

DERECHO MERCANTIL: TRANSPORTES Y SEGUROS

ARTÍCULO

ANTONIO GARCÍA PADILLA & LUIS M. VILLARONGA ARÓSTEGUI *

Introducción	625
I. El límite de responsabilidad del porteador	626
II. El papel de los seguros	629

INTRODUCCIÓN

RJ. REYNOLDS PACTÓ CON FRANCISCO VEGA OTERO (EN ADELANTE, “FVO”) el transporte de mercaderías (cigarrillos) desde su fábrica en Yabucoa a su centro de distribución en Mayagüez.¹ A su vez, FVO contrató con Jorge Padilla para llevar a cabo el transporte. Resultó, sin embargo, que el porteador subcontratado se confabuló con terceros para, en el camino, apropiarse ilegalmente de la carga, por lo que las mercaderías no llegaron a su destino. Descubierta el hurto, surgió la controversia en torno a la compensación que el porteador le debe al consignatario, que en este caso es, como dijimos, el mismo cargador. R.J. Reynolds reclama que el porteador le debe todos los daños que le causó la pérdida, comenzando por el valor de los cigarrillos en el mercado, pero incluyendo otros. El asegurador del porteador se opone a base de que aplica al caso el límite en la responsabilidad del porteador fijado en el Código de Comercio. En juego están los artículos 279, 280 y 281 del Código de comercio.²

* Decano Emérito de la Escuela de Derecho de la Universidad de Puerto Rico y Profesor Distinguido de la Escuela de Derecho de la Universidad de Puerto Rico, respectivamente. Los autores reconocen la labor del estudiante de tercer año de la Escuela de Derecho, Ernesto González Rodríguez, en la investigación de este artículo.

¹ R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero, 197 DPR 699, 710 (2017) (Reynolds le reclamó — además del porteador— a FVO, MAPFRE Praico Insurance Company y MAPFRE Praico Corporation para recuperar el valor mercantil de las cajas de cigarrillos, insistió que la póliza de exceso sí ofrecía cobertura).

² El artículo 279 del Código de comercio dispone:

Las mercaderías se transportarán a riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario.

En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas.

La prueba de estos accidentes incumbe al porteador.

El artículo 280 del Código de Comercio dispone:

I. EL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Los citados artículos fijan las responsabilidades del porteador en el contrato de transporte mercantil.³ Establecen un equilibrio: de una parte, al porteador se le hace responsable por daños que sufran las mercaderías transportadas, excepto si dichos daños responden a caso fortuito, fuerza mayor, o vicio propio de las cosas porteadas, quedando en el porteador el peso de probar cualquiera de estas tres circunstancias eximentes.⁴ De la otra, en contrapeso a ese estricto estándar de responsabilidad que pesa sobre el porteador, se fija un máximo a la indemnización

El porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas en la sección anterior, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia o por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes, a no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte, suponiéndolas de género o calidad diferentes de los que realmente tuvieron.

Si a pesar de las precauciones a que se refiere esta sección, los efectos transportados corrieran riesgo de perderse, por su naturaleza o por accidente inevitable, sin que hubiese tiempo para que sus dueños dispusieran de ellos, el porteador podrá proceder a su venta, poniéndolos con este objeto a disposición de la autoridad judicial o de los funcionarios que determinen disposiciones especiales.

El artículo 281 del Código de Comercio dispone, en su parte pertinente:

Fuera de los casos prescritos en el párrafo segundo del [artículo 279], el porteador estará obligado a entregar los efectos cargados . . . y no haciéndolo, a pagar el valor que tuvieran los no entregados, en el punto donde debieran serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega.

En ocasiones, el texto del artículo 290 del Código de Comercio genera confusiones en cuanto a la compensación que el porteador debe satisfacer al consignatario. El artículo 290 parece ofrecer un criterio distinto del artículo 281 al disponer, en su parte pertinente, que:

La valuación de los efectos que el porteador deba pagar en casos de pérdida o extravío, se determinará con arreglo a lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que, entre el género que en ella declaró, había objetos de mayor valor y dinero en metálico.

CÓD. COM. PR art. 279-81, 290, 10 LPRA §§ 1783-85, 1794 (2012). Como explica el jurista español Rodrigo Uría, “la antinomia . . . es *tan solo aparente*, porque en realidad el artículo [290] lo que quiere decir es que, para evaluar los efectos, con arreglo al artículo [281], se tendrán en cuenta . . . aquellos que fueron declarados [a la entrega sin admitir prueba entre lo declarado y lo real]”. RODRIGO URÍA GONZÁLEZ, *DERECHO MERCANTIL* 730 (Marcial Pons 1997) (énfasis suplido).

3 Es importante apuntar que en este caso se parte de la premisa de que el transporte no discurrió en el comercio interestatal y que, por consiguiente, no le aplica la *Carmack Amendment* al *Interstate Commerce Act* (ICA). La *Carmack Amendment* dispone la norma uniforme para Estados Unidos sobre responsabilidad de los porteadores en términos muy amplios. Bajo la misma, el que embarca los bienes tiene derecho a ser compensado el “*actual loss or injury*” en caso de prevalecer sobre el porteador. 49 U.S.C. § 14706 (2012); *Interstate Commerce Act of 1887*, Pub. L. 49-104, 24 Stat. 379.

4 *Waco Export Co. v. Expreso Meteoro*, 108 DPR 309 (1979); *Morales Mejías v. Met. Pack. & Ware. Co.*, 86 DPR 3 (1962); *Vidal & Cía., S. en C. v. Am. R.R. Co.*, 28 DPR 204 (1920); Carlos Llorente Gómez de Segura, *El contrato de transporte de mercancías*, en *CONTRATOS MERCANTILES* 445 (José M. de la Cuesta Rute & Eduardo Valpuesta Gastaminza eds., 2001).

que debe hacer el porteador en caso de pérdida o daño de la carga.⁵ La reparación tiene un tope. Se limita al valor de las cosas no entregadas “en el punto donde debieran serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega”.⁶

Ahora bien, ¿prevalece el mismo balance entre porteador y consignatario, el mismo tope en la responsabilidad reparadora del primero, en casos de conducta dolosa de parte del porteador? ¿Se mantiene el límite en cuanto a la responsabilidad reparadora del porteador cuando incumple consciente y voluntariamente? “Entendemos que no [—afirma Rodrigo Uría—] [e]n caso de dolo, responderá el porteador de todos los daños y perjuicios que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación”.⁸ De igual modo, Fernando Sánchez Calero, el autor principal del *Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico* de la Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación,⁹ explica que en los casos de dolo o culpa lata del porteador, se recrudescen su responsabilidad, “no podrá beneficiarse de los límites legales y responderá de todas las consecuencias derivadas de su incumplimiento injustificado del contrato”.¹⁰ La jurisprudencia del Tribunal Supremo de España es afín con este análisis de la doctrina.¹¹

Dicho de otra forma, existen tres supuestos normativos diferentes para precisar la responsabilidad del porteador por la pérdida o daño de las mercaderías: (1) cuando la pérdida ocurre por fuerza mayor, caso fortuito o vicio propio de las mercaderías y así lo puede probar el porteador, liberándose de responsabilidad; (2) en situaciones donde media simple negligencia por parte del porteador, en cuyo caso

⁵ Ignacio Quintana Carlo, *Contrato de transporte de mercancías*, en II CONTRATOS MERCANTILES 680-81 (Alberto Bercovitz Rodríguez Cano & María Ángeles Calzada Conde eds., 2001).

⁶ Cód. Com. PR art. 281, 10 LPRA § 1785 (2012).

⁷ Sobre el dolo en el incumplimiento contractual el Tribunal Supremo ha expuesto que:

El dolo, en el incumplimiento contractual, es la negativa consciente y voluntaria del deudor a cumplir su obligación, sabiendo que realizará un acto injusto. Ello supone que el obligado tenga conocimiento de la obligación que sobre él pesa, del acto o abstención que va a realizar y de las consecuencias que ello produce. Es decir, el dolo no implica, necesariamente, un designio malévolo del deudor, sólo conocimiento del hecho de su propio incumplimiento, consciente de que ha de afectar la expectativa del acreedor.

Mayagüez Hilton Corporation v. Humberto Betancourt, 156 DPR 234, 252-53 (2001) (citas omitidas).

⁸ RODRIGO URÍA GONZÁLEZ, DERECHO MERCANTIL 730 (Marcial Pons 1996).

⁹ Fernando Sánchez Calero, *Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico*, 7 REV. ACAD. PR JURIS. LEGIS. 1 (2008).

¹⁰ Llorente Gómez de Segura, *supra* nota 4, en la pág. 445 (cita omitida). Véase también II JOAQUÍN GARRIGUES, CURSO DE DERECHO MERCANTIL 233 (1983) (“En todo caso, para que procesa la indemnización tasada es preciso que el retraso, la avería o la pérdida no sean debidas al dolo o la culpa lata del porteador. En este caso respondería en toda la amplitud del derecho civil”). En el mismo sentido, II FRANCISCO VICENT CHULIÁ, COMPENDIO CRÍTICO DE DERECHO MERCANTIL 332 (Librería Bosch, 2da ed. 1986); ELÍAS IZQUIERDO MONTORO, TEMAS DE DERECHO MERCANTIL 870 (1971); ADOLFO RUIZ DE VELASCO Y DEL VALLE, MANUAL DE DERECHO MERCANTIL 684 (1999); FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO, LA LLAMADA CULPA GRAVE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 151-52 (2016).

¹¹ S. de 8 de julio de 1904, Núm. 136, II Jurisprudencia Civil, XCVIII Rev. Gen. Leg. Jur. 799.

la compensación por daño o pérdida se limita al valor de los bienes en el tiempo y lugar en que correspondía hacer la entrega, y (3) cuando el porteador actúa dolosamente. En este último caso, se recrudece la responsabilidad del porteador ante pérdida o menoscabo y debe compensar sujeto a la normativa aplicable a la ejecución dolosa de los contratos que se prescribe en el Código Civil. En efecto, la eliminación en los casos de dolo del tope de reparación que beneficia ordinariamente al porteador, encuentra su base legal en las disposiciones del artículo 1060, párrafo 2, del Código Civil,¹² que entran en juego supletoriamente de acuerdo con la jerarquía normativa dispuesta en el artículo 2 del Código de Comercio.¹³

En *Reynolds*, el cargador y consignatario eran el mismo. El cargador-consignatario, R.J. Reynolds, actuó, como lo permite la ley,¹⁴ contra el porteador original a quien contrató para el transporte y quien entregó las mercaderías al porteador subsiguiente que se apropió ilegalmente de ellas.

Reynolds pone de relieve el buen sentido de recrudecer la responsabilidad del transportista cuando, más que negligente, es dolosa su ejecución. El porteador original seleccionó para mover las mercaderías a un porteador que en contubernio con terceros decidió robárselas, por lo que fue acusado y convicto.¹⁵ En esa circunstancia, ¿por qué limitar la responsabilidad de los porteadores al tope del valor declarado a la entrega? ¿Qué interés económico se protege?

El Tribunal Supremo parece estar conteste con que el límite en la responsabilidad del porteador que establecen los artículos 279, 280, y 281 del Código de comercio no debe regir en casos como este, aunque se vio maniatado por el artículo 281 del mismo Código. Por tal razón, el Tribunal apuntó a los cambios que se han

¹² “En caso de dolo responderá el deudor de todos los que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación”. Cód. Civ. PR art. 1060, 31 LPRA § 3024 (2015).

¹³ El artículo 2 del Código de Comercio dispone:

Los actos de comercio, sean o no comerciantes los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; y en su defecto, por los usos del comercio observados generalmente en cada plaza, y a falta de ambas reglas, por las del derecho común.

Cód. COM. PR art. 2, 10 LPRA § 1002 (2013).

¹⁴ En el transporte combinado, en el que participa más de un transportista, la característica es la solidaridad de todos los participantes frente al consignatario. “El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte, o contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados”. Cód. COM. PR art. 291, 10 LPRA § 1795. Es claro, como explica Uría, que todos los porteadores responden solidariamente frente al consignatario de la ejecución total del contrato. URÍA GONZÁLEZ, *supra* nota 8, en las págs. 731-32. Igual responsabilidad pesa sobre el que “contratare en nombre propio el transporte aunque lo haga por cuenta ajena”. Cód. COM. PR art. 193, 10 LPRA § 1552 (2013).

¹⁵ Como señala Rodrigo Uría, una de las razones para la pérdida o destrucción material de las cosas que imposibiliten la entrega, puede ser el robo. URÍA GONZÁLEZ, *supra* nota 8, en las págs. 728-29. Pero se refiere al robo por parte de un tercero. Aun para esos casos, véase *Waco Export Co. v. Expreso Meteor*, 108 DPR 309 (1979). *Reynolds* es diferente. En *Reynolds* el robo fue perpetrado por uno de los porteadores. Ya veremos más adelante las consecuencias que esa particular circunstancia tuvo sobre las pólizas que aseguraban los riesgos de las partes.

adoptado recientemente en España en el Derecho que gobierna el contrato de transporte. El análisis anterior puede dar la alternativa que *Reynolds* explora para estos casos.

II. EL PAPEL DE LOS SEGUROS

Ahora bien, más allá de la normativa que gobierna el transporte mercantil, para el mejor entendimiento del caso, conviene tener en mente lo relacionado con el seguro de los riesgos presentes en la relación entre las partes. La opinión del Tribunal Supremo se limita, como es natural, a resolver el señalamiento de error que R.J. Reynolds presentó a su consideración. No obstante, la opinión del Tribunal de Apelaciones, que fue objeto de revisión en este caso, arroja luz sobre el tema.¹⁶ Tanto R.J. Reynolds como el porteador, FVO, tenían seguros que los protegían. En *Reynolds*, la aseguradora del cargador-consignatario, Factory Mutual, acordó adelantarle los costos de la litigación que Reynolds seguiría contra FVO y su aseguradora y, además, compensarle parcialmente la pérdida sufrida. Las partes acordaron también dividirse lo que se recobrara en la litigación en proporciones que dispusieron en el acuerdo.

Por su parte, FVO estaba asegurada por MAPFRE con dos pólizas. Una póliza conocida como *Motor Truck Cargo Coverage Form-Schedule Vehicle-All Risk* (CBP-8774385), que le proveía a FVO cobertura primaria, sujeta a ciertas exclusiones y otra póliza llamada *Business Protector Occurrence Excess Policy* (CLX-0037129), que proveía cobertura de exceso, por lo que solo se activaba cuando se agotan los límites de la primaria y esto únicamente en aquellos riesgos expresamente cubiertos por ésta. Durante el curso del litigio MAPFRE mantuvo como defensa que ninguna de las pólizas cubría el hurto de mercancía, que fue la causa de la pérdida sufrida por Reynolds. Alegó dos razones. Primero, la póliza primaria contenía una exclusión que es típica en las pólizas de porteadores que excluye de la cobertura la pérdida causada por los actos deshonestos del asegurado, sus empleados, representantes autorizados o cualquier otra persona a quien el porteador le entrega los bienes, independientemente de que si actúan solos o en conjunto.¹⁷

¹⁶ R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero, KLAN201401573, 2015 PR App. LEXIS 2430 (TA PR 30 de junio de 2015).

¹⁷ La exclusión está citada en la opinión del Tribunal de Apelaciones y dispone así:

2. We will not cover your liability for a "loss" caused by or resulting from any of the following:
[...]
e. Dishonest acts by:
(1) You, your employees or authorized representatives;
(2) Anyone else with an interest in the property, or their employees or authorized representatives; or
(3) Anyone else to whom you entrust the property. This exclusion applies whether or not such persons are acting alone or in collusion with other persons or such acts occur during the hours of employment.

Id. en las págs.. *38-39.

Segundo, la obligación de pago bajo la póliza de exceso surge cuando se han agotado los límites dispuestos en la póliza primaria y, la póliza de exceso solo se extiende a los riesgos contemplados en la póliza primaria.

Desde las primeras etapas de este litigio, tanto el tribunal de primera instancia como el de apelaciones, concluyeron que la exclusión en la póliza primaria era clara y libre de ambigüedad y, en consecuencia, no ofrecía protección a FVO.¹⁸ Por la misma razón, tampoco era responsable a MAPFRE frente a Reynolds.

En cuanto a la póliza de exceso, el tribunal de apelaciones concluyó que el tribunal de primera instancia había incidido cuando determinó que MAPFRE le respondía a Reynolds bajo la misma. En consecuencia, modificó la sentencia apelada a los únicos efectos de decretar que ninguna de las dos pólizas cubre la pérdida sufrida por Reynolds. Solamente FVO debería satisfacer la misma.¹⁹

En su recurso ante el Tribunal Supremo, Reynolds no recurrió de la decisión respecto a la póliza primaria. Sin embargo, insistió que la póliza de exceso sí ofrecía cobertura y señaló como error la decisión contraria del tribunal de apelaciones. El Tribunal Supremo concluyó que el Tribunal de Apelaciones no incidió. Luego de examinar los términos de la póliza de exceso, el Tribunal Supremo concluyó que de los mismos surgía con claridad la ausencia de cobertura en este caso:

Nuestra interpretación del contrato nos lleva a concluir que la póliza “Business Protector” cubre las reclamaciones por las que cualquier otra póliza subyacente en vigor cubriría en ausencia de ella. En específico, MAPFRE responde bajo la póliza Business Protector” por el exceso de lo que cubre la póliza “Motor Truck” subyacente en vigor, designada en el encasillado número cinco de la página de declaración.²⁰

Esta conclusión del Tribunal es consistente con sus decisiones anteriores sobre el mismo asunto.²¹

¹⁸ FVO no recurrió de esta determinación.

¹⁹ *R.J. Reynolds*, 2015 PR App. LEXIS 2430. FVO tampoco recurrió de esta determinación.

²⁰ *R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero*, 197 DPR 699, 710 (2017).

²¹ Véase *Maderas Tratadas, Inc. v. Sun Alliance Ins. Co.*, 185 DPR 880 (2012); *Monteagudo v. E.L.A.*, 172 DPR 12 (2007); *Autoridad de Acueductos v. Librotex, Inc.*, 142 DPR 820 (1996). En casos en que aplica la *Carmack Amendment* a la ICA, el tema relacionado con el seguro de los riesgos es importante. En ese sentido, se apunta a la desconexión entre las pólizas disponibles y la responsabilidad del porteador, pues las pólizas muchas veces se quedan cortas y no cubren la amplia responsabilidad que tienen los porteadores bajo la referida enmienda. 49 U.S.C. § 14706 (2012); *Interstate Commerce Act of 1887*, Pub. L. 49-104, 24 Stat. 379.