

OBLIGACIONES Y CONTRATOS

ARTÍCULO

MICHEL J. GODREAU* & JUAN JOSÉ HERNÁNDEZ LÓPEZ DE VICTORIA**

INTRODUCCIÓN.....	425
I. TOTAL PETROLEUM PUERTO RICO CORP. V. AUTORIDAD DE PUERTOS DE PUERTO RICO.....	425
II. ENGINEERING SERVICES INTERNATIONAL, INC. V. AEE.....	429
III. APONTE VALENTÍN ET AL V. PFIZER PHARMACEUTICALS, LLC.....	430

INTRODUCCIÓN

Durante el término judicial bajo escrutinio encontramos que el Tribunal Supremo de Puerto Rico produjo varias opiniones de interés en materia de obligaciones y contratos de las cuales solo discutiremos *Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de los Puertos de Puerto Rico*,¹ *Engineering Services International, Inc. v. AEE*,² y brevemente a *Aponte Valentín, et al v. Pfizer Pharmaceuticals, LLC*.³ Sin duda, nos enfrentamos a un Tribunal muy enfocado en los aspectos económicos de las controversias y una mayoría del mismo enfocado en el desarrollo económico de Puerto Rico, a veces sacrificando políticas públicas de protección a sectores específicos de la economía. Veamos.

I. TOTAL PETROLEUM PUERTO RICO CORP. V. AUTORIDAD DE PUERTOS DE PUERTO RICO

En *Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de Puertos de Puerto Rico*,⁴ la Autoridad de los Puertos suscribió un contrato con Aerostar Airport Holdings, LLC (en adelante, “Aerostar”) el 24 de julio de 2012 mediante el cual Aerostar se convirtió en arrendataria y operadora del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, “Aeropuerto”). Mediante este contrato, la Autoridad de los Puertos le transfirió a Aerostar “el derecho de cobrar una serie de tarifas, rentas, recaudos o cualquier cargo relacionado con las facilidades del Aeropuerto”.⁵ Una vez bajo la administración del gobernador Hon. Alejandro

* Catedrático, Escuela de Derecho, Universidad de Puerto Rico.

** Profesor adjunto de la Escuela de Derecho de la Universidad de Puerto Rico en temas contractuales y de derecho de adultos mayores.

1 Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de Puertos de Puerto Rico, 2022 TSPR 89.

2 Engineering Services International, Inc. v. AEE, 2022 TSPR 84.

3 Aponte Valentín, et al v. Pfizer Pharmaceuticals, LLC, 2021 TSPR 148.

4 Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de Puertos de Puerto Rico, 2022 TSPR 89.

5 *Id.* en la pág. 4.

García Padilla, el 27 de febrero de 2013 la Autoridad de los Puertos cedió a Aerostar sus derechos e intereses en una serie de contratos de distribución de combustible en el Aeropuerto (en adelante, “*Assignment and Assumption Agreement*”).⁶

El 28 de febrero de 2013 la Autoridad de los Puertos notificó a las compañías encargadas del almacenamiento y distribución de combustible en el Aeropuerto, Total Petroleum y British Petroleum (mejor conocida por sus siglas en inglés, “BP”), “que remitieran a Aerostar el pago correspondiente al cargo de dos centavos (\$0.02) por cada galón de combustible, conocido como *fuel fee*”.⁷

Ocho meses después de dicha notificación, la Autoridad de los Puertos envió cartas a ambas compañías de almacenamiento y distribución de combustible requiriéndoles que devolvieran el pago del *fuel fee* hecho a Aerostar desde la fecha de la notificación y ordenándoles que los pagos subsiguientes se hiciesen a la Autoridad de los Puertos.⁸

Debido a estas instrucciones contradictorias, “Total [Petroleum] decidió depositar el pago del *fuel fee* en una cuenta *escrow*, hasta tanto la Autoridad de los Puertos y Aerostar dilucidaran a quién le correspondía cobrar la cuota por combustible en controversia”.⁹ Además, esta “presentó una demanda para obligar que la Autoridad de los Puertos y Aerostar litigaran entre sí y, de esta manera, determinar a quién le corresponde cobrar el referido cargo”.¹⁰

Así las cosas, Aerostar argumentó que según el *Lease Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement*, la Autoridad de los Puertos le cedió el derecho de cobrar el *fuel fee*. En respuesta, la Autoridad de los Puertos arguyó que el *fuel fee* no se puede transferir porque la *Ley de la imposición y cobro de contribución al combustible de aviación* no lo permite.¹¹

Mientras la controversia se encontraba ante el Tribunal de Primera Instancia, se aprobó la Ley Núm. 206-2014 que estableció que serán los *importadores* y no los *suplidores* —como era al momento de los hechos— los responsables de pagar el cargo de combustible.¹² Además, la referida ley “definió el término *importador* e incluyó un párrafo a los efectos de expresar que el *importador* le debía pagar a la Autoridad de los Puertos el correspondiente *fuel fee*”.¹³

Aerostar “impugnó la constitucionalidad de la nueva ley, aduciendo que menoscababa el acuerdo contractual que tenía con la Autoridad de los Puertos”.¹⁴ A su entender, la aprobación de Ley Núm. 206-2014:

[F]acultaba a la Autoridad de los Puertos a compeler el pago del *fuel fee*, en violación de la jurisdicción del foro primario. Además, sostuvo que la inclusión de

6 *Id.*

7 *Id.* en las págs. 4-5.

8 *Id.* en las págs. 4-5.

9 *Id.* en la pág. 5.

10 *Id.*

11 *Id.* en la pág. 5 (*citando a* Ley de la imposición y cobro de contribución al combustible de aviación, Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959, 13 LPRA § 4030 (2018)).

12 Ley Núm. 206-2014, 2014 LPR 1985, 1986-87.

13 *Id.*

14 Total Petroleum Puerto Rico Corp., 2022 TSPR 89, en la pág. 6.

un lenguaje a los efectos de que el pago del *fuel fee* se haría a la Autoridad de los Puertos, era contrario a [lo] contratado entre las partes.¹⁵

El Tribunal de Primera Instancia resolvió mediante sentencia parcial que Aerostar era la parte autorizada a cobrar el cargo de combustible. Además, concluyó que este cargo “era un ingreso derivado de la operación del Aeropuerto . . . y, como tal, fue válidamente cedido a Aerostar mediante el *Lease Agreement*”.¹⁶

En cuanto a la constitucionalidad de la Ley Núm. 206-2014, el foro primario concluyó que dicha ley:

[H]abía creado un nuevo derecho de dos centavos (\$0.02) por cada galón de combustible separado al *fuel fee* a ser cobrado por la Autoridad de los Puertos y que, contrario al cargo que Aerostar cobraría, esta tarifa sería pagada a la Autoridad por los importadores de combustible y no por los suplidores.¹⁷

Inconforme, la Autoridad de los Puertos acudió al Tribunal de Apelaciones mediante recurso de apelación. El foro apelativo intermedio revocó parcialmente el dictamen del Tribunal de Primera Instancia y “resolvió que el derecho a cobrar el *fuel fee* fue válidamente transferido a Aerostar como parte del *Lease Agreement*”.¹⁸ Además, concluyó que la aprobación de la Ley Núm. 206-2014 no creó un nuevo derecho de dos centavos (\$0.02) por galón de combustible de aviación, tal había resuelto el foro primario. Por contrario, esta solo buscaba enmendar la tarifa establecida por la *Ley de la imposición y cobro de contribución al combustible de aviación*. Así las cosas, “declaró inconstitucional la Ley Núm. 206-2014, por entender que esta tenía el efecto de menoscabar los derechos contractuales de Aerostar sobre el cobro del *fuel fee*”.¹⁹

Inconformes nuevamente, la Autoridad de los Puertos acudió al Tribunal Supremo de Puerto Rico y presenta las siguientes controversias:

1. “[S]i la facultad de cobrar el derecho de dos centavos (\$0.02) por galón de combustible de aviación, establecido en la Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959 . . . y posteriormente incluido en el Código de Rentas Internas de Puerto Rico . . . , fue cedido válidamente por la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico . . . a Aerostar . . .”²⁰
2. Si con la aprobación de la Ley Núm. 206-2014, se menoscabó el acuerdo entre la Autoridad de los Puertos y Aerostar.²¹

¹⁵ *Id.*

¹⁶ *Id.* en las págs. 6-7.

¹⁷ *Id.* en la pág. 7.

¹⁸ *Id.*

¹⁹ *Id.* en las págs. 8-9.

²⁰ *Id.* en la pág. 3.

²¹ *Id.* en la pág. 4.

Correctamente, el Tribunal Supremo resolvió que la Autoridad de los Puertos cedió válidamente a Aerostar el cobro del derecho del *fuel fee*.²² El lenguaje del contrato era claro al respecto y, contrario a lo argumentado por la Autoridad de Puertos, en *Esso Standard Oil v. A.P.P.R.*, se determinó que resultaba “evidente que el derecho que la Asamblea Legislativa autorizó a la recurrida [Autoridad de los Puertos] a cobrar, es, en efecto, un derecho (*fee*) por servicio o uso de facilidades y no una contribución como aquella a la cual sustituyó . . .”.²³ Por lo tanto, el *fuel fee* no es un impuesto que la Autoridad de los Puertos está impedida de transferir.²⁴

Por otro lado, en un ejercicio hermenéutico adecuado el Tribunal Supremo determinó que a Ley Núm. 206-2014 no menoscabó las obligaciones contractuales entre Aerostar y la Autoridad. Durante su discusión admitió que una “interpretación literal [de la Ley Núm. 206-2014] llevaría a concluir que”, como determinó el Tribunal de Apelaciones, “cuando el legislador incluyó que el importador le pagaría el *fuel fee* a la Autoridad de los Puertos se menoscabó sustancial y severamente el contrato de cesión entre la Autoridad y Aerostar”.²⁵ Sin embargo, correctamente aclaró que, “[e]n realidad, el único cambio de la Ley Núm. 206-2014, fue disponer que corresponde a los *importadores* pagar el *fuel fee*”.²⁶ Aclaró también que ese “cambio tampoco menoscabó el contrato de cesión entre la Autoridad [de los Puertos] y Aerostar pues la cesión del cobro quedó intacta”.²⁷

Según el Tribunal Supremo, el verdadero cambio que introdujo la Ley Núm- 206-2014:

[F]ue la entidad a la que le corresponde pagar el *fuel fee*. Por lo tanto, determinó que lo que procedía era que, conforme el *Lease Agreement*, los importadores paguen a Aerostar el *fuel fee* por el combustible a utilizarse en las facilidades del Aeropuerto Respecto a los demás Aeropuertos Regionales bajo la administración de la Autoridad de los Puertos, los importadores le remitirán el pago correspondiente al *fuel fee* de esas facilidades a esa entidad gubernamental.²⁸

En resumen, el Tribunal Supremo correctamente evadió enfrentar el argumento constitucional interpretando la Ley Núm. 206-2014 de manera cónsona con la intención legislativa y con el propósito de la ley que con ella se enmendó, la *Ley de la Imposición y Cobro de Contribución al Combustible de Aviación*.²⁹

22 *Id.* en las págs 12-13.

23 *Id.* en la pág. 12 (*citando a Esso Standard Oil v. A.P.P.R.*, 95 DPR 772, 786 (1968)).

24 *Total Petroleum Puerto Rico Corp.*, 2022 TSPR 89 en la pág. 12.

25 *Id.* en la pág. 18.

26 *Id.* en la pág. 20.

27 *Id.*

28 *Id.*

29 Véase *Nogueras v. Hernández Colón*, 127 DPR 405, 412 (1990) (*citando a Banco Popular v. Mun. de Mayaguez*, 126 DPR 653 (1990)). Véase además *P.R.P. v. E.L.A.*, 115 DPR 631, 642 (1984); *Milán Rodríguez v. Muñoz*, 110 DPR 610, 618 (1981); *Pueblo ex rel. M.G.G.*, 99 DPR 925, 927 (1971).

II. ENGINEERING SERVICES INTERNATIONAL, INC. v. AEE

En *Engineering Services International Inc. v. AEE*,³⁰ el Tribunal Supremo se enfrentó a la controversia sobre si el finalizar una relación contractual debido a cambios en las circunstancias amerita que se dejen sin efecto los remedios provisionales decretados al amparo de la Regla 56 de Procedimiento Civil como parte de una demanda incoada previo a dichos cambios. La demanda original fue presentada por la contratista demandante, Engineering Services International, Inc. (en adelante, “Engineering”), que había pactado con la Autoridad de Energía Eléctrica (en adelante, “AEE”) el diseño y construcción de una planta de tratamiento de agua que se utilizaría en las unidades generatrices de la Autoridad en la Central San Juan. En esta sentencia el Tribunal Supremo revocó al Tribunal de Apelaciones por haber confirmado la sentencia del Tribunal de Primera Instancia que había dejado vigente las órdenes provisionales, a pesar del cambio en las circunstancias.³¹

De entrada, queremos aclarar que el *cambio en las circunstancias* a que alude la opinión del Tribunal Supremo, no se refiere al cambio de circunstancias que le sirvieron de contexto a la relación contractual, sino simple y llanamente a que llegó el término de duración de 360 días pactado para esta relación. En el contrato se establecía expresamente el término de duración del mismo, incluso en las varias enmiendas que se hicieron y que rebasaban el término original de 310 días.³²

El contrato de diseño y construcción se firmó el el 28 de octubre de 2016. La vigencia de este contrato se pactó por el término de 310 días, vale decir diez meses aproximadamente. Sin embargo, durante su vigencia el contrato se enmendó para que rigiera hasta el 31 de diciembre de 2019.³³

Antes de llegada la última fecha de vencimiento surgió entre las partes una controversia en torno a si Engineering estaba obligada a suplir cuatro bombas nuevas para los trabajos pactados o si era la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados (en adelante, “AAA”) la que tenía que suplirlas. Engineering presentó demanda aclaratoria para que el Tribunal de Primera Instancia determinara que, conforme al contrato, era la AAA la que tenía que suplir las bombas nuevas. Solicitó, además que se extendiera la vigencia del contrato por 317 días y que se le ordenara a la Autoridad “crear las condiciones necesarias para conectar el Proyecto a las bombas existentes”, entre otros requerimientos.³⁴

Por su parte la AAA presentó una solicitud de remedios provisionales y un interdicto preliminar con el fin de que se le “ordenara a Engineering instalar las bombas requeridas y continuar con los trabajos”.³⁵ Se celebraron varias vistas y en medio del procedimiento la AEE *canceló el contrato el 24 octubre de 2019*, cuando estaba pendiente aún resolver la controversia ante el Tribunal de Primera Instancia y el de Apelaciones.³⁶ Así las cosas, Engineering le solicitó al foro primario que dejara sin efecto la cancelación “en aras de ase-

³⁰ *Engineering Services International, Inc. v. AEE*, 209 DPR 1012 (2022).

³¹ *Id.* en las págs. 1016-18; R. P. Civ. 56, 32 LPRA Ap. V (2021).

³² *Engineering Services International, Inc.*, 209 DPR en las págs. 1028-29.

³³ *Id.*

³⁴ *Id.* en las págs. 1016-17.

³⁵ *Id.* en la pág. 1017.

³⁶ *Id.*

gurar la sentencia que en su día recayera” y solicitó, además, que se extendiera el contrato por 317 días.³⁷

Tal dispone el Tribunal Supremo en su opinión:

A todas luces, las partes voluntariamente pactaron un término de vigencia para la relación contractual. Incluso, en medio del pleito la Autoridad y Engineering Services decidieron extender la vigencia del contrato con la salvedad de que esa extensión no alargaba el *completion date*. Aunque el Tribunal de Apelaciones no discutió claramente si el contrato expiró, la realidad es que este expiró por sus propios términos. Dado que las partes pactaron la cláusula de manera voluntaria, el Tribunal Supremo entendió que el foro primario interfirió indebidamente con la voluntad expresa de las partes sin razón suficiente para ello. Una vez pasó la fecha de vigencia acordada, *la relación contractual culminó*, por lo que no se podía ejecutar obra alguna bajo el contrato original.³⁸

Correctamente, el Tribunal Supremo determinó que, “como surge de la política pública de la contratación gubernamental, no se debía permitir que un contratista proveyese un servicio sin estar cobijado por un contrato”.³⁹ Es decir, determinó que “los remedios provisionales no pueden incluir la continuación de la obra por parte de Engineering Services luego de vencido el contrato”.⁴⁰ Era necesario el otorgamiento de un nuevo contrato.⁴¹

Lo anterior son, en realidad, dos normas trilladas en nuestro ordenamiento. Una vez vence un contrato por el cumplimiento del término pactado para él, el mismo no tiene efecto obligatorio para las partes. Igualmente, no procede que un contratista provea servicios sin estar cobijado por un contrato, particularmente en el caso de la contratación gubernamental.

III. APONTE VALENTÍN ET AL V. PFIZER PHARMACEUTICALS, LLC

Para finalizar y sin pretender ser exhaustivo con respecto a este caso, vale mencionar el controversial caso de *Aponte Valentín et al v. Pfizer Pharmaceuticals, LLC*.⁴² Allí, en resumen, el Tribunal Supremo validó una cláusula de arbitraje compulsorio impuesta a empleados no unionados sobre la base de que hubo consentimiento tácito de los empleados al *no renunciar dentro de los sesenta días* de haber recibido la notificación por correo electrónico que envió el patrono con los términos del arbitraje compulsorio de controversias laborales.⁴³

La mayoría del Tribunal Supremo acogió la teoría de Pfizer y del Tribunal de Primera Instancia. El más alto foro justificó la desestimación del caso con la alegación del consen-

³⁷ *Id.*

³⁸ *Id.* en las págs. 1029-30 (énfasis suplido).

³⁹ *Id.* en la pág. 1030.

⁴⁰ *Id.*

⁴¹ *Id.*

⁴² *Aponte Valentín, et al v. Pfizer Pharmaceuticals, LLC*, 2021 TSPR 148, 208 DPR 263 (2021).

⁴³ *Id.* en la págs. 272-74.

timiento tácito de los demandantes por lo que entendió que el asunto debía ser sometido a arbitraje. A su vez, adjudicó la existencia de consentimiento tácito citando el caso de *Teachers Annuity v. Soc. De Gananciales*,⁴⁴ a pesar de que es evidente que mantenerse en el empleo no supone necesariamente la voluntad de aceptar.⁴⁵

Este caso lo discutirá más a fondo la profesora Emmalind García García en su *Análisis de término en materia de Derecho Laboral y Arbitraje*. Pero, a nuestro juicio, el razonamiento en la mayoría es, a todas luces, incorrecto y poco convincente. Nos parece más apropiada la exposición de la opinión disidente, en la que se determina que, ante la inexistencia de alternativa a la imposición del arbitraje compulsorio, más allá de la renuncia obligada o despido constructivo, es improcedente argumentar la existencia de consentimiento tácito. Mucho menos cuando la *Ley de indemnización por despido sin justa causa*, mejor concida como la *Ley 80*, exige como política pública que cualquier duda en este contexto se resuelva a favor del empleado.⁴⁶

44 *Teachers Annuity v. Soc. de Gananciales*, 115 DPR 277, 290 (1984).

45 Aponte Valentín, 208 DPR en las págs. 286, 290-91.

46 *Id.* en las págs. 301, 305-08 (Estrella Martínez, opinión disidente); Ley de indemnización por despido sin justa causa, Ley Núm. 80 de 30 de mayo de 1976, 29 LPRA §§ 185a-185m (2017). Véase además *Cordero Jiménez v. UPR*, 180 DPR 129 (2013); Ley de procedimiento sumario de reclamaciones labores, Ley Núm. 2 de 17 de octubre de 1961, 32 LPRA §§ 3118-3132 (2017).