tienen como abogada constituida a la Lcda. Luz M. Herrera Rodríguez, titular de la cédula de identidad y electoral núm. 223-0044102-3, con estudio profesional abierto en la calle Dr. Jacinto Ignacio Mañón núm. 41, casi esquina avenida Winston Churchill, plaza Nuevo Sol, *suite* 6-C, tercer nivel, ensanche Paraíso, de esta ciudad.

Contra la sentencia civil núm. 026-03-2019-SSEN-00881 dictada por la Segunda Sala de la Cámara Civil y Comercial de la Corte de Apelación Distrito Nacional en fecha 24 de octubre de 2019, cuyo dispositivo copiado textualmente dispone lo siguiente:

Único: *Acoge el recurso de apelación, revoca en todas sus partes la sentencia recurrida, por los motivos expuestos; en consecuencia, acoge en parte la demanda original en reparación de daños y perjuicios, interpuesta por los señores Any E. Méndez Comas y Félix Moreta Familia, por sí y en representación de sus hijos menores E. Moreta Méndez y A. D. Moreta Méndez, en contra de la sociedad comercial Jetblue Airways Corporation, mediante acto número 08/2019, de fecha 03 de enero de*

2019, instrumentado por el ministerial Ariel Paulino Caraballo, de estrado de la Cuarta Sala de la Cámara Civil y Comercial del Juzgado de Primera Instancia del Distrito Nacional, en consecuencia, condena a la sociedad comercial Jetblue Airways Corporation, al pago de la suma de cinco mil seiscientos cuarenta con 50/100 (US$5,640.50), o su equivalente en pesos dominicanos, a favor de cada uno de los demandantes, a saber: los señores Any E. Méndez Comas y Félix Moreta Familia, y sus hijos menores E. Moreta Méndez y A. D. Moreta Méndez, por los daños morales por ellos sufridos, más el 1% de interés mensual de dicha suma, calculados a partir de la notificación de la presente sentencia y hasta su total ejecución, en virtud de los motivos antes expuestos.

VISTOS TODOS LOS DOCUMENTOS QUE REPOSAN EN EL EXPEDIENTE:

A) Constan depositados: **a)** memorial de casación de fecha 26 de diciembre de 2019, mediante el cual la parte recurrente invoca sus medios de casación contra la sentencia recurrida; **b)** el memorial de defensa de fecha 24 de enero de 2020, donde la parte recurrida plantea sus medios de defensa con relación al presente recurso de casación; y **c)** dictamen de la procuradora general adjunta, Casilda Báez Acosta, de fecha 5 de marzo de 2020, donde expresa que deja al criterio de esta Suprema Corte de Justicia la solución del presente recurso de casación.

B) Esta sala en fecha 3 de febrero de 2021 celebró audiencia para conocer del indicado recurso de casación, en la cual estuvieron presentes los magistrados que figuran en el acta levantada al efecto, asistidos del secretario y del ministerial de turno; a la indicada audiencia comparecieron ambas partes, quedando el asunto en fallo reservado para una próxima audiencia.

C) Esta sentencia ha sido adoptada a unanimidad y en estos casos el artículo 6 de la Ley 25-91, Orgánica de la Suprema Corte de Justicia, permite que la Sala se integre válidamente con tres de sus miembros, los que figuran firmando la presente sentencia.

LA PRIMERA SALA, LUEGO DE HABER DELIBERADO:

1) En el presente recurso de casación figura como parte recurrente la entidad Jetblue Airways Corporation y como parte recurrida Any E. Méndez Comas y Félix R. Moreta Familia, por ellos y en representación de sus hijos menores de edad E. Moreta Méndez y A. D. Moreta Méndez.

Del estudio de la sentencia impugnada y de los documentos a que ella se refiere se establece lo siguiente: **a)** el 13 de agosto de 2017 los señores Any E. Méndez Comas y Félix R. Moreta Familia compraron a través de la línea aérea Jetblue Airways Corporation boletos aéreos para ellos y sus hijos menores de edad, de ida y vuelta, desde el Aeropuerto Internacional de Las Américas, hasta el Aeropuerto Internacional de Orlando, en Florida, con fecha de partida el 2 de septiembre de 2017 y retorno el 9 de septiembre de 2017; **b)** el vuelo de regreso del 9 de septiembre de 2017 fue cancelado debido a las condiciones del clima de ese día, siendo reprogramado por la línea aérea para el jueves 14 de septiembre de 2017, a través del vuelo núm. 1705, con salida por la puerta número 27 del indicado puerto de embarque, a las 6:50 P.M.; **c)** el 14 de septiembre de 2017 el vuelo núm. 1705 presentó varios retrasos por diversos motivos, generándose una demora de aproximadamente 7 horas, arribando al Aeropuerto Internacional de Las Américas el 15 de septiembre de 2017 a las 4:02 A.M.; **d)** a raíz de esto, los ahora recurridos interpusieron una demanda en reparación de daños y perjuicios en contra de la entidad ahora recurrente, alegando que fueron sometidos a un largo tiempo de espera en condiciones desfavorables y sin recibir las informaciones y atenciones de lugar, acción que fue rechazada por la Quinta Sala de la Cámara Civil y Comercial del Juzgado de Primera Instancia del Distrito Nacional, mediante la sentencia civil núm. 038-2018-SSEN-01147 de fecha 21 de septiembre de 2018, por falta de pruebas del daño causado; **e)** esta decisión fue objeto de recurso de apelación por parte de los demandantes originales, el cual fue acogido por la corte *a qua,* mediante la sentencia ahora impugnada en casación, que revocó la decisión de primer grado, acogió en parte la demanda original y condenó a la empresa demandada al pago de una indemnización ascendente a US$5,640.50 para cada uno de los cuatro demandantes, por los daños morales causados, más un 1% de interés mensual a partir de la notificación de dicha decisión.

2) La entidad recurrente invoca los siguientes medios de casación: **primero:** violación a la ley; **segundo**: desnaturalización de los hechos y las pruebas.

3) En el desarrollo del primer y tercer aspecto del primer medio y del segundo medio de casación, unidos para su examen por su estrecha vinculación, la parte recurrente argumenta que cumplió con lo dispuesto en el artículo 1315 del Código Civil, contrario a la parte demandante

original, a quien le correspondía probar sus alegatos y la única prueba que depositaron en apelación diferente a las presentadas en primera instancia fueron dos fotos que no demuestran sus argumentos. Que de las pruebas aportadas por los demandantes no se observa que estos demostraran el supuesto daño causado por parte de Jetblue Airways Corporation, sino que dicha prueba ratifica que la aerolínea hizo todo lo posible para que el vuelo 1705 saliera a la hora pautada, sin embargo, los efectos colaterales que dejaron el paso de los huracanes Irma y María por la zona de vuelo, así como el efecto en cadena que producen dichos eventos naturales, dio lugar a que se viera obligada a garantizar la seguridad y la integridad física de sus clientes para que pudieran llegar sanos y salvos a su lugar de destino. Que la corte obvió por completo las fotos depositadas por los propios demandantes en donde se observa a un niño que duerme plácidamente en los brazos de quien se presume es un familiar y a varias personas en la sala de espera en completa calma, lo cual demuestra que todo el retraso sufrido en el vuelo fue realizado en completo orden.

4) Por otro lado, continúa exponiendo la parte recurrente que depositó ante la corte de apelación un acta de audiencia de otra demanda en daños interpuesta por la señora Mayrenis Lisays de los Santos Moreta, relacionada con el mismo vuelo, en donde se realizó una comparecencia personal de las partes, sin embargo, la corte no valoró dicha prueba, sino que confundió a la señora Mayrenis Lisarys de los Santos Moreta, demandante del otro proceso, como si fuese la demandante en este caso, incurriendo la corte en el grave error de confundir las partes y sus declaraciones, por lo que la corte no podía asumir declaraciones o acopios realizados por una parte demandante en otro proceso como único fundamento de su sentencia, toda vez que es criterio constante e ininterrumpido de que las declaraciones de las partes no hacen prueba en sí mismas si ellas no son corroboradas por otro medio de prueba. Por otra parte, en la misma acta de audiencia se hace constar la comparecencia del señor Ronald Alexander de Jesús Pérez, representante de Jetblue, el cual ratificó que el paso de los huracanes creó un efecto en cadena por la aerolínea en sus operaciones, que se le ofrecieron amenidades como snacks para el tiempo de espera, así como también precaución en la seguridad de las personas, que se le otorgó la compensación por retraso, conforme establece el convenio y el contrato de transporte suscrito, sin embargo, la corte no tomó en cuenta esto.

5) De su lado, la parte recurrida arguye que no hay nada que pruebe que hicieran reclamación alguna por la primera cancelación del vuelo que estaba pautado para el 9 de septiembre de 2017, por entender sensato que esta cancelación obedeció al paso del huracán Irma por territorio de La Florida y que afectó parte del territorio nacional, sino que la reclamación siempre ha sido por las diferentes faltas cometidas por la recurrente el día 14 de septiembre de 2017, como la reasignación de la puerta, la condición del primer avión abordado ese día, la falta de información, el maltrato y la larga espera. Que la corte hizo una correcta valoración de las pruebas que le fueron depositadas, dentro de las cuales figuran la certificación expedida por el Aeropuerto Siglo XXI, que da cuenta del día y la hora de llegada al país. Que para la corte decidir en la forma en que lo hizo actuó apegada al derecho e hizo una correcta valoración de los medios de pruebas y fijó una indemnización sin incurrir en ningún tipo de desnaturalización.

6) Del estudio del fallo impugnado se comprueba que la alzada decidió revocar la sentencia de primer grado y acoger en parte la demanda original, en virtud del siguiente razonamiento:

"…En primer orden, cabe destacar que el vuelo que debían abordar los demandantes a fin de llegar a su destino, es decir, al Aeropuerto Internacional de Las Américas, Santo Domingo, estaba pautado para el día 09 de septiembre de 2017, el cual fue suspendido debido a las condiciones climáticas que existían en ese momento, esto es, por causa de fuerza mayor, por lo que en ese caso la demandada no cae en responsabilidad civil, por ser esto una de las eximentes de la responsabilidad civil; no obstante, dicho vuelo fue reprogramado previa notificación vía correo a los demandantes para el día 14 de septiembre del mismo año, en el cual se suscitaron los retrasos alegados por la parte demandante, así como la falta de información por parte de la demandada. En relación a la falta, esta sala de la corte advierte que ciertamente existió una falta de información de parte de la demandada con relación al cambio de puertas de salida que le correspondía a los demandantes, así como la no provisión de alimentos a sabiendas de que existían menores de edad y de que para el momento en que se suscitaron esos retrasos ya se encontraban cerradas las cafeterías o puestos de comida del aeropuerto donde se encontraban, conforme se demuestra del testimonio otorgado ante esta alzada por la señora Mayreni Lisairys de los Santos Moreta, no obstante haberle

suministrado a los usuarios un snack de forma desorganizada, dejando al libre albedrío que las personas tomaran lo que quisieran, sin tomar en cuenta la cantidad de pasajeros que existían en ese momento. Por otro lado, el hecho de no prever con el aeropuerto de su destino la hora de salida y llegada del vuelo pautado, así como la falta del piloto a la hora en que estaba previsto, todo lo cual demuestra una falta de coordinación y logística necesaria en una empresa de su experiencia, como lo es la demandada. De la documentación aportada, así como de los informativos celebrados por ante el juez de primer grado se comprueba -como hemos dicho- no es un hecho controvertido, que el vuelo núm. 1705 el cual fue abordado por los recurrentes, debió llegar a Santo Domingo el día 14 de septiembre de2017, a las 9:16 de la noche, sin embargo llego a las 4:02 de la madrugada del día 15 de septiembre de 2017, sufriendo una demora de 7 horas aproximadamente, sin que fueran informadas las partes demandantes de la situación del retraso en ese momento. Por otro lado, tal y como alega la parte demandante, no le fueron suministradas las atenciones debidas a fin de poder esperar las horas antes mencionadas en condiciones óptimas, pues, lo que se les brindó en la espera solo fue un snack o tipo de merienda, no así una comida adecuada para poder soportar todo el tiempo de retraso al que estuvieron sometidos a fin de poder llegar a su desino. Que a todas luces, en la especie, existe un vínculo de causalidad entre la falta atribuida a la parte recurrida y el perjuicio sufrido a consecuencia de ella por los demandantes. En cuanto al daño sufrido por los demandantes, este se traduce a las horas de angustias de espera, las incomodidades, la falta de sueño, la incertidumbre de si iban a volar o no para poder llegar a su destino, además el hecho de encontrarse con niños pequeños en ese momento, quienes dado su condición son más vulnerables y sufren más este tipo de circunstancias, teniendo los padres que sufrir las consecuencias no solo por ellos mismos, sino también en verse impotentes en proporcionarles a estos sus necesidades de alimentos y un lugar para el descanso…"

7) Resulta oportuno precisar que la responsabilidad civil del transportista aéreo se encuentra regulada por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, llamado Convenio de Varsovia, modificado por la Convención de Montreal de 1999, la cual fue ratificada por el Estado dominicano el 21 de septiembre de 2007 y entró en vigor el 20 de noviembre de 2007.

8) El artículo 19 del mencionado Convenio de Montreal, utilizado por los jueces de fondo en su fallo, dispone: *"el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas";* asimismo, el artículo 20 de la citada normativa prevé: "*Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. (…).*

9) De estos preceptos se colige que los transportistas aéreos son responsables de lo que ocurre durante sus vuelos y de los resultados de sus operaciones, por tanto, contrario a lo denunciado por la parte recurrente, la carga de la prueba al reclamar los daños no recae sobre el cliente-demandante, sino que corresponde demostrar a las compañías aéreas que han hecho todo lo posible por evitar interrupciones y accidentes, salvo las causas eximentes que establece el convenio aludido.

10) En ese sentido, esta Primera Sala también ha sido de criterio que, en materia de derecho de consumo, opera un estándar probatorio excepcional al consagrado por el artículo 1315 del Código Civil, en el que le corresponde al proveedor, por su posición dominante, establecer la prueba en contrario sobre lo que alega el consumidor, en virtud del principio '*in dubio pro consumitore*'.

11) Sobre la desnaturalización de los hechos y las pruebas denunciadas, cabe destacar que dicho vicio consiste en suponer que a los hechos establecidos como ciertos no se les ha dado su verdadero sentido y alcance inherente a su propia naturaleza; en ese tenor, para que este vicio pueda dar lugar a la casación de la sentencia impugnada, es necesario que la alzada haya alterado la sucesión de estos o analizado erróneamente la forma en que dichos hechos probados o dados como ciertos por el tribunal pudieran influir en la decisión del litigio.

12) En la especie, el análisis de los motivos ofrecidos por la corte *a qua* revela que dicho tribunal constató la existencia de un contrato entre las partes partiendo de las pruebas aportadas, incluyendo la admisión que de la validez del contrato hizo la propia empresa demandada, comprobando así que lo demandantes originales adquirieron boletos aéreos emitidos por Jetblue Airways Corporation para viajar el 2 de septiembre de 2017 al estado de La Florida, ciudad de Orlando, siendo programado su retorno a Santo Domingo para el 9 de septiembre del mismo año, vuelo que fue reprogramado para el 14 de septiembre en ocasión de las condiciones climáticas que se presentaban en ese momento como consecuencia del huracán Irma.

13) En ese sentido, se observa que al ponderar la reprogramación del vuelo inicialmente pautado el 9 de septiembre de 2017 para el 14 del mismo mes y año, la alzada tuvo a bien juzgar que dicha suspensión se debió *"a las condiciones climáticas que existían en ese momento, esto es, por causa de fuerza mayor, por lo que en ese caso la demandada no cae en responsabilidad civil, por ser esto una de las eximentes de la responsabilidad civil",* de lo que se advierte que tomó en consideración las causas eximentes de la responsabilidad de la empresa transportistas, consistente en este caso en la fuerza mayor originada como consecuencia del paso del huracán Irma, sin embargo, concluyó que esto ocurrió así en ocasión del vuelo que saldría el 9 de septiembre de 2017, no así con relación al vuelo del 14 de septiembre de ese año, momento en el que se originaron los inconvenientes en los cuales los ahora recurridos sustentaron su demanda original, los cuales no solo consistieron en el retraso en la salida del vuelo, sino también en la falta de información del cambio de la puerta de embarque y del motivo del retraso, la falta de suministro de las atenciones debidas a fin de poder aguardar en condiciones óptimas la salida del vuelo, y la falta de coordinación y logística de la empresa, hechos estos que fueron retenidos y comprobados correctamente por la corte *a qua.*

14) Por igual es preciso indicar que era deber de la parte demandada, ahora recurrente, aportar al debate las pruebas de lugar a fin de demostrar que los retrasos presentados el día 14 de septiembre de 2017 se debieron a las consecuencias del paso del huracán Irma o previo a la llegada del huracán María, tomando en cuenta que para la fecha del vuelo antes mencionada, ya el primero de estos huracanes había pasado y el

segundo aún no había entrado a la región, lo cual no fue demostrado por la empresa transportista.

15) En ese sentido, la alzada retuvo el incumplimiento por parte de la demandada tras comprobar que el vuelo de fecha 14 de septiembre llegó al país con 7 horas de retraso aproximadamente, valorando para ello la certificación de fecha 26 de marzo de 2018, expedida por la entidad Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI (Aerodom), para lo cual no era necesario, como aduce la parte recurrente, que la alzada ponderara si dicho retraso transcurrió o no en calma de acuerdo a las fotografías aportadas al debate, toda vez que la normativa internacional que rige la materia y que establece responsabilidad a la empresa transportista por el retraso en el transporte de pasajeros no condiciona este hecho a que dicho retraso transcurra en desorden, sino partiendo de que estas empresas deben garantizar a sus usuarios la calidad del servicio que brindan, entre los que se destaca la certeza de su salida y llegada, conforme a los horarios ofertados.

16) Por otro lado, argumenta la parte recurrente que la alzada incurrió en un grave error al no ponderar correctamente el acta de audiencia que depositó ante la alzada, celebrada ante el tribunal de primer grado en fecha 14 de marzo de 2019, en ocasión de una demanda en daños y perjuicios interpuesta por Mayrenis Lisarys de los Santos Moreta, relacionada con el mismo vuelo, malinterpretando la corte las declaraciones y asumiendo que la señora Mayrenis Lisarys de los Santos Moreta era la demandante en el proceso que la apoderada. Que, además, al ser parte demandante en otro proceso no podía la corte sustentar la responsabilidad retenida en este solo medio de prueba.

17) Al respecto, del estudio del fallo impugnado se advierte que al referirse la corte *a qua* a las declaraciones dadas por la señora Mayrenis Lisarys de los Santos Moreta, indicó lo siguiente: *"que en fecha 14 de marzo de 2019 fue celebrada por ante el juez de primer grado la medida de informativo testimonial a cargo de la pate demandante, compareciendo la señora Mayreni Lisairys de los Santos Moreta…"; "…ciertamente existió una falta de información de parte de la demandada con relación al cambio de puertas de salida…así como la no provisión de alimentos…conforme se demuestra del testimonio otorgado ante esta alzada por la señora Mayreni Lisairys de los Santos Moreta…"; "De la documentación aportada,*

así como de los informativos celebrados por ante el juez de primer grado se comprueba, -como hemos dicho- no es un hecho controvertido, que el vuelo número 1705… llegó a las 4:02 de la madrugada del día 15 de septiembre de 2017, sufriendo una demora de 7 horas aproximadamente…".

18) De lo anterior no es posible comprobar el argumento de la parte recurrente de que la alzada haya confundido la calidad de la señora Mayrenis Lisarys de los Santos Moreta, como si fuera la demandante del caso que la apoderaba, toda vez que la corte siempre hizo referencia a dichas declaraciones como "informativo testimonial" y no como "comparecencia personal de las partes". Además, dicho testimonio fue aportado al debate ante la corte por la propia empresa transportista, reconociendo que dicha señora formaba parte de los pasajeros del vuelo 1705 que partió el 14 de septiembre de 2017, viajando esta junto con los ahora recurridos, al ser familiar de ellos, por lo que, atendiendo a la soberana apreciación de los jueces del fondo, válidamente podía la alzada otorgarle valor probatorio a dichas declaraciones en forma de informativo testimonial que corroborara los argumentos de los demandantes en el caso que la apoderaba, sobre todo, tomando en cuenta -como se lleva dicho- que quien aportó dicha prueba fue la propia empresa transportista, además de que -como también se ha indicado- en atención a la inversión del fardo de la prueba en los casos como el de la especie, le correspondía a la entidad demandada aportar los elementos probatorios que desvirtuaran los argumentos de la parte recurrida, demandante original, relativos a que se le ofertó a los usuarios del servicio de transporte la información oportuna, se le brindó las comodidades de lugar derivadas del tiempo de espera y se hizo todo lo posible por evitar el retraso en cuestión, lo cual no aconteció.

19) Así también, indica la parte recurrente que la alzada no tomó en cuenta las declaraciones del representante de la entidad Jetblue Airways Corporation, hechas constar en la misma acta de audiencia del 14 de marzo de 2019, sin embargo, es oportuno indicar que ha sido juzgado por esta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia, que los jueces de fondo, haciendo uso de su poder soberano de apreciación y sin incurrir en violación de ningún precepto jurídico, pueden ponderar de las pruebas aportadas por las partes, solamente aquellas que consideren útiles para la causa y sustentar en ellas su decisión, siempre que realicen una motivación razonable. En la especie, si bien es cierto que, según se desprende del fallo criticado, la corte hizo constar las declaraciones aludidas, no menos

verdad es que los jueces de fondo formaron su convicción y arribaron a las conclusiones que ya han sido expuestas, valorando para ello otros elementos probatorios, anteriormente citados, los cuales consideraron suficientes para el esclarecimiento del caso, por lo que a juicio de esta Corte de Casación, el hecho de que la alzada no haya tomado en consideración dichas declaraciones, no quiere decir que no hayan sido ponderadas por el tribunal, sino que, como se lleva dicho, en el uso de su facultad eligió las piezas que consideró arrojaban más luz para dar solución a la litis.

20) Una vez retenido el incumplimiento del contrato de transporte, en virtud de las declaraciones dadas por la demandante en su comparecencia personal, antes transcritas, y la falta de prueba en contrario de la demandada, la alzada verificó el perjuicio ocasionado a Mayreni Lisairys de los Santos, de todo lo cual se comprueba que no se configura el vicio denunciado por la parte recurrente en torno a la desnaturalización de los hechos y las pruebas, por lo que procede desestimar los aspectos del primer medio y segundo medio de casación examinados.

21) En un segundo aspecto del primer medio la parte recurrente denuncia que el artículo 37, letra F del contrato de transporte de Jetblue Airways Corporation, modificado el 27 de agosto de 2016, dispone que en el caso de que se produzcan demoras en tierra en la salida, sin importar la causa, el pasajero recibirá 200 dólares válido para futuros viajes con Jetblue, en caso de que la demora tarde más de 5 horas después del horario de salida programado; que dicho contrato de transporte se acordó conforme a la Constitución, los convenios internacionales que rigen la materia y el Código Civil, por lo que la empresa cumplió con su obligación al acreditar a favor de los demandantes la suma de US$250.00 para cada uno a ser usado en futuros vuelos por la aerolínea, y por tanto la corte actuó en total desapego de los preceptos constitucionales y en franca violación al ordenamiento jurídico, asumiendo una postura desproporcional en lo relativo al principio de razonabilidad.

22) Al respecto la parte recurrida arguye que la corte pudo determinar en su sentencia los hechos expuestos y dictar una sentencia justa y apegada al buen derecho.

23) Sobre el análisis de la indemnización correspondiente, la alzada plasmó el siguiente razonamiento:

"…Con relación a lo alegado por la parte demandada, sociedad comercial Jetblue Airways Corporation, en cuanto a que las partes demandantes fueron indemnizadas con un crédito otorgado, en razón de 4 boletos aéreos por la suma de US$250.00 dólares norteamericanos cada uno, a fin de poder ser utilizados en futuros viajes dentro de la referida aerolínea, esta sala de la corte establece que lo que corresponde en este caso es verificar si dicho monto cubre el límite de responsabilidad respecto a los atrasos establecidos en el Convenio Montreal de 1999 antes mencionado, por el cual se rigen este tipo de responsabilidades con respecto a las reglas de transporte aéreo. A tales fines, establece el artículo 22 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional Montreal 1999, del 18 de mayo de 1999: "límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga. 1. En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero…(Subrayado nuestro); seguido de esto, se hace necesario que esta alzada defina lo que son los 'derechos especiales de giro' contenido en el convenio antes indicado, a saber: 'Según el Fondo Monetario Internacional (FMI) los Derechos Especiales de Giro (DEG) es un activo de reserva internacional creado en 1969 para completar las reservas oficiales de los países miembros. Los cuales son utilizados como unidad de cuenta por el Fondo Monetario Internacional y otras muchas organizaciones internacionales (…); también 'El Derecho Especial de Giro (DEG) se redefinió en base a una cesta de monedas que actualmente esta integrada por el dólar, el euro, la libra y el yen. El valor del Derecho Especial de Giro (DEG), en dólares, se determina diariamente y se publica en la web del FMI. (Subrayado nuestro); En ese sentido comprobamos que la moneda aplicable al caso de la especie por los derechos especiales de giro es el dólar, pues fue la moneda utilizada en el contrato aéreo que existió entre las partes; por lo que, luego de haber realizado una consulta en la página web del Fondo Monetario Internacional, comprobamos que al momento en que ocurrió el hecho, esto es, en fecha 14 de septiembre de 2017, el valor de un DEG era de 1.419410 dólares, que al ser multiplicado por los 4,150 derechos especiales de giro contenidos en el artículo 22 del Convenido de Montreal, antes descrito, da un total de US$5,890.5 dólares estadounidenses, siendo lo que correspondía pagar a la parte demandada a favor de cada uno de los demandantes. Por estas razones, es que esta

sala de la corte procede reducir del monto antes indicado el valor de los 4 boletos aéreos otorgados a los demandantes, los cuales no han negado haberlos recibido…"

24) Como se hizo constar en la sentencia objetada, el artículo 22 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el día 28 de mayo de 1999, prevé: *Límite de responsabilidad respecto al retraso el equipaje y la carga. En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4,150 derechos especiales de giro por pasajero. (…).*

25) Por otro lado, el artículo 25 del referido Convenio instituye: *Estipulación sobre los límites. El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente convenio (…).*

26) En la especie, la recurrente arguye que cumplió con su obligación de indemnización al acreditar a favor de cada uno de los cuatro demandantes el monto de US$250.00 dólares consignados en el contrato de transporte como pago de indemnización por retraso en el vuelo, sin embargo, esta sala constata que, si bien es cierto que el artículo 25 del Convenio en cuestión, antes transcrito, ofrece flexibilidad para convenir el límite de responsabilidad, no menos verdad es que también hace constar de forma explícita que dicho límite de responsabilidad debe ser más elevado que lo dispuesto en el Convenio mencionado, por lo que nunca podrá ser inferior.

27) En esas atenciones, a juicio de esta Corte de Casación, la alzada no incurrió en los agravios denunciados al favorecer a la demandante con una indemnización mayor a la convenida en el contrato de transporte, pues el monto de US$250.00 ofrecidos por Jetblue Airways Corporation a los demandantes no se corresponde con la suma indemnizatoria que realmente debía ser pagada por la aerolínea, es decir, a los US$5,890.5 que resultaron del cálculo que correctamente fue realizado por la alzada de conformidad con lo estipulado en el artículo 22 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el día 28 de mayo de 1999, razonamiento que esta Corte de Casación, en el uso de la facultad de control de legalidad que le confiere la ley, corrobora.

28) Adicionalmente, es importante acotar que el artículo 26 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el día 28 de mayo de 1999, dispone**: Nulidad de las cláusulas contractuales.** *Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.* Además, el artículo 27 de dicha norma establece: **Libertad contractual.** *Ninguna de las disposiciones del presente convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente convenio,* ***establecer condiciones que no estén en contradicción con las disposiciones del presente convenio.***

29) Como corolario de lo expuesto, se verifica que la corte *a qua* juzgó en el ámbito de la legalidad, siendo manifiesto que la decisión impugnada, como ya se indicó, no contiene los vicios invocados de violación de los preceptos constitucionales, al ordenamiento jurídico y al principio de razonabilidad, razón por la cual procede desestimar este aspecto del primer medio examinado.

30) Finalmente, es preciso destacar que en materia de responsabilidad civil delictual o cuasi delictual rigen las reglas de la reparación integral, dentro de la cual, entre otros, se encuentran los presupuestos esenciales del daño moral por un lado el cual constituye un sufrimiento interior, una pena, un dolor, cuya existencia puede ser evidente en razón de su propia naturaleza o ser fácilmente presumible de los hechos concretos de la causa; de ahí que ha sido juzgado que para fines indemnizatorios este tipo de perjuicio se trata de un elemento subjetivo que los jueces del fondo aprecian, en principio, soberanamente; empero, es obligación de los jueces de fondo motivar sus decisiones, aun cuando los daños a cuantificar sean morales; esto, bajo el entendido de que deben dar motivos concordantes que justifiquen el dispositivo de la decisión, lo cual constituye un punto nodal para los órganos jurisdiccionales como enfoque de legitimación. En ese tenor, la corte de casación, más que verificar si las condenaciones contenidas en la sentencia impugnada son irracionales, lo que debe constatar es si estas fueron suficientemente motivadas, pues ahí es donde se encuentra la razón de lo decidido.

31) En el caso, esta sala ha identificado como suficiente el razonamiento ofrecido por la alzada para otorgar la indemnización a la recurrida por el daño moral que padeció, sustentado *en las horas de angustias, de espera, las incomodidades, la falta de sueño, la incertidumbre de saber si iba a volar o no para poder llegar a su destino, además el hecho de encontrarse con niños pequeños en ese momento, quienes dado su condición son más vulnerables y sufren más este tipo de circunstancias, teniendo los padres que sufrir las consecuencias no solo por ellos mismos, sino también en verse impotentes en proporcionarles a estos sus necesidades de alimentos y un lugar para el descanso*, cuestiones que permiten establecer que se trató de una evaluación *in concreto*, la cual cumple con su deber de motivación, razón por la cual procede desestimar el presente recurso de casación.

32) Al tenor del artículo 65 de la Ley sobre Procedimiento de Casación, toda parte que sucumba será condenada al pago de las costas del procedimiento, en consecuencia, procede condenar a la parte recurrente al pago de dichas costas.

Por tales motivos, la PRIMERA SALA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA, por autoridad y mandato de la ley y en aplicación de las disposiciones establecidas en la Constitución de la República, los artículos 1, 5 y 65 de la Ley núm. 3726-53, sobre Procedimiento de Casación, de fecha 29 de diciembre de 1953, modificada por la Ley núm. 491-08; 19, 20, 22 y 25 del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el día 28 de mayo de 1999; y 141 del Código de Procedimiento Civil.

FALLA:

PRIMERO: RECHAZA el recurso de casación interpuesto por Jetblue Airways Corporation, contra la sentencia civil núm. 026-03-2019-SSEN-00881, dictada por la Segunda Sala de la Cámara Civil y Comercial de la Corte de Apelación Distrito Nacional, en fecha 24 de octubre de 2019, por los motivos antes expuestos.

SEGUNDO: CONDENA a la parte recurrente, Jetblue Airways Corporation, al pago de las costas del procedimiento y ordena su distracción a favor de la Lcda. Luz M. Herrera Rodríguez, abogada de la parte recurrida quien ha afirmado haberlas avanzado en su totalidad.

Firmando: Justiniano Montero Montero, Vanessa Acosta Peralta y Napoleón Estévez Lavandier.

César José García Lucas, secretario general de la Suprema Corte de Justicia, CERTIFICO, que la sentencia que antecede fue dada y firmada por los jueces que figuran en ella, en la fecha arriba indicada.