

Estado Libre Asociado de Puerto Rico  
 TRIBUNAL DE APELACIONES  
 PANEL II

<p style="text-align: center;">TOTAL PETROLEUM          PUERTO RICO CORP.          Demandante</p> <p style="text-align: center;">v.</p> <p style="text-align: center;">AUTORIDAD DE LOS          PUERTOS DE PUERTO          RICO; AEROSTAR AIRPORT          HOLDINGS, LLC.          Demandados-Apelados</p> <p style="text-align: center;">PUMA ENERGY CARIBE LLC          (PUMA)          Apelante</p>	KLAN201900094	<p><i>APELACIÓN</i>          procedente del          Tribunal de          Primera Instancia,          Sala Superior de          San Juan</p> <p>Civil número:          K AC2014-0148</p> <p>Sobre:          Sentencia          Declaratoria,          Interpleader</p>
<p style="text-align: center;">AUTORIDAD DE LOS          PUERTOS DE PUERTO RICO          Demandante-Apelado</p> <p style="text-align: center;">v.</p> <p style="text-align: center;">AEROSTAR AIRPORT          HOLDINGS, LLC          Demandado</p>		<p>Civil número:          K AC2014-0225</p> <p>Sobre:          Sentencia          Declaratoria</p>
<p style="text-align: center;">TOTAL PETROLEUM          PUERTO RICO CORP.          Apelada</p> <p style="text-align: center;">v.</p> <p style="text-align: center;">AUTORIDAD DE LOS          PUERTOS DE PUERTO RICO          Apelada</p> <p style="text-align: center;">AEROSTAR AIRPORT          HOLDINGS, LLC          Apelante</p>	KLAN201900097	<p><i>APELACIÓN</i>          procedente del          Tribunal de          Primera Instancia,          Sala Superior de          San Juan</p> <p>Civil número:          K AC2014-0148</p> <p>Sobre:          Demanda para obligar          a reclamantes a litigar          entre sí y sentencia          declaratoria</p>
<p style="text-align: center;">AUTORIDAD DE LOS          PUERTOS DE PUERTO RICO          Apelado</p> <p style="text-align: center;">v.</p> <p style="text-align: center;">AEROSTAR AIRPORT          HOLDINGS, LLC          Apelante</p> <p style="text-align: center;">BP PRODUCTS NORTH          AMERICA, INC.; TOTAL          PETROLEUM PUERTO RICO          CORP.          Apelado</p>		<p>Civil número:          K AC2014-0225</p> <p><i>Sobre:</i>          Sentencia          Declaratoria</p>

<p>TOTAL PETROLEUM PUERTO RICO CORP. Demandante</p> <p>v.</p> <p>AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO; AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS, LLC. Demandados</p>	<p>KLAN201900098</p>	<p><i>APELACIÓN</i> procedente del Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan</p> <p>Civil número: K AC2014-0148</p> <p>Sobre: Sentencia Declaratoria, Interpleader</p>
<p>AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO Demandante-Apelante</p> <p>v.</p> <p>AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS, LLC Demandado-Apelado</p>		<p>Civil número: K AC2014-0225</p> <p>Sobre: Sentencia Declaratoria</p>
<p>TOTAL PETROLEUM PUERTO RICO CORP. Apelantes</p> <p>v.</p> <p>AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO; AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS, LLC. Apelados</p>	<p>KLAN201900099</p>	<p><i>APELACIÓN</i> procedente del Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan</p> <p>Civil número: K AC2014-0148</p> <p>Sobre: Sentencia Declaratoria, Interpleader</p>
<p>AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO Demandante</p> <p>v.</p> <p>AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS, LLC Demandado</p>		<p><i>Civil número:</i> K AC2014-0225</p> <p>Sobre: Sentencia Declaratoria</p>
<p>Panel integrado por su presidenta, la jueza Birriel Cardona, y la jueza Ortiz Flores y el juez Rodríguez Casillas.</p> <p><b>Birriel Cardona, Jueza Ponente</b></p>		

## SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 30 de junio de 2020.

Comparecen ante nos PUMA Energy Caribe, LLC ("PUMA"), Aerostar Airport Holdings, LLC ("Aerostar"), la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico ("Autoridad") y Total Petroleum Puerto Rico, Corp. ("Total") a través de sus respectivos recursos de apelación y nos solicitan que revisemos una *Sentencia Parcial* emitida el 1 de noviembre de 2018 por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan ("TPI").<sup>1</sup>

En el dictamen aludido, el foro primario realizó las siguientes determinaciones: 1) Aerostar es la entidad con derecho a cobrar y retener el *fuel fee* de dos centavos por el combustible de aviación que los suplidores introducen en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín ("Aeropuerto"); 2) que la Ley Núm. 206-2014 es constitucional, más podría representar un "*adverse action*" contra Aerostar; 3) que la Autoridad tiene facultad para cobrar dos centavos por galón de combustible de aviación a todos los importadores; 4) y que la Autoridad debe devolver todo el dinero que haya recibido por parte de los suplidores en relación al *fuel fee*, ya que pertenecen a Aerostar, por virtud del contrato suscrito.

Por los fundamentos que expondremos a continuación, se **REVOCA** la *Sentencia Parcial* apelada.

**-I-**

Según se desprende del expediente, los hechos procesales pertinentes para disponer del presente recurso se resumen a continuación.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Notificada el 26 de noviembre de 2018.

<sup>2</sup> A los fines de facilitar la comprensión, haremos especial énfasis en la fecha de cada suceso. Además, nos referiremos a cada contrato por su título específico e indicaremos el **número** de caso civil bajo el cual se presentaron las mociones.

La controversia de autos tiene su génesis el 27 de febrero de 2014, cuando Total incoa una ***Demanda sobre "Interpleader" y Sentencia Declaratoria*** contra Aerostar y la Autoridad.<sup>3</sup> Alega que, el 6 de octubre de 2008, Esso Standard Oil Company, Inc. ("Esso") suscribió un *Fuel System Agreement and Lease* con la Autoridad, mediante el cual Esso se convirtió en arrendador de una sección del sistema de almacenamiento y distribución de combustible perteneciente a la Autoridad, ubicado en el Aeropuerto. Asimismo, Total sostiene que, el 31 de octubre de 2008, otorgó un *Sale and Purchase Agreement* con Esso, por virtud del cual éste último le vendió a Total una parte considerable de su operación, incluyendo sus **intereses** en el *Fuel System Agreement and Lease*.

Total señala que, el 24 de julio de 2012, la Autoridad y Aerostar suscribieron el *Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement*, cuyo efecto jurídico —a grandes rasgos— fue convertir a Aerostar en el **arrendador** y nuevo operador del Aeropuerto por los próximos cuarenta (40) años. Como paso adicional en la transacción, Total menciona que, el 27 de febrero de 2013, la Autoridad también suscribió un *Assignment and Assumption Agreement*, donde le transfirió el *Fuel System Agreement and Lease* a Aerostar.

A raíz de la referida cesión, Total le comenzó a pagar a **Aerostar** aquellas partidas y obligaciones dispuestas en el *Fuel System Agreement and Lease*; ello de conformidad con la nueva realidad jurídica establecida por el *Assignment and Assumption Agreement*, según pactada entre Aerostar y la Autoridad.

---

<sup>3</sup> Caso Civil Núm. **K AC2014-0148**.

En lo aquí pertinente, Total adujo que, el 25 de noviembre de 2013, la Autoridad le envió una misiva en la cual le informó que **desistiera** de remitirle los recaudos del **fuel fee** a Aerostar, esto por razón de que el derecho a cobrar dicha tarifa recae exclusivamente en la Autoridad. Ante este escenario, y luego de comunicarse con Aerostar, Total procedió a depositar los recaudos del *fuel fee* en un *escrow account*, hasta tanto se dilucidara quién ostenta la facultad de cobrar la tarifa en controversia.

Por lo anterior, Total le solicitó al TPI que, a tenor con el mecanismo de *interpleader*, le ordenara a Aerostar y a la Autoridad que litiguen entre sí sus reclamaciones y, de esta manera, disipar la incertidumbre respecto a cuál de ambas entidades le corresponde el derecho a cobrar el *fuel fee*. Adicionalmente, Total exigió, *inter alia*, que se dictara una *sentencia declaratoria* expresando que ésta ha cumplido en todo momento con los términos del *Fuel System Agreement and Lease*.

Más tarde, el 17 de marzo de 2014, la Autoridad incoó una ***Demanda en Cobro de Dinero y Sentencia Declaratoria*** contra Aerostar, Total y BP Products North America, Inc. ("BP").<sup>4</sup> En la misma, aduce que, en virtud del *Fuel System Agreement and Lease*, Total acordó pagarle a la Autoridad una renta mensual de \$20,000.00, o la suma de \$0.0225 por galón de combustible de aviación y combustible terrestre despachado en el Aeropuerto, lo que resultare *mayor*. Igualmente, sostuvo que Total también se comprometió a remitirle **\$0.02** por cada galón de combustible despachado ("*fuel fee*"), ello a tenor con la Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959 ("Ley 82"), *infra*.

---

<sup>4</sup> Caso Civil Núm. **K AC2014-0225**.

Referente a BP, la Autoridad indicó que, el 4 de diciembre de 2008, suscribió con ésta otro *Fuel System Agreement and Lease* donde se pactaron los mismos términos alcanzados con Total. Particularmente, se especificó que, al igual que lo dispuesto en el contrato con Total, BP le remitiría a la Autoridad el pago del *fuel fee*, a razón de \$0.02 por cada galón de combustible despachado.

Según explicó la Autoridad, el 27 de febrero de 2013, ésta suscribió un *Assignment and Assumption Agreement* con Aerostar, el cual resultó en que Aerostar asumiera múltiples contratos de los que la Autoridad era suscribiente. Producto de este acuerdo, tanto BP como Total dejaron de remitirle el *fuel fee* a la Autoridad desde marzo de 2013. No obstante, el 25 de noviembre de 2013, la Autoridad le solicitó a Aerostar que cesara de cobrar el *fuel fee*, puesto que, a su entender, este derecho de cobro nunca fue cedido mediante el *Lease Agreement*.

Por su lado, el 7 de mayo de 2014, BP presentó una ***Demanda contra Coparte*** hacia Aerostar, esto en el caso civil K AC2014-0225. Expresó que la Autoridad le informó por escrito sobre la cesión de su contrato (*Fuel System Agreement and Lease*) a Aerostar, por virtud de la alianza público privada. Producto de lo anterior, la Autoridad ordenó a BP que todos los pagos – **incluyendo el *fuel fee***- fueran remitidos a Aerostar. No obstante, según expuso BP, la Autoridad se comunicó con éste el **16 de agosto de 2013** para indicarle que los pagos de *fuel fee* **no** le correspondían a Aerostar. Pese a esta situación, Aerostar le envió una carta a BP el 19 de diciembre de 2013 y le reclamó el pago del *fuel fee*. Como consecuencia, BP solicitó en su *Demanda*

*contra Coparte* que Aerostar le reembolsara lo que cobró indebidamente, ello mientras se dilucida el pleito.

En esa ocasión, BP también **contestó** la demanda y destacó que la Autoridad le envió una notificación de cesión en la cual alertó que todos los pagos futuros fuesen remitidos a Aerostar. A tono con su posición, planteó que la Autoridad renunció al cobro del *fuel fee*, pues de sus notificaciones se podía interpretar que Aerostar era quien debía recibir los pagos de este cargo.

El 23 de mayo de 2014, Aerostar presentó una ***Contestación a Demanda, Reconvención y Demanda contra Coparte*** en el caso K AC2014-0225. Tanto en su *Contestación a la Demanda* como en la *Reconvención*, esgrimió que bajo los términos del *Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement* suscrito con la Autoridad, quedó claro que el derecho a cobrar la tarifa de \$0.02 por galón de combustible fue transferido a Aerostar. Indicó que el *Lease Agreement* se pactó con total observancia de la Ley de Alianza Público Privadas, *infra*, siendo éste un estatuto que le concede a un contratante privado la autoridad de cobrar por el uso de las facilidades arrendadas mediante un *Contrato de Alianza*.

A lo reseñado, agregó que esta Ley **reconoce** que el poder de implantar un cargo o tarifa puede ser transferido a una entidad privada. Aerostar también puntualizó que el *Assignment and Assumption Agreement* le transfirió los derechos dimanantes de los *Fuel System Agreement and Lease* que BP y Total habían suscrito con la Autoridad. Atinente a la *Demanda contra Coparte*, Aerostar le exigió a **BP** y **Total** que le remitieran los ingresos devengados por el *fuel fee*; en la alternativa, solicitó que ambas

compañías consignaran los pagos en el Tribunal hasta tanto culminara el pleito.

Más adelante, el 29 de mayo de 2014, Aerostar sometió una **Contestación a Demanda de Interpleader, Reconvención en Cobro de Dinero y Demanda contra Coparte** en el caso K AC2014-0148. En su contestación, admitió los hechos alegados por Total con relación a la naturaleza y alcance de los derechos que la Autoridad le cedió a Aerostar. Coetáneamente, le solicitó al TPI que lo declarara como el titular del derecho a cobrar el *fuel fee*. Asimismo, en su *Demanda contra Coparte* alegó que la Autoridad incurrió en un menoscabo de obligaciones contractuales al rehusarse a cumplir con los acuerdos que pactó voluntariamente, toda vez que le solicitó a BP y Total que cesaran de enviarle los pagos del *fuel fee* a Aerostar, no empece a que el *Luis Muñoz Marín International Airport Lease* es claro respecto a la transferencia que hubo sobre este cargo, y que así fue plasmado en el texto.

Tras diversos trámites innecesarios de pormenorizar, y luego de que las partes radicarán múltiples escritos y mociones, el 3 de junio de 2014, Total radicó una **Solicitud de Consolidación al Amparo de la Regla 38.1 de las de Procedimiento Civil de Puerto Rico**. En síntesis, le solicitó al TPI que consolidara los casos K AC2014-0148<sup>5</sup> y K AC2014-0225<sup>6</sup>, ya que ambos litigios surgen de un mismo núcleo de hechos que, al mismo tiempo, dieron paso a una controversia cuyo desenlace es de interés para todas las partes, a saber: ¿qué entidad tiene la **facultad para cobrar** el *fuel fee*? Como planteamiento adicional,

---

<sup>5</sup> Recordemos que este caso corresponde a la demanda sobre "interpleader" incoada por Total.

<sup>6</sup> Se refiere a la *Demanda* presentada por la Autoridad de Puertos el 17 de marzo de 2014.



mencionó que la consolidación de los pleitos no causaría ningún perjuicio a las partes y que, más importante aún, evitaría la concesión de remedios inconsistentes.

El 20 de junio de 2014, el TPI emitió una *Orden* donde declaró **Con Lugar** la solicitud de consolidación de los casos civiles K AC-2014-0148 y K AC-2014-0225.<sup>7</sup>

El 14 de septiembre de 2016, y luego de varios trámites procesales y escritos sometidos, Aerostar radicó una ***Moción de Sentencia Sumaria de Aerostar Holdings, LLC en los Casos Consolidados***.<sup>8</sup> De entrada, argumenta que los términos del *Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement* son claros respecto a la facultad que la Autoridad le confirió a Aerostar para cobrar todos los cargos, ingresos y tarifas que surjan del uso de las instalaciones del Aeropuerto. Como apoyo su contención, recalcó que el derecho de Aerostar a cobrar el *fuel fee* fue reconocido durante el proceso de negociación por la propia Autoridad, quien ahora pretende violentar las cláusulas contractuales mediante la aportación de prueba extrínseca. En tono similar, arguyó que, tanto el *Airport Use Agreement* como el *Assignment and Assumption Agreement*, disponen claramente que la Autoridad tuvo la intención de cederle tal derecho de cobro a Aerostar.

Por otro lado, Aerostar le imputó a la Autoridad el haber obrado contra sus propios actos, ya que su conducta es contraria a los acuerdos alcanzados. Además, indicó que la Ley 206 de 2014, *infra*, es inconstitucional. Lo anterior, por tratarse de una actuación legislativa dirigida a obstaculizar el derecho que ostenta

---

<sup>7</sup> Notificada el 25 de junio de 2014.

<sup>8</sup> Téngase en cuenta que ésta es la **moción adjudicada** por el TPI en la *Sentencia Parcial* aquí **apelada**.

Aerostar de cobrar el *fuel fee*. Así, pues, señaló que el referido estatuto –entre otras cosas– representa un menoscabo contractual que no adelanta ningún propósito gubernamental importante.

El 3 de noviembre de 2016, BP presentó una **Moción de Sentencia Sumaria**. Adujo que la controversia no exponía controversia sobre hechos materiales, y que no existía razón para celebrar un juicio en su fondo. Así, pues, explicó que no formó parte de las negociaciones habidas entre Aerostar y la Autoridad durante el proceso para otorgar el *Lease Agreement* del Aeropuerto, ni participó de los trámites de licitación efectuados por la Autoridad para las Alianzas Público Privadas.

No menos importante, BP sostiene que se convirtió en un “rehén” de las desavenencias ocurridas entre Aerostar y la Autoridad, pese a que siempre cumplió con su obligación de pagarle el *fuel fee* a la entidad que le representó ser el verdadero acreedor de este cargo. Tan es así, que una vez trabado el pleito judicial, BP continuó consignando en el TPI los pagos vencidos por concepto de *fuel fee*; de manera que pudieran ser remitidos a quien resultare ser el titular de los mismos. Consiguientemente, solicitó como remedio la desestimación –**con perjuicio**– de todas las reclamaciones instadas en su contra; y que el TPI determinara que cumplió satisfactoriamente con todas sus obligaciones. Por último, BP subrayó que no existía justificación alguna para mantenerlo en el pleito.

Por su parte, el 4 de noviembre de 2016, la Autoridad sometió una **Oposición a Moción de Sentencia Sumaria de Aerostar Airport Holdings, LLC**. Allí, expresó que, al amparo de la Ley Núm. 82 de 1959, la Autoridad es la única entidad facultada

para captar los recaudos del *fuel fee*. Apoyándose en dicha Ley, arguyó que una cesión de este derecho sería inválida, esto debido a que la intención del legislador era que la Autoridad tuviese la capacidad de emitir bonos y allegar sus propios ingresos. Por tanto, esgrimió que la transferencia de este derecho a un ente privado –como lo es Aerostar– requiere de legislación adicional a esos efectos, cosa que no ha ocurrido.

Asimismo, la Autoridad añadió que, de todas formas, nunca tuvo la intención de transferirle a Aerostar el derecho a cobrar el *fuel fee*; y que así surge de los contratos y de las Leyes aplicables.

Concretamente, expuso que la Ley Núm. 82 de 1959 es diáfana al especificar que, en caso de que la Autoridad cese de cobrar el *fuel fee*, se reactivaría el arbitrio de \$0.03 por galón de combustible de aviación despachado, el cual sería cobrado por el Departamento de Hacienda, según dispone la Sección 3020.06 del Código de Rentas Internas, *infra*. A raíz de lo anterior, la Autoridad razonó que el *fuel fee* fue concebido de manera tal que una entidad privada **no pueda cobrarlo**. Para finalizar, destacó que Aerostar tampoco colocó al TPI en posición de considerar el supuesto menoscabo contractual que provocó la aprobación de la Ley 206 de 2014.

Así también, el 4 de noviembre de 2016, Total presentó una **Moción de Total Petroleum Puerto Rico Corp. para que se Dicte Sentencia Sumaria**. En la misma, manifestó que cumplió en todo momento con sus obligaciones contractuales, según le instruyó la Autoridad. Particularmente, acotó que, el 28 de febrero de 2013, la Autoridad le envió una carta intitulada *Notice of Assignment* indicándole que debía realizar todos los pagos futuros –según surgían del *Assignment and Assumption Agreement*– a

Aerostar. No es hasta el 25 de noviembre de 2013 que la Autoridad le envía un nuevo comunicado a los fines de exigirle que le devolviera las cantidades pagadas a Aerostar con relación al *fuel fee*. A raíz de esta disyuntiva, Total optó por depositar los pagos en un *escrow account*. Como resultado, Total le solicitó, *inter alia*, al Tribunal que emitiera una sentencia declaratoria donde estableciera que éste ha cumplido con sus obligaciones.

Más tarde, el 7 de noviembre de 2016, la Autoridad incoó una **Moción de Sentencia Sumaria**. En esencia, reiteró su contención a los efectos de que el derecho a cobrar el *fuel fee* es intransferible, salvo que la Asamblea Legislativa promueva legislación sobre este asunto. También apuntaló que la discusión acerca de la constitucionalidad de la Ley 206-2014 era innecesaria, pues, después de todo, la cesión del derecho nunca se materializó. Y además, aseveró que mediante evidencia extrínseca, se puede probar fácilmente que la cesión del derecho a cobrar el *fuel fee* no fue parte del contrato suscrito. En suma, resumió su posición al expresar que “[...] la entidad con facultad en Ley para cobrar el *fuel fee* siempre ha sido y es la Autoridad de los Puertos”.

Así las cosas, el 31 de mayo de 2017, el TPI dictó una *Sentencia Parcial* y declaró **Con Lugar** la solicitud de sentencia sumaria presentada por BP.<sup>9</sup> En consecuencia, desestimó con perjuicio todas las reclamaciones que pendían en su contra. Luego de consignar cuarenta y seis **(46)** determinaciones de hechos incontrovertidos, el foro primario arribó a las siguientes conclusiones de Derecho:

[...]

---

<sup>9</sup> Notificada el **18 de julio de 2017**.

En conclusión, BP cumplió a cabalidad con todas sus obligaciones contractuales y actuó de buena fe al haber pagado a quién representó ser el acreedor y haber consignado en el tribunal los pagos vencidos por concepto del cargo por combustible. Por lo cual, BP no adeuda suma alguna del cargo por combustible. BP no se negó a realizar o liberar pago líquido, vencido y exigible bajo sus obligaciones contractuales. Por el contrario, BP realizó el pago al acreedor, según las representaciones hechas, tanto por la Autoridad como por Aerostar. De existir incumplimiento alguno o pago mal liberado, se debe única y exclusivamente a la Autoridad o Aerostar, quienes han hecho representaciones y exigencias de pago contradictorias y mutuamente excluyentes.

Posteriormente, el 14 de diciembre de 2017, el TPI emitió una *Sentencia Parcial*, en la cual declaró **Con Lugar** la moción de sentencia sumaria incoada por Total.<sup>10</sup> Al igual que lo resuelto a favor de BP, el foro primario desestimó con perjuicio todas las reclamaciones presentadas en contra de Total. Asimismo, enumeró veintiséis **(26)** hechos incontrovertidos y plasmó las siguientes conclusiones de Derecho:

[...]

En cuanto a los pagos del *fuel fee* hechos a Aerostar para el periodo entre febrero a noviembre de 2013, procede la aplicación de la doctrina del cobro de lo indebido. De determinarse que la Autoridad era la entidad autorizada a recibir el pago del *fuel fee* durante ese periodo, procede la obligación jurídica de restitución bajo la referida doctrina. **Le corresponderá a la parte que no tenía derecho a cobrar el *fuel fee*, reembolsarlo al acreedor legítimo. También, al igual que determinamos para BP, presencia de Total no es indispensable para la adecuada adjudicación del pleito.**

Por último, Total cumplió con todas las obligaciones contractuales. Asimismo, Total procedió de buena fe al haber realizado el pago a quién en su momento representó ser el acreedor, y una vez tanto la Autoridad como Aerostar pretendieron tener el derecho a cobrar el *fuel fee*, consignó los pagos vencidos. Por lo cual, Total no adeuda suma alguna del *fuel fee*. Por ello, solo queda declarar Ha Lugar la solicitud de sentencia sumaria presentada por Total. (Énfasis en el original).

---

<sup>10</sup> Notificada el **19 de diciembre de 2017**.

Finalmente, el 1 de noviembre de 2018, el foro primario emitió la *Sentencia Parcial* apelada. Allí, se adjudicaron las solicitudes de sentencia sumaria instadas por Aerostar y la Autoridad. Respecto a la Autoridad, el foro *a quo* declaró **No Ha Lugar** su demanda; mientras que declaró **Ha Lugar parcialmente** la *Reconvención* incoada por Aerostar. Veamos a continuación las cuarenta y cuatro **(44)** determinaciones de hechos formuladas por el foro primario:

1. La Autoridad de los Puertos es una corporación pública, con capacidad para demandar y ser demandada, creada mediante la Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, según enmendada.
2. Aerostar es una corporación de responsabilidad limitada, organizada y existente bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.
3. El 6 de octubre de 2008, la Autoridad de los Puertos y Total (en aquel momento, Esso Standard Oil Company) suscribieron el contrato Núm.AP-08-09-4-110, intitulado *Fuel System Agreement and Lease*.
4. En virtud de tal contrato, Total se convirtió en operador de una sección del sistema de almacenamiento y distribución de combustible ubicado en el Aeropuerto.
5. El 4 de diciembre de 2008, la Autoridad de los Puertos y BP Products suscribieron el contrato Núm. AP-08-09-4-136, intitulado *Fuel System Agreement and Lease*.
6. En virtud de tal contrato, BP Products se convirtió en operador de una sección del sistema de almacenamiento y distribución de combustible ubicado en el Aeropuerto.
7. La Autoridad para las Alianzas Público Privadas (AAPP) es la agencia encargada de negociar las propuestas y acuerdos.
8. El 6 de junio de 2012, Alexander Geenbaum, *Leading Infrastructure Officer* de UBS (entidad consultora para Aerostar), envió una comunicación al equipo de asesores de la AAPP.
9. James Flaherty, consultor de la AAPP, contestó dicha comunicación.
10. Posteriormente, el Lcdo. José Sosa Llorens, asesor de Aerostar, conversó sobre el *fuel fee* con los abogados de la AAPP.
11. El 24 de julio de 2012, la Autoridad de los Puertos y Aerostar suscribieron un contrato de arrendamiento intitulado **Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement**.
12. El contrato tiene una duración de 40 años.

13. Por virtud de dicho contrato, Aerostar se convirtió en arrendador y operador del Aeropuerto.
14. El 27 de febrero de 2013, la Autoridad de los Puertos y Aerostar suscribieron un acuerdo de cesión intitulado *Assignment and Assumption Agreement*.
15. Tal contrato conllevó que la Autoridad de Puertos cediera ciertos contratos a Aerostar.
- 16. El 28 de febrero de 2013, el Sr. Víctor Suárez Meléndez, entonces Director de la Autoridad de los Puertos, emitió una comunicación a BP Products y Total, en la cual informó la cesión de sus contratos a Aerostar.**
17. En dicha comunicación, el Sr. Víctor Suárez instruyó a BP Products y Total lo siguiente:  
***As a result, the [Fuel System Agreement and Lease] (together Will all rents, issues, profits and any and all other payments due or to become due to the Puerto Rico Ports Authority thereunder) has been assigned to Aerostar.***  
[...]  
*You are instructed to make all future payments required to be made under the [Fuel System Agreement and Lease] to Aerostar at the following address [...]*
18. En virtud de dicha comunicación, Total y BP Products comenzaron, a partir de marzo de 2013, a remitir lo cobrado por el *fuel fee* a Aerostar.
- 19. No obstante, el 16 de agosto de 2013, la Autoridad de los Puertos envió dos (2) correos electrónicos a BP Products con relación al *fuel fee*.**
20. En el primer correo, la Autoridad de los Puertos le requirió la entrega de los informes mensuales de combustible despachado en el Aeropuerto a partir del 28 de febrero de 2013.
21. Además, le señaló que, en caso de que BP Products haya pagado el *fuel fee* a Aerostar haría las gestiones para cobrarle.
22. En el segundo correo, le instruyó a BP Products que los recaudos por *fuel fee* debían remitirlo a la Autoridad de los Puertos.
23. El 10 de septiembre de 2013, Aerostar se comunicó con BP Products para requerir los informes mensuales de *fuel fee*.
24. En respuesta, BP Products le informó del requerimiento que le hizo la Autoridad de los Puertos.
25. Empece a esto, Aerostar le solicitó que continuara entregándole los recaudos por el *fuel fee*.
26. El 11 de septiembre de 2013, BP Products se comunicó por escrito con Aerostar y la Autoridad de los Puertos para aclarar a quién debía remitir los recaudos por el *fuel fee*.
27. El 24 de septiembre de 2013, BP Products le advirtió, por escrito, a la Autoridad de los Puertos que debía enmendar su notificación de cesión,

para así remitirle los recaudos del *fuel fee*. De lo contrario, continuaría entregando los recaudos a Aerostar.

**28. El 25 de noviembre de 2013, la Autoridad de los Puertos envió una comunicación a Total, BP Products y Aerostar.**

29. En dicha misiva, le requirió a Total que cesara de enviar a Aerostar sus recaudos por el *fuel fee*.

30. En cuanto a Aerostar, le requirió devolver las sumas cobradas por *fuel fee*.

**31. El 4 de diciembre de 2013, Aerostar se comunicó por escrito con la Autoridad de los Puertos.**

32. En su carta, le indicó que adquirió el derecho a cobrar el *fuel fee* por virtud del *Lease Agreement*.

33. El 11 de diciembre de 2013, Total remitió una carta a la Autoridad de los Puertos y Aerostar, en la cual expresó que la disputa por el *fuel fee* debían resolverla entre ellos.

34. El 13 de diciembre de 2013, BP Products le remitió los recaudos (\$86,528.12) de noviembre de 2013 a favor de la Autoridad de los Puertos.

**35. El 19 de diciembre de 2013, Aerostar, en respuesta, envió una carta a Total y BP Products, en la cual le indicó que era esta quien tenía el derecho a cobrar el *fuel fee*.**

36. Además, les indicó a ambas que, en caso de continuar absteniéndose de remitir los recaudos por el *fuel fee*, podría dar por terminada su relación contractual.

37. El 23 de diciembre de 2013, BP Products envió una comunicación a Aerostar y la Autoridad de los Puertos, en la cual instó que llegaran a un acuerdo.

38. El 26 de diciembre de 2013, Total solicitó una reunión con Aerostar.

39. La reunión se realizó el 30 de diciembre de 2013 con representantes de Aerostar y Total.

40. El 15 de enero de 2014, BP Products presentó una demanda de *interpleader* ante el Tribunal Federal para el Distrito de Puerto Rico.

41. El 17 de enero de 2014, Total le envió una carta a la Autoridad de los Puertos y Aerostar.

42. En dicha comunicación le indicó que comenzarían a depositar en una *escrow account* los recaudos por el *fuel fee*, hasta tanto se resolviera quién era el titular de dichos fondos.

43. El 20 de marzo de 2014, BP Products desistió del *interpleader* que presentó en el Tribunal Federal.

44. El 12 de diciembre de 2014, el Gobierno de Puerto Rico aprobó la Ley Núm. 206-2014, para enmendar la Ley 82 de 26 de junio de 1959. (Énfasis nuestro).

En base a estas determinaciones de hechos, el foro primario concluyó que, por virtud del *Luis Muñoz Marín International Airport*



*Lease Agreement*, la Autoridad le **transfirió válidamente** a Aerostar el derecho de cobrar el *fuel fee*. A su vez, declaró que el cargo de dos centavos no constituye un arbitrio o contribución, sino que se trata de un ingreso recibido por el Aeropuerto, y que es administrado por la Autoridad.

Respecto a la cesión del *fuel fee*, el TPI consignó que la misma es válida al amparo de la Ley de Alianzas Público Privadas, *infra*, la cual permite –**en su Artículo 10**– que un administrador privado obtenga los ingresos derivados de las instalaciones arrendadas. Al abundar sobre el punto anterior, el TPI determinó que el lenguaje del contrato es claro al disponer que BP y Total le debían pagar a Aerostar por **todo** aquello que, previamente, le pagaban a la Autoridad. En fin, el foro de instancia concluyó que la Autoridad renunció a cualquier interés económico que pudiese tener sobre los recaudos del *fuel fee*.

A renglón seguido, el foro primario procedió a adjudicar la constitucionalidad de la Ley 206-2014 y declaró que la misma reflejaba un ejercicio válido de la facultad para enmendar leyes que posee la Asamblea Legislativa. Sin embargo, advirtió que la referida Ley **podría representar** un menoscabo de las obligaciones contractuales entre la Autoridad de Puertos y Aerostar, pues fue aprobada luego de se suscribiera el *Lease Agreement*. Asimismo, añadió que, a tenor con el Art. 14.1 del *Lease Agreement*, las enmiendas promovidas por la Ley 206-2014 podrían constituir un *adverse action* contra los intereses económicos de Aerostar, por lo cual existe la posibilidad de que tenga derecho a una indemnización por parte de la Autoridad.

Por último, el TPI pasó revista sobre las enmiendas en discusión y determinó que la Ley 206-2014 creó una “*nueva*

*fuentes de ingresos*” para la Autoridad, la cual redundaría en un **cargo adicional** para aquellas empresas que fungen como importadores y suplidores de combustible en el Aeropuerto. Razonó que el cobro del *fuel fee* se realizaría de la siguiente manera: Aerostar le continuaría cobrando este derecho a los suplidores, según pactado en el *Lease Agreement*; mientras que los importadores le pagarían a la Autoridad. Dicho de otro modo, bajo el análisis expuesto en la *Sentencia Parcial*, tanto BP como Total vendrían obligados a pagar **dos cargos** sobre el mismo producto, a pesar de que dicho régimen de doble tributación nunca fue discutido ni planteado ante el foro primario.

El 11 de diciembre de 2018, PUMA compareció por primera vez al pleito mediante una *Moción Solicitando Intervención y en Solicitud de Reconsideración*.<sup>11</sup> En términos generales, argumentó que la *Sentencia* apelada creó un esquema de doble tributación que no fue contemplado por la Asamblea Legislativa.

Al elaborar su teoría, explicó que el TPI se equivocó al dictaminar que PUMA debía pagarle dos centavos a la Autoridad por el combustible importado y que, además, le debía pagar dos centavos a Aerostar por el combustible suplido. A juicio de PUMA, este escenario representa un régimen de doble tributación que perjudica a aquellas entidades que operan como importadores y suplidores de combustible de aviación en el Aeropuerto. En consecuencia, le solicitó al TPI que modificara su dictamen para aclarar que la Ley 206-2014 ordena el cobro de un **solo** derecho por dos centavos, a ser pagado por los **importadores** de combustible de aviación.

---

<sup>11</sup> Cada parte presentó su solicitud de reconsideración el 11 de diciembre de 2018.

Por otra parte, Aerostar incoó una solicitud de reconsideración. En la misma, expresó que si bien coincidía con buena parte del razonamiento vertido en la *Sentencia*, aún permanecía insatisfecho debido a que el TPI se rehusó a declarar inconstitucional la Ley 206-2014. Planteó que la Asamblea Legislativa aprobó la misma con el objetivo de evitar que Aerostar cobrara los derechos del *fuel fee*, provocando así un menoscabo de las obligaciones contractuales pactadas en el *Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement*. De ahí que Aerostar sostenga que el propósito de la Ley es compeler el pago del *fuel fee* a favor de la Autoridad de Puertos.<sup>12</sup> Adicionalmente, señaló que la referida Ley viola la doctrina de separación de poderes, puesto que se aprobó mientras pendía el litigio sobre qué entidad tiene el derecho a cobrar el *fee*.

La Autoridad hizo lo propio y presentó una *Moción de Reconsideración y Solicitud de Vista Argumentativa*. Adujo, *inter alia*, que Ley Núm. 82 del 1959 creó un derecho de cobro a favor de la Autoridad que es personalísimo e intransferible. Igualmente, subrayó que los recaudos provenientes del *fuel fee* pagado en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín también se utilizan para financiar las operaciones y mejoras capitales en los demás aeropuertos regionales. En ese sentido, puntualizó que Aerostar erra al enmarcar el *fuel fee* como un cargo exclusivo del Aeropuerto Luis Muñoz Marín, cuando lo cierto es que esos dineros se destinan al

---

<sup>12</sup> Específicamente, Aerostar enfatizó lo siguiente en su solicitud de reconsideración: [...] al momento de la aprobación de la Ley 206-2014, los "suplidores" de combustible de aviación que pagaban el Fuel Fee [Total y BP Products] eran exactamente los mismos "importadores" de dicho combustible que pagarían el cargo de \$0.02 bajo la Ley 206-2014, por lo que la Ley 206-2014 de ninguna manera hace menos complicada la fiscalización del cobro de Fuel Fee. Por tanto, resulta evidente que el único y verdadero propósito de la Ley 206-2014 es compeler el pago a favor de la Autoridad de Puertos, y no a Aerostar, del Fuel Fee que está en controversia en este caso.

mantenimiento de todas las instalaciones aeronáuticas que operan a través de la Isla.

En última instancia, la Autoridad admitió –sin ambages– que le transfirió a Aerostar el derecho a cobrar las concesiones y las rentas cobradas a los suplidores de combustible bajo los *Fuel System Agreement and Lease*, pero que nunca tuvo la intención de ceder el *fuel fee*.

Finalmente, Total presentó una solicitud de reconsideración. Arguyó que el foro de instancia erró al concluir que la Ley 206-2014 permite el cobro de un "*cargo adicional*", aun cuando la pretensión del Legislador fue sustituir a la entidad jurídica responsable de pagar el *fuel fee*. Por tanto, recalcó que la esencia del cargo permaneció intacta, salvo el hecho de que la obligación de pago fue transferida a los **importadores**.

Una vez examinadas las solicitudes de reconsideración instadas por cada una de las partes, el foro primario emitió una *Resolución* el 20 de diciembre de 2018 donde las declaró **No Ha Lugar**. Respecto a PUMA, declaró **Con Lugar** su solicitud de intervención en etapa post sentencia, con el único fin de considerar su moción de reconsideración y permitir que tuviera la oportunidad de someter un recurso apelativo.

Inconforme, el 25 de enero de 2019<sup>13</sup>, PUMA presentó un recurso de apelación (**KLAN2019-00094**), en el cual le imputó al foro primario la comisión de los siguientes errores:

Erró el Tribunal de Primera Instancia al interpretar que la Ley Núm. 206-2014 creó una nueva fuente de ingresos para la Autoridad de Puertos y un cargo o derecho adicional sobre el combustible de aviación, oponible a los suplidores e importadores de combustible de aviación.

---

<sup>13</sup> Todos los recursos de apelación fueron presentados el **25 de enero de 2019**.

Erró el Tribunal de Primera Instancia al concluir que Aerostar le puede cobrar a los suplidores un derecho de dos centavos (\$.02) por galón sobre el combustible de aviación que se suple en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín y al disponer que además de ello, la Autoridad de Puertos puede cobrar otro derecho de dos centavos (\$.02) por galón sobre el combustible de aviación que se importa a Puerto Rico.

Erró el Tribunal de Primera Instancia al crear por *fiat* judicial un esquema de doble tributación o doble carga económica de una imposición contributiva con relación al combustible de aviación sin autorización expresa de la Asamblea Legislativa.

En esa misma fecha, Aerostar presentó su recurso de apelación (**KLAN2019-00097**), donde le adjudicó al foro primario la comisión del siguiente error:

Erró el Tribunal de Primera Instancia al determinar que la Ley 206-2014 y su correspondiente Reglamento son constitucionales.

Por su parte, la Autoridad de Puertos instó el recurso de apelación (**KLAN2019-00098**), en el cual le imputó al foro primario la comisión de los siguientes errores:

Erró el TPI al concluir que el derecho de la Autoridad de los Puertos al cobro del *Fuel Fee* nace de la Ley Habilitadora de la Autoridad y no de la Ley 82.

Erró el TPI al concluir que la Autoridad de los Puertos transfirió a Aerostar el cobro del *Fuel Fee* de la Ley 82, cosa que dicha ley no permite y que las partes nunca pactaron.

Erró el TPI al concluir que los contratos titulados *Lease Agreement and Airport Use Agreement* eran claros y no se prestan a interpretación, particularmente cuando también resolvió que dichos contratos "no incluyen ningún lenguaje que denote una atención particular sobre el asunto".

Finalmente, Total Petroleum presentó el recurso de apelación (**KLAN2019-00099**), en el cual le imputó al foro primario la comisión del siguiente error:

Erró el Tribunal de Instancia en su Sentencia Parcial de 1 de noviembre de 2018 al determinar que en virtud de la Ley Núm. 206 del 12 de diciembre de 2014, se habría creado una "nueva fuente de

ingresos” que resulta en un “cargo adicional” a aquellos que sean suplidores e importadores de combustible.

Luego de examinar los cuatro recursos de apelación, en conjunto con las solicitudes de consolidación sometidas durante el trámite apelativo, el 15 de marzo de 2019 emitimos una *Resolución* donde ordenamos la **consolidación** de los recursos al amparo de las Reglas 17 y 80.1 del Reglamento del Tribunal de Apelaciones, 4 LPRA Ap. XXII-B.

El miércoles 14 de agosto de 2019 a las 10:00 am, se celebró una **vista oral** en el Salón de Sesiones de este Tribunal de Apelaciones. Cada parte tuvo la oportunidad de exponer su argumentación principal por un tiempo máximo de 20 minutos. Igualmente, se les concedió la oportunidad de que rectificaran sus respectivos puntos.

Con el beneficio de la comparecencia de todas las partes, así como del examen que realizó este Tribunal de las argumentaciones vertidas en la vista oral, procedemos a adjudicar los cuatro recursos que nos ocupan.

**-II-**

**A. Sentencia Sumaria**

El mecanismo de Sentencia Sumaria se rige por la Regla 36 de Procedimiento Civil de 2009, 32 LPRA Ap. V. Nuestro Máximo Foro ha reiterado que la Moción de Sentencia Sumaria es un mecanismo procesal que provee nuestro ordenamiento para propiciar la solución justa, rápida y económica de controversias en las cuales resulta innecesario celebrar un juicio plenario. Procede en aquellos casos en los que no existen controversias reales y sustanciales en cuanto a los **hechos materiales**, por lo que lo único que queda por parte del poder judicial es aplicar el

Derecho. Véase, Meléndez González v. M. Cuebas, Inc., 193 DPR 100, (2015); SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo, 189 DPR 414, 430 (2013).

Independientemente de cuál de las partes promueva la solicitud, la que así lo haga debe presentar una moción fundamentada en declaraciones juradas, o en aquella evidencia que demuestre la inexistencia de una controversia sustancial de hechos materiales y pertinentes para que el tribunal dicte sentencia sumaria a su favor sobre la totalidad o parte de la reclamación. 32 LPRA Ap. V, R. 36.1.

Por su parte, la Regla 36.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 36.2, provee para que una parte contra la cual se ha formulado una reclamación pueda “presentar una moción fundada en declaraciones juradas o en aquella evidencia que demuestre la inexistencia de una controversia sustancial de **hechos esenciales** y pertinentes, para que el tribunal dicte sentencia sumariamente a su favor sobre la totalidad o cualquier parte de la reclamación”.

El promovente de una moción de sentencia sumaria debe cumplir con los requisitos esbozados en la Regla 36.3 (a) de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 36.3, siendo éstos los siguientes:

- (1) una exposición breve de las alegaciones de las partes;
- (2) los asuntos litigiosos o en controversia;
- (3) la causa de acción, reclamación o parte respecto a la cual es solicitada la sentencia sumaria;
- (4) una relación concisa y organizada en párrafos enumerados, de todos los hechos esenciales y pertinentes sobre los cuales no hay controversia sustancial, con indicación de los párrafos o las páginas de las declaraciones juradas u otra prueba admisible

en evidencia donde se establecen los mismos, así como de cualquier otro documento admisible en evidencia que se encuentre en el expediente del tribunal;

(5) las razones por las cuales debe ser dictada la sentencia, argumentando el derecho aplicable, y

(6) el remedio que debe ser concedido.

Por otro lado, el inciso (b) de la precitada Regla dispone que la contestación a la moción de sentencia sumaria contendrá:

(1) Lo indicado en las cláusulas (1), (2) y (3) del inciso (a) de esta regla;

(2) una relación concisa y organizada, con una referencia a los párrafos enumerados por la parte promovente, de los hechos esenciales y pertinentes que están realmente y de buena fe controvertidos, con indicación de los párrafos o las páginas de las declaraciones juradas u otra prueba admisible en evidencia donde se establecen los mismos, así como de cualquier otro documento admisible en evidencia que se encuentre en el expediente del tribunal;

(3) una enumeración de los hechos que no están en controversia, con indicación de los párrafos o las páginas de las declaraciones juradas u otra prueba admisible en evidencia donde se establecen los mismos, así como de cualquier otro documento admisible en evidencia que se encuentre en el expediente del tribunal, y

(4) las razones por las cuales no debe ser dictada la sentencia, argumentando el derecho aplicable.

[...]

Sobre lo que significa un hecho material, se ha establecido que es aquel que puede afectar el resultado de la reclamación de acuerdo con el derecho sustantivo aplicable. Además, la controversia sobre el hecho material tiene que ser real. Esto es, que una controversia no es siempre real o sustancial, o genuina.

Resulta meritorio destacar que, con la más reciente normativa, nuestro Máximo Foro se distanció significativamente de la doctrina anterior que establecía que el mecanismo de sentencia sumaria debía usarse solamente en casos claros. Por



igual, en Vera v. Bravo, 161 DPR 308, 333 (2004), la Alta Curia señaló que: "La parte que solicita la sentencia sumaria en un pleito tiene la obligación de demostrar la inexistencia de una controversia real sobre todo hecho material y esencial, que a la luz del derecho sustantivo determinaría que se dicte sentencia a su favor. Cuando existe controversia real en relación con hechos materiales y esenciales no debe dictarse sentencia sumaria y cualquier duda debe resolverse en contra de la parte promovente."

En armonía con la doctrina antes esbozada, en Malavé v. Oriental, 167 DPR 593, 605 (2006), el Máximo Foro fue enfático cuando expresó que: "En nuestro ordenamiento jurídico existe una clara política pública judicial de que los casos se ventilen en los méritos por nuestro interés de que todo litigante tenga su día en corte. (Citas omitidas) Por ello, el mecanismo de la sentencia sumaria sólo se debe utilizar cuando quien promueve ha establecido su derecho con claridad y ha quedado demostrado que la otra parte no tiene derecho a recobrar bajo cualquier circunstancia que resulte discernible de la prueba."

**La controversia debe ser de una calidad suficiente como para que sea necesario que un juez la dirima a través de un juicio plenario.** Ramos Pérez v. Univisión Puerto Rico, Inc., 178 DPR 200, 213 (2010). (Énfasis nuestro).

Del reciente desarrollo doctrinario pertinente al mecanismo de la sentencia sumaria, transluce que a partir de SLG Zapata-Rivera v. J.F. Montalvo, *supra*, **la norma se ha tornado más rigurosa para quien pretende oponerse a que su caso se resuelva por la vía sumaria.** Así pues, ante una moción de sentencia sumaria bien fundamentada, el que se opone a ella tiene

el deber ineludible de controvertir los hechos fehacientemente, ya que, de lo contrario, corre el riesgo de verse privado de "su día en corte".

Por otro lado, la Regla 36.4 de Procedimiento Civil, *supra*, establece que cuando en virtud de una moción se dicta una sentencia que no dispone de la totalidad del pleito, o cuando se deniega el remedio solicitado, el Tribunal tendrá la obligación de resolver formulando una determinación de los hechos controvertidos e incontrovertidos que sean esenciales y pertinentes. La mencionada Regla dispone:

Si en virtud de una moción presentada bajo las disposiciones de esta regla no se dicta sentencia sobre la totalidad del pleito, ni se concede todo el remedio solicitado o se deniega la misma, y es necesario celebrar juicio, será obligatorio que el tribunal resuelva la moción mediante una determinación de los hechos esenciales y pertinentes sobre los cuales no hay controversia sustancial y los hechos esenciales y pertinentes que están realmente y de buena fe controvertidos, y hasta qué extremo la cuantía de los daños u otra reparación no está en controversia, ordenando los procedimientos ulteriores que sean justos en el pleito, incluso una vista evidenciaría limitada a los asuntos en controversia. Al celebrarse el juicio, se considerarán probados los hechos así especificados y se procederá de conformidad.

A base de las determinaciones realizadas en virtud de esta regla el tribunal dictará los correspondientes remedios, si alguno. Reglas de Procedimiento Civil, 32 LPRA AP. V, 36.4. (Énfasis Nuestro).

En atención a la citada regla, nuestro Tribunal Supremo ha enfatizado que, ante una moción de sentencia sumaria, los tribunales tienen el deber de establecer los hechos incontrovertidos, y los que sí lo están. Tales determinaciones de hechos controvertidos e incontrovertidos facilitan el desfile de prueba, pues los hechos incontrovertidos se dan por probados. Asimismo, colocan a los tribunales apelativos en posición de ejercer su facultad revisora. En Ramos Pérez v. Univisión, *supra*,

pág. 221, interpretando nuestro cuerpo de Reglas de Procedimiento Civil, el Tribunal Supremo de Puerto Rico, expresó:

[A]unque se deniegue la moción, el tribunal deberá establecer los hechos que resultaron incontrovertibles y aquellos que sí lo están. Regla 36.4 de Procedimiento Civil, *supra*. Para ello, podrán utilizar la enumeración que las partes le presentaron. Incluso, la Regla 36.3(b)(3) de Procedimiento Civil, *supra*, requiere que la parte promovida enumere los hechos que a su juicio no están en controversia. Además, los hechos debidamente enumerados e identificados con referencia a la prueba documental admisible presentados en el caso se darán por admitidos si no son debidamente controvertidos. Regla 36.3(d), *supra*. Todo esto simplificará el desfile de prueba en el juicio, ya que los hechos incontrovertidos se considerarán probados.

Cabe resaltar que, en Meléndez González v. M. Cuebas, Inc., *supra*, el Tribunal Supremo de Puerto Rico consignó un nuevo estándar de revisión judicial a **nivel apelativo** al momento de revisar denegatorias o concesiones de mociones de sentencia sumaria. **Nuestro más Alto Foro enumeró los nuevos principios de revisión.** Estos son los siguientes:

Primero, se reafirma lo que establecimos en *Vera v. Dr. Bravo*, *supra*, a saber: el Tribunal Apelativo utilizará los mismos criterios que el Tribunal de Primera Instancia al determinar si procede una sentencia sumaria. En ese sentido, está regido por la Regla 36 de Procedimiento Civil, *supra*, y aplicará [sic] los mismos criterios que esa regla y la jurisprudencia le exigen al foro primario. Obviamente, el foro apelativo intermedio estará limitado en el sentido de que no puede tomar en consideración evidencia que las partes no presentaron ante el Tribunal de Primera Instancia y no puede adjudicar los hechos materiales en controversia, ya que ello le compete al foro primario luego de celebrado un [sic] juicio en su fondo. **La revisión del Tribunal de Apelaciones es una de *novo* y debe examinar el expediente de la manera más favorable a favor de la parte que se opuso a la Moción de Sentencia Sumaria en el foro primario, llevando a cabo todas las inferencias permisibles a su favor.**

Segundo, por estar en la misma posición que el foro primario, el Tribunal de Apelaciones debe revisar que tanto la Moción de Sentencia Sumaria como su Oposición cumplan con los requisitos de forma codificados en la Regla 36 de Procedimiento Civil,

*supra*, y discutidos en *SLG Zapata-Rivera v. JF Montalvo, supra*.

Tercero, en el caso de revisión de una Sentencia dictada sumariamente, el Tribunal de Apelaciones debe revisar si en realidad existen hechos materiales en controversia. De haberlos, el foro apelativo intermedio tiene que cumplir con la exigencia de la Regla 36.4 de Procedimiento Civil y debe exponer concretamente cuáles hechos materiales encontró que están en controversia y cuáles están incontrovertidos. Esta determinación puede hacerse en la Sentencia que disponga del caso y puede hacer referencia al listado numerado de hechos incontrovertidos que emitió el foro primario en su sentencia.

Cuarto, y por último, de encontrar que los hechos materiales realmente están incontrovertidos, **el foro apelativo intermedio procederá entonces a revisar de *novo* si el Tribunal de Primera Instancia aplicó correctamente el Derecho a la controversia.** (Énfasis nuestro).

El Tribunal Supremo de Puerto Rico sostuvo que el estándar de revisión judicial de las sentencias adjudicadas sumariamente responde a la intención de cumplir con el contenido de la Regla, pues independientemente del resultado de la moción, su adjudicación "tiene el efecto de establecer los hechos que están controvertidos y aquellos que no lo están". Meléndez González v. M. Cuebas, Inc., supra. La determinación de los hechos controvertidos y los que no lo están a nivel apelativo adelanta el litigio, reduce el tiempo y recursos invertidos, evitando que las partes queden "en la misma posición que estaban previo a la presentación de la Moción de Sentencia Sumaria, atrasando así el litigio de manera injustificada". Meléndez González v. M. Cuebas, Inc., supra.

### **B. Obligaciones y contratos**

Es harto conocido que, bajo la teoría general de obligaciones y contratos, las partes contratantes "pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las leyes, la moral, ni al orden público".

Rodríguez García v. Universidad Carlos Albizu, Inc., 200 DPR \_\_\_\_\_, 2018 TSPR 148; Cód. Civ. PR art. 1207, 31 LPRA Sec. 3372. Como cuestión de umbral, al disertar sobre la teoría general de contratos, es preciso hacer referencia a aquella norma que postula que las obligaciones nacen de la ley, los contratos, los cuasicontratos y los actos y omisiones en que intervengan la culpa o negligencia. Demeter International, Inc. v. Secretario de Hacienda, 199 DPR \_\_\_\_\_, 2018 TSPR 21; Art. 1042 Código Civil de Puerto Rico, 31 LPRA 2992. En lo que respecta a los contratos en particular, éstos existen cuando una o varias partes prestan su consentimiento a obligarse a dar alguna cosa o prestar algún servicio. *Íd.*; Rodríguez Ramos v. E.L.A., 190 DPR 448, 454 (2014); Art. 1206 del Código Civil, 31 LPRA sec. 3371.

Un contrato será validado si concurren tres elementos esenciales, a saber: consentimiento, objeto y causa. *Íd.*; Negrón Vélez v. A.C.T., 196 DPR 489, 505 (2016); Rosario Rosado v. Pagán Santiago, 196 DPR 180, 186 (2016); Véase, además, Art. 1213 del Código Civil, sec. 3391. En Grifols, Inc. v. Caribe RX Service, Inc., 196 DPR 18, 29 (2016), el Tribunal Supremo expresó que “[...] es necesario que la voluntad interna de las partes se manifieste y que **no haya desavenencias entre lo querido y lo declarado en cuanto al objeto y la causa del contrato**”. (Énfasis nuestro).

La voluntad contractual ha de manifestarse para que exista consentimiento, de manera que el acuerdo de voluntades se formará mediante lo declarado por una y otra parte. Danosa Caribbean v. Santiago Metal, 179 DPR 40 (2010). Esto es así porque “[l]as obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al

tenor de los mismos", Cód. Civ. PR art. 1044, 31 LPRC Sec. 2994. Rodríguez García v. Universidad Carlos Albizu, Inc., supra. **Este principio de pacta sunt servanda impone a las partes contratantes la exigencia de cumplir con lo pactado pues supone la inalterabilidad de los acuerdos contenidos en el contrato. *Íd.*(Énfasis nuestro).**

Claro está, existen contratos que exigen la realización de un ejercicio de interpretación a los fines de determinar la naturaleza de la obligación en que incurrieron las partes. Nissen Holland v. Genthaller, 172 DPR 503, 513 (2007); S.L.G. Irizarry v. S.L.G. García, 155 DPR 713, 725-726 (2001). A tales efectos, el Artículo 1233 del Código Civil dispone diáfanoamente que: “[**s**]i los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas. Si las palabras parecieren contrarias a la intención evidente de los contratantes, prevalecerá ésta sobre aquellas”. (Énfasis nuestro). Artículo 1233 del Código Civil, 31 LPRC sec. 3471.

Sobre la anterior disposición, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha expresado que debe seguirse la **letra clara** de un contrato, cuando la misma refleja inequívocamente la voluntad de las partes. Es en vista de dicho principio que los tribunales no deben aplicar una interpretación de un contrato que le reste efectividad a las cláusulas contractuales que fueron válidamente acordadas.

Sin embargo, cuando **no** sea posible determinar la voluntad de las partes con la mera lectura literal de las cláusulas contractuales, deberá recurrirse a evidencia extrínseca para juzgarla, utilizando principalmente los actos anteriores, coetáneos

y posteriores de los contratantes, el uso o costumbre y demás circunstancias indicativas de la intención contractual, incluyendo la ocasión, circunstancias, personas y el acuerdo que se intentó llevar a cabo. Nissen Holland v. Genthaller, *supra*, págs. 518–519.

### **C. Doble Tributación**

Por su relevancia con la discusión traída por Puma y Total en sus respectivos recursos de apelación, precisa mencionar que en Puerto Rico **no** existe prohibición constitucional a la doble tributación. Sin embargo, nuestro Máximo Foro ha expresado lo siguiente respecto a la doctrina de doble tributación en nuestra jurisdicción:

**[L]a intención legislativa imponiéndola debe ser clara y explícita, ya que nunca se presume.** Hemos dicho que estamos ante un caso de doble tributación cuando el arbitrio recae sobre la misma propiedad, es impuesto por la misma entidad gubernamental, durante el mismo período contributivo, y para el mismo fin. Sin embargo, el examen de estos indicadores no es el método exclusivo para determinar si existe o no doble tributación. Deberá observarse el efecto real, práctico-económico, de la imposición del arbitrio. (Citas omitidas). (Énfasis nuestro). Levy, Hijo v. Mun. De Manatí, 151 DPR 292, 307, escolio 3 (2000).

Conforme se desprende de lo citado, la doble tributación se considerará válida, siempre y cuando surja explícitamente de la legislación que la promueve. A los fines de determinar si una imposición contributiva particular constituye una doble tributación, es necesario evaluar tanto el impacto real como práctico-económico de la imposición. Además, para determinar si en efecto se está ante un esquema de doble tributación se analizan los siguientes criterios: si el impuesto es sobre la misma propiedad, impuesto por la misma entidad gubernamental, durante el mismo período contributivo y, para el mismo fin.

#### **D. Ley Núm. 82 del 26 de junio de 1959**

Conforme indica su *Exposición de Motivos*, la Ley Núm. 82 de 1959 tiene el siguiente propósito:<sup>14</sup>

“[A]utorizar a la Autoridad de Puertos de Puerto Rico a imponer y cobrar un **derecho** sobre todo combustible de aviación; para que se suspenda la imposición y cobro de la contribución que impone la Ley de Impuestos sobre Artículos de Uso y Consumo de Puerto Rico, en lo que se refiere a todo combustible de aviación [...]”. (Énfasis nuestro).

Más adelante, en su Artículo 1, el estatuto claramente dispone cómo se implementará el derecho en cuestión, así como su efecto suspensivo sobre la contribución estatuida en la derogada Ley de Impuestos sobre Artículos de Uso y Consumo de Puerto Rico:

Por la presente se suspende la imposición y cobro de la contribución que impone el Artículo 30(a) de la Ley Núm. 2, aprobada en 20 de enero de 1956, según enmendada, conocida como “*Ley de Impuestos Sobre Artículos de Uso y Consumo de Puerto Rico*”, en lo que se refiere a gasolina de aviación, a todo producto combustible para uso o consumo en la propulsión de vehículos de transportación aérea, y a toda mezcla de gasolina con cualquier producto combustible para uso o consumo en la propulsión de vehículos de transportación aérea, destinado a consumirse en viajes por aire entre Puerto Rico y otros lugares, o en viajes por aire dentro de los límites territoriales de Puerto Rico, siempre que la Autoridad de los Puertos imponga un **derecho** de dos centavos por cada galón o fracción de galón sobre dichos productos en lugar de dicha contribución **y lo cobre a los suplidores del mismo que operen en los aeropuertos de Puerto Rico.**

El término “suplidor” significa para los efectos de esta ley cualquier persona natural o jurídica que se dedique al negocio de suplir los arriba mencionados productos, como también significará los consumidores de los referidos productos en el caso de que éstos los importen directamente. (Énfasis nuestro).

Hace varias décadas, nuestro Máximo Foro tuvo la oportunidad de abordar la naturaleza de este derecho (“*fee*”) y su

---

<sup>14</sup> Como veremos más adelante, el texto de la Ley Núm. 82 del 1959 pasó a ser parte del **Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011**, *infra*.



constitucionalidad en Esso Standard Oil v. A.P.P.R., 95 DPR 772 (1961). En esa ocasión, se suscitó una controversia respecto a la facultad de la Autoridad de Puertos para cobrar el derecho de dos centavos establecido por virtud de la Ley Núm. 82 de 1959. Concretamente, tanto Esso como la aerolínea Caribbean Atlantic Airlines, Inc., impugnaron el cobro de este derecho por parte de la Autoridad; ello, bajo el fundamento de que dicha instrumentalidad pública **no** contaba con tal poder impositivo. Por consiguiente, plantearon que el cobro de los dos centavos constituía una contribución ilegítima y no un *fee*.

Ante los señalamientos mencionados, la Máxima Curia determinó que la Ley es **constitucional**, ya que la misma respondía al interés que tenía la Asamblea Legislativa en que la Autoridad de Puertos fuese autosuficiente. *Íd.* en la pág. 785.

Más importante aún, el Tribunal Supremo fue tajante al **distinguir** este derecho o *fee* –el cual comparó con los derechos de muellaje existentes en otras jurisdicciones de Estados Unidos– de una contribución. *Íd.* en la pág. 781. Amparándose en esa distinción, el Máximo Foro esbozó los fundamentos que validaban el cobro de este derecho a favor de la Autoridad, expresando lo siguiente (citamos *in extenso*):

Resumiendo, de lo expuesto resulta evidente que el derecho que la Asamblea Legislativa autorizó a la recurrida a cobrar, es en efecto, un derecho (*fee*) por servicio o uso de facilidades y no una contribución como aquella a la cual sustituyó, y por lo tanto su autorización no peca de inconstitucional o de ilegalidad, pues:

(1) se cobra por el uso de facilidades para suplir combustible a líneas aéreas en los aeropuertos y no por la introducción, venta, uso o consumo de dicho combustible; ni la recurrente ni la interventora han cuestionado esta conclusión de tribunal de instancia sino que simplemente arguyen que a dicho "derecho" no responde ni equivale a un pago por servicio alguno rendido por la recurrida;

(2) el producto obtenido del cobro del referido derecho ingresa en los fondos de la recurrida para hacer posible su financiamiento; **no constituyen ingreso del Estado o Municipio.**

(3) la Asamblea Legislativa **puede autorizar** a las corporaciones públicas o cobrar por los servicios y por el uso de sus facilidades y así lo ha hecho en las ocasiones en que a su juicio lo ha considerado juicioso y necesario para la promoción o realización de una política o fin público. (Énfasis nuestro). *Íd.* en la pág. 786.

#### **E. Ley 206 del 12 de diciembre de 2014**

Tomando en cuenta las transformaciones ocurridas en las labores de distribución e introducción de combustible, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley 206-2014, esto a los efectos de facilitar el cobro del derecho sobre el combustible de aviación. En la *Exposición de Motivos*, se plantea la necesidad de enmendar el apartado **(g)** de la Sección 3020.06 del Código de Rentas Internas de Puerto Rico, 13 LPRA sec. 31626, que a su vez, recoge lo contenido en la Ley Núm. 82 del 1959. Por tal razón, el Legislador entendió pertinente enmendar dicho apartado para aclarar que el responsable de pagar este derecho (*fuel fee*) es el **importador de combustible**. Así, pues, se enmendó el apartado para que leyera como sigue:

#### **Sección 3020.06 Combustible**

[...]

(g) De conformidad con la Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959, según enmendada, se suspenderá la imposición y cobro del arbitrio sobre gasolina fijado en el párrafo (1) del apartado (a) de esta sección cuando se trate de gasolina de aviación y de cualquier otro producto combustible para uso o consumo en la propulsión de vehículos de transportación aérea que sea destinado a consumirse en viajes por aire entre Puerto Rico y otros lugares, o en viajes por aire dentro de los límites territoriales de Puerto Rico, siempre y cuando, en lugar del impuesto fijado en esta sección, la Autoridad de los Puertos imponga sobre dichos productos un derecho de dos (2) centavos por galón o por fracción de galón y lo cobre a los importadores

de combustible que se utilice para el consumo de la propulsión de vehículos de transportación aérea.

Para fines de este apartado (g), el término "importador" significa cualquier persona natural o jurídica que se dedique al negocio de importar los productos mencionados en el párrafo anterior, como también significará los consumidores de los referidos productos en el caso de que éstos los importen directamente.

Nótese que el texto de la Sección 3020.06, *supra*, se mantuvo prácticamente inalterado, salvo que se transfirió la obligación de pago al importador. Asimismo, la suspensión del **arbitrio** sobre el combustible permaneció intacta, siempre que la Autoridad de Puertos continúe recibiendo los recaudos del derecho (*fuel fee*). Concretamente, este arbitrio se encuentra plasmado en el apartado **(a)** de la Sección 3020.06, disponiendo que:

Se impondrá, cobrará y pagará el arbitrio que a continuación se indica sobre cada galón o fracción de galón de los siguientes combustibles:

...

**(2) Combustible de Aviación                      3¢**

...

Así las cosas, el 30 de diciembre de 2016 se aprobó el *Reglamento para el Cobro del Derecho por Galón sobre Combustible de Aviación* ("Reglamento 8897") con el objetivo de implementar las normas que aseguren el cobro del derecho a los **importadores**. En suma, la Ley 206-2014 se ciñó a modificar el ente sobre el cual recaería la obligación de pagar el *fuel fee*, mas **no trastocó** el arbitrio de tres centavos que entraría en vigor si la Autoridad no recibiera tales recaudos.

#### **F. Ley de Alianzas Público Privadas**

El 8 de junio de 2009, nuestra Asamblea Legislativa aprobó la Ley 29-2009, conocida como Ley de Alianzas Público Privadas,

27 LPRA sec. 2601 *et seq.* Conforme dispone el Artículo 3 de la Ley, 27 LPRA 2602, el objetivo principal de la misma consiste en declarar como política pública del Gobierno de Puerto Rico el favorecer y promover el establecimiento de Alianzas Público Privadas para la creación de Proyectos Prioritarios y, entre otras cosas, fomentar el desarrollo y mantenimiento de instalaciones de infraestructura, compartir entre el Estado y el Contratante el riesgo que representa el desarrollo, operación o mantenimiento de dichos proyectos, mejorar los servicios prestados y las funciones del Gobierno, fomentar la creación de empleos, promover el desarrollo socioeconómico y la competitividad de Puerto Rico. A su vez, se declaró que, mediante el establecimiento de Alianzas Público Privadas, se propiciará una mayor participación ciudadana y de empresas locales en la inversión de proyectos, así como mayor adquisición de productos y servicios a empresas localizadas en Puerto Rico.

La Ley 29-2009 le reconoce a un contratante privado la facultad para determinar, fijar, alterar, imponer y cobrar derechos, rentas, tarifas y cualquier otro tipo de cargo que sea producto de la prestación del servicio establecido en el contrato de alianza. En ese sentido, el Art. 10 de la Ley dispone que:

Exención de procesos para fijar tarifas, derechos, rentas y otros cargos.— Un contratante bajo el contrato de alianza tendrá la facultad para determinar, fijar, alterar, imponer y cobrar derechos, rentas, tarifas y cualquier otro tipo de cargo por la prestación del servicio o función, o la construcción, reparación, mejora y el uso de las Instalaciones, de conformidad con las disposiciones del contrato de alianza. El contratante, la entidad gubernamental participante y la Autoridad **no tendrán que cumplir con los requisitos impuestos a una entidad gubernamental bajo las disposiciones de su ley orgánica o leyes especiales pertinentes para incrementar o reducir dichos derechos, rentas, tarifas o cargos**, salvo que exista alguna restricción impuesta bajo los contratos de fideicomiso de las

mismas que limite dicha capacidad de modificar las mismas. El contratante, la entidad gubernamental y la Autoridad tendrán que cumplir con las disposiciones sobre procedimientos de cambios en las tarifas que serán incluidas en el contrato de alianza [...] (Énfasis y subrayado nuestro). 27 LPRA sec. 2609 (c).

Por último, la Ley de Alianzas Público Privadas reconoce expresamente en su Art. 24 que “[e]n los casos que las disposiciones de este capítulo estén en pugna con las disposiciones de cualquier otra ley, prevalecerán las disposiciones de este capítulo”. (Énfasis nuestro).

### **G. Menoscabo de Obligaciones Contractuales**

En su Artículo II, Sección 7, la Constitución de Puerto Rico, 1 LPRA Art. 2, Sec. 7, prohíbe la aprobación de leyes que menoscaben las obligaciones contractuales. Dicha garantía constitucional limita la intervención del gobierno con las obligaciones contractuales entre partes privadas y las contraídas por el Estado. Su propósito es asegurar la estabilidad de las relaciones contractuales. Ahora bien, su protección no es absoluta, ya que la misma debe ser armonizada con el poder de reglamentación del Estado en beneficio del interés público. Warner Lambert Co. v. Tribunal Superior, 101 DPR 378, 395 (1973).

Nuestro Máximo Foro ha expresado reiteradamente que **no** todo menoscabo de una obligación contractual es contrario a la Constitución. AMPR v. Sist. Retiro-Maestros V, 190 DPR 854, 868 (2014), *citando* a Trinidad Hernández et al. v. ELA et al, 188 DPR 828, 834 (2013). El análisis de esta cláusula constitucional depende de si el contrato que se modifica es entre entes privados o es uno en el que el Estado es parte.

Los contratos privados se analizan mediante un escrutinio de razonabilidad en el que se toma en cuenta cuán sustancial es el interés público promovido y la extensión del menoscabo

contractual. El primer paso es determinar si existe una relación contractual, y si su modificación representa un menoscabo sustancial o severo. Si se determina que existe un menoscabo severo, entonces es necesario evaluar, si la intervención gubernamental responde a un interés legítimo y si está racionalmente relacionada con la consecución de ese objetivo. *Íd.* a la pág. 869.

Un escrutinio más cuidadoso es aplicado cuando el Estado es parte de la relación contractual, debido a que podría actuar para su propio beneficio. El menoscabo contractual tiene que ser razonable y necesario para adelantar un propósito gubernamental importante. Al evaluar la necesidad y razonabilidad de una ley, procede conferir alguna deferencia al criterio de la Asamblea Legislativa. A mayor severidad del menoscabo, mayor rigor debe tener el foro judicial en el análisis de la legislación impugnada. No obstante, la validez será sostenida, si el menoscabo surge como consecuencia de una modificación razonable y necesaria dirigida a adelantar un interés público. *Íd.*; Trinidad Hernández et al. v. ELA et al., supra, a la pág. 835.

Particularmente, en Domínguez Castro et al. v. E.L.A. I, 178 DPR 1, 79-86 (2010), nuestro Más Alto Foro realizó un análisis abarcador de la doctrina vigente en materia de menoscabo de obligaciones contractuales, y nos señaló que:

La garantía contra el menoscabo de obligaciones contractuales limita el poder del gobierno para interferir con las obligaciones contractuales entre partes privadas, así como las obligaciones contractuales contraídas por el Estado. Al considerar la validez de estatutos bajo la referida cláusula, el escrutinio aplicable depende del tipo de contrato en cuestión, ya sea un contrato privado o uno público. Esta diferencia responde a que cuando la modificación se da en el contexto de la contratación pública el escrutinio judicial tiene que ser más cuidadoso "para

asegurar que la actuación del Estado no sólo sea en beneficio propio”.

Al evaluar la interferencia del Gobierno en el contexto de la contratación privada, lo primero que procede auscultar es si existe una relación contractual y si la modificación de la obligación constituye un menoscabo sustancial o severo. Luego de determinar que existe un menoscabo sustancial o severo de una obligación contractual, hay que evaluar si la interferencia gubernamental responde a un propósito o interés legítimo del Estado y si está racionalmente relacionada con la consecución de dicho objetivo. Como vemos, al auscultar la validez de una ley a la luz de la cláusula de menoscabo de obligaciones contractuales el criterio aplicable es el de razonabilidad. La razonabilidad de la legislación se determinará tomando en consideración la sustancialidad del interés público promovido y la dimensión del menoscabo ocasionado.

Ahora bien, cuando el Estado modifica sus propias obligaciones el escrutinio judicial es más cuidadoso. Claro está, aun cuando el escrutinio en el contexto de la contratación pública es más severo, eso no significa que hay una prohibición absoluta que impida el poder de reglamentación del Estado en beneficio del interés público. Por lo tanto, la función del foro judicial al evaluar la validez de una legislación según la cláusula del menoscabo de obligaciones contractuales consiste en establecer un balance entre el poder del Estado (“*police power*”) para salvaguardar el bienestar y la seguridad de la ciudadanía y el interés de proteger las relaciones contractuales. (Citas omitidas).

### -III-

Según la norma jurídica arriba expuesta, cuando el foro primario deniega o acoge una moción de sentencia sumaria, nuestra intervención, como Foro Intermedio, inicialmente está limitada a determinar si procedía resolver sumariamente la controversia habida entre las partes. Tras un examen atento del expediente, y de conformidad que nos impone Meléndez González v. M. Cuebas, *supra*, para el descargo de nuestras funciones, colegimos que **no** existe controversia de hechos en este caso. Por consiguiente, debemos revisar *de novo* si el TPI aplicó correctamente el derecho a los hechos.

A tono con los hechos, resulta incontrovertido que el 24 de julio de 2012, la Autoridad y Aerostar otorgaron un *Lease Agreement* a tenor con la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*, cuyo fin principal fue arrendar las instalaciones del Aeropuerto Luis Muñoz Marín por 40 años. Asimismo, la Autoridad y Aerostar firmaron un *Assignment and Assumption Agreement* en febrero de 2013. A partir de la interpretación de ciertas cláusulas establecidas en sendos contratos es que surge la polémica central del caso: ¿a quién le corresponden los recaudos del *fuel fee* que se imponen en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín? Este conflicto requiere de un análisis exclusivamente hermenéutico, **pues no hay controversia de hechos que atender.**

**A. KLAN2019-00094**<sup>15</sup>

Al examinar el recurso de PUMA, notamos que sus tres señalamientos de error se reducen a dos planteamientos medulares: que el TPI interpretó erradamente la Ley 206-2014; y que tal interpretación creó –mediante *fiat judicial*– un esquema de doble tributación no contemplado por la Asamblea Legislativa.

En su comparecencia, PUMA arguye que la interpretación de la Ley 206-2014 realizada por el foro primario es contraria tanto a su intención legislativa como a su texto. Según explica, el texto de la Ley 206-2014 **no** introdujo un nuevo cargo o derecho adicional en pro de la Autoridad, sino que el objetivo del referido estatuto fue establecer que los **importadores** –en lugar de los suplidores– serían los responsables de pagar el *fee* de dos centavos (\$0.02) por galón o fracción de galón que grava el combustible de aviación.

---

<sup>15</sup> Recurso de apelación presentado el 25 de enero de 2019 por **PUMA**.



En vista de lo anterior, PUMA afirma que la Ley 206-2014 tuvo el efecto de transferirle la responsabilidad de pago de los dos centavos a los **importadores**, y que no se trata de un nuevo derecho, como pareció intuir el foro primario. Por tanto, PUMA subraya que su responsabilidad jurídica se limita al pago de un **único** cargo de dos centavos por su rol como importador de combustible de aviación en el Aeropuerto. Basándose en esta contención, asegura que el TPI **incidió** al concluir que PUMA debía pagar **dos derechos** distintos; uno aplicable a suplidores y otro aplicable a suplidores e importadores.

Previo a disponer de este asunto, entendemos prudente reproducir aquellos fragmentos de la *Sentencia* apelada que propiciaron el recurso de PUMA:<sup>16</sup>

[D]icha ley (Ley 206-2014) no impide que Aerostar continúe cobrando por el *fuel fee* a los suplidores. Por tanto, en términos prácticos, esta ley creó una nueva fuente de ingresos para la Autoridad de Puertos, la cual resultará en un **cargo adicional** para aquellos que son importadores y suplidores de combustible de aviación. Así las cosas, concluimos que Aerostar tiene pleno derecho, según consta en el contrato, de continuar cobrando a los suplidores el *fuel fee*, ya que este derecho surge por el uso de las instalaciones del Aeropuerto. Por su parte, la Autoridad de Puertos puede hacer lo propio respecto a los importadores de combustible, según facultada en la Ley Núm. 206-2014.

[...]

En resumen, concluimos que a Aerostar le corresponden todos los ingresos por *fuel fee* que cobra a los suplidores por el uso de las instalaciones del Aeropuerto. Por otra parte, la Autoridad de los Puertos está facultada, por virtud de la Ley Núm. 206-2014, a cobrarle a los importadores de combustible un derecho de 2 centavos por galón por todo el combustible de aviación que se transporta a Puerto Rico. **Por tanto, los fondos consignados por los suplidores le corresponden a Aerostar. En cambio, los fondos consignados por los importadores le corresponden a la Autoridad de los Puertos.** (Énfasis nuestro).

<sup>16</sup> Destacamos que los fragmentos aquí reproducidos son igualmente pertinentes para la adjudicación del recurso **KLAN2019-00099**, presentado por Total.

Como bien señala PUMA, lo resuelto por el TPI refleja una interpretación que, a todas luces, es inconsistente con lo establecido en la Ley 206-2014. Si bien el estatuto en discusión **no** dispuso para la creación de dos derechos sobre el combustible de aviación, lo cierto es que la conclusión alcanzada por el foro primario reconoció –de manera errónea– la existencia de un cargo adicional que podrá imponérsele a aquellas entidades que operen como **importadores y suplidores** de combustible, siendo éste el caso de PUMA.

Cuando nos remitimos a las normas de hermenéutica en materia tributaria, es preciso tener en cuenta que los estatutos de esta índole no habrán de interpretarse de forma extensiva, sino que deberán interpretarse de una forma justa y conforme a sus propios y expresos términos. Lilly del Caribe v. CRIM, 185 DPR 239, 251 (2012). Cónsono con este principio, el Tribunal Supremo también ha dejado claro que los estatutos contributivos deben ser interpretados razonablemente, teniendo en mente el propósito y la intención del Legislador. Ortiz Chévere et al. v. Srio. Hacienda, 186 DPR 951, 975 (2012).

Guiándonos por estos cánones de interpretación estatutaria, pasemos a examinar la Ley de conformidad con la doctrina vigente. Primeramente, como parte del historial legislativo, el Informe Positivo del P. de la C. 2005, rendido ante la *Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas* del Senado de Puerto Rico, mencionó que "el poder cobrar los arbitrios al principio de la cadena de distribución, entiéndase, **al importador**, representará una mayor y más eficiente captación y, a su vez, una reducción de gastos

mediante la simplificación del mecanismo de cobro". (Énfasis nuestro).<sup>17</sup>

Asimismo, la propia Autoridad presentó un memorial escrito donde indicó que "el cobro al importador, según pretende la presente medida legislativa, resultaría en un mecanismo más efectivo [...]".<sup>18</sup> En iguales términos se expresó la *Comisión de Hacienda y Presupuesto* de la Cámara de Representantes, al apuntalar que "[l]a comisión entiende necesario aclarar en [el Código de Rentas Internas de Puerto Rico] que el importador es el responsable del pago a la Autoridad de Puertos del derecho sobre todo producto combustible para uso o consumo en la propulsión de vehículos de transportación aérea [...]".<sup>19</sup>

Habida cuenta de lo reseñado, es indiscutible que la intención legislativa tras la aprobación de la Ley 206-2014 fue imponer y cobrar un derecho de dos centavos que se le cobraría a los **importadores** de combustible de aviación. Dicho de otro modo, este nuevo ordenamiento modificó los postulados de la Ley 82 de 1959; lo anterior, con el propósito de que la Autoridad pudiera facilitar la captación del referido derecho mediante el cobro al inicio de la cadena de distribución. Sin embargo, la discusión **no** termina aquí.

En el caso que nos ocupa, la relación jurídica se fundamenta en los postulados de la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*, la cual sirvió de base para el otorgamiento de los contratos de autos. Este asunto es medular debido a que la Ley 206-2014 no hizo la salvedad de que el Aeropuerto Luis Muñoz Marín goza de esta

---

<sup>17</sup> Informe Positivo del Senado de Puerto Rico sobre el P. de la C. 2005 del 11 de septiembre de 2014, 4ta Sesión Ordinaria, 17ma Asamblea Legislativa, pág. 2.

<sup>18</sup> *Íd.*

<sup>19</sup> Informe Positivo de la Cámara de Representantes sobre el P. de la C. 2005 del 20 de junio de 2014, 3ra Sesión Ordinaria, 17ma Asamblea Legislativa, pág. 2.

particularidad. Por razón de lo anterior, las relaciones contractuales que gobiernan dicha instalación aeronáutica son distintas a las de otros aeropuertos regionales. **Con ello en mente, coincidimos en que PUMA tiene la obligación de pagar un solo derecho de dos centavos, ya que el esquema de doble tributación erigido por el TPI es inválido.** Además, nótese que nunca se hizo referencia a la imposición de dos cargos distintos, ni se propuso un cargo más oneroso sobre aquellas entidades que brindan servicios duales, en calidad de importadores y suplidores. Acorde con esta realidad, no albergamos duda que a PUMA le asiste la razón cuando arguye que su responsabilidad consiste en pagar **un solo** derecho de dos centavos.<sup>20</sup>

Como planteamiento adicional, PUMA aduce que la *Sentencia* dictada por el TPI instauró un régimen de doble tributación que no fue aprobado por la Asamblea Legislativa, y el cual recaería sobre un mismo producto y durante el mismo periodo contributivo.

Ciertamente, en nuestro ordenamiento **no** se prohíbe la doble tributación, pero la misma está condicionada a que el Legislador la imponga explícitamente en el estatuto. En el caso de la Ley 206-2014, tal pretensión ni siquiera estuvo sobre la mesa y tampoco se vislumbró como una posibilidad dentro de las negociaciones ocurridas entre Aerostar y la Autoridad.

Al remitirnos al historial legislativo de la Ley y a los contratos, nos percatamos de que **nunca existió la intención**

---

<sup>20</sup> En su escrito, PUMA **reconoce** que existe una controversia medular respecto a cuál de las dos entidades –Aerostar o la Autoridad– ostenta el derecho a cobrar el *fuel fee*. No obstante, PUMA optó por **no asumir** postura en este asunto; así pues, se limitó a plantear que, independientemente de quién cobre el *fee*, lo cierto es que se trata de un solo derecho.

**de implantar una doble carga económica** sobre las empresas que importan y suplen combustible de aviación en el Aeropuerto. De hecho, se trata de una controversia que **no** le fue planteada al foro recurrido, mas se expresó sobre ésta al enunciar que la Ley concibió un "*nueva fuente de ingresos para la Autoridad de Puertos*". En consideración a estos argumentos y tomando en cuenta la existencia de los contratos suscritos entre Aerostar y la Autoridad, colegimos que PUMA deberá continuar pagándole el *fuel fee* a Aerostar, del mismo modo en que lo hacía previo a que la Autoridad interviniera con esta obligación.

**B. KLAN2019-00097**<sup>21</sup>

En su único señalamiento de error, Aerostar argumenta que la Ley 206-2014 y el *Reglamento para el Cobro del Derecho por Galón sobre Combustible de Aviación* son inconstitucionales, esto por considerar que ambas fuentes jurídicas menoscaban los acuerdos contractuales pactados en el *Lease Agreement*, así como en el *Assignment and Assumption Agreement*.

A juicio de Aerostar, la Ley 206-2014 no responde a un propósito gubernamental importante, sino que su efecto práctico es **impedirle** el cobro del *fuel fee*. Particularmente, subrayó que la Ley 206-2014 dispuso que, en lugar de los suplidores, serían los **importadores** quienes le pagarían el *fuel fee* a la Autoridad. Para Aerostar, lo anterior es insostenible debido a que esos importadores mencionados en la Ley resultan ser los **mismos suplidores** que, de conformidad con los términos del *Lease Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement*, tenían la obligación de remitirle los recaudos del *fuel fee* correspondientes al suministro de combustible.

---

<sup>21</sup> Recurso presentado por Aerostar el **25 de enero de 2019**.

Consiguientemente, Aerostar asegura que “el único y verdadero propósito de la Ley 206-2014 era tratar de compeler el pago a favor de la Autoridad”; adicional a ello, recalcó que la Ley no excluyó de su alcance al Aeropuerto Luis Muñoz Marín, siendo ésta una instalación aeronáutica que opera bajo un contrato de alianza. También señaló que PUMA –entidad que adquirió los activos de BP–, se ha mantenido firme en su posición a los efectos de que solo pagará el *fuel fee* según fue concebido por la Ley 206-2014; esto es, que continuará pagándole el derecho a la **Autoridad**, por considerarse a sí mismo como un importador. De manera similar, Aerostar destacó que Total se ha mostrado a favor de remitirle el *fee* a la Autoridad. Por tal razón, Aerostar puntualizó que, de utilizarse la Ley 206-2014 como un mecanismo para impedir que ésta reciba los recaudos del *fuel fee*, la misma menoscabaría los acuerdos contenidos en los referidos contratos.

En la alternativa, arguyó que la Ley 206-2014 y el Reglamento 8897 son contrarios a la doctrina de separación de poderes que impera en nuestro ordenamiento, ya que se aprobaron mientras pendían los pleitos de epígrafe ante el TPI. En ese sentido, Aerostar afirma que la intención del Legislador era interferir con la controversia medular sobre a quién le corresponde el derecho de cobrar el *fuel fee*. Tiene razón.

En el presente caso, no existe controversia respecto a que, el 24 de julio de 2012, Aerostar y la Autoridad suscribieron –por virtud de la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*– un contrato de arrendamiento intitulado *Luis Muñoz Marín International Airport Lease Agreement*, con vigencia de cuarenta (40) años. Dicho contrato fue producto de un extenso proceso de negociación efectuado entre Aerostar, la Autoridad de Puertos y la Autoridad

de Alianzas Público Privadas. De hecho, ésta última publicó un *Request for Proposal to Acquire a Concession to Finance, Operate, Maintain and Improve the Luis Muñoz Marín Airport* que culminó con la aprobación del contrato.<sup>22</sup>

Cuando nos remitimos al espinoso tracto procesal de la controversia, notamos que, desde los albores del pleito, Aerostar ha reclamado su derecho a cobrar el *fuel fee* basándose en el texto de las Secciones 2.1 y 7.1 del *Lease Agreement*. Primeramente, reproduciremos el fragmento pertinente de la Sección 2.1 del contrato:

[...] the Authority shall and does hereby (A) grant the Lessee a lease free and clear of Encumbrances other than Permitted Authority Encumbrances, for and during the term commencing as of the Time of Closing and expiring at 11:59pm on the 40<sup>th</sup> anniversary of the Closing Date, unless terminated earlier or extended in accordance with and pursuant to this Agreement and (B) **grant the Lessee the right to collect and retain all fees, charges and revenues in respect of the LMM Airport Facility, the LMM Airport Facility Assets and the LMM Airport Facility Contracts...** (Énfasis nuestro).

Por otro lado, la Sección 7.1 del contrato reza del siguiente modo:

**The Lessee shall, at all times during the Term, have the right to establish, collect, retain and enforce payment of all fees, rents, tariffs, revenues and any other type of charge for use of or in connection with the LLM Airport Facility to the fullest extent permitted by Section 10 (c) of the Act,** subject to all applicable requirements of Law and the terms and conditions of any applicable use agreement or Assigned LMM Airport Facility Contract. (Énfasis nuestro).

---

<sup>22</sup> La Sección 1.1 del *Request for Proposal* establece lo siguiente:

This RFP requests Proponents to offer the Sponsors an upfront payment to acquire the rights to finance, operate, maintain, and improve the Airport in accordance with the Agreement. **The successful Proponent through the Prospective Concessionaire (as defined below) will receive access to the Airport facilities and the right to collect and retain all of the revenues from the Airport for a term of 40 years.** (Énfasis nuestro).

Como es fácil colegir, la posición de Aerostar consiste en argüir que el *fuel fee* se trata un derecho susceptible de ser transferido, y que así fue reconocido por la Autoridad de Puertos. No menos importante, el apelante manifiesta su insatisfacción con la Ley 206-2014, pues la misma, al modificar el lenguaje de la Sección 3020.06 (g) del Código de Rentas Internas, *supra*, se convirtió en un escollo que entorpece su derecho a cobrar el *fuel fee*. Adviértase que para la fecha en que se otorgaron los contratos, la Sección 3020.06 (g) contenía el lenguaje original, acorde con lo redactado en la Ley Núm. 82 de 1959, y donde se disponía que los suplidores de combustible de aviación le pagarían el *fee* a la Autoridad.

Como bien señala Aerostar, el único cambio ocurrido con la aprobación de la Ley 206-2014 fue sustituir a los “suplidores” por los “importadores”, provocando así que los términos claros del contrato se vean menoscabados. No cabe duda de que, al momento de suscribir el *Lease Agreement*, el Derecho imperante disponía que los “suplidores” tenían el deber de remitirle los recaudos del *fuel fee* a la Autoridad. Con esa realidad en mente, Aerostar y la Autoridad otorgaron el referido contrato de alianza, cuyos términos validan la cesión del *fuel fee* **a favor** de Aerostar. Tan es así, y a tenor con los hechos incontrovertidos, que la propia Autoridad se comunicó con BP (en aquel entonces) y Total para notificarles que, a partir de marzo de 2013, debían entregarle a Aerostar **lo cobrado por concepto de *fuel fee***.

Una lectura de los contratos en cuestión, así como de la política pública y los objetivos trazados por la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*, revelan que hubo una transferencia válida del derecho a cobrar y retener el *fuel fee*. Coincidimos con el foro



*a quo* en tal apreciación. A Aerostar, no tan solo se le representó por medio del *Request for Proposal* que adquiriría el derecho de retener **todos** los ingresos derivados del uso de las instalaciones del Aeropuerto, sino que, además, esta representación perduró durante las negociaciones del proyecto y, eventualmente, pasó a ser parte del **texto final** del *Lease Agreement*.<sup>23</sup> Por tanto, no podemos apartarnos del sentido literal de las cláusulas, ni ignorar los motivos que impulsaron la aprobación de la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*. Más importante aún, no perdamos de vista que la Ley estipula que sus disposiciones **prevalecerán** sobre las disposiciones de cualquier otro estatuto que pueda estar en pugna con sus propósitos.

Así pues, nos resta adjudicar si la Ley 206-2014 –aprobada con la finalidad de que el pago del *fuel fee* se realice al inicio de la cadena de distribución– viola la Constitución al impedir que Aerostar pueda ejercer efectivamente los derechos que le fueron cedidos mediante los contratos en controversia. La doctrina prevaleciente establece que no cualquier menoscabo contractual es inconstitucional; empero, previo a evaluar el alegado menoscabo, es necesario examinar cuáles son las partes

---

<sup>23</sup> Es importante mencionar que el *Lease Agreement* contiene una cláusula de integración donde queda establecido que cualquier acuerdo o negociación previa quedará desplazada por los términos que, voluntariamente, se acordaron. En ese sentido, la Sección 20.2 del Contrato reza del siguiente modo:

This Agreement, including all schedules and other documents executed herewith, constitutes the entire agreement the Parties pertaining to the subject matter hereof and supersedes all prior agreements, negotiations, discussions and understandings, written or oral, between the Parties. There are no representations, warranties, conditions or other agreements, whether direct or collateral, or express or implied, that form part of or affect this Agreement, or that induced any Party to enter into this Agreement or on which reliance is placed by any Party, except as specifically set forth in this Agreement. The Parties acknowledge and agree that (i) each has substantial business experience and is fully acquainted with the provisions of this Agreement, (ii) the provisions and language of this Agreement have been fully negotiated and (iii) no provision of this Agreement shall be construed in favor of any Party or against any Party by reason of such provision of this Agreement having been drafted on behalf of one Party rather than the other.

envueltas. En este caso, se trata de un contrato del cual el Estado forma parte, lo cual implica que se debe realizar un análisis más cuidadoso. Claro está, el menoscabo se sostendrá si se adelanta el interés público, conforme ha resuelto nuestro Máximo Foro.

Por su pertinencia, citamos la Exposición de Motivos de la Ley 206-2014, la cual expresa los siguientes fundamentos:

[...]

Con el paso del tiempo, la introducción y distribución de combustible en Puerto Rico se ha diversificado, y las funciones de suplidor e importador que antes eran generalmente llevadas a cabo por los mismos entes, hoy son efectuadas por entes distintos. Debido a la variedad de suplidores que existen en la actualidad, resulta más complicado para la Autoridad de los Puertos el control de la entrada del producto así como la fiscalización del cobro de los derechos sobre el combustible de aviación. Imponer el pago del derecho al importador no solo facilitará la labor de la Autoridad de los Puertos, sino que también aumentará la captación del referido derecho y resultará en un aumento en la captación del mismo.

Si bien el estatuto persigue lograr una mayor captación del cobro de los derechos sobre el combustible de aviación, lo cierto es que el mismo no toma en consideración los acuerdos contractuales que rigen el funcionamiento del Aeropuerto Luis Muñoz Marín, ello como resultado del contrato de alianza que se concretó el 24 de julio de 2012.<sup>24</sup> De un lado, el texto de la **Ley 206-2014** dispone que los importadores pagarán el derecho a la Autoridad de Puertos; mientras que, por el otro lado, existe un *Lease Agreement* –firmado previo a la aprobación de la Ley– donde se acordó que los **suplidores** le debían pagar este *fuel fee* a la **Aerostar**. Y por si fuera poco, se trata de un contrato que se otorgó con el consentimiento y asesoría de la Autoridad de

---

<sup>24</sup> De hecho, surge del expediente que Aerostar pagó \$615,000,000.00 al completar la transacción, los cuales se utilizaron para pagar ciertos bonos y obligaciones de la Autoridad.

Puertos. Cabe preguntarse, ¿existe un menoscabo contractual en este escenario? Entendemos que sí.

Aunque el alcanzar una mejor captación de un derecho pueda considerarse un interés importante, somos del criterio que, dadas las circunstancias particulares de este caso, la Ley 206-2014 representa un menoscabo severo a las relaciones contractuales recogidas en el *Lease Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement*. Resulta evidente que los “suplidores” bajo el *Lease Agreement* son los mismos “importadores” bajo la Ley 206-2014, provocando así que éstos opten por pagarle a la Autoridad aquello que le corresponde a Aerostar, aun cuando rige un contrato válido entre las partes. No tan solo se trata de una actuación que entorpece los derechos de Aerostar, sino que también contraviene la política pública y los principios que motivaron la aprobación de una Ley previa, entiéndase, la **Ley de Alianzas Público Privadas**<sup>25</sup>; máxime cuando el Legislador no logró articular la necesidad de que el menoscabo fuese uno razonable para alcanzar un interés gubernamental importante. Más bien, el estatuto señala la necesidad de fiscalizar el cobro del *fuel fee* en los Aeropuertos de la Isla, **sin reconocer** que ello se aplicaría en detrimento de los contratos suscritos por Aerostar.

A la luz de las disposiciones de la Ley 206-2014 y el Reglamento, existe la posibilidad de que un “suplidor” –conforme a los términos de los contratos– se vea en la disyuntiva de no saber a quién pagarle el derecho del *fuel fee*, pues es posible que ese “suplidor” también funja como “importador” de combustible. Por consiguiente, si éste obedece el mandato de la Ley 206-2014,

---

<sup>25</sup> Según expusieramos en el acápite anterior, el Art. 24 de la Ley de Alianzas Público Privadas, *supra*, establece que sus disposiciones prevalecerán sobre las disposiciones de cualquier otra Ley. Es decir, se trata de una Ley que prima sobre el texto de otros estatutos que rijan el asunto.

le pagaría el *fee* a la Autoridad de Puertos, y Aerostar quedaría desprovisto de recibir los recaudos que le corresponden. Ante tal cuadro fáctico, se verían irrazonablemente desvirtuadas las cláusulas del contrato, así como las expectativas y el interés público de proteger la certeza de lo pactado. Por todo lo anterior, declaramos que tanto la Ley 206-2014 y su Reglamento son inconstitucionales, pues constituyen un menoscabo severo sobre las relaciones contractuales entre Aerostar y la Autoridad de Puertos.

Así, pues, colegimos **Aerostar** es la entidad con derecho a cobrar y retener el *fuel fee*, de conformidad con el *Luis Muñoz Marín International Airport Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement*.

**C. KLAN2019-00098**

En su primer y segundo señalamiento de error, la Autoridad impugnó el análisis jurídico expuesto por el TPI con respecto a la transferibilidad del derecho al cobro de *fuel fee* y, además, **refutó** el que la facultad para imponer el cobro de los dos centavos proviniese de la Ley Habilitadora de la Autoridad de los Puertos, 23 LPRA sec. 361 *et seq.*<sup>26</sup>; pues, a su entender, esta facultad nació con la Ley Núm. 82 de 1959. No nos convence.

Aunque la Autoridad asegure que su facultad para cobrar el *fuel fee* dimana de la Ley Núm. 82 de 1959, su tesis no se sostiene a la luz de lo resuelto por nuestra Corte Suprema hace décadas en Esso Standard Oil v. A.P.P.R., *supra*, donde se plasmaron las siguientes expresiones:

Es el hecho de suplir el combustible en uno de los aeropuertos de la Autoridad de los Puertos el suceso que genera la imposición y cobro del derecho. Este

---

<sup>26</sup> La Ley Orgánica de la Autoridad de los Puertos, según enmendada, fue aprobada el 7 de mayo de 1942, creando así una corporación pública e instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, 23 LPRA sec. 333.

derecho no se impone por la venta de gasolina sino por el uso de las facilidades y los servicios que para esa gasolina mantiene la Autoridad en su propiedad. Su naturaleza jurídica es pues distinta al impuesto o contribución que sustituyó. El derecho en cuestión **es un cargo que por el uso de las facilidades que provee la Autoridad, se impone al amparo del Art. 6(I) del Ley Núm. 125 de mayo 7 de 1942, 23 LPRA 336 (I), y por especial autorización de la Asamblea Legislativa.** (Énfasis nuestro). *Íd.*

En el propio caso de *Esso*, se reconoce que la Ley Habilitadora de la Autoridad de Puertos provee la facultad para el cobro de tarifas y derechos, entre otros cargos. En otras palabras, la Ley Habilitadora dotó a la Autoridad –con particular especificidad– de la capacidad para cobrar el *fee*. A esos efectos el inciso (I) del Art. 6 de la Ley Orgánica de la Autoridad de los Puertos, 23 LPRA sec. 336 (I), citado en *Esso*, expresamente dispone que:

Determinar, fijar, alterar, imponer, y cobrar tarifas, derechos, rentas y otros cargos por el uso de las facilidades o servicios de la Autoridad, u otros artículos vendidos, prestados o suministrados por la Autoridad, que sean justos y razonables. Dichas tarifas, derechos, rentas y otros cargos deberán ser suficientes [...] <sup>27</sup>

En todo caso, y como correctamente indica Aerostar en su comparecencia, la Ley Núm. 82 de 1959 se aprobó con la intención de paralizar el arbitrio de tres centavos impuesto por el Departamento de Hacienda sobre el combustible de aviación. Es decir, la Ley Núm. 82 no impone un cargo o tarifa *per se*, sino que, más bien, suspende un arbitrio contenido en el Código de Rentas Internas; a lo anterior, abona el hecho de que los amplios poderes de cobra que posee la Autoridad se encuentran explicados y desglosados en su Ley orgánica. No se cometió el primer error.

---

<sup>27</sup> El inciso (I) contiene un extenso listado de las capacidades tarifarias e impositivas que ostenta la Autoridad.

En su segundo señalamiento de error, la Autoridad elabora las distintas razones por las que, a su juicio, el *fuel fee* no puede ser transferido. Concretamente, afirma que la Ley lo impide; que nunca existió la intención de ceder este derecho; que se requería de acción legislativa para autorizar la cesión, y que nunca se dieron los pasos previos necesarios para materializar dicha cesión. También asegura que Aerostar ha sobreestimado el lenguaje de la Sección 7.1 del *Lease Agreement*, ya que de su texto no surge la intención de transferir el *fuel fee*.

De un análisis integral de los contratos, así como del expediente de autos, no se desprende que la Autoridad haya mostrado reparos con la cesión de este derecho. Incluso, luego de suscribir los contratos, la Autoridad le comunicó a Total y BP que le debían pagar a Aerostar por todo aquello que, hasta ese entonces, le pagaban a la Autoridad. Lo anterior se encuentra plasmado en los **hechos incontrovertidos**. A su vez, no pasa por inadvertido que, en buena parte de sus argumentos, la Autoridad insiste en que la Ley prohíbe la transferencia del *fuel fee* a favor de un ente privado. Como vimos, desde sus comparecencias ante el TPI, la Autoridad ha sido consistente en sostener que el *fee* se concibió de manera que un ente privado **no** pudiese cobrarlo, lo cual significa que no puede cederse. Bajo esta interpretación sugerida por la Autoridad, los contratos otorgados al amparo de la Ley de Alianzas Público Privadas serían ineficaces –al igual que cualquier cesión realizada a tenor con el **Art. 10** de la Ley–, pues todos los cargos impuestos por las entidades gubernamentales precisamente existen en virtud de alguna Ley.

Ante tal escenario, poco importarían los términos claros de un contrato de alianza, dado que la entidad gubernamental

participante siempre podrá alegar que la Ley impide la transferencia de un cargo hacia una empresa privada. En fin, la interpretación planteada por la Autoridad tiene el efecto práctico de anular una parte esencial de la Ley de Alianzas Público Privadas, desvirtuando así los objetivos perseguidos por el Legislador.

Por último, en su tercer señalamiento de error, la Autoridad aduce que el lenguaje de los contratos no sustenta la transferencia del derecho. Por ello, la Autoridad estima que debe devolverse el caso al foro *a quo* para la celebración de un juicio en su fondo, esto con el propósito de desfilan prueba extrínseca capaz de establecer que nunca existió la intención de ceder el cobro del *fuel fee*.

El recurrir a prueba extrínseca constituye un mecanismo supletorio reconocido por nuestro ordenamiento en casos donde no sea posible determinar la voluntad o la intención de las partes mediante la lectura de las cláusulas contractuales. Después de todo, no podemos ignorar que el Art. 1233 de nuestro Código Civil, *supra*, advierte que cuando los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, es decir no crean ambigüedades, se estará al sentido literal de sus cláusulas. Andreu Fuentes v. Popular Leasing, 184 DPR 540, 568 (2012).

A pesar de que la doctrina vigente admite la aportación de prueba extrínseca cuando no sea posible comprender la naturaleza de un contrato, lo cierto es que esa situación **no está contemplada en el caso de autos**. De una lectura serena de la Sección 7.1 del *Lease Agreement*, es evidente que la Autoridad conocía y consintió a la transferencia del derecho. Aún más, y

conforme se desprende de los hechos incontrovertidos, el 28 de febrero de 2013, la Autoridad le ordenó a Total y BP que le remitieran **todos** los pagos, derechos y tarifas a Aerostar. Claro está, meses más tarde la Autoridad se distanció de este suceso y asumió la posición de que el derecho era intransferible, en contravención a lo ya pactado; y a pesar de que la Ley de Alianzas Público Privadas autoriza las cesiones de esta naturaleza. No se cometieron los errores señalados por la Autoridad.

**D. KLAN2019-00099**

De entrada, es preciso destacar que el señalamiento de error esgrimido por Total se asemeja considerablemente a aquellos que presentó PUMA en su recurso de apelación.

En su escrito, Total impugna la interpretación estatutaria que el TPI realizó sobre la Ley 206-2014, y argumenta que el referido estatuto no creó una "nueva fuente de ingresos" ni representa un "cargo adicional" en beneficio de la Autoridad. Más bien, y al igual que lo argüido por PUMA, Total plantea que la Ley 206-2014 estaba dirigida a sustituir el ente responsable de pagar el *fuel fee*, quien sería el **importador**. En ese sentido, enfatizó que, como parte del proceso legislativo, nunca se discutió la posibilidad de crear un nuevo cargo, sino que la motivación principal de la Ley consiste en facilitar la captación del *fuel fee* y lograr una mayor fiscalización.

Por otra parte, Total hace hincapié en que la *Sentencia* apelada contraviene lo resuelto en la *Sentencia Parcial* emitida el 14 de diciembre de 2017, ya que en ésta última el TPI resolvió que Total había cumplido con su obligación de pagar satisfactoriamente el cargo del *fuel fee*. Según explicó en su comparecencia, la *Sentencia* apelada acarrea la posibilidad de que



Total tenga que pagar el **doblo** de lo que actualmente le corresponde, esto debido a que la conclusión arribada por el TPI señala que la Ley 206-2014 creó una "nueva fuente de ingresos".

Como señaláramos antes, Total muestra inconformidad con las mismas expresiones que motivaron el recurso incoado por PUMA. En igual tono, Total recalca que no tiene una posición particular respecto a si Aerostar tiene derecho a cobrar el *fuel fee* o, si por el contrario, es la Autoridad quien ostenta el referido derecho de cobro. Es decir, su contención es que, irrespectivamente de quien resulte vencedor en esa controversia, lo cierto es que su responsabilidad jurídica se ciñe al pago de un solo derecho. De ahí que Total insista en que el TPI incidió al resolver que éste debe pagar dos derechos.

A los fines de atender los planteamientos de Total, hacemos eco de lo mencionado en el recurso **KLAN2019-00094**, instado por PUMA. Nuevamente, destacamos que el TPI dio paso a un impermissible esquema de doble tributación que no fue contemplado por el Legislador ni por Aerostar y la Autoridad al momento de negociar y suscribir el *Lease Agreement* y los *Assignment and Assumption Agreements* ya discutidos. Por consiguiente, determinamos que Total deberá pagar un solo cargo de dos centavos por concepto de *fuel fee* a Aerostar, del mismo modo en que lo hacía previo a que la Autoridad interviniera con esta obligación.

**-IV-**

Por los fundamentos expuestos anteriormente, se **REVOCA** la *Sentencia* apelada. En consecuencia, determinamos lo siguiente:

- A. El derecho a cobrar y retener el *fuel fee* de dos centavos por cada galón de combustible de aviación o fracción fue transferido válidamente a Aerostar Airport Holdings, LLC por virtud del *Lease Agreement* que ésta suscribió con la Autoridad de Puertos de Puerto Rico, y según los propósitos de la Ley de Alianzas Público Privadas.
- B. Se declara inconstitucional la Ley 206, así como el *Reglamento para el Cobro del Derecho por Galón sobre Combustible de Aviación*.
- C. Aerostar Airport Holdings, LLC es la única entidad con derecho a cobrar y retener el *fuel fee* .
- D. PUMA y Total continuarán pagándole un cargo **único** de *fuel fee* a Aerostar, de conformidad con los términos del *Lease Agreement* y el *Assignment and Assumption Agreement*.

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

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