

LA INDEMNIZACIÓN POR PÉRDIDA DE MERCANCÍAS DEL PORTEADOR RESPONSABLE: UN ANÁLISIS COMPARADO AL RESULTADO DE *R.J. REYNOLDS*

ERNESTO G. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ*

Introducción.....	206
I. Decisión de <i>R.J. Reynolds Tobacco</i>	207
II. Régimen de Responsabilidad del porteador bajo la LCTTM	209
A. Supuestos de exoneración de responsabilidad	210
1. Causas de exoneración	211
2. Presunciones de exoneración	211
B. Determinación del máximo de indemnización por pérdida bajo la LCTTM	212
III. Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico de la APJL.....	214
Conclusión	214

INTRODUCCIÓN

Este escrito examina la decisión del Tribunal Supremo de Puerto Rico en *R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero*,¹ con el propósito de explorar cual hubiese sido su solución, si en vez de regir en nuestra jurisdicción el Código de comercio de 1885, el contrato de transporte se gobernará por las disposiciones de la ley española sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM) de 2009 o por el Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico de la Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación. Para esto, se evaluarán las disposiciones relacionadas al esquema de responsabilidad en estos cuerpos normativos.

El análisis del caso con relación a estos dos estatutos es relevante en materia de derecho de transporte. Primero, ya que en un artículo los profesores Antonio García Padilla y Luis M. Villaronga Aróstegui han demostrado que, a la luz del Código de comercio vigente, *Reynolds* debió haber permitido que la compensación a pagarse por el porteador al cargador no aplicara el tope del artículo 281 del Código de comercio.² Segundo, el Tribunal Supremo en *Reynolds* específicamente mencionó los cambios al Código de comercio español y el proyecto de nuevo código de la

* Candidato a J.D., 2018, Escuela de Derecho de la Universidad de Puerto Rico; B.B.A. (Contabilidad), 2015, Universidad de Puerto Rico. El escrito tuvo su origen en el Seminario: Temas avanzados en el derecho mercantil puertorriqueño, impartido por profesor Antonio García Padilla durante el año académico 2017–18.

¹ *R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero*, 197 DPR 699 (2017).

² Antonio García Padilla & Luis M. Villaronga Aróstegui, *Derecho mercantil: Transporte y seguros*, 87 REV. JUR. UPR 625 (2018).

Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación como alternativas al Código de comercio vigente. Es necesario conocer cual sería el resultado de *Reynolds* si en vez de aplicar el Código de comercio vigente se hubiese aplicado la legislación española vigente o la propuesta de la Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación.

En *R.J. Reynolds* nos encontramos ante un negocio claramente mercantil gobernado por los artículos 267 al 297 del Código de comercio.³ El incumplimiento por parte del porteador efectivo en *R.J. Reynolds* de su obligación de custodia y entrega de las mercancías nos remiten a una de las cuestiones centrales del derecho del contrato de transporte mercantil: la responsabilidad del porteador por los daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías transportadas.⁴ En este asunto se centrará la comparación de los dos estatutos mencionados.

I. DECISIÓN DE *R.J. REYNOLDS TOBACCO*

En *Reynolds*, el Tribunal se enfrentó a una controversia que versaba sobre el límite de responsabilidad impuesto por el art. 281 del Código de comercio⁵ ante una actuación dolosa⁶ por parte del porteador efectivo. Además, se cuestionaba si la

³ Cód. COM. PR art. 267–297, 10 LPRA § 1771–1801 (2013). Según establece el artículo 267 del Código de comercio, estamos ante un contrato de transporte que se reputa mercantil cuando: (1) aquellos objetos transportados sean mercancías o efectos del comercio; o (2) sin importar los objetos transportados, el porteador es comerciante o se dedica habitualmente a realizar transportes al público. *Id.* § 1771. El contrato de transporte se define como: “un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su propia custodia”. II JOAQUÍN GARRIGUES, CURSO DE DERECHO MERCANTIL 209 (7ma ed. 1979). En la misma línea doctrinal, Uría lo describe como aquel que: “una persona (porteador) se obliga, a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro un bien o una persona determinados, o a ambos a la vez”. RODRIGO URÍA, DERECHO MERCANTIL 719 (24ta ed. 1997). De estas definiciones, se desprenden sus dos características fundamentales: (1) la obligación del porteador de realizar una determinada obra (el traslado de una cosa de un lugar a otro); y (2) el pago de una determinada suma, habida cuenta la onerosidad del contrato. Véase II FERNANDO SÁNCHEZ CALERO, INSTITUCIONES DEL DERECHO MERCANTIL 380 (19na ed. 1996). Igualmente, ha sido la doctrina la que ha planteado, al analizar la naturaleza jurídica de este contrato, que el mismo “es una variedad del arrendamiento de obra (y no del de servicios, como cree la E. de m. del C. de c.)”. II JOAQUÍN GARRIGUES, CURSO DE DERECHO MERCANTIL 209 (7ma ed. 1979). Esta afirmación de Garrigues, aunque no es unánime en la doctrina, encuentra respaldo en la jurisprudencia del Tribunal Supremo Español (STS, 11 de junio de 1951 (JC, Tomo 35, Núm. 15, p. 153) (España)) y, en consecuencia, sostiene que el porteador sólo cumple su prestación si realiza el resultado acordado de forma completa e indivisible. Véase II FERNANDO SÁNCHEZ CALERO, INSTITUCIONES DEL DERECHO MERCANTIL 380 (19na ed. 1996). Cf. RODRIGO URÍA, DERECHO MERCANTIL 720 (24ta ed. 1997). En contraposición Uría expresa que: “entre arrendamiento y transporte hay una serie de diferencias que no permiten identificar ambos contratos” y describe al contrato de transporte como uno “autónomo, especial y típico, diferenciado de otras figuras contractuales mercantiles, que ofrece el doble carácter de sinalagmático y oneroso”. *Id.*

⁴ La LCTTM estipula que el incumplimiento del porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte, se regirán por las normas generales de la responsabilidad contractual. Véase Ley del contrato de transporte terrestre art. 47.2 (RCL 2009, 2166) (España).

⁵ Cód. COM. PR art. 281, 10 LPRA § 1785 (2013).

⁶ Una definición acertada del concepto del dolo conlleva, al menos, un examen sobre el desarrollo de esta figura, que no está definida por nuestros estatutos, aunque estos suelen referirse a ella (c.g.

póliza suscrita entre el porteador y su aseguradora cubría tal indemnización al cargador. De entre ambos asuntos, nos concentraremos en discutir el primero, el cuál es el centro del esquema de responsabilidad en las legislaciones de transporte en que basaremos el análisis.

En este caso R.J. Reynolds Tobacco (en Adelante, “Reynolds”) contrató a Francisco Vega Otero Inc. (en Adelante, “FVO”), para que éste efectuara el transporte de un vagón que contenía 900 cajas de cigarrillos.⁷ Las mercancías debían ser trasladadas desde el centro de producción del cargador en Yabucoa a su establecimiento de distribución en Mayagüez. Para esta operación de traslado, FVO subcontrató al Sr. Jorge Padilla (en Adelante, “Padilla”) quien recibió las mercaderías e inició su transporte a Mayagüez. El mismo día que recibió la carga, Padilla le notificó a FVO que durante una parada que realizó, fue víctima de un secuestro y las mercancías fueron hurtadas.⁸

Posteriormente, como resultado de una investigación efectuada por las agencias federales, se descubrió que la alegación del secuestro fue falsa y que Padilla junto a otros individuos conspiraron para efectuar el hurto la carga. Oportunamente, los perpetradores del robo fueron procesados y Padilla se declaró culpable en el Tribunal de Distrito de Estados Unidos para el Distrito de Puerto Rico.⁹ Reynolds presentó entonces una demanda contra FVO y su aseguradora para que se le indemnizara por el valor mercantil de las mercancías.¹⁰

Durante el proceso en el Tribunal de Instancia, FVO argumentó que no era responsable, pues el hurto de la mercancía constituía un caso fortuito o de fuerza mayor que estaba fuera de su esfera de control.¹¹ Además, su aseguradora argumentó que ninguna de las pólizas emitidas a favor de FVO preveía cobertura por la pérdida de la mercancía y menos por hurto de las mismas.¹² El Tribunal Superior estimó que FVO y su aseguradora eran responsables por los daños y rechazó la defensa de caso fortuito. Esta determinación fue recurrida al Tribunal de Apelaciones, que se negó a expedir el auto de *certiorari*.¹³ En su sentencia, el Tribunal de Instancia sostuvo que el máximo que Reynolds tenía derecho a que se le compensara era por el costo de producción de los cigarrillos (\$136,629.36) y por lo arbitrarios pagados de los cigarrillos que no fueron recuperados (\$676,845.36).

Código Civil). No obstante, se puede afirmar *grosso modo*, que tanto el comportamiento con intención de causar perjuicio, como la acción o omisión voluntaria dirigirá al incumplimiento de una obligación son constitutivas de dolo en el ámbito del derecho de transporte. Véase Francisco Javier Arias Varona, *El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida los beneficios de responsabilidad*, 6 REVISTA DE DERECHO DEL TRANSPORTE 283, 288 (2010). Para un análisis en detalle del concepto del dolo, en particular los elementos de intencionalidad de causar el daño o de la eventualidad de este, Véase FRANCISCO SÁNCHEZ GAMBORINO, LA LLAMADA CULPO GRAVE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 37–88 (2016).

⁷ R.J. Reynolds Tobacco v. Francisco Vega Otero, 197 DPR 699, 702 (2017).

⁸ *Id.*

⁹ *Id.* en las págs. 702–03.

¹⁰ *Id.* en la pág. 703.

¹¹ *Id.*

¹² *Id.*

¹³ *Id.* en las págs. 704–05.

Esto, luego de concluir que el documento “Despacho de Producto” donde se describía la mercancía transportada se podía considerar como una carta de porte para fines de calcular la indemnización.¹⁴

En suma, el Tribunal de Instancia “razonó que el Código de [c]omercio limita la compensación al valor mercantil de la mercancía declarada en la carta de porte, más los gastos que su pérdida ocasione” determinado que no le asistía la razón a Reynolds sobre su alegación de que se le debía resarcir la ganancia dejada de devengar.¹⁵ Luego, las partes recurrieron al Tribunal de Apelaciones, mediante tres recursos de apelación, para sostener: (1) que la póliza no cubría la pérdida de la mercancía (MAPFRE); (2) reiterar la alegación de caso fortuito (FVO); y (3) insistir en su derecho a ser indemnizado por el precio en el cual debían ser vendidos al por mayor los cigarrillos (Reynolds). El Tribunal de Apelaciones, resolvió desestimar la reclamación contra MAPFRE y confirmó la sentencia en las restantes controversias.¹⁶

Inconformes con la determinación tanto FVO como Reynolds recurrieron al Tribunal Supremo. La Corte inicialmente denegó ambos recursos y luego, en reconsideración, emitió el *certiorari* en el recurso presentado por Reynolds. El fallo resaltó que según la jurisprudencia del Tribunal Supremo de España y varios tratadistas, en:

[E]l supuesto de la mercancía pérdida no es el precio de producción de la mercancía o de su reemplazo, ni automáticamente el precio de venta al por mayor, como interpretan las partes y los foros recurridos. Tampoco es, necesariamente, el precio de venta al detal, sino el precio corriente que los artículos tendrían cuando se suponía su entrega.¹⁷

II. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR BAJO LA LCTTM

El esquema de responsabilidad del porteador en la LCTTM está contenido en su capítulo quinto. Los artículos 46 al 63 establecen el régimen que gobierna la obligación del porteador: entregar las mercancías transportadas en el mismo estado en que las recibió, y según declaradas en la carta de porte, sin pérdida ni menoscabo alguno.¹⁸ Estas disposiciones tienen un carácter imperativo, según lo establece el artículo 46.1. La doctrina se ha referido a ello como uno de *imperatividad de mínimos*,¹⁹ ya que lo que se prohíbe en el artículo 46.2 son aquellas cláusulas que pretendan reducir o aminorar el régimen previsto en el estatuto.²⁰

¹⁴ R.J. *Reynolds Tobacco*, 197 DPR en la pág. 704.

¹⁵ *Id.* en la pág. 705.

¹⁶ *Id.*

¹⁷ *Id.* en las págs. 719–20.

¹⁸ Ley del contrato de transporte terrestre art. 34.1 (RCL 2009, 2166) (España).

¹⁹ Véase Arantza Martínez Balmaseda, *Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración*, 6 REVISTA DE DERECHO DEL TRANSPORTE 255, 257 (2010).

²⁰ En relación con el artículo 46.1 se ha argumentado que, aunque el mismo prohíbe aminorar el régimen legal de responsabilidad del porteador, no establece si son eficaces los pactos que lo

Partiendo de esto, el sistema de responsabilidad de la LCTTM comienza por establecer el carácter objetivo de la responsabilidad del porteador ante la pérdida, total o parcial, por las averías y por el retraso en la entrega de las mercancías, ya que no será necesario que se pruebe su culpa o negligencia, para que a este se le encuentre responsable.²¹ Como afirma Martínez Balmaseda: “se establece un sistema de responsabilidad en la que el legitimado deberá demostrar únicamente que el supuesto de hecho que genera responsabilidad (pérdida, avería o retraso) ocurrió dentro del periodo de responsabilidad²² sin tener que probar elementos de carácter subjetivo como el de dolo o culpa del porteador”.²³ Estamos ante una regulación, que de umbral, somete al porteador a tener que probar una causa de exoneración para eximirse de resarcir el daño.

Nótese, que al porteador no le basta con evidenciar su comportamiento diligente, sino que para exonerarse deberá demostrar la ocurrencia de algún suceso que la ley considere suficiente para exonerarlo.²⁴ Además, el porteador asume “el riesgo de las llamadas *causas ignotas*, esto es, responde del daño o pérdida cuando éstos provengan de causa desconocida”.²⁵ De lo anterior podemos concluir que para analizar los hechos acaecidos en Reynolds a la luz de la LCTTM, debemos evaluar los supuestos por los cuales se puede exonerar de responsabilidad al porteador.

A. Supuestos de exoneración de responsabilidad

El riguroso esquema de responsabilidad impuesto al porteador en el art. 47.1 de la LCTTM,²⁶ se relaja en determinadas circunstancias mediante el establecimiento de presunciones de exoneración. Son supuestos que liberan al porteador cuando medien circunstancias que estuvieron fuera de su control. La ley

agraven. Así el profesor Díaz Moreno contrasta la LCTTM con el artículo 43.2 del Anteproyecto de Ley (el cual permitía, mediante acuerdo, un incremento en los límites de responsabilidad del porteador) para cuestionar si realmente está claro que sea uno de imperatividad de mínimos. Lo cual, según su juicio, iría en contra del carácter imperativo de la norma. Véase Alberto Díaz Moreno, *El contrato de transporte terrestre nacional de mercancías*, en VIII DERECHO MERCANTIL: TRANSPORTES MERCANTILES 239, 294 (15ta ed. Marcial Pons 2013).

²¹ A esta aseveración (el establecimiento de un régimen de responsabilidad objetiva) Díaz Moreno la cataloga como una primera impresión parcialmente desenfocada. Fundamentando que en la medida que el artículo 48 de la LCTTM exonera al transportista de responsabilidad en el supuesto de caso fortuito, la responsabilidad del porteador sigue siendo subjetiva. *Id.*

²² Según el art. 47.1 de la LCTTM el porteador responderá “desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en el destino”. Ley del contrato de transporte terrestre art. 47.1 (RCL 2009, 2166) (España). Para un análisis de lo que debe considerarse recepción y entrega, véase Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 259.

²³ Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 256.

²⁴ Véase Alberto Díaz Moreno, *El contrato de transporte terrestre nacional de mercancías*, en VIII DERECHO MERCANTIL: TRANSPORTES MERCANTILES 239, 294–95 (15ta ed. Marcial Pons 2013).

²⁵ *Id.* en la pág. 295. En particular, estará frente al supuesto de considerar perdidas las mercancías “cuando no han sido entregadas, en todo o en parte, en el destino pactado”. Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 257.

²⁶ El cual dispone: “[e]l porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en el destino”. Ley del contrato de transporte terrestre art. 47.1 (RCL 2009, 2166) (España).

los segrega en dos grupos: en primer lugar, las clasificadas como causas de exoneración (art. 48 de la LCTTM); y, en segundo lugar, las llamadas presunciones de exoneración (art. 49 de la LCTTM). Ambas clasificaciones anteriormente eran reconocidas en la doctrina como causas de exoneración privilegiadas y no privilegiadas, respectivamente.²⁷

1. *Causas de exoneración*

Las causas de exoneración establecidas en la LCTTM indican que el portador no responderá en los supuestos que la prueba arroje que la pérdida estuvo ocasionada por: (1) culpa del cargador o del destinatario; (2) por una instrucción de estos (no motivada por una acción negligente del porteador); (3) por vicio propio de las mercaderías; o (4) “por circunstancias que el portador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir”.²⁸ Además el estatuto resuelve que en “ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados en el transporte”.²⁹ En estos casos que se invoca una causa de exoneración para que el portador pueda quedar exonerado de responsabilidad (por pérdida, avería y retraso) deberá “acreditar la concurrencia de la concreta causa de exoneración y la relación de causalidad entre el hecho y el daño en la mercancía...”.³⁰

En relación con las causas de exoneración no privilegiadas, deben advertirse dos importantes distinciones. En primer lugar, la diferencia en la carga de la prueba con relación a las causas de exoneración privilegiadas. En lo que respecta a las presunciones de exoneración “basta acreditar el supuesto de hecho liberatorio y la posibilidad de que el daño haya podido resultar verosímilmente de tal hecho...”.³¹ Generando así, que se reduzca la carga de la prueba, al eliminar la relación de causalidad entre el hecho y el daño.³² En segundo lugar, que mientras las causas de exoneración se extienden a pérdidas, averías y retrasos; las presunciones de exoneración no se aplican a retrasos.³³

2. *Presunciones de exoneración*

Las llamadas causas privilegiadas parten de supuestos que recurrentemente se producen como parte de los riesgos característicos (o específicos) del transporte. Así, para el análisis de su definición y alcance ante controversias concretas, además de dirigirnos a lo pactado en el contrato de transporte, será necesario, en algunos casos, referirnos a la costumbre o métodos regularmente utilizados en determinado tipo de transporte.

De esta forma, los riesgos codificados como presunciones de exoneración son: (1) empleo de vehículos abiertos y no entoldados (cuando tal empleo haya sido

²⁷ Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 261.

²⁸ Ley del contrato de transporte terrestre art. 48.1 (RCL 2009, 2166) (España).

²⁹ *Id.* art. 48.2.

³⁰ Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 262.

³¹ *Id.*

³² Díaz Moreno, *supra* nota 24, en las págs. 294–95.

³³ Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en la pág. 263.

convenido o sea acorde a la costumbre); (2) ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías (a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños); (3) manipulación, carga estiba, desestiba o descarga (realizadas por el cargados o destinatario o sus auxiliares); (4) naturaleza de determinadas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías (e.g. rotura, moho, derrame, deterioro interno) no obstante, en los casos que se pacte que el transporte se realizará por vehículos especialmente acondicionados, el porteador sólo podrá invocar a su favor la presunción de que la causa fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que tomó todas las precauciones que le incumbían en relación a los vehículos y que se sometió a las instrucciones impartidas; (5) deficiente identificación de los bultos; y (6) transporte de animales vivos (en la cual deberá probar que ha actuado con la debida diligencia).³⁴

B. Determinación del máximo de indemnización por pérdida bajo la LCTTM

Luego de que el porteador ha sido encontrado responsable de la pérdida de las mercancías corresponde determinar la cuantía de la indemnización a satisfacer. Esta etapa del análisis es crucial en el caso de *Reynolds*, ya que la controversia del fallo no se centraba en los hechos conducentes al hurto, sino al valor que el porteador contractual debía resarcirle a la compañía tabacalera. Un cambio introducido por la LCTTM es el momento y lugar que deben ser valoradas las mercancías. Así, y a diferencia de nuestra actual codificación mercantil, la ley establece que se deberá realizar la valoración en “el momento inicial de la travesía, momento en que las mercancías se encuentran dentro de la esfera de control del porteador y su valor todavía no ha experimentado fluctuaciones...”.³⁵

Posteriormente a la valoración del daño es necesario determinar el tope o cantidad máxima que la ley estipula debe ser objeto de compensación. En el caso de pérdida, la formula establecida en el artículo 57 de la LCTTM establece como límite de la cuantía el siguiente cálculo: kilogramo de peso bruto de mercancía perdida por un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día (IPREM).³⁶ De esta forma, al multiplicar el número de kilogramos transportados por el tercio del indicador se fija el límite legal de la suma indemnizatoria.

La adopción de esta fórmula en la ley, en gran medida, se debe a que el legislador español siguió la misma línea que el Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, conocido como CMR, por sus siglas en francés, al que se adhirió España en 1974.

³⁴ Díaz Moreno, *supra* nota 24, en la pág. 296. Véase además Martínez Balmaseda, *supra* nota 19, en las págs. 266–73.

³⁵ Irene Escuin Ibáñez, *La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de responsabilidad*, 6 REVISTA DE DERECHO DEL TRANSPORTE 275, 277 (2010).

³⁶ Ley del contrato de transporte terrestre art. 57 (RCL 2009, 2166) (España). “El IPREM es el índice de referencia en España para calcular el umbral de ingresos a efectos de concesión de ayudas, becas, subsidios por desempleo, asistencia jurídica gratuita, etcétera”. Escuin Ibáñez, *supra* nota 35, en la pág. 279. El mismo, se actualiza anualmente con la Ley de Presupuestos del Estado y ha ido sustituyendo el Salario Mínimo Interprofesional. *Id.*

En ella, se utiliza un cálculo fijo que se adapte a todo tipo de cargamento, con un límite razonable que permita la rápida solución de disputas por la valoración de la mercancía pérdida. Además, el establecer un límite a la responsabilidad del porteador es usual en materia de derecho de transporte.

De esta forma, la LCTTM se aparta del criterio general en materia del incumplimiento contractual para restringir “notablemente los daños emergentes *directo*, que encontrará su máximo, por tanto, en el valor de las mercancías no entregadas...”³⁷ o en el límite legal impuesto por la LCTTM. Dicho de otra manera, solo se indemniza el daño por la pérdida de la mercancía transportada no así daños indirectos o ganancias dejadas de obtener (lucro cesante).³⁸

Ahora bien, la LCTTM establece en su artículo 62 que este esquema de responsabilidad del porteador (estipulado en los artículos 52, 53, 55, 57 y 63 de la LCTTM) no será de aplicación “cuando el daño producido sea causado con dolo o con infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción”.³⁹ Por lo cual, en los supuestos que este presente una “actuación dolosa o cuando, sin haber sido directamente queridos, hayan sido consecuencia necesaria de una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido...”⁴⁰ no se aplicara el límite legal del artículo 57. Este era el caso en *Reynolds*.

³⁷ Díaz Moreno, *supra* nota 24, en la pág. 297.

³⁸ *Id.*

³⁹ Ley del contrato de transporte terrestre art. 62 (RCL 2009, 2166) (España).

⁴⁰ Díaz Moreno, *supra* nota 24, en la pág. 298. Esta interpretación del artículo 57 de la LCTTM goza de amplio consenso entre los tratadistas y ha sido recogida por la jurisprudencia de los tribunales españoles. Así la Sala Civil del Tribunal Supremo en sentencia del 10 de julio de 2015 expuso que:

En efecto, a diferencia de su esquema general en el Derecho de obligaciones, en donde incide como criterio de agravación de la responsabilidad derivada, (artículo 1107, párrafo 2º del Código Civil), el dolo en la normativa citada no comporta que el transportista venga obligado directamente al resarcimiento integral de los daños ocasionados sino, en principio, a que no le resulten aplicables los límites indemnizatorios previstos en la norma (artículos 52 a 57 LCTTM), esto es, opera a modo de excepción respecto de los límites de la indemnización inicialmente previstos por la norma, y no como criterio de agravación, propiamente dicho, de la responsabilidad derivada por la culpa o negligencia del transportista.

Un segundo aspecto, guarda relación con la noción o significado del dolo como desencadenante de la excepción señalada. En este sentido, debe tenerse en cuenta, en la línea de lo desarrollado por la citada sentencia de esta Sala, que la formulación alternativa al dolo que introduce el artículo 62 LCTTM, (“Con infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción”), responde a una clara finalidad de objetivar la significación usual del dolo como comportamiento consciente e intencionado de perjudicar a otro. De forma que el concepto de dolo se abre o resulta comprensivo del daño ocasionado como consecuencia lógica o necesaria de la infracción de un deber jurídico conscientemente cometido por el deudor, sin necesidad de “animus” o intención de perjudicar (dolo eventual).

STS, 10 de julio de 2015 (RJ, Núm. 4892, p. 1973) (España).

III. ANTEPROYECTO AL CÓDIGO DE COMERCIO PARA PUERTO RICO DE LA APJL

En el año 1995 se publicó el Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico de la Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación. El mismo fue, producto de los trabajos de una comisión dirigida por el profesor Fernando Sánchez Calero, quien fungió en calidad de relator. En lo pertinente al presente escrito, el anteproyecto incluye un artículo dedicado a la responsabilidad por pérdida en el contrato de transporte. El mismo indica:

1. El porteador será responsable si la mercancía se pierde o perece, a menos que pruebe que la pérdida o la destrucción se debe a la naturaleza o vicio propio de la cosa, caso fortuito, fuerza mayor, a la culpa del cargador o del destinatario o a las instrucciones dadas por ellos. 2. La responsabilidad del porteador, salvo que en el contrato se haya determinado el valor de la mercadería a estos efectos, *estará limitada al valor que tengan las cosas transportadas en el lugar de destino, en la época en que hubiera debido efectuarse la entrega.*⁴¹

Este articulado *grosso modo* recoge el artículo 281 del Código de 1885. Así, no representa cambio alguno del tiempo y lugar que se debe tomar en consideración con respecto a la normativa vigente. Solo se puede destacar que incorpora novedades avanzadas por la doctrina en el transcurso del siglo XX. Por ejemplo, el indicar que la responsabilidad que pueden tener el cargador o destinatario cuando imparten instrucciones defectuosas o insuficientes para el adecuado transporte; o que para fines de la responsabilidad del porteador, se pueda acordar que sea otro el valor de las mercancías.

CONCLUSIÓN

El examen de las regulaciones anteriores nos permite concluir que bajo cualesquiera de ellas, el resultado de *Reynolds* debió ser el mismo: el porteador contractual debería indemnizar por todos los daños ocasionados por el hurto de las cajas de cigarrillos. Entiéndase, por todos los daños (directos e indirectos) y la ganancia dejada de percibir. Esto debe ser así, ya que al estar presente una actuación dolosa, no son aplicables los límites impuestos tanto por el Código de comercio de 1885, el Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico de la Academia Puertorriqueña de Jurisprudencia y Legislación; y el tope de la ley española sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. En cambio, las tres legislaciones reconocen que ante hechos como los acaecidos en *Reynolds*, la normativa que debe gobernar la determinación de la indemnización se dirige a permitir que el resarcimiento del porteador deba ser de mayor cuantía.

⁴¹ Fernando Sánchez Calero, *Anteproyecto al Código de Comercio para Puerto Rico*, 7 REV. ACAD. PR JURIS. LEGIS. 1, 85 (2008) (énfasis suplido).

Así, tanto en el Código vigente como en el Anteproyecto propuesto, la solución pasaría por dirigirnos al artículo 1060 del Código Civil el cual indica que “[e]n caso de dolo responderá el deudor de todos los que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación”.⁴² De igual forma, como previamente se ha expuesto, el artículo 62 de la LCTTM provoca que el cómputo de la indemnización se calcule sin el límite cuantitativo de la ley y se indemnice por todos los daños y perjuicios según el artículo 1107 del Código civil español.

⁴² Cód. Civ. PR art. 1060, 31 LPRA § 3024 (2015).