

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va.</sup> Asamblea  
Legislativa

4<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### **R. del S. 864**

13 de septiembre de 2018

Presentada por el señor *Seilhamer Rodríguez*

*Referida a la Comisión de Asuntos Internos*

### **RESOLUCIÓN**

Para solicitar al Congreso de los Estados Unidos de América aprobar legislación para lograr exención parcial del cumplimiento de las Leyes de Cabotaje que permita el uso de los grandes buques oceánicos construidos fuera de Estados Unidos de América en las rutas de puertos de los estados a Hawaii, Alaska y Puerto Rico, con el fin de transportar gas natural licuado.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La legislación federal de cabotaje establece que la transportación marítima entre Puerto Rico y el resto de Estados Unidos tiene que llevarse a cabo solamente en barcos construidos, con bandera, propietarios y de tripulación estadounidense. La aplicación de la legislación de cabotaje en Puerto Rico surge de la Ley Orgánica de 1900, mejor conocida como "Ley Foraker". Posteriormente, con la aprobación de la Ley Jones o la Ley de la Marina Mercante, como también se le conoce, se reafirmó la aplicación que tendrían las leyes federales de cabotaje a Puerto Rico.

La legislación federal sobre cabotaje rige en cuatro de las siete jurisdicciones nacionales no contiguas, es decir, los estados de Hawaii, de Alaska, el territorio de Guam y Puerto Rico. Mientras que el territorio de Samoa Americana, la Comunidad de

las Islas Marianas del Norte y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos están completamente exentas de la Ley Jones.

Por décadas, diversos e importantes sectores han reclamado cambios en la legislación, invocando como mayor argumento que la misma encarece los costos de importación y exportación. El reclamo constante ha sido que, por ende, los productos, combustibles y hasta las rutas marítimas de los cruceros se han visto adversamente afectados.

Las Leyes de Cabotaje fueron formadas a principios del Siglo XX en los Estados Unidos, bajo las necesidades y criterios de aquel momento, los que sin duda alguna han cambiado dramáticamente desde entonces.

Puerto Rico, así como las jurisdicciones no contiguas, es dependiente del comercio marítimo, por lo que existe una relación directa de causa y efecto entre las Leyes de Cabotaje y nuestro desarrollo económico. Por su ubicación y condición de isla se impide el acceso a otras alternativas de transporte competitivo.

Más de la mitad de la flota de buques transoceánicos se emplea en las operaciones comerciales de las jurisdicciones no contiguas, lo que impone más del cincuenta por ciento de la carga de los costos de operación de grandes buques en menos del dos por ciento de la población de los Estados Unidos.

Todos los demás métodos de transporte nacional en los Estados Unidos pueden ser manufacturados en el extranjero para la operación comercial sin restricciones, incluyendo trenes, aviones, camiones, automóviles y vehículos de transporte público, etc.

La Contraloría General de Estados Unidos (GAO, por sus siglas en inglés) investigó el efecto de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico a petición del Comisionado Residente, Hon. Pedro R. Pierluisi Urrutia. La Contraloría General de Estados Unidos reconoció que para Puerto Rico sería más económico utilizar otros barcos y no solamente la flota con bandera estadounidense. La data muestra que las embarcaciones de bandera americana que se utilizan para transportar fuentes de energía, materiales agrícolas y otros productos de carga a granel no atienden debidamente las necesidades económicas

de la isla.

Por otro lado, la Asamblea Legislativa del Estado de Hawaii presentó dos piezas legislativas con el fin de solicitar al Congreso de Estados Unidos reformar las Leyes de Cabotaje. Ello, con el fin específico de lograr para Hawaii, Alaska y Puerto Rico una exención parcial que permita el uso de los grandes buques construidos fuera de Estados Unidos de América. El fin primordial es lograr un alivio económico sobre el precio del combustible y la mercancía. La H.C.R. 150 y la H.R. 119 fueron de carácter bipartidista, por lo que tanto miembros del Partido Republicano como del Partido Demócrata de Hawaii estuvieron de acuerdo con las piezas legislativas.

Las Leyes de Cabotaje representan un obstáculo fundamental al transporte de energía, lo que constituye un asunto crítico. El gobernador de Hawaii, Neil Abercrombie, en su discurso de Estado el 22 de enero de 2013, solicitó a la Asamblea Legislativa de Hawaii seguir adelante con el embarque del gas natural licuado (LNG, por sus siglas en inglés) que evitará costos a largo plazo y permitirá comprar combustible de fuentes estadounidenses.

En Puerto Rico, la Administración del exgobernador Luis G. Fortuño Buset realizó esfuerzos para viabilizar su plan de impulsar la competitividad de la isla a base del cambio de generación de electricidad de petróleo a gas natural. El uso de gas natural es cónsono con la política pública energética de impulsar medidas de conservación y eficiencia energética enmarcadas en el crecimiento económico de la Isla y dando cumplimiento al mandato constitucional en el uso óptimo de los recursos naturales en armonía con las exigencias de la salud pública. El uso de gas natural para la producción de energía resulta ser en estos momentos una de las herramientas más efectivas para disminuir la dependencia del petróleo. Además, existe una necesidad apremiante de que Puerto Rico realice una transición a gas natural en la operación de las unidades generadoras de electricidad de la Autoridad de Energía Eléctrica.

En la actualidad, el gas natural es la fuente de energía de mayor utilización después del petróleo, debido a que existen extensos abastos de este combustible. La Energy Information Administration, el Potential Gas Committee y la Cambridge Energy

Research Associates coinciden en que Estados Unidos tiene suficiente gas natural como para proveer a las generaciones futuras a precios estables.

Es necesario obtener una exención parcial a las Leyes de Cabotaje para permitir la entrada de buques de gas natural provenientes de Estados Unidos y así aprovechar el gran caudal que existe de este combustible.

El embarque por océano del gas natural licuado exige buques especializados petroleros conocidos como "LNG Carriers", ninguno de los cuales se han construido en Estados Unidos desde mediados de la década de 1970. La actual construcción en Estados Unidos tendría un costo prohibitivo y potencialmente resultará en un fracaso como lo fue el "Proyect América", negando a Hawaii y a Puerto Rico acceso a fuentes estadounidenses de gas natural licuado y a Alaska el suministro de gas natural licuado a otros Estados.

La construcción de buques de gran calado en Estados Unidos suele conllevar un costo tres o más veces más alto que el costo en Japón y Corea del Sur. Además, la producción de naves en Estados Unidos es muy limitada - la construcción en promedio es menos de tres naves de gran calado al año desde mediados de la década de 1980 - poniendo la construcción naval de Estados Unidos en clara desventaja en términos económicos, lo que afecta su capacidad de aplicar las nuevas tecnologías, los conocimientos y la experiencia en la construcción de grandes y modernos buques oceánicos en comparación con sus pares internacionales.

El alto costo y la baja producción de la industria de la construcción naval en Estados Unidos ha dado lugar a una anticuada e ineficiente flota que desproporcionalmente impone un costo económico considerable y afecta negativamente a las jurisdicciones no contiguas. La edad promedio de los buques portacontenedores empleados en las operaciones del comercio local de las jurisdicciones no contiguas es de veintiocho años, en comparación con el promedio de doce años para los buques portacontenedores internacionales. Los datos de seguros marítimos internacionales claramente muestran que los índices de accidentes de barco se correlacionan con la edad de los buques aumentando después de veinte años de construidos.

Ante el argumento de que las flotas extranjeras no necesariamente serían tan confiables como las de Estados Unidos e implicaría crear nuevas leyes para regularlas, es necesario destacar que los buques oceánicos extranjeros, al igual que los de Estados Unidos, son diseñados y construidos con los mismos estándares universales establecidas por los cerca de cincuenta convenios y acuerdos internacionales y múltiples protocolos de la Organización Internacional de las Naciones Unidas (IMO, por sus siglas en inglés), que han sido ratificados por Estados Unidos y forman parte de la legislación de la Nación.

Además, la Guardia Costera de Estados Unidos (USCG, por sus siglas en inglés) inspecciona todos los buques construidos en el extranjero que buscan convertirse en embarcaciones registradas de los Estados Unidos, para garantizar que cumplen con todas las especificaciones de construcciones de buques de Estados Unidos y las leyes y reglamentos de seguridad aplicables.

Existe una exención histórica relacionada al requisito de que los buques que participan en el comercio doméstico de Guam sean construidos en Estados Unidos, conocida como la Guam Exemption. Las otras tres jurisdicciones no contiguas comprendidas en las Leyes de Cabotaje, es decir, Alaska, Hawaii y Puerto Rico requieren una exención similar, pero más limitada, para los grandes barcos oceánicos que participan en el comercio local. La llamada Guam Exemption es de utilidad limitada para el territorio, porque el comercio desde la costa oeste de Estados Unidos a Guam pasa a través de Hawaii, por lo que es difícil para los transportistas marítimos cubrir financieramente viajes viables sin llevar la carga a ambos lugares, Hawaii y Guam. Esto ha llevado al territorio de Guam a apoyar la extensión de su excepción limitada a Alaska, Hawaii y Puerto Rico.

La exigencia de que los buques oceánicos sean construidos en Estados Unidos es una restricción de importación total de mercancías contraria a los acuerdos comerciales internacionales. La exención en cuanto a la construcción de los buques oceánicos es una reforma limitada de las Leyes de Cabotaje que no va a cambiar las disposiciones en cuanto a bandera, propiedad y tripulación estadounidense como actualmente se aplican

a las operaciones en las jurisdicciones no contiguas. Permitirá el uso de los nuevos buques construidos en el extranjero, eliminará las barreras a la entrada, por lo que se aprovechará el caudal de gas natural de los Estados Unidos para hacer a Puerto Rico más competitivo.

Ante este cuadro, es necesario y meritorio solicitar al Congreso de los Estados Unidos de América aprobar legislación para lograr exención parcial del cumplimiento de las Leyes de Cabotaje que permita el uso de los grandes buques oceánicos construidos fuera de Estados Unidos de América en las rutas de puertos de los estados a Hawaii, Alaska y Puerto Rico.

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

1           Sección 1.- Se solicita al Congreso de los Estados Unidos de América aprobar  
2 legislación para lograr exención parcial del cumplimiento de las Leyes de Cabotaje  
3 que permita el uso de los grandes buques oceánicos construidos fuera de Estados  
4 Unidos de América en las rutas de puertos de los estados a Hawaii, Alaska y Puerto  
5 Rico, con el fin de transportar gas natural licuado.

6           Sección 2.- Copia de esta Resolución, traducida al idioma inglés, será enviada  
7 al Presidente de los Estados Unidos, al liderato legislativo en el Congreso de los  
8 Estados Unidos, a la Comisionada Residente de Puerto Rico en Washington y a los  
9 medios de comunicación.

10           Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su  
11 aprobación.