

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 237**

12 de abril de 2013

Presentada por *la senadora López León*

Referida a la Comisión de

**RESOLUCIÓN**

Para que las Comisiones de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica y de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social del Senado de Puerto Rico realicen un estudio abarcador sobre el Informe realizado por la "Government Accountability Office" (GAO) en 14 de marzo de 2013, relacionado al impacto económico del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico y Estados Unidos, a consecuencia de la imposición de las Leyes de Cabotaje Federal.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

Sabido es, que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico está bajo la sujeción de la legislación de cabotaje estadounidense desde 1900, cuando el Congreso aprobó la primera Ley Orgánica para establecer un gobierno civil en nuestra Isla o Ley Foraker.<sup>1</sup> En esta legislación, se dispuso que el cabotaje entre Puerto Rico y Estados Unidos fuera uno *regulado de conformidad con las disposiciones de ley aplicables a dicho comercio marítimo entre cualesquiera dos grandes distritos costeros de los Estados Unidos*. Posteriormente, se enmendó la ley federal y se sujetó a Puerto Rico a lo dispuesto en la Ley Jones-Shafroth de 1917, y dos años más tarde se aplicó la Sección 27, de la Ley Pública Núm. 66-261<sup>2</sup>, relacionada al cabotaje que desde entonces impera en nuestro estado de derecho.

El Acta Jones de 1920, en su espíritu y vigencia, limita el tránsito marítimo en territorio de Estados Unidos y sus posesiones y/o territorios. Esto, implica que todo transporte marítimo entre nuestra isla y cualesquiera otros puertos de Estado Unidos,

---

<sup>1</sup>Ley Pública Núm. 56-191, de 12 de abril de 1900.

<sup>2</sup>Ley de Marina Mercante de 1920 (46 U.S.C. § 55102), mejor conocida como el Acta Jones de 1920.

tiene que realizarse en buques contruidos y de matrícula norteamericana.<sup>3</sup> En esencia, estas leyes requieren que las mercancías transportadas entre los estados y desde lugares dentro del territorio de Estados Unidos, sean a través de la marina mercante norteamericana; registradas o con franquicias otorgadas por autoridad de Estados Unidos; con tripulación de ciudadanos norteamericanos; y por medio de navíos allí fabricados. Este hecho trae como consecuencia, entre otros tantos, el aumento en el costo de los productos que entran a la isla y que aquí se consumen.

Habida cuenta, es de conocimiento general que a través de nuestra historia se ha comentado y documentado sobre el efecto e impacto económico de la aplicación de las Leyes de Cabotaje, tanto al Estado Libre Asociado de Puerto Rico como a Estados Unidos. Como ejemplo, la décima Asamblea Legislativa mediante la Resolución Concurrente de la Cámara Núm. 35, aprobada en 30 de octubre de 1995, solicitó, por unanimidad, al Congreso de Estados Unidos la exclusión de la aplicación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Posteriormente, otras medidas de expresión e investigaciones parlamentarias fueron aprobadas por el Senado de Puerto Rico y la Cámara de Representantes, atendiendo ambos cuerpos legislativos, este importantísimo tema que atañe a nuestro país y al gobierno federal.

Finalmente, a solicitud del Hon. Pedro Pierluisi, Comisionado Residente del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, la "Government Accountability Office" (GAO, por sus siglas en Ingles), presentó un informe intitulado "*PUERTO RICO Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act*".<sup>4</sup>

Es menester resaltar, que la GAO en el informe antes mencionado hace la distinción de las jurisdicciones insulares de Estados Unidos y a tales fines, expresa que el Departamento de lo Interior de Estados Unidos define como un área insular a una jurisdicción que no es parte de ningún estado de la unión, ni que tampoco se considera un distrito federal. Como tales, se encuentran en esta lista de áreas insulares, además del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, los siguientes, a saber: la Samoa Americana, las Islas Mariana del Norte, Guam, las Islas Vírgenes Norteamericanas, los Estados Federados de Micronesia, la República de las Islas Marshall y la República de Palau. Imperativo resulta expresar, que las Islas Vírgenes, Samoa y las Islas Marianas del Norte fueron eximidos de las normas federales de cabotaje por parte del Congreso; mientras, a Guam se le excluye del requisito de que los barcos que se utilicen hacia su territorio desde Estados Unidos sean de construcción estadounidense. Lo anterior, implica que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico es la única jurisdicción con una

---

<sup>3</sup> Harto conocido es, que la Marina Mercante de Estados Unidos es la más costosa del mundo.

<sup>4</sup> Número de Informe GAO-13-260 de 14 de marzo de 2013.

aplicación completa de la imposición de restricciones, en cuanto al movimiento de carga, establecidas en las leyes de cabotaje.<sup>5</sup>

Así, es imperativo moral que el estudio hecho por la GAO, requiera un análisis científico y práctico, así como cuidadoso de todos los aspectos que inciden sobre la manera de cómo las leyes de cabotaje afectan al bienestar socio-económico de nuestros ciudadanos. Un estudio que incluya un análisis de todas las determinaciones de la GAO y la situación de cabotaje que incide en Puerto Rico desde hace ciento trece años (113) aproximadamente. Es necesario que se entienda que, la tendencia actual en el comercio internacional es la liberalización de normas y regulaciones aplicables a la entrada de mercancías en los países, hasta la desaparición total de todo tipo de barrera comercial. Esto, con el propósito de fomentar la competitividad y el desarrollo económico de los países, y en consecuencia, que los consumidores se beneficien con más variedad de productos a unos mejores precios. Ejemplo de lo anterior, es que los países con mayor restricción al comercio e intercambio marítimo son Estados Unidos y la República Popular China, del cual surge que éste último ha liberado totalmente la disposición de obligación de que las naves marítimas que transportan bienes a su país sean construidas en dicho Estado.

Además, la GAO reconoce en su informe que las embarcaciones que se utilizan superan, en instancias por el doble de años de servicio, su expectativa de vida útil. Indica además, que las embarcaciones son ineficientes en el uso adecuado y moderno de combustible, así como su falta de capacidad para transportar cargar a granel, petróleo y gas natural, entre otras situaciones que afectan la actividad económica del intercambio marítimo.

Finalmente, es necesario que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, mediante sus Comisiones permanentes con jurisdicción sobre el tema, invite al país a expresarse sobre el contenido del informe de la GAO *"PUERTO RICO Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act"*, referente a los efectos de la modificación a la aplicación de las leyes federales de cabotaje a Puerto Rico. Este estudio y análisis que mediante esta Resolución se comisiona, deberá ser uno sumamente abarcador e incluir a todos los sectores y poblaciones del país. Que surja del mismo, un análisis comprensivo por este Alto Cuerpo el cual recoja la expresión de un pueblo en relación a la realidad socio-económica del impacto y efecto de la exclusión o no de Puerto Rico del ámbito de aplicación de la legislación federal de cabotaje.

---

<sup>5</sup> En el 1980 se enmendó la ley de cabotaje para que no aplicara a pasajeros de los cruceros que llegaban a los puertos de Puerto Rico, debido a una crisis económica existente en el país en ese momento. Antes esto, sabemos que existe un precedente para Puerto Rico, relativo a enmiendas a las leyes de cabotaje.

**RESUÉLVASE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

1           Sección 1.- Para que las Comisiones de Gobierno, Eficiencia Gubernamental  
2 e Innovación Económica y de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía  
3 Social del Senado de Puerto Rico realicen un estudio abarcador sobre el Informe  
4 realizado por la "Government Accountability Office" (GAO) en 14 de marzo de 2013,  
5 relacionado al impacto económico del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico  
6 y Estados Unidos, a consecuencia de la imposición de las Leyes de Cabotaje Federal.

7           Sección 2.- Las Comisiones de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e  
8 Innovación Económica y de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía  
9 Social deberán incluir en su estudio, una muestra abarcadora del análisis que tengan  
10 a bien realizar todos los sectores y poblaciones del país, en torno al informe de la  
11 GAO "PUERTO RICO Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential  
12 Effects of Modifying the Jones Act".

13           Sección 3.- Las Comisiones rendirán un informe en conjunto dentro de  
14 sesenta (60) días contados a partir de la aprobación de esta Resolución.

15           Sección 4.- Copia del Informe en conjunto que presenten las Comisiones,  
16 será traducido al idioma Inglés y enviado al Hon. Barack Obama, Presidente de  
17 Estados Unidos; a la GAO; al Congreso de Estado Unidos; al "National Conference  
18 of State Legislatures" (NCSL); al "Council of State Governments" (CSG); y a la  
19 Organización de las Naciones Unidas.

20           Sección 5.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su  
21 aprobación.