

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
SALA SUPERIOR DE SAN JUAN**

AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE
PUERTO RICO,

Demandante,

v.

UNIÓN DE TRABAJADORES DE
MUELLES DE PUERTO RICO, LOCAL
1740, ILA, AFL-CIO; LUIS AYALA
COLÓN SUCRES, INC.

Demandados.

CIVIL NÚM.:

SALÓN:

SOBRE: Sentencia Declaratoria,
Injunction Permanente, Daños y
Perjuicios

**DEMANDA DE SENTENCIA DECLARATORIA, *INJUNCTION* PERMANENTE Y
DAÑOS Y PERJUICIOS**

AL HONORABLE TRIBUNAL:

COMPARECE la parte demandante, la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, la “APPR” o la “Autoridad”), por conducto de los abogados que suscriben, y muy respetuosamente **EXPONE, ALEGA, y SOLICITA:**

I. INTRODUCCIÓN

“El mantener abiertas las vías de transporte marítimo es requisito de supervivencia para el Pueblo de Puerto Rico.” Ley 12 de 2008, 23 L.P.R.A. § 3222, Declaración de Política Pública (Énfasis suplido)

Estas palabras sacramentales tienen una gran importancia y relevancia, dado los hechos y sucesos que han ocurrido en días recientes, cuando la controversia que se vive actualmente en el Puerto de San Juan entre la Unión de Trabajadores de Muelles de Puerto Rico, Local 1740 ILA (“ILA”) y Luis Ayala Colón Sucres, Inc. (“LAC”) provocó (y continúa provocando) que cerca del 80% de la carga internacional que está destinada a Puerto Rico no pueda ser recibida y descargada para uso y consumo local. La controversia también está afectando porciones de la carga doméstica que proviene de Estados Unidos.

La Autoridad tiene la facultad y autoridad de “...establecer y administrar sistemas de transportación colectiva marítima por sí sola o en coordinación con otras entidades gubernamentales, corporativas o municipales en, para y desde el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y proporcionarle en la forma económica más amplia, los beneficios de

aquéllos e impulsar por este medio el bienestar general y aumentar el comercio y la prosperidad...”. 23 L.P.R.A. § 336.

Mediante la Ley 12 de 2008, 23 L.P.R.A. § 3221 *et seq.*, la Asamblea Legislativa delegó en la Autoridad de los Puertos la responsabilidad de velar porque las vías de transporte marítimo permanezcan abiertas, así como asegurar el movimiento eficiente y seguro de la carga marítima. *Se trata de un tema de la más alta política pública, pues impacta asuntos de seguridad nacional.* Así lo dispone expresamente la exposición de motivos de la mencionada ley:

Es en los mejores intereses de Puerto Rico tener un flujo libre del comercio interestatal y extranjero, así como el asegurar el movimiento eficiente de la carga marítima. Esto sólo se puede lograr con acciones efectivas que aseguren la seguridad de los ciudadanos; aumenten la seguridad portuaria, formulen los requisitos para la seguridad portuaria física; requieran el establecimiento de los programas de seguridad en las instalaciones portuarias; mejoren la información sobre la carga que ingresa a la Isla, y descifren las intenciones de quiénes pudieran atentar contra la seguridad de los puertos. **Todas estas acciones han sido logradas en otras jurisdicciones cuando el Gobierno promueve [...] el cumplimiento de las leyes internacionales y nacionales en los puertos.**

Esta Legislatura debe hacer todos los esfuerzos por implantar una política pública que permita verdaderamente abonar a la seguridad de nuestros ciudadanos. **Los puertos en Puerto Rico no pueden quedarse rezagados ante la necesidad de asegurar las puertas de entrada a la Isla, proteger la vida y bienes de la ciudadanía y garantizar el disfrute de sus derechos.** Por tanto, se establece en esta Ley un mecanismo para que las agencias a cargo de la seguridad pública y de los puertos marítimos, coordinen y diseñen estrategias de seguridad y aprovechen los recursos disponibles para desarrollar un mejor sistema de seguridad portuaria.

(Énfasis suplido)

Al presente, la controversia privada entre ILA y LAC ha escalado a tal magnitud que está afectando y menoscabando los amplios poderes de la Autoridad de los Puertos para asegurar que los puertos marítimos de Puerto Rico, principalmente gran parte del Puerto de San Juan, pueda permanecer abierto y funcional. LAC, por su parte, ha fallado y continúa fallando en proveer toda la gama de servicios marítimos a los que contractualmente se obligó (o que le son requeridos por reglamentación) y que inciden en que la Autoridad al presente no pueda descargar el mandato legislativo de mantener el Puerto de San Juan operando eficientemente. El contrato de LAC con la Autoridad no incluye como excepción al cumplimiento con sus obligaciones una cláusula sobre la interrupción de los servicios ante eventos laborales, como huelgas o protestas. La

inacción de LAC, por decisión propia o por otras razones, no solamente está interfiriendo negativamente con la responsabilidad de la Autoridad de mantener una gran parte del Puerto de San Juan abierta, sino que también está impidiendo que la Autoridad pueda descargar su deber de inspeccionar la carga que está destinada a llegar a Puerto Rico y asegurar un flujo eficiente y adecuado de la misma.

La Autoridad, como un gesto de buena fe, ha tratado de darle espacio a las partes demandadas para que puedan resolver sus controversias, pero la situación ha llegado a un punto insostenible, por lo que la Autoridad se ha visto forzada a acudir ante este foro judicial para hacer valer sus derechos como titular del Puerto de San Juan y entidad local a cargo de la política pública portuaria en Puerto Rico.

La presente reclamación busca restablecer el orden en el Puerto de San Juan, al permitirle a la Autoridad ejercer las funciones de seguridad que le son expresamente requeridas mediante (i) la Ley 12 de 2008, (ii) sus amplios poderes bajo su Ley Habilitadora y (iii) aquellas disposiciones establecidas mediante legislación federal aplicable por la ruptura en los servicios de transportación marítima (entiéndase un “transportation system disruption”) que esta conducta está causando (según lo provee el *Maritime Transportation Security Act*). Para ello, se solicita que el Honorable Tribunal emita una Sentencia Declaratoria confirmando el mandato legislativo que tiene la Autoridad bajo estos estatutos y emitiendo un *Injunction* Permanente para hacer que las partes demandadas cumplan con sus funciones o cesen y desistan de impedir que la Autoridad (o cualquier parte o tercero) pueda descargar sus respectivas funciones.

El presente caso no busca limitar o infringir el derecho de las partes a resolver sus temas privados como bien las partes demandadas entiendan, sino busca salvaguardar los derechos de la Autoridad y permitirle descargar todas sus responsabilidades, de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable. Respetuosamente entendemos que este Honorable Tribunal está en posición de balancear los intereses de las distintas partes y emitir una determinación que atienda y proteja los intereses apremiantes aquí en controversia.

La Autoridad de igual forma (o en la alternativa) interesa ser resarcida por todos los daños económicos que la conducta de las demandadas le ha causado, al dejar de percibir miles de dólares en cargos portuarios.

II. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

1. Este Tribunal tiene jurisdicción sobre la materia conforme a la Ley de la Judicatura de Puerto Rico de 2003, 4 L.P.R.A. § 25a, porque la controversia en este caso surge dentro de los límites territoriales de Puerto Rico.

2. Este Tribunal tiene jurisdicción personal sobre la parte demandada conforme establece la Regla 3.1 de Procedimiento Civil de Puerto Rico, 32 L.P.R.A., Ap. V, R. 3.1, porque los asuntos objeto de la Demanda surgen dentro de la demarcación territorial de Puerto Rico.

3. Este Tribunal tiene competencia conforme establece la Regla 3.4 de Procedimiento Civil de Puerto Rico, 32 L.P.R.A., Ap. V, R. 3.4, porque esta Demanda busca compensación en daños y perjuicios por acciones y omisiones que tuvieron y tienen lugar en esta región judicial.

III. LAS PARTES

4. La parte demandante, la APPR, es una corporación pública e instrumentalidad gubernamental del Gobierno de Puerto Rico, creada por la Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, según enmendada, 23 L.P.R.A. § 331 *et seq.* (en adelante, “Ley Orgánica de la APPR”). Véase, Art. 3 de la Ley Orgánica de la APPR, 23 L.P.R.A. § 333. Sus oficinas centrales están localizadas en la Calle Lindbergh #64, Isla Grande-Miramar, San Juan, Puerto Rico. La Autoridad está representada en este recurso por su Director Ejecutivo, el Lcdo. Joel Pizá Batiz.

5. La demandada, Unión de Trabajadores de Muelles de Puerto Rico, Local 1740 ILA (“ILA”), es, por información y creencia, una organización que agrupa a trabajadores de los muelles, cuyo Presidente es Carlos C. Sánchez Ortiz. El número de registro de dicha organización ante el Departamento de Estado de Puerto Rico es el 60893, y su dirección física y postal es 611 Calle José Ramón Figueroa, San Juan, PR 00907-3902. Su agente residente es Hwascar Rentas Cantres, cuya dirección física es Calle Pelayo 101, Esq San Agustín, San Juan, PR 00906.

6. La demandada, Luis Ayala Colón Sucres, Inc. (“LAC”) es, por información y creencia, una compañía de estiba, cuyo Presidente es el Sr. Hernán F. Ayala Parsi. El número de registro de dicha organización ante el Departamento de Estado de Puerto Rico es el 18845, y su dirección física es Avenida Santiago de los Caballeros # 3091

Ponce, PR 00716. Su agente residente es Luis A. Ayala Colón Sucre., Inc., cuya dirección física es Avenida Santiago de los Caballeros #3091, Ponce, PR 00716.

IV. HECHOS GENERALES COMUNES A TODAS LAS CAUSAS DE ACCIÓN

7. Durante las pasadas semanas, se ha suscitado una disputa en la zona portuaria de Puerto Nuevo entre la compañía de estiba LAC y la ILA.

8. A través del muelle que opera LAC entra cerca del 23% del total de la carga que llega a Puerto Rico, incluyendo carga doméstica.

9. Sin embargo, estos números son aún más llamativos cuando se trata de la carga de origen internacional, ya que LAC maneja el 80% de la carga internacional destinada a entrar a Puerto Rico por el Puerto de San Juan.

10. Durante el tiempo que se ha extendido la disputa, la ILA se ha rehusado, y continúa rehusándose, a bajar la carga de los barcos de bandera internacional, alegando que LAC le ha dado tareas del taller unionado a empleados gerenciales.

11. Esto ha provocado un disloque en la cadena de distribución de manera sustancial.

12. A la fecha, varios barcos no han llegado a Puerto Rico debido a la disputa. Otros barcos han llegado y su carga no ha sido descargada, con excepción de algunos furgones de carga crítica cuya descarga se ha podido negociar con la ILA.

13. A pesar de estos descargues parciales, actualmente hay farmacéuticas anunciando estar a punto de cerrar su línea de producción por falta de materia prima.

14. Al presente, un total de seis (6) barcos no han podido atracar en los muelles de la Autoridad debido a las acciones y omisiones de la ILA. Estos son: GH PAPER, DOLE AMERICA, MINERVA, SCORPIUS, NORTHERN DIPLOMAT y FOUMA. De hecho, en los pasados días otro barco de la línea Hapag Lloyd canceló un viaje que tenía programado para esta semana.

15. La conducta de las partes demandadas está impidiendo que la Autoridad pueda descargar plenamente sus funciones bajo su Ley Orgánica de la APPR, al verse impedida, entre otras cosas, de mantener una gran porción del Puerto de San Juan abierto y operando adecuadamente.

16. Las descargas parciales de contenedores impiden que la Autoridad pueda permitir el acceso a contenedores que llegan al puerto, creando un serio problema de

seguridad nacional, pues dichos contenedores no pueden ser descargados y consecuentemente escaneados, como lo requiere la alta política pública detrás de la Ley 12 de 2008.

17. Además, la conducta de las partes provocó y continúa provocando que múltiples barcos programados para llegar al Puerto de San Juan notifiquen que han cancelado su viaje o atraquen en otras jurisdicciones. Ello tiene el efecto, como cuestión práctica, de mantener gran parte del Puerto de San Juan cerrado o inoperante.

18. De otro lado, la Autoridad le cobra a cada barco que atraca en el Puerto de San Juan los siguientes cargos: (1) *Dockage Fee* (a base de una fórmula matemática en función del peso del navío); (2) *wharfage*; (3) un *Subcharge*; (4) *una tarifa* de escaneo de furgones mediante un sistema de rayos x para velar, *inter alia*, por la seguridad nacional; y (5) *Harbor Dues*. Todos estos cargos están regulados por el Reglamento 8879 de 22 de diciembre de 2016, de la Autoridad de los Puertos. **(Anejo 1)**. El cargo por servicios de seguridad por escanear los contenedores está regulado por el Reglamento 8837.

19. Debido a la disputa entre LAC y la ILA, la Autoridad no ha podido cobrar, y continuará sin poder cobrar mientras se mantenga dicha disputa, los cargos identificados en el párrafo precedente. Ello le ha ocasionado, y continúa ocasionándole, daños a la Autoridad.

20. Hasta el momento, la merma de ingresos que ha experimentado la Autoridad por no captar los referidos cargos asciende a un total de no menos de \$400,000.00. Esta cuantía continuará ascendiendo cada día que la ILA continúe rehusándose a bajar la carga de los barcos de bandera internacional.

21. Los daños que está experimentando la Autoridad son de naturaleza continua e ininterrumpida mientras se sostengan los actos culposos y/o negligentes de los demandados.

PRIMERA CAUSA DE ACCIÓN

Sentencia Declaratoria e Injunción Permanente para hacer efectivos los amplios poderes de la Autoridad

22. Se reiteran e incorporan por referencia las alegaciones de todos los párrafos anteriores, incluyendo aquellas vertidas en la parte introductoria de la demanda.

23. Mediante el mecanismo de sentencia declaratoria los tribunales tienen autoridad para declarar derechos sobre contratos u otras relaciones jurídicas que se

vieran afectados por, entre otros, cualquier divergencia en la interpretación o validez de los mismos. Véase, Reglas 59.1 y 59.2 de las Reglas de Procedimiento Civil de Puerto Rico, 32 L.P.R.A. Ap III R. 59.1 y 59.2.

24. El propósito detrás de la sentencia declaratoria es proveer a una parte un mecanismo procesal de carácter remedial mediante el cual pueda dilucidar ante los tribunales los méritos de cualquier reclamación que en forma latente entrañe peligro potencial en su contra. Charana v. Pueblo, 109 D.P.R. 641 (1980).

25. Para adelantar los propósitos del mecanismo de sentencia declaratoria el Tribunal podrá conceder remedios adicionales, siempre que fueren necesarios o adecuados. Regla 59.4 de las Reglas de Procedimiento Civil de Puerto Rico, 32 L.P.R.A. Ap III R. 59.4.

26. En el presente caso existe una controversia real que amerita ser atendida por este Tribunal y resuelta mediante sentencia declaratoria, toda vez que la disputa privada entre las demandadas ha escalado al punto que está interfiriendo con la operación de gran parte del Puerto de San Juan.

27. Conforme la Ley Orgánica de la Autoridad, la Autoridad tienen amplios poderes, entre los que se encuentran el “formular, adoptar, enmendar y derogar estatutos para regir las normas de sus negocios en general y de ejercitar y desempeñar los poderes y deberes que por ley se le conceden e imponen.”

28. En lo aquí relevante, el Reglamento 8879 de 22 de diciembre de 2016 (en adelante “Reglamento”) dispone que las instalaciones marítimas de la Autoridad estarán abiertas veinticuatro (24) horas al día, los siete (7) días de la semana. Véase Sección 3.1.1 del Reglamento.

29. Dicho Reglamento contiene una definición de fuerza mayor que no incluye los eventos privados que están aconteciendo entre las partes demandadas. Véase Sección 1.32 del Reglamento.

30. La ley orgánica de la Autoridad, además, la autoriza a “[r]ealizar todos los actos o cosas necesarias o convenientes para llevar a efecto los poderes que se le confieren por los Artículos 1 al 22 de esta ley o por cualquier otra ley de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico o del Congreso de los Estados Unidos.”

31. En otras palabras, la Autoridad tiene amplia libertad para realizar aquellos actos que sean necesarios para fomentar el cumplimiento con sus poderes generales y aquellos poderes especiales concedidos mediante legislación particular, como es el caso de la Ley 12 de 2008 y la legislación federal aplicable.

32. La Ley 12 de 2008 fue aprobada para establecer la política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el área de seguridad portuaria y así equiparar las leyes locales a las exigencias de su contraparte a nivel federal.

33. A raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos de América aumentó el nivel de seguridad en los puertos, requiriendo entre otras cosas la implementación de sistemas de escaneo de los contenedores que entran a los puertos de los Estados Unidos por vía marítima.

34. Puerto Rico hizo lo propio mediante la Ley 12 de 2008, posicionando a la Isla a la vanguardia en términos de seguridad portuaria.

35. La carga de implementar dicho programa recayó en la Autoridad por mandato expreso de la Legislatura de Puerto Rico, quien expuso precisamente en la primera oración de su determinación de política pública que **“El mantener abiertas las vías de transporte marítimo es requisito de supervivencia para el Pueblo de Puerto Rico.”** 23 L.P.R.A. § 3222. (Énfasis suplido).

36. Para ello, entre otras cosas, dispuso que “la Autoridad de los Puertos deberá implantar un modelo de carriles rápidos de evaluación de los bienes que entran por vía marítima a la Isla...” 23 L.P.R.A § 3222.

37. La autoridad y los amplios poderes de la Autoridad para implementar el mandato expreso de la Ley 12 de 2008 ha sido reconocido por múltiples foros, incluyendo el Tribunal Supremo de Puerto Rico, el Tribunal Federal de Apelaciones para el Primer Circuito y el Federal Maritime Commission. Véase Sentencia emitida en *Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos v. Autoridad de los Puertos*, Certiorari No. CC-2018-600 (“MIDA v. PRPA”) (**Anejo 2**); *Dantzler, Inc. v. Empresas Berrios Inventory & Operations, Inc.*, 958 F.3d 38 (1er Cir., 1 de mayo de 2020) (**Anejo 3**);¹ y *Toyota de Puerto Rico, Corp. v. Puerto Rico Ports Authority*, FMC Docket No. 19-02 (Decisión Inicial de 30 de marzo de 2021, confirmada el 30 de julio de 2021) (**Anejo 4**).

¹ Petición de *certiorari* al Tribunal Supremo de Estados Unidos denegada.

38. De igual forma, la Ley 12 de 2008 requirió que "...los puertos marítimos de Puerto Rico cumplirán con todas las disposiciones federales descritas en la *Maritime Transportation Security Act*, y su equivalente internacional la *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*....". *Id.*

39. Por su parte, las disposiciones del Maritime Transportation Security Act ("MTSA"), PUBLIC LAW 107-295—NOV. 25, 2002, giran, en buena parte, en torno al concepto de "transportation security incident", el cual se definió ampliamente como "... a security incident resulting in a significant loss of life, environmental damage, **transportation system disruption**, or economic disruption in a particular area..." 46 U.S.C. 70101. (Énfasis suplido).²

40. Como se puede apreciar de lo anterior, la Ley 12 de 2008 le impuso a la Autoridad un deber de cumplir con el MTSA, que a su vez requiere diseñar e implementar estrategias y planes para atender incidentes de seguridad en la transportación que causen un disloque en el sistema de transportación ("system disruption").

41. Este Honorable Tribunal puede tomar conocimiento judicial del serio problema (o disloque) que la controversia entre las partes demandadas está causando en el Puerto de San Juan; tema que incluso ha sido ampliamente cubierto por la prensa del País.³

42. Entre otros temas, ya se ha anunciado una escasez de materia prima para industrias tan importantes como lo es la industria farmacéutica.

43. De igual forma la cadena de alimentos se pudiera ver afectada de esta controversia prolongarse e incluso la industria de la construcción que tanto depende de materiales importados.

44. Sin duda, un País que está en pleno proceso de reconstrucción no puede darse el lujo de paralizar sus trabajos por una controversia privada entre dos partes.

² "The term "transportation security incident" means a security incident resulting in a significant loss of life, environmental damage, transportation system disruption, or economic disruption in a particular area. In this paragraph, the term "economic disruption" does not include a work stoppage or other employee-related action not related to terrorism and resulting from an employee-employer dispute." 46 U.S.C. 70101.

³ Conforme la Regla 201 de Evidencia, el Honorable Tribunal puede tomar conocimiento judicial de algún hecho que no esté sujeto a controversia razonable, pues "(1) es de conocimiento general dentro de la jurisdicción territorial del Tribunal, o (2) es susceptible de corroboración inmediata y exacta mediante fuentes cuya exactitud no puede ser razonablemente cuestionada."

45. Además, las partes demandadas conocen (o debieron haber conocido) de la decisión en *U.S. v. Pacific Maritime Ass'n*, 229 F.Supp.2d 1008 (ND Cal. 2002), donde la corte, bajo las disposiciones de emergencia del estatuto Taft-Harley, 29 U.S.C. 176-180, emitió un *injunction* en contra de la International Longshore and Warehouse Union, luego de concluir que el impase entre las partes tenía serias repercusiones para la industria marítima de la costa oeste de los Estados Unidos.

46. Allí, la Corte resaltó los serios problemas que una controversia similar a la presente estaba causando: “With the passage of each week of the Port Shutdown, over 1.5 million metric tons of exports, nearly 2 million tons of imports, and more than 600 thousand tons of domestic trade that supply the lifeblood of the U.S. economy are left waiting at dockside and idle aboard ships.” *Id.*

47. Además, indicó que “[a]lthough it is unnecessary to pause further over the first statutory factor, **it can safely be added that other industries, including agricultural, transportation and manufacturing, have clearly been affected by the widespread inability of farm producers to export perishables, of trucking and railway concerns to receive and send containers, and of industrial plants to obtain critical parts for assembly lines...**” *Id.* (Énfasis suplido).

48. Los hechos del presente caso son igual de críticos. Según la exposición de motivos de la Ley 12 de 2008, “... **el setenta (70) por ciento de los valores importados llegan a través de la vía marítima en los contenedores. Puerto Rico es aún más vulnerable [que otras jurisdicciones], por cuanto la inmensa mayoría de la materia prima para nuestras industrias, así como de los suministros de primera necesidad para nuestra población y de los artículos de consumo, ingresan mediante la transportación marítima.**” (Énfasis suplido).

49. En fin, el cierre (o disloque) de una parte significativa de un puerto marítimo tiene repercusiones nefastas, que a su vez inciden en un sinnúmero de industrias adicionales, afectando el diario vivir de todo un País.

50. De igual manera, socava permanentemente la reputación comercial del Puerto de San Juan como destino estable para empresas manufactureras, como las farmacéuticas, en este hemisferio.

51. Las alegaciones antes expuestas requieren que este Honorable Tribunal emita una sentencia declaratoria decretando que la conducta de las demandadas está interfiriendo con las responsabilidades de la Autoridad bajo su (a) Ley Orgánica, (b) la Ley 12 de 2008 y (3) las disposiciones específicas de “transportation system disruption” del MTSA y, como consecuencia, conceda como remedio adicional para hacer valer dicha sentencia declaratoria, un *injunction* permanente mediante el cual se le ordene a las demandadas de cesar y desistir de continuar interfiriendo con dichas responsabilidades. De igual forma, se solicita que se le ordene a LAC a cumplir a cabalidad con todos los servicios que por contrato debe realizar en el Puerto de San Juan.

52. El *injunction* es un mandamiento judicial expedido por escrito, bajo el sello del tribunal por el que se le requiere a una persona para que se abstenga de hacer o de permitir que se haga por otras personas determinada cosa que infrinja o perjudique el derecho de otra. Véase, Artículo 675, Código de Enjuiciamiento Civil, 32 L.P.R.A. § 3521.

53. El Artículo 677 del Código de Enjuiciamiento Civil, 32 L.P.R.A. § 3523 dispone lo siguiente:

Puede concederse un *injunction* en los siguientes casos:

(1) Cuando resultare de la petición que el peticionario tiene derecho al remedio solicitado, y dicho remedio, o parte del mismo, consistiere en impedir la comisión o continuación del acto denunciado, bien por un período de tiempo limitado, o perpetuamente.

(2) Cuando de la petición o declaración jurada resultare que la comisión o continuación de algún acto, durante el litigio, habrá de causar pérdidas o daños de consideración o irreparables a alguna de las partes.

(3) Cuando, durante el litigio, resultare que una de las partes está cometiendo, o amenaza cometer, o que se dispone a cometer, o a procurar o permitir que se cometa, algún acto de contrario a los derechos de otra de las partes, con respecto al asunto en litigio y tendente a hacer que sea ineficaz la sentencia.

(4) Cuando una compensación pecuniaria no habría de proporcionar adecuado remedio.

(5) Cuando fuere sumamente difícil precisar la cuantía de la compensación que habría de proporcionar remedio adecuado.

(6) Cuando la restricción fuere necesaria para impedir una multiplicidad de procedimientos judiciales.

(7) Cuando la obligación naciere de un fideicomiso.

51. Procede la expedición de un *injunction* permanente pues resulta de la petición que la Autoridad tiene amplios poderes y obligaciones para mantener las vías marítimas del Puerto de San Juan abiertas y garantizar un flujo adecuado de la carga que por allí transita.

52. La expedición del *injunction* permanente es apropiada y necesaria, pues la controversia privada entre las demandadas constituye un “transportation security incident” bajo el MTSA, que la Autoridad viene obligada a seguir, conforme la Ley 12 de 2008. Dicho incidente ha tenido y continúa teniendo serias y nefastas repercusiones sobre una serie de industrias a lo largo de todo Puerto Rico.

53. La Autoridad no tiene ningún otro remedio adecuado en ley que no sea la expedición de un *injunction*, ya que los daños que experimenta como la entidad responsable de administrar el sistema de puertos marítimos del País son incalculables y cualquier partida de daños por los cargos dejados de cobrar es una suma nominal que no atiende el problema de fondo causado por la conducta de las demandadas.

54. La expedición de un *injunction* permanente impedirá multiplicidad de pleitos, puesto que si los demandados continúan impactando la operación del Puerto de San Juan con su controversia privada causarán un disloque en toda la cadena de distribución de la Isla, lo que a su vez redundará en numerosas reclamaciones legales entre entidades e individuos que esperan por productos que nunca llegaron o que llegaron a destiempo.

55. La Autoridad no tiene otro remedio adecuado, rápido y eficaz en derecho para proteger sus derechos e impedir que las actuaciones de las demandadas continúen ocasionándole daños.

56. La expedición de un *injunction* permanente no le causará daños a la parte demandada en exceso de los daños que ya están sufriendo por razón de su controversia privada.

SEGUNDA CAUSA DE ACCIÓN

Reclamación de daños y perjuicios al amparo del Art. 1536 del Código Civil de 2020 y, en la alternativa, por incumplimiento contractual

57. La Autoridad repite e incorpora por referencia las alegaciones de los párrafos anteriores, incluyendo aquellas vertidas en la parte introductoria de la demanda.

58. El Art. 1536 del Código Civil de 2020 dispone que “[l]a persona que por culpa o negligencia causa daño a otra, viene obligada a repararlo”.

59. El Tribunal Supremo ha expresado, al interpretar el Art. 1802 del Código Civil de 1930, 31 LPRA § 5141, predecesor del citado Art. 1536 del Código Civil de 1930, que la responsabilidad de una persona surge, por lo general, de sus acciones y omisiones. Nieves Díaz v. González Massas, 178 DPR 820 (2010).

60. Este tipo de acción se funda en el quebrantamiento de un deber impuesto por la ley que ordinariamente surge en virtud de algún acto negligente o culpa sin referencia a contrato alguno. Manuela Mejías v. Felipe López, 51 DPR 21 (1937). La acción bajo este Artículo meramente requiere que se establezca la acción, el daño sufrido, y el nexo causal entre los dos. SLG v. González Padín Co., 117 DPR 94 (1986).

61. El concepto “culpa” enunciado en este artículo es tan abarcador como la conducta humana, por lo que comprende cualquier falta que causa un mal o daño. Colón v. Romero Barceló, 112 DPR 573, 579 (1982).

62. Un acto culposo que causa un daño patrimonial a una entidad gubernamental o la pérdida de fondos públicos es recobrable bajo las disposiciones del Art. 1802 del Código Civil de Puerto Rico (ahora Art. 1536 del Código Civil de 2020). Municipio de Cayey v. Soto Santiago, 131 DPR 304, 332 (1992).

63. Las actuaciones intencionales, culposas, ilícitas y negligentes de la parte demandada, de forma solidaria, al impedir que se baje la carga proveniente de barcos con bandera internacional, entre otros, según los hechos y alegaciones antes expuestas, han causado daños económicos a la Autoridad, que se valoran en una suma no menor de \$400,000.00, toda vez que ha impedido que la Autoridad genere ingresos por medio del cobro de tarifas estatutarias y reglamentarias.

64. Esta suma continúa incrementando cada día que la parte demandada mantiene la conducta culposa e ilícita antes expuesta.

65. La causa próxima y adecuada de todos los daños sufridos, y que continúa sufriendo, la Autoridad, son atribuibles y son—y siguen siendo—causados por las acciones y/o omisiones de la parte demandada.

66. La parte demandada ha sido temeraria y ha ocasionado a la parte demandante tener que recurrir a este Tribunal a solicitar su auxilio para poder recobrar lo daños que se reclaman en esta Demanda.

67. En la alternativa, LAC ha incumplido con sus deberes contractuales (o reglamentarios) de ofrecer una gama de servicios, entre ellos servicios de estiba para manejar la carga que está destinada a llegar al Puerto de San Juan, lo que ha causado y continúa causando serios daños a la Autoridad, que se estiman en una suma no menor de \$400,000.00.

POR TODO LO CUAL, la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico, muy respetuosamente solicita de este Honorable Tribunal que le conceda los siguientes remedios:

A. Declare Con Lugar la Primera Causa de Acción de la Demanda con los siguientes pronunciamientos:

a. Emita una sentencia declaratoria estableciendo que bajo los amplios poderes (y obligaciones) concedidos a la Autoridad en su Ley Orgánica, la Ley 12 de 2008 y el MTSA, la Autoridad tiene un interés legítimo y apremiante en velar por que (i) las vías de transporte marítimo se mantengan abiertas y seguras, (ii) exista un flujo adecuado de la carga que se transporta a través del Puerto de San Juan, y (iii) se remedie cualquier evento de disloque en el sistema de transportación a través del Puerto de San Juan, que a su vez cause un disloque en las distintas industrias locales que dependen de los servicios provistos en dicho puerto.

b. Emita una orden de *injunction* permanente, al amparo de la Regla 57 de Procedimiento Civil y el Artículo 677 del Código de Enjuiciamiento Civil, 32 L.P.R.A. § 3523, contra las partes demandadas, sus agentes, representantes, asociados y todos los que actúen de común acuerdo con éstos, ordenándole que cesen y desistan de entorpecer o interferir con los poderes y responsabilidades de la Autoridad en lo que respecta al flujo de carga a través del Puerto de San Juan.

c. Y cualquier otro pronunciamiento que en derecho proceda y el Honorable Tribunal determine es necesario, incluyendo permitir que terceros u otros agentes de LAC puedan prestar los servicios que sean necesarios para mantener el buen funcionamiento del Puerto de San Juan.

B. En la alternativa, declare Con Lugar la Segunda Causa de Acción, responsabilizando a las partes demandadas solidariamente por los daños sufridos por la Autoridad como consecuencia directa del incumplimiento de LAC y los actos culposos y torticeros de las demandadas, los cuales ascienden a una cantidad no menor \$400,000.00, más la cantidad que continúe acumulándose desde la presentación de esta Demanda hasta que se dicte Sentencia.

C. Se ordene el pago de intereses sobre la suma final que se dicte en la Sentencia al interés legal, desde la fecha de la presentación de la Demanda, así como las costas, gastos y honorarios de abogado, y cualquier pronunciamiento que en derecho proceda.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDA.

En Guaynabo, Puerto Rico, hoy 2 de agosto de 2021.

H. LOPEZ LAW, LLC

Metro Office Park
Street 1, Building 11, Suite 105A
Guaynabo, Puerto Rico 00968
Teléfono: (787) 422-0243
www.hlopezlaw.com

f/ Lcdo. Heriberto López Guzmán
TS- 16166
hlopez@hlopezlaw.com

Abogados de la Autoridad de los Puertos

TREBILCOCK LLC

Metro Office Park
Street 1, Building 11, Suite 105A
Guaynabo, Puerto Rico 00968
Teléfono: (787) 399-1969

f/ Lcdo. Thomas Trebilcock Horan
TS- 14188
tt@trebilcockllc.com

Abogados de la Autoridad de los Puertos