

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
PANEL I

CARLOS ITURRINO
CARRILLO, ISABEL
GARCÍA GALANES Y LA
SOCIEDAD LEGAL DE
GANANCIALES

Recurridos

v.

MARINA PUERTO DEL
REY OPERATIONS, LLC,
ST. JAMES SECURITY,
INC. FULANO DE TAL

Peticionarios

KLCE202200477

consolidado con

KLCE202200489

Certiorari
procedente del
Tribunal de Primera
Instancia, Sala de
Fajardo

Caso núm.:

FA2018CV00695
(307)

Sobre:

Daños y Perjuicios

Panel integrado por su presidente, el Juez Sánchez Ramos, el Juez Candelaria Rosa y el Juez Marrero Guerrero.

Sánchez Ramos, Juez Ponente

RESOLUCIÓN

En San Juan, Puerto Rico, a 16 de junio de 2022.

El Tribunal de Primera Instancia (“TPI”) denegó una moción de sentencia sumaria presentada por los demandados en una acción de daños a raíz del hundimiento de un bote como consecuencia, según se alega, de un acto de vandalismo en una marina. Según se explica a continuación, en el ejercicio de nuestra discreción, declinamos la invitación de los demandados a intervenir con la decisión recurrida.

I.

En septiembre de 2018, el Dr. Carlos Iturrino Carillo, la Dra. Isabel García Galanes y la sociedad legal de gananciales por ambos compuesta (los “Demandantes”) presentaron la acción de referencia, sobre daños y perjuicios (la “Demanda”), en contra de Marina Puerto del Rey Operations, LLC (la “Marina”) y de St. James Security Inc. (“St. James”). Los Demandantes alegaron que su embarcación de 28 pies de eslora (denominada “Sofía”) se hundió el 17 de septiembre

de 2017 como consecuencia de un acto vandálico que fue posible por negligencia en el deber de los demandados de proveer seguridad.

En cuanto a daños sufridos, alegaron que “[d]e haberse hundido la embarcación durante” un viaje que no ocurrió, “las consecuencias para el Sr. Iturrino y sus acompañantes pudieron haber sido fatales.” Se alegó que “la posibilidad de que [los Demandantes] y/o sus seres queridos pudier[a]n haber perdido sus vidas, o sufrido grave daño corporal, les ha ocasionado y continúa ocasionándoles ... profundos sufrimientos y angustias mentales”.

Luego de varios trámites procesales, en junio de 2021, la Marina interpuso una *Moción de Sentencia Sumaria*. En síntesis, arguyó que el contrato suscrito entre las partes debía de interpretarse de conformidad con el derecho marítimo sustantivo. Añadió que, bajo los postulados del derecho marítimo, los Demandantes estaban impedidos de reclamar daños por concepto de angustias mentales o por la falta de uso de la embarcación. Además, sostuvieron que, bajo el contrato entre las partes, los Demandantes habían relevado a la Marina de responsabilidad por los hechos objeto de la Demanda. De todas maneras, la Marina también sostuvo que no había prueba sobre el supuesto vandalismo o sobre alguna deficiencia en la seguridad brindada.

Por su parte, St. James también solicitó la solución sumaria de la Demanda. Además de plantear lo relacionado con el contrato entre la Marina y los Demandantes, resaltaron que, de conformidad con el informe del perito de los Demandantes, era especulativo que la embarcación se hubiese hundido como consecuencia de vandalismo.

Los Demandantes se opusieron a las mociones de sentencia sumaria, y las partes presentaron varios escritos adicionales al respecto.

Mediante una Resolución notificada el 28 de febrero, el TPI denegó la moción de sentencia sumaria presentada por St. James; por su parte, mediante una Resolución notificada el 3 de marzo de 2022, el TPI denegó la moción de sentencia sumaria presentada por la Marina. El TPI encontró que no había controversia sobre los siguientes hechos:

1. Los demandantes son los dueños de la embarcación, marca “Manta”, modelo “center console”, de 28 pies de eslora, de nombre “Sofía”.
2. La embarcación se encuentra registrada en el Departamento de Recursos Naturales.
3. Los demandantes suscribieron un contrato el 26 de diciembre de 2016, titulado “Vessel Space License Agreement” (VSLA), con Marina Puerto del Rey, en Fajardo, Puerto Rico mediante el cual se estableció que la embarcación permanecería almacenada en la Marina a cambio de un pago mensual de \$294.60.
4. La cláusula #22 del “VSLA” dispone:

This Agreement is a marine Contract government by and to be construed in accordance with the laws of the United States of America. Venue for any claims thereunder shall be the General Court of Justice of P.R., San Juan Section, or the U.S. District Court for the District of Puerto Rico, to the exclusion of any other venue of competent jurisdiction. Owners agree to waive its right to jury trial. Should Owner breach the Agreement, (incl. Regulations), this license may be terminated immediately by Marina who may remove the vessel at owner’s risk and expense. Upon any expiration or termination of this License, the Owner shall forthwith remove the Vessel from Marina in a careful, seamanlike manner, leaving the slip, walkways, and all Marina areas, facilities and utilities in Good order and condition. The Owner shall not make any alteration to the slip, docks, walkways, or any other property of the Marina.

5. El 17 de septiembre de 2017, el Sr. Carlos Iturrino recibió una llamada telefónica de la Marina, notificándoles que su embarcación se había hundido.
6. El Sr. Iturrino contrato los servicios de la compañía “Sea Tow” para que removieran la embarcación del agua.
7. El Sr. Iturrino contrató los servicios de un ingeniero mecánico, el Sr. Julio E. Abreu Miranda, para que evaluara la embarcación.
8. El ingeniero mecánico, luego de su evaluación, concluyó que la manga que se encontró desconectada se debió a “algún elemento externo” al funcionamiento y uso intencionado de la embarcación.

9. A la fecha del 17 de septiembre de 2017, la Marina tenía un contrato de seguridad con la compañía “ST. JAMES SECURITY”.

10. A la fecha del 17 de septiembre de 2017, el Sr. Iturrino, no tenía el bote asegurado por una póliza de seguro.

11. El 17 de septiembre de 2017, se realizó una querrela ante la Policía de Puerto Rico.

18. El 26 de julio de 2019, el Tribunal Federal del Distrito de Puerto Rico ordenó que se regresara el caso al Tribunal de Primera Instancia de Fajardo, por entender la demanda actual ante este tribunal contiene alegaciones y reclamos exclusivamente bajo la ley de Puerto Rico en contra de varios individuos (haciéndola in personam).¹ (Énfasis en el original).

El TPI razonó que la Demanda contiene alegaciones exclusivamente bajo las leyes de Puerto Rico y que el contrato entre las partes debía interpretarse al amparo de nuestro ordenamiento jurídico. Asimismo, resolvió que la alegación de negligencia crasa ameritaba la celebración de un juicio.

Inconforme, el 15 de marzo, la Marina presentó una *Moción de Reconsideración*; mientras tanto, el 13 de marzo, St. James solicitó la reconsideración de la denegatoria por el TPI de su moción de sentencia sumaria. Mediante unas órdenes notificadas el 5 de abril, el TPI denegó ambas solicitudes de reconsideración.

El 3 de mayo, la Marina presentó uno de los recursos de referencia (KLCE20220477); adujo que el TPI cometió los siguientes cinco (5) errores:

Primer Error: Erró el TPI al emitir una *Resolución* denegando la sentencia sumaria a favor de PDR a pesar de que la parte demandante no refutó los 23 hechos esenciales propuestos como incontrovertidos por PDR, conforme es requerido por la Regla 36.3(b)(2) de Procedimiento Civil.

Segundo Error: Erró el TPI al emitir una *Resolución* denegando la sentencia sumaria a favor de PDR a pesar de que no analizó ni aplicó todos los términos y condiciones del contrato.

Tercer Error: Erró el TPI al emitir una *Resolución* denegando la sentencia sumaria a favor de PDR al no

¹ Véase, *Resolución*, Apéndice (KLCE202200477), págs. 365-366.

concluir, como cuestión de derecho, que el Contrato, como contrato de uso de una marina, es de naturaleza marítima y debe ser interpretado sujeto al derecho marítimo sustantivo aplicable.

Cuarto Error: Erró el TPI al emitir una *Resolución* denegando la sentencia sumaria a favor de PDR y no resolver como cuestión de derecho que, bajo el derecho marítimo, la parte demandante está impedida de reclamar por daños emocionales y angustias mentales.

Quinto error: Erró el TPI al emitir una *Resolución* denegando la sentencia sumaria a favor de PDR, a pesar de que la parte demandante, no tiene, ni presentó en su *Oposición*, prueba para sustentar sus alegaciones de negligencia crasa contra PDR, las cuales a su vez son especulativas e improcedentes en derecho.

Por su parte, el 5 de mayo, St. James interpuso el otro recurso de referencia (KLCE202200489); adujo que el TPI cometió dos (2) errores, a saber:

Primer Error: Erró el Tribunal de Primera Instancia al denegar la moción de sentencia sumaria de St. James y al negarse a adoptar los hechos incontrovertidos expuestos en la moción dispositiva, a pesar de que la parte demandante no logró controvertirlos.

Segundo Error: Erró el Tribunal de Primera Instancia al negarse a emitir el dictamen sumario a favor de St. James, a pesar de que el reclamo de negligencia del demandante es especulativo y a pesar de que el demandante carece totalmente de evidencia que vincule la causa del daño imputado con alguna omisión de un deber de cuidado de St. James que hubiese evitado el daño.

El 9 de mayo, ordenamos la consolidación de los recursos de epígrafe. Además, le ordenamos a los Demandantes que mostraran causa por la cual no debíamos expedir el auto de *certiorari* y revocar las decisiones recurridas. Los Demandantes comparecieron. Disponemos.

II.

El auto de *certiorari* constituye un vehículo procesal discrecional que permite a un tribunal de mayor jerarquía revisar las determinaciones de un tribunal inferior. *Medina Nazario v. McNeil Healthcare LLC*, 194 DPR 723, 728 (2016); *IG Builders, et al. v. BBVAPR*, 185 DPR 307, 337-338 (2012), *Pueblo v. Díaz de León*,

176 DPR 913, 917 (2009). Contrario al recurso de apelación, el tribunal revisor tiene discreción para decidir si expide o no el *certiorari*. Ahora, la discreción no es irrestricta y debe ejercerse de forma razonable, procurando siempre una solución justa. *Medina Nazario*, 194 DPR en la pág. 729; *IG Builders*, 185 DPR en la pág. 338; *Pueblo v. Rivera Santiago*, 176 DPR 559, 580 (2009).

La Regla 40 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, 4 LPRA Ap. XXII-B, R. 40, establece los criterios que se deben examinar al determinar si expedimos un auto de *certiorari*:

- (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 del procedimiento 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 causan 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.

Por su parte, la Regla 52.1 de las de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 52.1, establece en qué circunstancias este Tribunal podrá expedir un auto de *certiorari* en el ámbito civil. El recurso de *certiorari* para revisar resoluciones u órdenes interlocutorias “solamente será expedido por el Tribunal de Apelaciones cuando se recurra de una resolución u orden bajo las Reglas 56 y 57 o de la denegatoria de una moción de carácter dispositivo”. Íd. Además de esto, a modo de excepción, podrá revisar órdenes o resoluciones interlocutorias cuando se recurra de decisiones sobre la admisibilidad de testigos de hechos o peritos esenciales, asuntos relativos a privilegios evidenciarios, anotaciones de rebeldía, en casos de relaciones de familia, en casos que revistan de interés

público o en cualquier otra situación en la que esperar a la apelación constituiría un fracaso irremediable de la justicia. Íd.

III.

Luego de un estudio detenido del expediente y los planteamientos de las partes, y considerados los factores de la Regla 40, *supra*, hemos determinado, en el ejercicio de nuestra discreción, no intervenir con las decisiones recurridas. Del récord no surge que la determinación del TPI genere un “fracaso de la justicia”; tampoco que la decisión recurrida sea claramente errónea, de tal modo que estemos ante una situación que amerite nuestra intervención. Véase Regla 40(A) y 40(G) de nuestro Reglamento, *supra*.

Al respecto, resaltamos, primero, que como bien concluyó el TPI, la Demanda debe adjudicarse bajo las leyes de Puerto Rico, y no bajo el derecho marítimo. Segundo, no es posible tampoco concluir, en esta etapa, que el lenguaje contractual en el cual descansan los demandados los haya relevado, válidamente y por anticipado, de la negligencia que aquí se alega ocurrió.

Finalmente, los señalamientos de los demandados, en cuanto a la adecuación de las medidas de seguridad en la Marina y en cuanto a la causa del hundimiento de la embarcación, realmente giran en torno al peso y confiabilidad de la prueba ante el TPI, por lo que es razonable que el TPI estimara que la prueba de los Demandantes justifica la celebración de un juicio en el que estos intenten demostrar que la embarcación se hundió por un acto de vandalismo, que era inadecuada la seguridad brindada por la Marina y que hubo un nexo causal entre la supuesta negligencia y el acto de vandalismo. Independientemente de la debilidad de la prueba aportada por los Demandantes al respecto, nos parece razonable la decisión del TPI de aguardar a la conclusión de un juicio para adjudicar la Demanda a la luz de toda la prueba que allí se presente.

IV.

Por los fundamentos antes expuestos, se deniega la expedición del auto de *certiorari* solicitado.

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

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