

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 15

/caso: “PUERTOS DEL LITORAL CENTRAL - TSJ”

INCENTIVOS FISCALES SOBRE TASAS DE MERCANCIAS TRANSPORTADAS EN CABOTAJE

Por: Benjamín Cordero Cote¹

Junio 2020

Caso: “PUERTOS DEL LITORAL CENTRAL - TSJ”

*

Puertos del Litoral Central P.L.C, S.A.

v.

Terminal Intermodal de Almacenaje Y Servicios, C.A.

Juez: Bárbara Gabriela César Siero (Magistrado Ponente).

Fecha: 30 de mayo 2017

Tribunal: Sala Político-Administrativa

Expediente/Cita: 2004-2856

¹ Aspirante a recibir el título de Abogado en la Universidad José Antonio Páez, Carabobo, Venezuela. Ha cursado diversos diplomados entre los que destacan Comercio Exterior y Gerencia Aduanera & Portuaria, Fundacelac - Universidad de Carabobo, así como Criminalística y Medicina Forense en la Universidad de los Andes, Núcleo Universitario Rafael Rangel. Actualmente se desempeña como Asistente Jurídico en Sabatino Pizzolante, Abogados Marítimos & Comerciales.

Antecedentes

En fecha 7 de Mayo de 2003, la sociedad de comercio Terminal Intermodal de Almacenaje y Servicios, C.A. (“TIASA”), presentó ante la empresa Puertos del Litoral Central, P.L.C, S.A. (“PLC”)² una acción de repetición contra las Facturas emanadas de esta última por “Derechos de uso de las Superficies de los Muelles e Instalaciones”, las cuales fueron canceladas por la cantidad de Bs.130.740.487,48.

Dichas tasas fueron generadas por una operación que involucraba mercancías de importación a ser transbordadas entre el puerto de Puerto Cabello y La Guaira, a bordo de la motonave SANTA PAULA.

La mencionada acción requería la devolución de la totalidad del monto, o en su defecto la mitad del mismo, en concordancia con la rebaja del 50% contemplada en el Artículo 57 de la Ley General de Puertos aplicable *ratione temporis* (Actualmente Art. 58) el cual estipula en su segundo párrafo:

“Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones de cabotaje, gozarán de una rebaja de un cincuenta por ciento (50%) sobre tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle.

² Fue una empresa del Estado Venezolano, adscrita al entonces Ministerio de Transporte y Comunicaciones, encargada de la administración y mantenimiento del Puerto de La Guaira en el Estado Vargas, liquidada y suprimida mediante

Igual rebaja será aplicada a las operaciones portuarias que involucren cargas movilizadas en cabotaje, sobre las tasas por concepto de Depósito y Derecho de Uso de Superficie.”.

En respuesta a dicha solicitud, PLC suscribió una comunicación S/N exponiendo la improcedencia de la repetición, toda vez que la misma se fundamenta en una Ley General de Puertos dirigida a los Estados o a entes pertenecientes a estos, sin que pueda obligar de ningún modo a PLC en su condición de Concesionario de la Administración del Puerto de La Guaira.

Adicionalmente arguye la compañía que, hasta tanto no se materializara la transferencia de la administración del Puerto de La Guaira al Estado Vargas a través de un acto formal, o se deje sin efecto la Concesión otorgada a PLC, sería el “*Régimen Tarifario para Puertos del Litoral Central, P.L.C, S.A.*”, el que determine el cobro de las Tasas Portuarias para dicha empresa. También sostuvo que no constaban documentos que acreditaran mercancías en Cabotaje, sino únicamente Conocimientos de Embarque (B/L) que reflejaban el transporte de una mercancía internacional mediante

Decreto Presidencial N° 8.429 del 23 de agosto de 2011 (publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.742 del 24 de agosto de 2011).

transbordo, entre Puerto Cabello y La Guaira.

Ante la negativa, TIASA interpuso en fecha 4 de Agosto de 2003, recurso contencioso tributario con solicitud de medida cautelar innominada contra la comunicación S/N antes mencionada, ante el Tribunal Superior Primero de lo Contencioso Tributario de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas, el cual fue declarado Parcialmente con Lugar, determinando la improcedencia de la repetición del pago en su totalidad, pero a su vez decretando con lugar la solicitud de repetición de pago por 50% amparado en la Ley General de Puertos.

Del fallo en primera instancia se ejerció recurso de apelación por parte de PLC, remitiéndose el expediente a la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia (TSJ).

Procedimiento ante la Sala Político Administrativa del TSJ

- Argumentos de PLC:

En principio, denuncia la Concesionaria que el Artículo 57 de la Ley General de Puertos adolece de inconstitucionalidad al pretender establecer incentivos fiscales sobre tributos cuya regulación corresponde a los Estados según el principio de competencia. Igualmente asegura que sería la Ley de Puertos del Estado Vargas (1998) el único cuerpo

jurídico capaz de regular las tasas, siendo que dicha ley estipuló un régimen transitorio que otorgaría plena vigencia al Régimen Tarifario Especial previsto para PLC hasta tanto no se cree la normativa reguladora de dichos tributos.

Por otro lado, asevera la sociedad que confunde el *Aquo* el ejercicio de competencias concurrentes, con el de competencias exclusivas “*en coordinación*”, habida cuenta que, ciertamente la Constitución le otorga al Poder Nacional el régimen de puertos y su infraestructura, no obstante, el fundamento de esa potestad reguladora no guarda relación alguna con la potestad tributaria, la cual es detentada únicamente por los Estados para el establecimiento de tasas, al ser estos los competentes para la administración de los Puertos.

En este sentido, arguye PLC que la Ley General de Puertos solo cumple un papel orientador para el poder Legislativo Regional, por lo que no les está permitido establecer un incentivo fiscal en la materia perteneciente a Legislación Regional.

- Contestación de la Apelación por parte de TIASA:

Argumenta en principio que mal podría ser el mencionado Artículo 57 inconstitucional cuando no existe una sola norma en la Constitución que le confiera a los Estados, o a los Municipios, potestad

para crear tasas portuarias, siendo además una competencia residual del Poder Nacional, la creación de impuestos, tasas y rentas no atribuidas a las otras personas jurídicas político-territoriales.

De manera que, según sus dichos, es al Poder Nacional a quien corresponde la creación de tasas portuarias, y por ende, la habilitación de rebajas o excepciones referidas a las mismas, lo que significa que con dicho artículo 57 el Poder Nacional no usurpó potestad tributaria alguna del Estado Vargas.

Por otro lado, asegura que la materia portuaria si es concurrente entre el Poder Público Nacional y el Estatal, en consecuencia, la Ley General de Puertos es una Ley base especial que puede estipular parámetros de coordinación y armonización de potestades tributarias, incluyendo incentivos fiscales, con base al numeral 13° del artículo 156 de la Constitución.

Decisión de la Sala Político Administrativa

Con respecto a la pretensión de inconstitucionalidad del artículo 57 de la Ley General de Puertos, la Sala establece que dicha norma ha sido creada en el marco de una competencia “concurrente”, que autoriza al Poder Nacional para legislar en materia tributaria en cuanto a los puertos se refiere, siendo que además dicha rebaja de tasa, representa una estrategia de política económica que beneficia el

transporte de mercancías internas, de conformidad a lo establecido en los numerales 15 y 26 del artículo 156 de la Constitución, por lo que no reviste carácter inconstitucional alguno.

Es por ello que, determinada la constitucionalidad del artículo, procedió la Sala a ratificar cuáles son las exigencias del mismo para que proceda el beneficio tributario con respecto a las tasas pagaderas por uso de superficie de los muelles, según fue decidido por el *Aquo*.

Como primer requisito se plantea que el buque sobre el cual se transporte las mercancías cuya movilización genera la tasa por el uso de superficie del muelle, se encuentre inscrito en el Registro Naval Venezolano (RENAVE), lo que en este caso quedaría plenamente demostrado con la promoción del Certificado de Inscripción de la embarcación SANTA PAULA ante el RENAVE, la cual obtuvo pleno valor probatorio al no ser impugnada por la contraparte.

En segundo lugar, se requiere que el transporte sea considerado Cabotaje a los efectos de la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos, el cual se define como el transporte de mercancías nacionalizadas o no, las nacionales y de personas, entre puertos venezolanos, el cual deberá ser



COMITE MARITIMO VENEZOLANO

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo
(Comité Marítimo Nacional)
Afiliado al Comité Marítimo Internacional

efectuado por un buque inscrito en el RENAVE.³

De manera que, estima la Sala al igual que el *Aquo*, que dicho requisito ha quedado plenamente validado por medio de los B/L consignados en el expediente, correspondientes a cada uno de los viajes contentivos de la mercancía relacionada con la causa, de los cuales se desprende que los puertos de procedencia y de destino son puertos venezolanos, por lo que la mercancía ciertamente fue movilizada en Cabotaje a todos los fines legales.

En atención a tales consideraciones, fue declarado SIN LUGAR el recurso de apelación ejercido por P.L.C, ratificando el fallo de primera instancia que declaró PARCIALMENTE CON LUGAR el recurso contencioso tributario mencionado, ordenando el reintegro solicitado por la accionante del 50% del monto pagado por concepto de *“Tasa por el Derecho de Uso de Superficie de Muelle”*.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**

³ Se obtiene este concepto del artículo 121 de la pasada Ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares (2001). Actualmente, tras la reforma, de

2014, el mismo contenido es desarrollado por separado en los artículos 108 y 109 de la mencionada Ley.