

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
PANEL III

AEROSTAR AIRPORT
HOLDINGS, LLC,

Apelada,

v.

MORE AUTOMOTIVE
PRODUCTS, INC. h/n/c
DOLLAR RENT A CAR;
ABAB CORPORATION
h/n/c PAYLESS CAR
RENTAL; JOHN DOE;
RICHARD ROE;
COPORACIÓN ABC;
ASEGURADORA XYZ,

Apelante.

KLAN202000058

APELACIÓN
procedente del Tribunal
de Primera Instancia, Sala
Superior de Carolina.

Caso núm.:
F PE2016-0189.

Sobre:
injunction preliminar y
permanente; sentencia
declaratoria;
incumplimiento
contractual; daños y
perjuicios.

Panel integrado por su presidenta, la Jueza Jiménez Velázquez, la Jueza Romero García y la Juez Méndez Miró.

Romero García, jueza ponente.

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 30 de junio de 2020.

La parte apelante, More Automotive Group Products, Inc. (Dollar), y ABAB Corp. (Payless), instó el presente recurso de apelación el 17 de enero de 2020. En este, solicita la revocación de la *Sentencia Sumaria Parcial* emitida el 5 de diciembre, notificada el 18 de diciembre de 2019, por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de Carolina. Mediante el referido dictamen, el foro primario declaró con lugar una solicitud de sentencia sumaria presentada por Aerostar Airport Holdings, LLC (Aerostar) y, en consecuencia, declaró sin lugar las mociones de sentencia sumaria parcial presentadas por la parte apelante. Por último, el foro primario desestimó con perjuicio las sendas reconveniones instadas por Dollar y Payless en contra de Aerostar.

Evaluados los escritos de las partes litigantes y por los fundamentos que expondremos a continuación, confirmamos la *Sentencia Sumaria Parcial* objeto de este recurso.

I

En síntesis, el 24 de julio de 2012, y en virtud de un *Lease Agreement* otorgado entre la Autoridad de los Puertos y Aerostar, este último se convirtió en la operadora del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Aeropuerto)¹. Previo a que Aerostar firmara el referido acuerdo, había compañías de alquiler de autos que operaban sus negocios desde los predios del aeropuerto. Estas compañías eran denominadas *compañías de alquiler On-Airport*. Además, también había otro tipo de empresas, las cuales recogían pasajeros en el aeropuerto, pero sus oficinas estaban localizadas en las afueras de este y por dicha razón eran denominadas *compañías de alquiler Off-Airport*. En este caso, ambas apelantes son denominadas como *compañías de alquiler Off-Airport*.

Además, la Autoridad de los Puertos, allá para el 22 de mayo de 2012, aprobó el Reglamento Núm. 8205 para *Reglamentar la Operación de Negocios de Alquiler de Vehículos Ubicados fuera del Aeropuerto en los Predios del Aeropuerto* (Reglamento Núm. 8205). Dicho Reglamento estableció como requisito para la operación de las *compañías de alquiler Off-Airport* la firma de un contrato, así como el pago de una tarifa equivalente al 10% de los ingresos brutos derivados de las operaciones de recogido de pasajeros.

En lo pertinente, el 16 de junio de 2016, Aerostar incoó una demanda de *injunction* preliminar y permanente; sentencia declaratoria; incumplimiento contractual; y daños y perjuicios en contra de Dollar y Payless. En esencia, alegó que, el 27 de febrero de 2013, comenzó a ejercer las facultades de operador y administrador del Aeropuerto. Sostuvo que designó un área específica del Aeropuerto para la operación de todas

¹ Cabe destacar que dicho acuerdo es un contrato de alianza a tenor con la Ley Núm. 29-2009, *Ley de Alianzas Público Privadas*, 27 LPRÁ sec. 2601 y siguientes (Ley de Alianzas Público Privadas). La referida ley autoriza a todos los departamentos, agencias, corporaciones públicas e instrumentalidades, rama legislativa y judicial del Gobierno de Puerto Rico, a establecer, mediante contrato, la formación de alianzas por parte del Estado con el sector privado, cooperativas, corporaciones de trabajadores y organizaciones sin fines de lucro. Destacamos que, al establecerse una alianza público-privada, el Estado delega las operaciones, funciones, servicios o responsabilidades de cualquier entidad gubernamental a un ente privado.

las compañías dedicadas a alquiler de autos y se comenzó a dar cumplimiento a los requisitos impuestos en el Reglamento Núm. 8205.

Con respecto a las apelantes, relató que, el 24 de febrero de 2014, Aerostar firmó con Dollar y Payless un contrato titulado *Off-Airport Car Rental Operating Agreement* (Operating Agreement). Indicó que, en virtud del Operating Agreement, Aerostar le otorgó a Dollar y a Payless, entre otras cosas, el privilegio de operar sus negocios de alquiler de vehículos mediante recogido de pasajeros en los predios del Aeropuerto, a cambio de una tarifa equivalente al 10% de los ingresos brutos de dicho negocio, conforme al Reglamento Núm. 8205. No obstante, ante el incumplimiento de los acuerdos establecidos en el Operating Agreement por parte de Dollar y Payless, el 24 de julio de 2014, Aerostar les notificó que daba por terminados los referidos contratos.

Como consecuencia, el 17 de julio de 2015, Aerostar incoó ante el Tribunal Federal para el Distrito de Puerto Rico una demanda y solicitud de *injunction* al amparo de la legislación federal antimonopolística.² Sin embargo, luego de varias incidencias, Dollar y Payless suscribieron un acuerdo de transacción con Aerostar titulado *Restated Off-Airport Car Rental Operating Agreement* (ROA). Mediante el ROA, el cual era efectivo el 1 de febrero de 2016, Dollar y Payless reanudaban sus acuerdos contractuales con Aerostar, conforme los términos de los Operating Agreements otorgados el 24 de febrero de 2014.

No obstante, Aerostar indicó que, el 1 de marzo de 2016, recibió una notificación por parte de Dollar y Payless en la que le informaron que daban por terminados los acuerdos establecidos en el ROA. Añadió que a pesar de haber dado por terminado el acuerdo, las apelantes continuaron recogiendo pasajeros dentro de los predios del Aeropuerto.

En virtud de lo antes expuesto, Aerostar solicitó, entre otras cosas, una sentencia declaratoria sobre el incumplimiento de las apelantes con las leyes y reglamentos aplicables a su operación comercial en el Aeropuerto.

² *Aerostar Airport Holdings, LLC. v. AAA Car Rental, Inc., et al.*, Civil Núm. 15-01959.

Además, incluyó como remedio el cumplimiento específico de la cláusula penal contenida en el ROA equivalente al 250% de la tarifa establecida. En la alternativa, solicitó una compensación de los daños sufridos por el ingreso dejado de percibir. Por último, solicitó la concesión de un *injunction* preliminar y permanente para detener la conducta ilegal de las apelantes.

Luego de varias incidencias procesales, las cuales incluyeron la denegatoria del *injunction* preliminar, el 26 de julio de 2016, Dollar y Payless presentaron su *Contestación a la Demanda*. En esta, negaron los hechos alegados en la demanda y sostuvieron tener derecho a operar de forma irrestricta en el Aeropuerto. Sostuvieron que operan en los carriles externos de acceso al público en general y no en el carril designado por Aerostar.

Asimismo, la parte apelante incoó una reconvenición en contra de la parte apelada, fundamentada en la doctrina de abuso del derecho. En ella, alegó que Aerostar no podía impedirle el uso de las vías públicas que dan acceso al Aeropuerto, ni cobrarles una tarifa por su acceso a dichos predios.

El 11 de julio de 2018, Aerostar presentó una *Demanda Enmendada* a los únicos efectos de enmendar sus alegaciones respecto a la seguridad del aeropuerto y eliminar la causa de acción de *injunction* preliminar. El resto de las causales se mantuvo inalterada.

Posteriormente, el 22 de agosto de 2018, Dollar y Payless presentaron una *Moción de Sentencia Sumaria Parcial*. En síntesis, la parte apelante reiteró que no existía un vínculo contractual con Aerostar. Argumentó que la terminación sin causa del contrato entre Aerostar y la parte apelante, estaba permitida por los acuerdos establecidos en el ROA. Expuso que los acuerdos pactados permitían que, de manera voluntaria, cualquiera de las partes pudiera dar por terminado el contrato en cualquier momento, unilateralmente y sin exposición de causa. Ante ello, indicó que cualquiera de las partes pudo haber dado por terminado el contrato, siempre y cuando se le notificara a la otra parte dentro de un término de

treinta (30) días previo a la terminación. A esos efectos, solicitó la desestimación de las causas de acción de incumplimiento contractual, cumplimiento específico y sentencia declaratoria.

Más adelante, el 15 de octubre de 2018, las apelantes presentaron una segunda *Moción de Sentencia Sumaria Parcial*. En esta, arguyeron que el cobro del 10% del ingreso bruto producido al dejar y recoger pasajeros en el Aeropuerto estaba sujeto al Reglamento Núm. 8205. En ese sentido, alegaron que dicho reglamento no se encuentra vigente debido a la inacción de la Autoridad de los Puertos de cumplir con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme (LPAU). Por tanto, adujeron que las causas de acción de Aerostar se encuentran desprovistas de fundamento, debido a que el Reglamento Núm. 8205 no le es oponible, pues perdió su efectividad y vigor.

El 2 de noviembre de 2018, Aerostar presentó una solicitud de sentencia sumaria parcial y una oposición a las mociones de sentencia sumaria parcial presentadas por la parte apelante.³ Con respecto a la oposición a las sentencias sumarias parciales de la parte apelante, argumentó que, aun cuando el ROA permitía que alguna de las partes diera por finalizado el acuerdo, las apelantes estaban impedidas de continuar accediendo al Aeropuerto para el recogido de pasajeros. Añadió que Dollar y Payless no acceden al Aeropuerto para hacer uso público de este, sino un uso privado y comercial como parte de su negocio de alquiler de autos; ello, sin cumplir con las leyes y reglamentos aplicables. A su vez, Aerostar enfatizó que, en virtud del *Lease Agreement*, la Autoridad de los Puertos arrendó a Aerostar el Aeropuerto y ello incluyó los carriles externos de acceso a sus terminales. Por tanto, concluyó que los reclamos de las apelantes en cuanto al ejercicio de un derecho de acceso o uso público de

³ El título de la moción es *Moción de Sentencia Sumaria Parcial a favor de Aerostar y Oposición conjunta a Mociones de Sentencia Sumaria Parcial presentadas por las partes demandadas*. Cabe destacar que Aerostar aceptó como hechos incontrovertidos la mayoría de los enumerados en las mociones de sentencia sumaria presentadas por Dollar y Payless, con excepción de los hechos número 7, 8 y 11 de la segunda moción de sentencia sumaria parcial. Como consecuencia, manifestó que no existían hechos materiales que impidieran se dictara sentencia sumaria en esa etapa de los procedimientos. A su vez, expuso tres (3) hechos materiales como incontrovertidos. Véase, apéndice de la parte apelante, a las págs. 797-843.

los carriles externos del Aeropuerto son improcedentes debido al carácter comercial de sus operaciones.

Por otro lado, Aerostar argumentó que procede que se dicte sentencia sumaria a su favor debido a que no existe una controversia de hechos materiales que impida la resolución del pleito por la vía sumaria. En ese sentido, esbozó que es un hecho incontrovertido que las apelantes, a pesar de haber dado fin a los acuerdos establecidos en el ROA, continúan accediendo a los predios del Aeropuerto para realizar una actuación de naturaleza comercial. Con respecto a la aplicación del Reglamento Núm. 8205, Aerostar argumentó que, aunque la LPAU establece un proceso de revisión para los reglamentos que lleven más de cinco (5) años de aprobados, dicho estatuto no dispone para una derogación tácita o automática si se incumple con dicha revisión. Además, alegó que, en virtud de la Ley de Alianzas Público Privadas, un contratante tiene facultad para determinar, fijar, alterar, imponer y cobrar las tarifas que entienda necesarias para el uso de las instalaciones.

Por último, Aerostar solicitó que se declarara sin lugar las mociones de sentencia sumaria parcial presentadas por la parte apelante y con lugar su propia solicitud de sentencia sumaria parcial.

Luego de presentada una réplica⁴ a la moción de sentencia sumaria parcial, al igual que una dúplica⁵, el 16 de mayo de 2019, el tribunal primario celebró una vista argumentativa. En ella, las partes tuvieron la oportunidad de argumentar sobre las mociones ante la consideración del foro primario.

Así, pues, el 5 de diciembre de 2019, notificada el 18 de diciembre de 2019, el Tribunal de Primera Instancia emitió una *Sentencia Sumaria Parcial*. En síntesis, el foro primario concluyó que Aerostar, como operadora actual del Aeropuerto y en virtud del *Lease Agreement* está facultada para cobrar una tarifa de acceso a los negocios de alquiler de vehículos ubicados fuera del Aeropuerto. Añadió que dicha facultad es

⁴ Véase, Apéndice de la parte apelante, pág. 844.

⁵ Véase, Apéndice de la parte apelante, pág. 863.

independiente de si la compañía utiliza una de las entradas dedicadas para dicho uso o las vías de acceso utilizadas por el público en general. Además, determinó que al Dollar y Payless terminar voluntariamente con dichos acuerdos, estaban impedidas de continuar accediendo a los predios del Aeropuerto para realizar alguna actividad comercial.

En consecuencia, el foro primario ordenó a las apelantes a cesar y desistir de acceder los predios del Aeropuerto para recoger pasajeros o clientes como parte de su operación comercial, a menos que estas cuenten con un permiso, contrato o autorización de Aerostar. Además, condenó a Dollar y Payless al pago de daños a Aerostar en una suma equivalente a la tarifa de acceso, según definida en el Reglamento Núm. 8205, desde el 1 de abril de 2016, hasta que la sentencia parcial advenga final y firme o las apelantes acrediten haber cesado y desistido de acceder al Aeropuerto para llevar a cabo su operación comercial.⁶

Inconforme, el 17 de enero de 2020, Dollar y Payless instaron el presente recurso y señalaron la comisión de los siguientes errores:

Erró el TPI al declarar no ha lugar las mociones de sentencia sumaria parcial de Dollar y Payless sin hacer una determinación de hechos materiales controvertidos y hechos materiales incontrovertidos, según requerido por la Regla 36.4 de Procedimiento Civil.

Erró el TPI al ordenar a Dollar y Payless a desistir inmediatamente de acceder a los “predios del Aeropuerto” para recoger clientes, pues ello constituye un interdicto preliminar y la previa denegación de ese remedio constituye la ley del caso.

Erró el TPI al determinar que Aerostar tiene derecho a cobrarle una tarifa de acceso a Dollar y Payless por discurrir por la carretera pública que atraviesa el Aeropuerto para recoger clientes.

Erró el TPI al determinar que Dollar y Payless incumplieron sus respectivos contratos con Aerostar.

Erró el TPI al determinar que Dollar y Payless han incumplido el Reglamento [Núm.] 8205, toda vez que el mismo está vencido y no puede ser fuente de derecho ni obligaciones.

Erró el TPI al ordenar a Dollar y Payless a pagar a Aerostar una suma equivalente a la tarifa de acceso definida en el Reglamento [Núm.] 8205.

⁶ Dicha suma sería cuantificada en una vista evidenciaria posterior.

Erró el TPI al no determinar que la pretensión de Aerostar de cobrarle el 250% de la tarifa establecida en sus antiguos contratos es improcedente.

(Mayúsculas omitidas).

En esencia, las apelantes alegaron que la sentencia parcial incumple con los postulados de las Reglas de Procedimiento Civil al no incluir las determinaciones de hechos materiales sobre los cuales existe controversia. Además, reiteraron el hecho de que no hubo un incumplimiento de contrato, sino que conforme al propio contrato dieron por terminado el acuerdo. A esos efectos, esgrimieron que permitir el pago de una tarifa a Aerostar como condición para poder utilizar una vía pública como acceso al Aeropuerto contraviene nuestro estado de derecho.

Por otro lado, en su quinto y sexto señalamiento de error la parte apelante esgrimió que el Reglamento Núm. 8205 es el único fundamento de Aerostar para el cobro del 10% de ingreso bruto por el recogido de pasajeros en las inmediaciones del Aeropuerto. Por consiguiente, añadió que el Reglamento Núm. 8205 no fue revisado tal y como dispone la LPAU, por lo que carece de vigencia.

Por último, la parte apelante señaló que el foro primario erró al no incluir en su sentencia que Aerostar estaba impedida de cobrar el 250% de la tarifa establecida como cláusula penal. Ello debido a que no son de aplicación las normas contenidas en el ROA, ni el Art. 1802 del Código Civil de Puerto Rico.

El 18 de febrero de 2020, Aerostar presentó su alegato en oposición al recurso de apelación. Sostuvo que la sentencia parcial adjudicó de forma final todas las controversias legales en sus méritos y solo quedó pendiente una determinación sobre los daños. A esos efectos, concluyó que al adjudicar todas las controversias no era necesario que el foro primario estableciera hechos sobre los cuales existía controversia. Cónsono con lo anterior, manifestó que, al haberse adjudicado todos los planteamientos de las partes, el remedio de un *injunction* permanente era procedente en derecho.

Además, la parte apelada expresó que se desprende de la ley y la reglamentación aplicable que la Autoridad de los Puertos tiene plena autoridad para regular el acceso al Aeropuerto para llevar a cabo actividades comerciales. En ese sentido, señaló que, ante la firma del *Lease Agreement*, dicha autoridad fue delegada a Aerostar. De otro lado, la parte apelada apuntó que, a pesar de Dollar y Payless dar por terminada la relación contractual, estos se continuaron beneficiando económicamente sin autorización. Por tanto, concluyó que el incumplimiento de la parte apelante de pagar una tarifa por el recogido de pasajeros constituyó un enriquecimiento injusto. Así pues, concluyó que los errores apuntados no fueron cometidos por el foro primario.

II

A

La Regla 36.1 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, establece que una moción de sentencia sumaria debe estar fundada en declaraciones juradas, o en aquella evidencia que demuestre la inexistencia de una controversia sustancial de hechos esenciales y pertinentes. En su consecuencia, podrá dictarse sentencia sumaria cuando no exista ninguna controversia real sobre los hechos materiales y esenciales del caso y, además, si el derecho aplicable lo justifica. *SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo*, 189 DPR 414, 430 (2013).

Un hecho material “es aquel que puede afectar el resultado de la reclamación de acuerdo al derecho sustantivo aplicable”. *Ramos Pérez v. Univisión*, 178 DPR 200, 213 (2010). A su vez, la controversia relacionada a un hecho material debe ser real, “por lo que cualquier duda es insuficiente para derrotar una Solicitud de Sentencia Sumaria”. *Íd.*, a las págs. 213-214.

Así, el Tribunal Supremo ha señalado que “la parte que solicita la sentencia sumaria en un pleito está en la obligación de demostrar, fuera de toda duda, la inexistencia de una controversia real sobre todo hecho pertinente que a la luz del derecho sustantivo determinaría una sentencia a su favor como cuestión de ley”. *Rivera, et al. v. Superior Pkg., Inc., et al.*,

132 DPR 115, 133 (1992). A su vez, “[a]l considerar la moción de sentencia sumaria se tendrán como ciertos los hechos no controvertidos que consten en los documentos y las declaraciones juradas ofrecidas por la parte promovente.” *Piñero v. A.A.A.*, 146 DPR 890, 904 (1998).

Con relación a los hechos relevantes sobre los que se plantea la inexistencia de una controversia sustancial, la parte promovente “está obligada a desglosarlos en párrafos debidamente enumerados y, para cada uno de ellos, especificar la página o el párrafo de la declaración jurada u otra prueba admisible en evidencia que lo apoya”. *SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo*, 189 DPR, a la pág. 432. Por su lado, la parte promovida tiene el deber de refutar los hechos alegados, con prueba que controvierta la exposición de la parte que solicita la sentencia sumaria. *López v. Miranda*, 166 DPR 546, 563 (2005). Así pues:

la contestación a la moción de sentencia sumaria tiene que ceñirse a ciertas exigencias en lo atinente a los hechos. Primeramente, recae sobre la parte que responde el deber de citar específicamente los párrafos según enumerados por el promovente que entiende están en controversia y, para cada uno de los que pretende controvertir, detallar la evidencia admisible que sostiene su impugnación con cita a la página o sección pertinente.

De otra parte, puede también el oponente someter hechos materiales adicionales que alegadamente no están en disputa y que impiden se dicte sentencia sumaria. Le compete entonces, similar al proponente, enumerarlos en párrafos separados e indicar la pieza evidenciaria que los apoya con referencia específica al fragmento de esta en que descansa cada aserción. [...]

SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo, 189 DPR, a la pág. 432.

Dichos requisitos no son un mero formalismo, ni constituyen un requisito mecánico sin sentido. *Íd.*, a la pág. 434. Cónsono con lo anterior, de proceder en derecho, el tribunal podrá dictar “sentencia sumaria a favor del promovente si la parte contraria no responde de forma detallada y específica a una solicitud debidamente formulada”. *Íd.*, a la pág. 432. Así pues, el tribunal tiene “la potestad de excluir los hechos propuestos que no hayan sido debidamente numerados o que no tengan correlación específica a la evidencia admisible que supuestamente los sostiene”. *Íd.*, a la pág. 433.

De otra parte, no procede resolver un caso por la vía sumaria cuando: (1) existen hechos materiales y esenciales controvertidos; (2) hay alegaciones alternativas en la demanda que no han sido refutadas; (3) surge de los propios documentos que se acompañan con la moción una controversia real sobre algún hecho material y esencial; o, (4) como cuestión de derecho no procede. *Echandi v. Stewart Title Guaranty Co.*, 174 DPR 355, 368 (2008). Además, un tribunal no deberá dictar sentencia sumaria cuando existen elementos subjetivos de intención, negligencia, propósitos mentales o cuando el factor de credibilidad es esencial. *Carpets & Rugs v. Tropical Reps*, 175 DPR 615, 638 (2009).

Ahora bien, sobre la responsabilidad de un tribunal al evaluar la moción de sentencia sumaria, la Regla 36.4 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 36.4, establece que:

Si en virtud de una moción presentada bajo las disposiciones de esta regla **no se dicta sentencia sobre la totalidad del pleito, ni se concede todo el remedio solicitado o se deniega la misma, y es necesario celebrar juicio**, será obligatorio que el tribunal resuelva la moción mediante una determinación de los hechos esenciales y pertinentes sobre los cuales no hay controversia sustancial y los hechos esenciales y pertinentes que están realmente y de buena fe controvertidos, y hasta qué extremo la cuantía de los daños u otra reparación no está en controversia, ordenando los procedimientos ulteriores que sean justos en el pleito, incluso una vista evidenciaría limitada a los asuntos en controversia. Al celebrarse el juicio, se considerarán probados los hechos así especificados y se procederá de conformidad.

A base de las determinaciones realizadas en virtud de esta regla el tribunal dictará los correspondientes remedios, si alguno.

(Énfasis nuestro).

La precitada regla delimita las instancias en las que el tribunal estará obligado a resolver una moción de sentencia sumaria mediante la determinación de los hechos esenciales y pertinentes sobre los cuales no hay controversia sustancial, y los hechos que se encuentran realmente y de buena fe controvertidos. *William Pérez Vargas v. Office Depot/ Office Max, Inc.*, Op. de 4 de diciembre de 2019, 2019 TSPR 227, 203 DPR ____ (2019). Dichas instancias son: (1) cuando no se dicta sentencia sumaria sobre la totalidad del pleito; (2) cuando no se concede todo el remedio

solicitado, y (3) cuando se deniega la moción de sentencia sumaria presentada. *William Pérez Vargas v. Office Depot/ Office Max, Inc.*, pág.10. “Estas tres (3) instancias conllevan, por supuesto, la celebración de un juicio en su fondo”. *Íd.*

El propósito de consignar tanto los hechos controvertidos como los incontrovertidos es relevar a las partes de pasar prueba sobre estos últimos durante el juicio en su fondo y así promover la solución expedita del pleito. *Íd.*, pág. 18.

B

La Regla 57 de las de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 57, y los Artículos 675 a 687 del Código de Enjuiciamiento Civil, 32 LPRA secs. 3521 a 3533, son las disposiciones de ley que regulan en nuestro ordenamiento el recurso del *injunction*. En particular, la Regla 57 de las de Procedimiento Civil establece la existencia de tres modalidades de *injunction*, a saber: (a) el entredicho provisional, (b) el *injunction* preliminar y (c) el *injunction* permanente.

En Puerto Rico, el interdicto es el instrumento más eficaz para vindicar los derechos protegidos por nuestra Constitución. *Pedraza Rivera v. Collazo*, 108 DPR 272, 276 (1979). Este remedio provisional se emite en cualquier momento en un pleito, después de celebrada una vista en la que las partes hayan presentado prueba en apoyo y en oposición de tal solicitud. *Mun. de Ponce v. Gobernador*, 136 DPR 776, 784 (1994). Su propósito fundamental es mantener el *statu quo*, hasta tanto se celebre un juicio en los méritos para adjudicar la controversia en cuestión. *Asoc. Vec. Villa Caparra v. Asoc. Fom. Educativo*, 173 DPR 304, 316 (2008).

Con la expedición de una orden de *injunction* preliminar, sea para requerir o prohibir un acto, se evita que la conducta del demandado produzca una situación que pueda convertir en académicos los reclamos del demandante y, por ende, la sentencia que en su día se dicte. *Íd.* Además, este recurso extraordinario tiene como fin evitar que se causen perjuicios inminentes o daños irreparables a alguna persona, en los casos

en que no hay otro remedio adecuado en ley. *E.L.A. v. Asociación de Auditores*, 147 DPR 669, 679 (1999). El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha reiterado que la expedición de un *injunction* preliminar descansa en el ejercicio de la sana discreción del tribunal. *Misión Ind. P.R. v. J.P. y A.A.A.*, 142 DPR 656, 680 (1997).

C

En nuestro sistema de derecho civil, las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasicontratos, y de los actos y omisiones ilícitos en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia. Art. 1042 del Código Civil, 31 LPRA sec. 2992. En cuanto a los contratos, el Art. 1044 del Código Civil dispone que, “las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y deben cumplirse al tenor de los mismos”. 31 LPRA sec. 1994. “Consecuentemente, un contrato existe desde que una o varias personas prestan su consentimiento a obligarse a dar alguna cosa o prestar algún servicio”. *Rodríguez Ramos et al. v. ELA et al.*, 190 DPR 448, 455 (2014).

Los contratos serán válidos si concurren tres elementos: consentimiento, objeto y causa. Art. 1213 del Código Civil. 31 LPRA sec. 3391. A su vez, el Art. 1230 del Código Civil establece que “[l]os contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurren las condiciones para esenciales para su validez”. 31 LPRA sec. 3451. Así pues, los contratos “se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces, obligan, no solo a lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que según su naturaleza sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley”. Art. 1210 del Código Civil, 31 LPRA sec. 3375.

De otra parte, el principio de la autonomía contractual “permite que las partes contratantes establezcan los pactos, las cláusulas y las condiciones que entiendan convenientes”. *Rodríguez Ramos et al. v. ELA et al.*, 190 DPR, a las págs. 455-456; Art. 1207 del Código Civil, 31 LPRA sec. 3372. Esa autonomía estará limitada únicamente, y el contrato será

nulo e inexistente, si este último resulta contrario a las leyes, a la moral o al orden público. *Rodríguez Ramos et al. v. ELA et al.*, 190 DPR, a la pág. 456.

Ahora bien, en lo pertinente a la interpretación de los contratos, si los términos son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas. Si las palabras parecieran contrarias a la intención evidente de los contratantes, prevalecerá esta sobre aquellas. Art. 1233 del Código Civil, 31 LPRA sec. 3471. De esta forma, el Art. 1233 obliga a los tribunales a atenerse al sentido literal de los términos de un contrato cuando estos son claros y no dejan dudas de la intención de los contratantes. *Johnson & Johnson v. Mun. de San Juan*, 172 DPR 840, 856 (2007). Por otro lado, cualquiera que sea la generalidad de los términos de un contrato, no deberán entenderse comprendidos en él cosas distintas y casos diferentes de aquellos sobre los que los interesados se propusieron contratar. Art. 1235 del Código Civil, 31 LPRA sec. 3473.

Al interpretar el Art. 1233, el Tribunal Supremo ha expresado que: “los términos de un contrato son claros cuando son suficientes en contenido para ser entendidos en un único sentido, sin dar lugar a dudas o controversias, sin diversidad de interpretaciones y sin necesitar, para su comprensión, razonamientos o demostraciones susceptibles de impugnación”. *C.F.S.E. v. Unión de Médicos*, 170 DPR 443, 450 (2007); *Sucn. Ramírez v. Tribunal Superior*, 81 DPR 357, 361 (1959). En fin, el Tribunal Supremo ha establecido que, cuando los términos del contrato son claros y no dejan lugar a dudas sobre la intención de los contratantes, no cabe recurrir a las reglas de interpretación de los contratos. *Rivera Rodríguez v. Rivera Reyes*, 168 DPR 193, 212 (2006).

D

La Ley de Alianzas Público Privadas fue estatuida para cumplir con la política pública de favorecer y promover el establecimiento de alianzas público privadas para la creación de proyectos prioritarios, fomentar el

desarrollo y mantenimiento de instalaciones de infraestructura, y compartir entre el Estado y el contratante el riesgo que representa el desarrollo, operación o mantenimiento de dichos proyectos. Art. 3 de la Ley Núm. 29-2009, 27 LPRA sec. 2602. Con esta legislación el Estado pretende fomentar la creación de empleos, promover el desarrollo socioeconómico y la competitividad del País.

Con ese fin, se creó la Autoridad para las Alianzas Público Privadas de Puerto Rico. Esta tiene, entre sus facultades y poderes, el de negociar y otorgar, con cualquier persona, incluida cualquier agencia gubernamental, federal o estatal, todo tipo de contrato, que incluye, sin que se entienda como una limitación, contratos de concesión administrativa y cualquier tipo de contrato de alianza. Art. 6 de la Ley Núm. 29-2009, 27 LPRA sec. 2605 (a) (8).

Un contratante a quien se le haya adjudicado un contrato de alianza tendrá la facultad de determinar, fijar, alterar, imponer y cobrar derechos, rentas, tarifas y cualquier otro tipo de cargos por la prestación del servicio o función, o la construcción, reparación, mejora y el uso de las instalaciones de conformidad con las disposiciones del contrato de alianza. Art. 10 de la Ley Núm. 29-2009, 27 LPRA sec. 2609(c).

E

La Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (Autoridad de los Puertos) se creó con el propósito de desarrollar, mejorar, poseer, funcionar y administrar cualquiera y todo tipo de facilidades de transporte y servicios aéreos y marítimos, por sí sola o en coordinación con otras entidades gubernamentales, corporativas o municipales. Art. 6 de la Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, *Ley de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico*, según enmendada, 23 LPRA sec. 336. Conforme a ello, la Autoridad tendrá y podrá ejercer todos los derechos y poderes que sean necesarios y convenientes para adelantar los propósitos que le fueron encomendados mediante ley. Dentro de sus poderes y facultades, la Autoridad podrá “formular, adoptar, enmendar y derogar estatutos para regir las normas de

sus negocios en general y de ejercitar y desempeñar los poderes y deberes que por ley se le conceden e imponen”. 23 LPRA sec. 336.

Al tenor de los poderes y facultades otorgados, la Autoridad creó el Reglamento Núm. 8205. Dicho reglamento “establece las reglas que aplicarán a los Negocios de Alquiler de Vehículos Ubicados fuera del Aeropuerto que presten, directamente o por medio de terceros, ciertos servicios a Clientes del Aeropuerto en el Aeropuerto, tal como recoger y dejar a Clientes del Aeropuerto en lugares designados dentro del Aeropuerto”. Art. IV del Reglamento Núm. 8205. Asimismo, el Reglamento dispone que:

[s]e concederá a Dichos Negocios de Alquiler de Vehículos Ubicados Fuera del Aeropuerto el derecho y privilegio de tener acceso a Clientes del Aeropuerto al suscribirse el Contrato correspondiente y realizarse el pago de la Tarifa de Acceso al Aeropuerto conforme a los términos y condiciones descritos en este Reglamento.

Íd. (Énfasis nuestro).

A esos efectos, el referido Reglamento prohíbe a los negocios de alquiler de vehículos ubicados fuera del aeropuerto prestar servicios dentro del aeropuerto a menos que hayan (1) suscrito un contrato con la Autoridad y (2) obtenido un permiso. Art. VI, sección 1 del Reglamento Núm. 8205. De igual forma, obliga a los negocios de alquiler de vehículos ubicados fuera del aeropuerto a pagar una tarifa de acceso al aeropuerto. Art. VI, sección 2 del Reglamento Núm. 8205. Siendo ello así, dicha tarifa será “una cantidad igual al 10% de los ingresos brutos del Negocio de Alquiler de Vehículos Ubicados Fuera del Aeropuerto”. Art. V del Reglamento Núm. 8205.

F

Por otro lado, en lo pertinente, el proceso de reglamentación de las agencias administrativas se define como “el procedimiento seguido por una agencia para la formulación, adopción, enmienda o derogación de una regla o reglamento. Sección 1.3 (n) de la Ley Núm. 38-2017, *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico*, 3 LPRA sec. 9603. Toda aprobación de un reglamento que no cumpla con

las disposiciones contempladas en la LPAU será nulo. Sección 2.7, 3 LPRA sec. 9617. Así, pues, para que un reglamento quede derogado conforme a la LPAU, es necesario que cumpla con el Capítulo II de ese estatuto.

De otra parte, en lo pertinente, la LPAU establece un deber de revisión periódica de los reglamentos de las agencias. En ese sentido, será deber de todas las agencias revisar cada cinco (5) años sus reglamentos para evaluar si los mismos adelantan la política pública de la agencia o de la legislación al amparo de la cual fue aprobado el reglamento. Sección 2.19, 3 LPRA sec. 9629.

No obstante, la propia Sección 2.19 de la LPAU dispone un procedimiento para cuando, luego de la revisión del reglamento, este deba ser derogado. En ese sentido, la referida Ley dispone que:

todo reglamento que, en el proceso de revisión, por disposición de ley o por enmienda a una ley orgánica de la agencia o entidad administrativa, haya sido derogado, se incluirá en una compilación de reglamentos en desuso que será presentado a la División de Certificados y Reglamentos del Departamento de Estado adjunto a la certificación de vigencia del reglamento actual o la radicación del reglamento nuevo.

Íd.

Por lo que, si en el proceso de revisión de un reglamento, el mismo es derogado, deberá aparecer en la División de Certificados y Reglamentos del Departamento de Estado, acompañado del reglamento actual o nuevo.

III

En síntesis, nos corresponde determinar si el foro primario erró al dictar sentencia sumaria parcial a favor de Aerostar y en contra de la parte apelante. Analizados los hechos a la luz del derecho aplicable, resulta forzoso concluir que no le asiste la razón a la parte apelante. Veamos.

En el primer señalamiento de error, la parte apelante aduce que el foro primario incidió al incumplir con los postulados de la Regla 36.4 de Procedimiento Civil al no hacer mención en la sentencia parcial de los hechos que están en controversia. No le asiste la razón.

Según indicamos anteriormente, en virtud de la Regla 36.4 de Procedimiento Civil, el foro apelado tiene la obligación, al **denegar** una

solicitud de sentencia sumaria, de consignar todos los hechos esenciales y pertinentes sobre los cuales no hay controversia sustancial, así como los que están realmente controvertidos. Además, conforme a dicha regla procesal, se delimitan las instancias en las que un tribunal está obligado a realizar dicha tarea. Es decir, (1) cuando no se dicta sentencia sumaria sobre la totalidad del pleito; (2) cuando no se concede todo el remedio solicitado, y, (3) cuando se deniega la moción de sentencia sumaria presentada. En dichos casos es necesario la celebración de un juicio en su fondo, por lo que se requiere consignar los hechos sobre los cuales es innecesario pasar prueba.

Sin embargo, en el presente caso no aplica ninguna de las instancias antes mencionadas. Ello, puesto que el foro apelado tuvo ante su consideración tres (3) sentencias sumarias y, luego de analizar la totalidad de estas, resolvió en su *Sentencia Sumaria Parcial* la totalidad de las controversias. Además, ambas partes tuvieron la oportunidad de controvertir los hechos en sus respectivas oposiciones y de presentar prueba que sustentara sus alegaciones. Consecuentemente, el Tribunal de Primera Instancia acogió la solicitud de sentencia sumaria presentada por la parte apelada y denegó las solicitudes presentadas por Dollar y Payless.

Así pues, no existía óbice alguno que impidiera que el foro primario dictara sentencia sumaria en el caso que nos ocupa. Según esbozado, no medió controversia sobre los hechos materiales y esenciales del caso y, de los documentos adjuntados a las mociones sobre sentencia sumaria, no surgió una controversia real, sobre algún hecho material y esencial. Por tanto, como cuestión de derecho, no existía impedimento para disponer del caso por la vía sumaria. A su vez, tampoco había impedimento para que la reconvencción presentada por las partes apelantes fuera desestimada. Es decir, al proceder de esta manera, ante la consideración del tribunal solo quedó pendiente la celebración de una vista evidenciaria para cuantificar los daños a los que tiene derecho Aerostar.

Además, conviene destacar que la Regla 42.2 de Procedimiento Civil establece que no es necesario especificar los hechos probados y consignar separadamente las conclusiones de derecho al resolver una moción de sentencia sumaria en su totalidad.⁷

Así, al margen de lo anterior, el Tribunal de Primera Instancia concedió la moción de sentencia sumaria en su totalidad y solo restó cuantificar los daños. Al así proceder, el foro apelado estaba eximido de cumplir con los requisitos de la Regla 36.4 de Procedimiento Civil. En consecuencia, no se cometió el error imputado.

En su segundo señalamiento de error la parte apelante se limita a cuestionar la validez de la orden dada por foro primario en su sentencia para que estos desistieran de acceder a los predios del Aeropuerto. En específico, Dollar y Payless alegan que la orden de cese y desista dictada por el foro apelado es equivalente a un *injunction* preliminar. Ante ello, sostienen que un interdicto preliminar es improcedente mientras haya un litigio pendiente y hasta que se celebre un juicio en sus méritos.

Destacamos que la figura anglosajona del *injunction* se asentó en nuestro ordenamiento jurídico como un mecanismo de aseguramiento de sentencia, que está disponible en todo tipo de pleito sin importar su naturaleza, siempre y cuando cumpla con ciertos requisitos. Con respecto al *injunction* preliminar, este tiene como propósito mantener un *statu quo* mientras se dilucida el pleito en sus méritos. Por otro lado, la previa adjudicación de un *injunction* preliminar, no es impedimento para que el tribunal, en el ejercicio de su sana discreción, ordene el cese y desista inmediato para que Dollar y Payless no accedan a los predios del Aeropuerto hasta tanto cuenten con una previa autorización una vez finalizado el litigio.

A esos efectos y como asunto apremiante a la presente controversia, debemos puntualizar que la sentencia apelada resuelve todas las controversias presentadas por las partes en sus solicitudes de sentencia

⁷ 32 LPRA Ap. V, R. 42.2.

sumaria. A tenor con lo anterior, resulta importante destacar que el nombre no hace la cosa. Ha quedado claro que a pesar de que la sentencia lleva consigo en su título la palabra “parcial”, para efectos prácticos, esta es final. Por tanto, no erró el Tribunal de Primera Instancia al ordenar que las apelantes se abstuvieran de acceder a los predios del Aeropuerto para realizar su actividad comercial sin previa autorización y pago de la tarifa de acceso.

En su tercer y cuarto señalamiento de error, la parte apelante cuestiona la imposición de una tarifa de acceso a las instalaciones del Aeropuerto cuando alega que utiliza una vía de uso público. A su vez, cuestiona la determinación del Tribunal de Primera Instancia de que medió un incumplimiento de contrato.

En primer lugar, no existe controversia en que cualquiera de las partes contratantes podía dar fin al *Restated Operating Agreement* con o sin causa. Tampoco existe controversia en que, a pesar de haber puesto fin al contrato, las apelantes continuaron operando sus negocios dentro del Aeropuerto. No obstante, una lectura del *Lease Agreement* firmado entre la Autoridad de los Puertos y Aerostar establece que este último es el administrador y operador del Aeropuerto y sus espacios. Esto incluye sus vías y carreteras. A esos efectos, la sección 3.2(b) del *Lease Agreement* define las instalaciones del Aeropuerto como “LMM Airport Facility means the airport known as Luis Muñoz Marín International Airport [...] and all easements, licenses, privileges, rights and appurtenances related thereto, including all [...] roadways”.⁸

Por otro lado, en virtud del Reglamento de Aeropuertos, Reglamento Núm. 2923, la Autoridad de los Puertos prohibió la operación de comercios en los predios del aeropuerto que no cuenten con una autorización de la Autoridad de los Puertos. Consecuentemente, el Reglamento Núm. 8205 dispone, en lo pertinente, que los negocios de alquiler de autos *off-airport* no pueden prestar servicios en el Aeropuerto a menos que hayan suscrito

⁸ Véase, Apéndice de la parte apelante, pág. 624.

un contrato, obtenido un permiso y pagado una tarifa de acceso correspondiente al 10% de los ingresos brutos del negocio.

De igual manera, cabe destacar que fue en virtud del ROA que se les otorgó el derecho a las apelantes de acceder al Aeropuerto, a cambio de una tarifa mensual. En ese sentido, al poner fin a dicho contrato también cesó el privilegio de que las apeladas pudieran continuar con su operación comercial. No obstante, estas continuaron realizando sus operaciones, beneficiándose así de las instalaciones del Aeropuerto sin pagar tarifa alguna. A esos efectos, aun cuando Dollar y Payless pusieron fin al contrato entre las partes, las leyes y reglamentos aplicables impiden que estas accedan sin autorización a las instalaciones del Aeropuerto para llevar a cabo su actividad comercial.

Por otro lado, con respecto a la determinación de incumplimiento contractual, una lectura de la sentencia apelada nos lleva a concluir que el Tribunal de Primera Instancia no erró en su conclusión.

Sobre este señalamiento de error, la parte apelante se limitó a indicar que no le eran aplicables las cláusulas y condiciones del contrato debido a que había dado por terminado el mismo. Sin embargo, las apelantes no fundamentaron su posición con respecto a que la *Sentencia Sumaria Parcial* había concluido que existía un claro incumplimiento de contrato.

Luego de analizar con detenimiento la sentencia, podemos concluir que esta no utiliza como fundamento para otorgar los remedios concedidos los preceptos de incumplimiento contractual. Lo cierto es que la parte dispositiva de la sentencia ordena el pago de una suma equivalente a la tarifa de acceso, según definida en el Reglamento Núm. 8205. Por tanto, no se cometieron los errores imputados.

Respecto al quinto y sexto señalamiento de error, tampoco les asiste la razón a las apelantes.

Dollar y Payless intentan argumentar sin éxito que la Sección 2.19 de la LPAU obliga a las agencias administrativas a revisar cada cinco (5)

años sus reglamentos con el propósito de evaluar si los mismos adelantan la política pública de la agencia. Arguyen que el Reglamento Núm. 8205 fue aprobado en el 2012, y, al no contar con una revisión, el mismo resulta nulo e inaplicable al caso. De igual forma, plantean que por esa razón no se les puede cobrar la tarifa de acceso que establece dicho reglamento.

Aun cuando la LPAU establece un proceso de revisión para los reglamentos que lleven más de cinco años de aprobados, lo cierto es que también existe un proceso para la derogación de estos. La misma sección a la que hacen referencia las apelantes dispone que un reglamento que es derogado debe ser incluido en una compilación de reglamentos en desuso, que será publicado por el Departamento de Estado. Por tanto, no podemos concluir que el hecho de que el reglamento no haya sido revisado lo convierte automáticamente en un reglamento derogado. Inclusive, este Tribunal se dio a la tarea de realizar una búsqueda en la página electrónica del Departamento de Estado. Dicha búsqueda reflejó que el Reglamento en controversia tiene una cualificación de “activo”. Por tanto, hasta que la Autoridad de los Puertos no establezca un reglamento que desplace o derogue el Reglamento Núm. 8205, las disposiciones de este permanecen en pleno vigor.

Por tanto, en el ejercicio de su autoridad, Aerostar esta facultada para cobrar una tarifa de acceso, según dispone el Reglamento Núm. 8205.

Por último, a la luz del análisis antes discutido, nos abstenemos de discutir el séptimo señalamiento de error. De una simple lectura de la *Sentencia Sumaria Parcial* se desprende que el Tribunal de Primera Instancia no impuso la cláusula penal contenida en el ROA, sino que concedió un remedio basado en las leyes y reglamentos aplicables. Por tanto, resulta impertinente entrar en los méritos del mismo.

En fin, confirmamos la *Sentencia Sumaria Parcial* apelada porque los planteamientos de la parte apelante no lograron establecer que el Reglamento Núm. 8205 fuese inválido, ni que le asistía un derecho a utilizar las instalaciones del Aeropuerto sin pagar una tarifa de acceso. Por todo

lo cual, procedía desestimar sumariamente las sendas reconvenciones y dictar sentencia sumaria a favor de Aerostar, tal como correctamente dictaminó el Tribunal de Primera Instancia.

IV

Por los fundamentos expresados, confirmamos la sentencia sumaria parcial emitida el 5 de diciembre de 2019, por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de Carolina.

Notifíquese.

Lo acordó y manda el Tribunal, y lo certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones.

Lcda. Lilia M. Oquendo Solís
Secretaria del Tribunal de Apelaciones