

SENADO DE PUERTO RICO

R. Conc. del S. 25

17 de octubre de 2017

Presentada por el señor *Dalmau Ramírez*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN CONCURRENTENTE

Para exigir al Congreso de los Estados Unidos que excluya a Puerto Rico permanentemente del ámbito de aplicación de la legislación federal sobre cabotaje.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Han transcurrido veintidós años desde que la Asamblea Legislativa de Puerto Rico aprobó una resolución en la que le solicitó al Congreso de los Estados Unidos de América que excluyera a nuestro archipiélago del ámbito de aplicación de las leyes federales sobre cabotaje.¹ Un contexto disimilar requiere que hoy revisitemos esa expresión contundente fraguada por los representantes del Pueblo de Puerto Rico.

La generación puertorriqueña actual jamás había confrontado una catástrofe de proporciones similares a la que experimentamos en las postrimerías del huracán María. De hecho, el director de operaciones y seguridad nacional del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos señaló que el desastre que dejó a su paso el huracán María en Puerto Rico no tiene comparación con ningún otro evento natural ocurrido en la jurisdicción estadounidense, por lo que no se puede anticipar cuánto tiempo tomará la recuperación del país ni el restablecimiento del servicio eléctrico. “Que ha ocurrido en otros países del mundo, es posible. Pero en territorio

¹ Resolución Concurrente de la Cámara de Representantes núm. 35, de 30 de octubre de 1995.

de Estados Unidos, no”.² A apenas tres semanas de que nuestro terruño sufriera los embates de este ciclón de categoría cinco, el gobierno de Puerto Rico ha presentado estimados que calculan el monto de los daños efectuados por el fenómeno en noventa mil millones de dólares.³ A su vez, cada día que pasa sin que se logren restablecer los servicios de agua potable y electricidad a la inmensa mayoría de la población, particularmente al sector comercial, implica un impacto negativo agregado sobre nuestra economía, e indirectamente, sobre el fisco gubernamental.

El convulso resquebrajamiento que el temporal provocó en la cadena de importación y distribución de combustible y artículos de primera necesidad –que continúa afectándonos hasta el día de hoy– nuevamente puso a relieve las lagunas innecesarias y arbitrarias de las cuales sufre nuestro sistema mercantil a raíz de la aplicación de la obsoleta Ley Jones (entre otras disposiciones) y sus efectos nocivos sobre la calidad de vida de nuestra gente. Consecuentemente no nos sorprende que, en el presente contexto de devastación, la administración del gobierno federal estadounidense haya reconocido que las leyes federales sobre cabotaje representan un impedimento para la recuperación, y hayan determinado eximir a Puerto Rico de su ámbito operacional como mecanismo para intentar subsanar parcialmente la falta de recursos que afecta al país de forma generalizada.⁴

Hurricane Maria struck Puerto Rico resulting in widespread damage to its infrastructure. In light of this devastation, the Department of Defense (DoD) has requested a 10-day waiver of the Jones Act in the interest of national defense, commencing immediately.

The Jones Act, 46 United States Code (U.S.C.) 55102, states “a vessel may not provide any part of the transportation of merchandise by water, or by land and water, between points in the United States to which the coastwise laws apply, either directly or via a foreign port” unless the vessel was built in and documented under the laws of the United States and is wholly owned by persons who are citizens of the United States. Such a vessel, after obtaining a coastwise endorsement from the U.S. Coast Guard, is “coastwise-qualified.” The coastwise laws generally apply to points in the territorial sea, which is defined as the belt, three nautical miles wide, seaward of the territorial sea baseline, and to points located in internal waters, landward of the territorial sea baseline.

The navigation laws, including the coastwise laws, can be waived under the authority provided by 46 U.S.C. 501. The statute provides in relevant part, “On request of the Secretary of Defense, the head of an agency responsible for the administration of the navigation or vessel-inspection laws shall waive compliance with those laws to the extent the Secretary considers necessary in the interest of national defense.” 46 U.S.C. 501(a)

² Damaris Suárez, *Cuerpo de Ingenieros: Devastación en PR no tiene comparación*. NOTICEL. Revisado 12 de octubre de 2017, 7:56 am.

³ I.N.S., *Gobierno pedirá al Congreso medidas económicas*. METRO. 10 de octubre de 2017, pág. 6.

⁴

For the reasons stated above, and in light of the request from the Department of Defense, I am exercising my authority to waive the Jones Act for a 10-day period, commencing immediately, to facilitate movement of all products to be shipped from U.S. coastwise points to Puerto Rico. This waiver applies to covered merchandise laded on board a vessel within the 10-day period of the waiver and delivered by October 18, 2017. Carriers or shippers who conduct transportation pursuant to this waiver should provide notice of the vessel, dates of embarkation and disembarkation, type and quantity of cargo, and port of embarkation to JonesActWaiverRequest@cbp.dhs.gov.⁵

Lamentablemente el Departamento de Seguridad Interna limitó la dispensa otorgada a un término nominal de diez días. Expresiones públicas del director ejecutivo de la Autoridad de los Puertos, Omar Marrero, confirman que el período de exención establecido no tuvo el impacto deseado porque dentro de ese término no se recibieron embarcaciones extranjeras en la Isla como producto de esa concesión.⁶ Por su parte, el portavoz del Departamento de Seguridad Interna de los Estados Unidos sostuvo que, al momento, la agencia no contempla una exención permanente o a largo plazo de la Ley Jones porque, alegadamente, no han recibido una solicitud formal del gobierno de Puerto Rico.⁷

Toda vez que el gobierno de los Estados Unidos ha reconocido que la implantación de las leyes federales sobre cabotaje en Puerto Rico representa una obstrucción al proceso de recuperación en contextos de crisis, es menester concluir que una jurisdicción que ha vivido una profunda e ininterrumpida situación de crisis económica-fiscal durante las últimas décadas, y a la que se le ha sumado una emergencia de proporciones insospechadas tras el paso del huracán María, necesita desligarse del lastre que representan las disposiciones referidas.⁸

Si hace dos décadas resultaba beneficioso y justo solicitar al Congreso que eximiera a Puerto Rico del ámbito de aplicación de las leyes federales sobre cabotaje, la situación actual hace absolutamente imprescindible, ya no solicitar, sino demandar del Congreso que a Puerto

⁵ Department of Homeland Security, Elaine C. Duke, Acting Secretary: *Waiver of Compliance with Navigation Laws*, September 28th, 2017.

⁶ Gloria Ruiz Kuilan y José Delgado, *Sin impacto la exención a las leyes de cabotaje*. EL NUEVO DÍA. 11 de octubre de 2017, pág. 40.

⁷ *Id.*

⁸ Algunos de los sectores más conservadores de los Estados Unidos, entre ellos el Senador John McCain, han apoyado la derogación de la Ley Jones por diversas razones. McCain incluso radicó un proyecto en el Senado federal a esos efectos, y prestó expresiones al diario Huffington Post en las que sostuvo: “It is unacceptable to force the people of Puerto Rico to pay at least twice as much for food, clean drinking water, supplies and infrastructure due to Jones Act requirements as they work to recover from this disaster. ... Now that the temporary Jones Act waiver for Puerto Rico has expired, it is more important than ever for Congress to pass my bill to permanently exempt Puerto Rico from this archaic and burdensome law. ... Until we provide Puerto Rico with long-term relief, the Jones Act will continue to hinder much-needed efforts to help the people of Puerto Rico recover and rebuild from Hurricane Maria”. Jennifer Bendery, *John McCain is Pushing an Idea that Could Be a Huge Help to Puerto Rico*. HUFFPOST. Revisado el 28 de septiembre de 2017.

Rico se le excluya inmediata y permanentemente de las restricciones caprichosas y dañinas que imponen las leyes federales sobre cabotaje a nuestro comercio, en contra de nuestro bienestar colectivo. Esta resolución constituye un reclamo inequívoco para que así se haga.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- La Asamblea Legislativa de Puerto Rico exige del Congreso de los Estados
2 Unidos de América que, en virtud de sus poderes plenarios para legislar sobre Puerto Rico
3 bajo la Cláusula Territorial de la Constitución de los Estados Unidos, enmiende toda la
4 legislación sobre cabotaje pertinente para excluir a Puerto Rico del ámbito de aplicación de
5 dichas leyes.

6 Sección 2.- Copia de esta Resolución Concurrente, y de la Resolución Concurrente de la
7 Cámara de Representantes número 35 de 30 de octubre de 1995, será enviada al Presidente de
8 Estados Unidos, Donald Trump, al Presidente del Senado de Estados Unidos, Michael Pence,
9 al Presidente de la Cámara de Representantes de Estados Unidos, Paul Ryan, y a la Secretaria
10 en funciones del Departamento de Seguridad Interna (U.S. Department of Homeland
11 Security), Elaine Duke.

12 Sección 3.- Esta Resolución Concurrente tendrá vigencia inmediata después de su
13 aprobación.