

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE CAGUAS
PANEL X

JAVIER RAÚL PÉREZ
GARCÍA

Demandante - Recurrido

V.

OM TRANSPORT, INC.
Y OTROS

Demandados - Peticionarios

Certiorari
procedente del
Tribunal de
Primera Instancia,
Sala Superior de
Caguas

KLCE202000798

Caso Núm.:
CG2019CV03862

Sobre:
Daños y Perjuicios

Panel integrado por su presidenta; la Juez Ortiz Flores, la Juez Nieves Figueroa y la Juez Lebrón Nieves

Lebrón Nieves, Juez Ponente

RESOLUCIÓN

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

Comparece OM Transport, Inc., (OM Transport o parte peticionaria) y nos solicita que revisemos una Resolución emitida el 7 de mayo de 2020. Mediante la aludida determinación, el Tribunal de Primera Instancia, denegó la *Moción de Desestimación* presentada por la parte peticionaria. Por los fundamentos que discutiremos, se deniega la expedición del auto de *Certiorari*.

I

El señor Javier Raúl Pérez García (señor Pérez García o parte recurrida) sufrió un accidente vehicular mientras se encontraba en sus funciones como chofer de camiones. Al momento del accidente, el señor Pérez García conducía un camión propiedad de OM Transport. A raíz de dicho evento, el 25 de junio de 2018, el señor Pérez García presentó una demanda de daños y perjuicios en contra de OM Transport. En síntesis, el recurrido alegó que OM Transport es un patrono no asegurado bajo las disposiciones de la Ley de

Compensación por Accidentes del Trabajo, Ley Núm. 45 de 18 de abril de 1935, y que su patrono no le dio el debido mantenimiento al camión que conducía, lo que ocasionó que los frenos fallaran y que perdiera el control del camión. Como resultado del impacto, el recurrido alegó que sufrió severos daños físicos, que incluyeron fracturas y traumas a todas sus extremidades. El 17 de agosto de 2018, el señor Pérez García presentó *Aviso sobre Desistimiento Voluntario sin Perjuicio*. En atención a dicha solicitud, el tribunal primario el 22 de agosto de 2018 emitió y notificó la *Sentencia de Desistimiento* en la que archivó la causa de acción ejercitada por el recurrido sin perjuicio.

Así las cosas, el 10 de octubre de 2019 el señor Pérez García presentó la Demanda de epígrafe en la que incorporó las alegaciones antes mencionadas. Además, añadió que el 20 de marzo de 2019 fue dado de alta por la Corporación del Fondo de Seguro del Estado (CFSE). Asimismo, alegó que el patrono no hizo las debidas aportaciones al Seguro Social.

Por su parte, el 17 de diciembre de 2019, OM Transport presentó *Moción de Desestimación* en la que sostuvo que bajo el crisol de la Regla 10.2(5) y considerando como ciertas las alegaciones de la demanda, la misma dejaba de exponer una reclamación que justificara la concesión de un remedio a su favor. La parte peticionaria arguyó que “para ejercer la causa de acción en daños y perjuicios contra el patrono, el empleado tiene la obligación de establecer con hechos demostrativos que su patrono no estaba asegurado al momento en que ocurrió el accidente. De lo contrario, hay una total y absoluta ausencia de una causa de acción que justifique la concesión de un remedio a favor del empleado”. El 27 de diciembre de 2019, el señor Pérez García presentó su *Oposición a Moción de Desestimación o, en la Alternativa, para la Paralización de Plazo para Oponerse; y Solicitud de Órdenes de Producción* en la

que sostuvo que por información y creencia OM Transport no goza de inmunidad patronal y solicitó un término para obtener la información esencial que consta en poder de la CFSE.

Así las cosas, el Tribunal de Primera Instancia señaló la celebración de una vista argumentativa para el 12 de febrero de 2020. Luego de celebrada la vista argumentativa, el 7 de mayo de 2020, el foro recurrido emitió la Resolución aquí impugnada mediante la que denegó la *Moción de Desestimación*. El foro primario concluyó:

...[T]omando en consideración, como ciertos todos los hechos bien alegados en la demanda y que hayan sido aseverados de manera clara y concluyente”, *González v. Acción Social*, 196 DPR 213, 234 (2016), consideramos que de estos ser probados el demandante podría tener derecho a un remedio. A modo de ejemplo, podemos mencionar que del demandante probar que no era empleado de OM, que esta última fue negligente en el mantenimiento de su flota y que esto fue el nexo causal de sus presuntos daños, tendría una causa de acción bajo el Artículo 1802 del Código Civil. De igual modo, independiente de si OM era o no un patrono asegurado al momento del accidente en cuestión, si se logra probar que el señor Pérez era un empleado de OM, que la empresa omitió su deber legal de retenerle el Seguro Social y que ello provocó que no tuviera derecho a los beneficios por incapacidad de la Administración de Seguro Social, también tendría una causa de acción al amparo del Artículo 1802, *supra*.

Inconforme, OM Transport presentó *Moción de Reconsideración*, en la que por primera vez, aduce que las causas de acción incoadas en la demanda están prescritas. La parte peticionaria sostuvo que contando el plazo prescriptivo a partir del accidente, considerando que la primera demanda pudo haberlo interrumpido y reanudado el mismo a partir de la notificación de la Sentencia por desistimiento, la acción prescribió el 22 de agosto de 2019. El señor Pérez García presentó *Oposición a Moción de Reconsideración* en la que adujo que OM Transport abandonó su teoría sobre la insuficiencia de las alegaciones para acoger la de la prescripción. El recurrido sostuvo que el término quedó paralizado y en suspenso durante el tiempo que recibió tratamiento del CFSE.

Examinados los escritos, el 5 de agosto de 2020, el foro recurrido declaró No Ha Lugar la *Moción de Reconsideración*. Insatisfecho, OM Transport presentó el recurso que nos ocupa y señaló que el Tribunal de Primera Instancia cometió el siguiente error:

Erró el Honorable Tribunal de Primera Instancia al declarar No Ha Lugar determinar que la causa de acción no está prescrita.

El señor Pérez García presentó *Moción por Falta de Jurisdicción* en la que arguyó que carecemos de autoridad para entender en el recurso de epígrafe. Adelantamos que no le asiste la razón y que el recurso se encuentra perfeccionado, por lo que estamos en posición de resolver.

II

El *Certiorari* es un recurso extraordinario mediante el cual un tribunal de jerarquía superior puede revisar a su discreción una decisión de un tribunal inferior. *Pueblo v. Díaz de León*, 176 DPR 913, 917 (2009). Distinto a los recursos de apelación, el tribunal de superior jerarquía tiene la facultad de expedir el auto de *Certiorari* de manera discrecional. La discreción del foro apelativo intermedio “debe responder a una forma de razonabilidad, que aplicada al discernimiento judicial, sea una conclusión justiciera y no un poder para actuar en una forma u otra, haciendo abstracción del resto del Derecho”. *Torres Martínez v. Torres Ghigliotty*, 175 DPR 83, 98 (2008). De esa manera, la discreción se “nutr[e] de un juicio racional apoyado en la razonabilidad y fundamentado en un sentido llano de justicia; no es función al antojo o voluntad de uno, sin tasa ni limitación alguna”. (Citas omitidas). *SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo*, 189 DPR 414, 435 (2013).

Ahora bien, dicha “discreción no opera en lo abstracto. A esos efectos, la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, 4 LPRA Ap. XXII-B, R. 40, enumera los criterios que dicho foro deberá

considerar, de manera que pueda ejercer sabia y prudentemente su decisión de atender o no las controversias que le son planteadas”.

Torres Martínez v. Torres Ghigliotty, supra, pág. 97. La precitada

Regla dispone lo siguiente:

El Tribunal tomará en consideración los siguientes criterios al determinar la expedición de un auto de *certiorari* o de una orden de mostrar causa:

(A) Si el remedio y la disposición de la decisión recurrida, a diferencia de sus fundamentos, son contrarios a derecho.

(B) Si la situación de hechos planteada es la más indicada para el análisis del problema.

(C) Si ha mediado prejuicio, parcialidad o error craso y manifiesto en la apreciación de la prueba por el Tribunal de Primera Instancia.

(D) Si el asunto planteado exige consideración más detenida a la luz de los autos originales, los cuales deberán ser elevados, o de alegatos más elaborados.

(E) Si la etapa de los procedimientos en que se presenta el caso es la más propicia para su consideración.

(F) Si la expedición del auto o de la orden de mostrar causa no causa un fraccionamiento indebido del pleito y una dilación indeseable en la solución final del litigio.

(G) Si la expedición del auto o de la orden de mostrar causa evita un fracaso de la justicia.

Sin embargo, “ninguno de los criterios antes expuestos en la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, *supra*, es determinante, por sí solo, para este ejercicio de jurisdicción, y no constituye una lista exhaustiva”. *García v. Padró*, 165 DPR 324, 327 (2005). Por lo que, de los factores mencionados “se deduce que el foro apelativo intermedio evaluará tanto la *corrección de la decisión recurrida, así como la etapa del procedimiento en que es presentada; esto*, para determinar si es la más apropiada para intervenir y no ocasionar un fraccionamiento indebido o una dilación injustificada del litigio”. *Torres Martínez v. Torres Ghigliotty*, supra, pág. 97.

El *certiorari*, como recurso extraordinario discrecional, debe ser utilizado con cautela y solamente por razones de peso. *Pérez v.*

Tribunal de Distrito, 69 DPR 4, 7 (1948). Éste procede cuando no está disponible la apelación u otro recurso que proteja eficaz y rápidamente los derechos del peticionario. *Pueblo v. Tribunal Superior*, 81 DPR 763, 767 (1960). Además, como se sabe, "los tribunales apelativos no debemos, con relación a determinaciones interlocutorias discrecionales procesales, sustituir nuestro criterio por el ejercicio de discreción del tribunal de instancia, salvo cuando dicho foro haya incurrido en arbitrariedad o craso abuso de discreción". *Meléndez v. Caribbean Int'l News*, 151 DPR 649, 664-665 (2000); *Lluch v. España Service Sta.*, 117 DPR 729, 745 (1986).

Cónsono con lo anterior, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha expresado también que "de ordinario, el tribunal apelativo no intervendrá con el ejercicio de la discreción de los tribunales de instancia, salvo que se demuestre que hubo un craso abuso de discreción, o que el tribunal actuó con prejuicio o parcialidad, o que se equivocó en la interpretación o aplicación de cualquier norma procesal o de derecho sustantivo, y que nuestra intervención en esa etapa evitará un perjuicio sustancial". *Zorniak Air Servs. v. Cessna Aircraft Co.*, 132 DPR 170, 181 (1992).

III

En esencia, la controversia principal del recurso de epígrafe gira en torno a si el Tribunal de Primera Instancia incidió al denegar la *Moción de Desestimación* presentada por OM Transport. La parte peticionaria adujo que la causa de acción del caso de epígrafe está prescrita. No obstante, se desprende del expediente apelativo que dicha teoría fue traída ante la consideración del Tribunal de Primera Instancia, por primera, vez en la *Moción de Reconsideración*. Previo a la presentación de la moción interruptora, OM Transport solicitó y argumentó la procedencia de la desestimación del caso de marras al amparo de la Regla 10.2 (5). Sabido es que la moción que se presente al amparo de la Regla 47 de Procedimiento Civil, 32 LPRA

Ap. V, R.47, no puede utilizarse para introducir evidencia que estuvo disponible en el juicio o **traer nuevas teorías**. *Morales y otros v. The Sheraton Corp.*, 191 DPR 1, 10 (2014). “No se debe perder de perspectiva que los propósitos de la regla son permitir: (1) que el tribunal quede satisfecho de que atendió cabalmente todas las controversias y; (2) que las partes y los foros apelativos estén informados de todos los cimientos de la decisión del Tribunal de Primera Instancia”. *Íd.*

Así pues, evaluada dicha determinación interlocutoria a la luz de la Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, *supra*, concluimos que el Tribunal de Primera Instancia no abusó de su discreción al denegar la *Moción de Desestimación*, presentada al amparo de la Regla 10.2 (5) de Procedimiento Civil. Surge del expediente que previo a resolver la solicitud de OM Transport, las partes tuvieron la oportunidad de argumentar sus posiciones mediante la vista celebrada el 12 de febrero de 2020.

Sabido es que los tribunales apelativos no debemos, con relación a determinaciones interlocutorias discrecionales procesales, sustituir nuestro criterio por el ejercicio de discreción del Tribunal de Primera Instancia, salvo cuando dicho foro haya incurrido en arbitrariedad o craso abuso de discreción. Ello parte de la premisa de que el tribunal apelativo no debe pretender administrar ni manejar el trámite regular de los casos ante el Tribunal de Primera Instancia.

Por todo lo anterior, resolvemos que el Tribunal de Primera Instancia no incurrió en arbitrariedad o en craso abuso de discreción, al denegar la *Moción de Desestimación*. Así pues, en atención al carácter discrecional del recurso de *Certiorari*, y los criterios dispuestos en la Regla 40 del Reglamento de este Tribunal, *supra*, no hallamos razón alguna que amerite nuestra intervención en el recurso de epígrafe.

IV

Por los fundamentos discutidos se deniega la expedición del auto discrecional de *Certiorari*.

Notifíquese.

Lo acordó y manda el Tribunal y certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones. La Juez Ortiz Flores disiente con opinión escrita.

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

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE CAGUAS
PANEL X

JAVIER RAÚL
PÉREZ GARCÍA
Demandante - Recurrido

v.

OM TRANSPORT, INC.
Y OTROS
Demandados - Peticionarios

KLCE202000798

Certiorari procedente
del Tribunal de Primera
Instancia, Sala Superior
de Caguas

Caso Núm.:
CG2019CV03862

Sobre:
Daños y Perjuicios

Panel integrado por su presidenta, la Juez Ortiz Flores, la Juez Nieves Figueroa y la Juez Lebrón Nieves

VOTO DISIDENTE DE LA JUEZ ORTIZ FLORES

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

OM Transport, Inc., (OM Transport; peticionarios) presentó un recurso de *certiorari* en el que solicita que revoquemos la Resolución del Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de Caguas (TPI), emitida y notificada el 7 de mayo de 2020. Mediante el referido dictamen, el TPI declaró no ha lugar la moción de desestimación presentada por OM Transport.

Por los fundamentos que voy a exponer, disiento del dictamen de la mayoría de este Tribunal a los efectos de denegar el recurso de *certiorari*.

I

El 10 de octubre de 2019, el señor Javier Pérez García (Sr. Pérez; recurrido) presentó una *Demanda*¹ de daños y perjuicios contra OM Transport, al amparo de los Artículos 1802 y 1803 del Código Civil de Puerto Rico (Código Civil), 31 LPRC sec. 3151-52. El Sr. Pérez alegó en la demanda que sufrió un accidente mientras conducía un camión propiedad de OM Transport, el cual se quedó sin frenos y provocó que sufriera varios daños físicos. El Sr. Pérez tuvo que recibir tratamiento por parte de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado (CFSE) por un término de 7

¹ Véase Anejo 6 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 009-022. Debemos traer a colación que sobre la presente causa de acción se había entablado una primera demanda bajo el número CG2018CV010, la cual fue desistida por el Sr. Pérez, por ser prematura, ya que aún se encontraba bajo tratamiento en la CFSE.

meses hasta ser dado de alta el 20 marzo de 2019.² Alegó que, desde el comienzo de sus labores para OM Transport en el 2016, la compañía lo compensaba como contratista independiente y no como empleado. Además, aseveró que OM Transport no le reportó al Departamento de Hacienda (Hacienda) los ingresos del recurrido bajo el formulario de W2 y sí, mediante el formulario 480.6B. Que no fue tras el accidente ocurrido el 30 de junio de 2017 que, por primera vez, OM Transport reportó los ingresos del Sr. Pérez bajo el formulario W2. De igual forma, reiteró que para la fecha del accidente OM Transport le seguía compensando sus labores como contratista independiente y que, para el tiempo que trabajó con OM Transport, nunca formó parte de la nómina de empleados de la compañía. Por lo cual, OM Transport no retenía de los ingresos del recurrido, cantidad alguna para la aportación requerida por la “Federal Insurance Contributions Act” (FICA por sus siglas en inglés), así como tampoco le retenía para la contribución de la Administración del Seguro Social y Medicare. A tales efectos, concluyó que, a raíz de este incumplimiento fue privado de recibir los beneficios por incapacidad de la Administración del Seguro Social.

Por otra parte, el Sr. Pérez manifestó que utilizaba los camiones de OM Transport para desempeñar sus funciones y que era el peticionario el encargado de darle mantenimiento a los vehículos. También alegó que, OM Transport fue negligente al no darle el mantenimiento adecuado al camión que conducía el día del accidente y, además, al ordenarle conducir el camión con una carga muy pesada para la capacidad del camión. Expresó que, como resultado de dicha negligencia, al camión le fallaron los frenos. En consecuencia, ocasionó que el Sr. Pérez no pudiera detener el mismo mientras descendía por la Carr. Núm. 172, Sector Certenejas, en dirección de Cidra hacia Caguas, ocasionando el accidente en cuestión. Consecuentemente, solicitó daños económicos, angustias mentales daños emocionales y morales. El recurrido planteó que dentro de los daños

² La decisión final de alta fue notificada el 15 de julio de 2019.

económicos sufridos, se encontraban el no recibir los beneficios por incapacidad de la Administración del Seguro Social. Conforme a esto, reclamó el equivalente a lo que hubiese sido el pago mensual por incapacidad permanente, total o parcial mediante FICA. Además, enfatizó que, OM Transport es quien debe responderle a la CFSE por los todos los gastos incurridos en su tratamiento. El Sr. Pérez entendía que, OM Transport, no era un patrono asegurado bajo las disposiciones de la Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo, Ley Núm. 45-1935 (11 LPRA sec. 1 *et seq.*), según enmendada, al momento del accidente. Por consiguiente, solicitó el pago de \$2,228,000.00 por concepto de daños emocionales, físicos, morales, económicos, así como, el costo de todos los equipos médicos y tratamientos que necesitará para tratar su condición.

En respuesta, el 17 de diciembre de 2019, OM Transport presentó una *Moción de desestimación*³. En síntesis, manifestó que, el recurrido sólo se basaba en su entendimiento para concluir que OM Transport es un patrono no asegurado, sin establecer un hecho bien alegado el cual “permita en forma verosímil sostener una conclusión de que [la peticionaria] carece de la inmunidad patronal” conferida en el Artículo 18 de la Ley Núm. 45-1935, *supra*. En específico, expresó que las alegaciones del Sr. Pérez se basaban en meras especulaciones y se limitaban a recitar de manera estereotipada e infundada, que OM Transport era un patrono no asegurado sin establecer algún hecho demostrativo. No obstante, enfatizó que la CFSE le concedió la compensación máxima que le correspondía conforme a la ley, por lo cual, podía inferirse que su patrono estaba asegurado al momento del accidente y, por tanto, ha recibido los beneficios del seguro. Concluyó que al no existir un hecho base sobre el cual pueda existir una causa de acción, el recurrido dejó de exponer una reclamación que justificara la concesión de un remedio y, como resultado, procedía la

³ Véase Anejo 9 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 025-031.

desestimación de la demanda al amparo de la Regla 10.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 10.2.

De otro lado, el 27 de diciembre de 2012, el Sr. Pérez presentó su *Oposición a moción de desestimación o, en la alternativa, para la paralización de plazo para oponerse; y solicitud de órdenes de producción*⁴. Mediante esta, el recurrido expresó que, aun cuando existía una falta de acceso a información esencial, la cual se encontraba en poder de terceras personas, existían alegaciones específicas que justificaban denegar la moción de desestimación. En particular, reiteró que, era contratista independiente al momento de ocurrir el accidente y que, OM Transport no le había hecho retenciones de contribuciones sobre ingresos, así como tampoco le retenía la aportación requerida por FICA para contribuir al Seguro Social y Medicare. Por lo cual, no podía ser considerado como empleado de OM Transport, ni estar cobijado bajo ninguna póliza que OM Transport ostentara con la CFSE al momento del accidente. Ante esto, solicitó que se denegara la moción de desestimación.

En la alternativa, el Sr. Pérez solicitó que se paralizara el plazo para presentar su oposición hasta que tuviera la oportunidad de revisar la información a producirse por la CFSE y demás entidades a las cuales se les cursaran órdenes de producción.

Luego de varios trámites procesales, el TPI emitió y notificó el 7 de mayo de 2020 una *Resolución*,⁵ en la cual dispuso que tomando como ciertas las alegaciones de la demanda, y de estas ser probadas en su día en corte, el recurrido podría tener derecho a un remedio. En específico manifestó lo siguiente:

A modo de ejemplo, podemos mencionar que del [recurrido] probar que no era empleado de OM [Transport], que esta última fue negligente en el mantenimiento de su flota y que esto fue el nexa causal de sus presuntos daños, tendría una causa de acción bajo el Artículo 1802 del Código Civil [*supra*]. De igual modo, independientemente de si OM [Transport] era o no un patrono asegurado al momento del accidente en cuestión, si se logra probar que el señor Pérez era un empleado de OM [Transport], que la empresa omitió su deber

⁴ Véase Anejo 11 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 033-055.

⁵ Véase Anejo 22 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 087-101.

legal de retenerle el Seguro Social y que ello provocó que este no tuviera derecho a los beneficios por incapacidad de la Administración del Seguro Social, también tendría una causa de acción al amparo del Artículo 1802, *supra*.

A tales efectos, declaró No Ha Lugar la solicitud de desestimación presentada por OM Transport. Inconforme con tal determinación, el 9 de julio de 2020,⁶ OM Transport instó una *Moción de Reconsideración*.⁷ Mediante la misma, adujo que la causa de acción estaba prescrita, toda vez que el término de un año comenzaba a decursar desde que el recurrido conoció el daño y quien lo ocasionó. No obstante, manifestó que, “[a]unque el [recurrido] aleg[ó] que el plazo prescriptivo comenzó a transcurrir con la notificación del Administrador de la CFSE, dicha excepción solo está disponible cuando el [recurrido] desconoce el hecho de que su patrono es uno no asegurado y lo descubre una vez la CFSE notifica la determinación”. De igual forma, aseveró que, cuando la determinación de la CFSE es que el accidente está cubierto bajo la Ley 45-1935, *supra*, y “es el empleado quien pretende impugnar esta determinación; el plazo prescriptivo de la acción, debe contarse a partir de la fecha en que tuvo conocimiento de los hechos que dan pie al planteamiento de que el patrono es uno no asegurado. Lo contrario derrota los propósitos de la figura de la prescripción”. En síntesis, manifestó que el término prescriptivo debió haber comenzado a decursar desde el 30 de junio de 2017, fecha en la que ocurrió el accidente.

Por otra parte, coligió que, aún cuando se pudiera entender que la primera demanda, presentada el 25 de junio de 2018, interrumpió el término prescriptivo, el mismo comenzó a decursar nuevamente el 22 de agosto de 2018 cuando el TPI decretó el archivo del caso por desistimiento. En otras palabras, aún tomando esta fecha de partida, la causa de acción había prescrito el 22 de agosto de 2019.

⁶ Conforme a la Resolución EM-2020-12 emitida por el Tribunal Supremo, todos los términos que vencieran entre el 16 de marzo de 2020 hasta el 14 de julio de 2020, fueron extendidos hasta el 15 de julio de 2020.

⁷ Véase Anejo 26 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 107-116.

Por su parte, el Sr. Pérez presentó el 3 de agosto de 2020, su *Oposición a moción de reconsideración*.⁸ En esta, resaltó que OM Transport planteó, por primera vez, la prescripción de la causa de acción en su moción de reconsideración. Apartándose por completo de la postura manifestada en su moción de desestimación para ahora argumentar que la causa de acción estaba prescrita. Por consiguiente, manifestó que, al considerar los argumentos encontrados por parte de OM Transport, “queda claro que no existe razón válida en derecho que justifique la reconsideración”. En conclusión, enfatizó que no procedía la reconsideración, ya que, cumplió con su obligación de alegar hechos específicos que, de ser probados en su día en corte, tendría derecho a un remedio. Atendida la reconsideración, el TPI emitió una *Orden*⁹, mediante la cual declaró No Ha Lugar la reconsideración.

Inconforme con tal dictamen, OM Transport acudió ante nosotros el 2 de septiembre de 2020, mediante el presente recurso y nos planteó el siguiente señalamiento de error:

Erró el Honorable Tribunal de Primera Instancia al declarar no ha lugar determinar que la causa de acción no está prescrita. (*sic*)

Por su parte, el recurrido presentó el 11 de septiembre de 2020, ante este foro una *Moción de desestimación por falta de jurisdicción*, en dónde nos plantea que carecemos de jurisdicción porque la moción de reconsideración presentada ante el TPI no interrumpió el término prescriptivo de 30 de días para recurrir ante nosotros. En lo pertinente, alegó que el TPI declaró No Ha Lugar la moción de reconsideración bajo la Regla 47 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 47, al no exponer con suficiente particularidad y especificidad los hechos y el derecho que entendía debía ser reconsiderado. Por lo cual, el TPI denegó con un escueto No Ha Lugar como dispone de manera expresa la Regla 47, *supra*. En específico, indicó que OM Transport fundamentó su reconsideración en

⁸ Véase Anejo 30 del escrito titulado *Certiorari*, págs. 121-125.

⁹ Véase Anejo 31 del escrito titulado *Certiorari*, pág. 126.

un argumento completamente diferente al de su moción de desestimación y el cual no levantó en la misma. Es decir, en la moción de reconsideración no incluyó ninguno de sus argumentos iniciales a saber: la insuficiencia de las alegaciones y la inmunidad patronal. Por lo cual indicó que, la reconsideración presentada por OM Transport, no planteó asunto alguno que el TPI hubiera resuelto en la denegatoria de la moción de desestimación, y a tales efectos, su planteamiento de prescripción no podía considerarse como una cuestión sustancial que se relacionara con las determinaciones hechos pertinentes o aquellas conclusiones de derechos materiales que llevaron al TPI a concluir como lo hicieron. En síntesis, expresó que, OM Transport no solicitó que el TPI reconsidera su determinación original, sino que, optó por hacer un nuevo planteamiento, distinto a los esbozados en su moción de desestimación.

II

La moción de reconsideración le confiere al tribunal que dicta una sentencia o resolución, la oportunidad de enmendar y corregir los errores en los cuales hubiere incurrido al dictar la misma. *Rivera Marcucci et al v. Suiza Dairy*, 196 DPR 157, 166 (2016). En lo pertinente, la Regla 47, *supra*, dispone lo siguiente:

[...]

La moción de reconsideración debe exponer con suficiente particularidad y especificidad los hechos y el derecho que el promovente estima que deben reconsiderarse y fundarse en cuestiones sustanciales relacionadas con las determinaciones de hechos pertinentes o conclusiones de derecho materiales.

La moción de reconsideración que no cumpla con las especificidades de esta regla será declarada “sin lugar” y se entenderá que no ha interrumpido el término para recurrir. [...] (Énfasis nuestro.)

Por otro lado, la jurisdicción es la autoridad o poder que ostenta un tribunal para decidir casos y controversias. *Id.* a las págs. 164-165; *Horizon v. Jta. Revisora, RA Holdings*, 191 DPR 228, 233 (2014). Como celosos guardianes de nuestra jurisdicción los Tribunales tenemos el deber indelegable de auscultar nuestra propia jurisdicción a los fines de poder atender los recursos presentados ante nosotros. *Souffront v. A.A.A.*, 164

DPR 663, 674 (2005). No podemos atribuirnos jurisdicción si no la tenemos, así como tampoco las partes nos la pueden otorgar. *Maldonado v. Junta Planificación*, 171 DPR 46, 55 (2007). A tales fines, la Regla 83 (B) del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, 4 L.P.R.A. Ap. XXII-B, R. 83 (B), dispone que una de las partes podrá solicitar la desestimación de un recurso, en cualquier momento, por los siguientes fundamentos:

- (1) **que el Tribunal de Apelaciones carece de jurisdicción;**
- (2) que el recurso fue presentado fuera del término de cumplimiento estricto dispuesto por ley sin que exista justa causa para ello;
- (3) que no se ha presentado o proseguido con diligencia o de buena fe;
- (4) que el recurso es frívolo y surge claramente que no se ha presentado una controversia sustancial o que ha sido interpuesto para demorar los procedimientos;
- (5) que el recurso se ha convertido en académico.

III

OM Transport alegó que el TPI erró al determinar que la causa de acción estaba prescrita. Sin embargo, de una lectura de la moción de reconsideración presentada por OM Transport, podemos colegir que la misma no cumplió con los requisitos de la Regla 47, *supra*. En específico, omitió exponer con suficiente particularidad y especificidad los hechos, así como el derecho que estimaba debía ser reconsiderado. Esta, a su vez, tenía que estar fundamentada en cuestiones sustanciales relacionadas a las determinaciones de hechos pertinentes o sobre las conclusiones de derecho materiales. Según se dispone en la Regla 47, *supra*, la moción de reconsideración que no cumpla con las especificidades de la regla se declarará sin lugar y se entenderá que la misma no interrumpió el término para recurrir.

En la moción de reconsideración instada por OM Transport, se alegó, por primera vez, que la causa de acción del recurrido se encontraba prescrita. Es decir, trajo un planteamiento completamente nuevo a la atención del TPI, el cual no fue presentado en la moción de desestimación. OM Transport no fundamentó la moción de reconsideración sobre los argumentos previamente establecidos en su moción de desestimación, a saber: la insuficiencia de las alegaciones y la inmunidad patronal. El

petionario presentó una moción de reconsideración que carecía de los requisitos contenidos en la Regla 47, *supra*. Como resultado, esta no tuvo el efecto de interrumpir el plazo para recurrir ante nosotros.

La *Resolución* emitida por el TPI que denegó la moción de desestimación, fue notificada el **7 de mayo de 2020**. Ante esto, OM Transport podía optar por recurrir directamente ante nosotros o presentar una reconsideración ante el TPI, lo cual realizó. Por lo tanto, a partir del **7 de mayo de 2020, comenzaron a decursar de forma concurrente dos términos a saber: 15 días para someter su moción de reconsideración o 30 días para recurrir mediante un recurso de *certiorari***. El término para acudir ante nosotros mediante el recurso de *certiorari* vencía el **6 de junio de 2020**, sin embargo, este fue extendido hasta el **15 de julio de 2020**, conforme a la orden EM-2020-12 emitida por el Tribunal Supremo. Por otro lado, el término para solicitar la reconsideración vencía el **22 de mayo de 2020**, el cual, igualmente, se extendió hasta el **15 de julio de 2020**. El petionario presentó su moción de reconsideración el **9 de julio de 2020**. No obstante, la moción de reconsideración fue declarada No Ha Lugar y, según lo previamente establecido, esta **no tuvo el efecto de interrumpir el término prescriptivo** bajo lo dispuesto en la Regla 47, *supra*. **Por tal razón, el petionario, en efecto, solo tenía hasta el 15 de julio de 2020, para poder recurrir ante este foro revisor**. Sin embargo, no fue hasta el **2 de septiembre de 2020**, que OM Transport presentó el recurso de *certiorari* ante nuestra consideración.

Así pues, carecemos de jurisdicción sobre el caso de epígrafe por haberse presentado tardíamente. Al carecer de jurisdicción sobre el recurso en cuestión, debemos así declararlo y desestimarlos sin entrar en sus méritos. Por consiguiente, mi opinión es que procede desestimar el presente recurso por tardío, bajo lo dispuesto en la Regla 83 (B) del Reglamento del Tribunal de Apelaciones.

Por los fundamentos antes expresados, disiento de la decisión mayoritaria de denegar el auto de *certiorari* solicitado.

LAURA IVETTE ORTIZ FLORES
JUEZA DE APELACIONES