

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

2^{da.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 586

10 de septiembre de 2021

Presentado por el señor *Villafañe Ramos*

Coautor el Señor Ruiz Nieves

Referido a la Comisión de Agricultura y Recursos Naturales

LEY

Para enmendar el inciso 2 del Artículo 9 de la Ley 430-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico” a los fines de enmendar las tarifas establecidas a pagar por los derechos anuales por embarcaciones, naves, vehículos de navegación y vehículos de campo travesía; enmendar el Artículo 14 de la referida Ley a los fines de establecer el funcionamiento de un fondo especial exclusivo para el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y disponer la forma y manera en que los dineros recaudados que ingresen a ese fondo serán utilizados; para insertar un nuevo Artículo 15 a los fines de disponer una cláusula de revisión automática de tarifas cada 5 años; reenumerar el antiguo Artículo 15; y corregir y reenumerar el otro Artículo 15 que dispone sobre vigencia de la ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Todos podemos coincidir con el hecho de que nuestros recursos naturales son nuestro más invaluable tesoro y que la conservación de los mismos es de fundamental importancia para nuestra Isla. A su vez, la mayoría de nosotros reconocemos que es necesario garantizar los procesos ecológicos que promueven la vida de las especies que habitan en nuestros ecosistemas y que hay que evitar que el uso de nuestros recursos

tenga consecuencias negativas para el medio ambiente, las especies, la economía y nosotros los puertorriqueños.

Actualmente, los estudios y datos recogidos por la comunidad científica son una evidencia clara del deterioro que ha sufrido el medio ambiente, y la realidad de que revertir esta situación se ha convertido en un asunto esencial. Evidentemente el primer paso para ello consiste en crear conciencia y para ello es necesaria la educación ambiental y la fiscalización. Pensar que la conservación del ambiente es tarea exclusiva de aquellas personas que se dedican profesionalmente a esta rama o que es tarea exclusiva del Gobierno resulta ser un error común. La realidad estriba en que la conservación y buen uso de nuestros recursos naturales es una tarea que nos atañe a todos los que vivimos en Puerto Rico.

El disfrutar de nuestros recursos naturales tiene que ir atado a la conciencia, la responsabilidad y el orden. Lamentablemente muchos de los incidentes acaecidos recientemente en nuestra Isla exteriorizan la inexistencia de estos tres principios en el uso y disfrute de los grandes recursos que nos ofrece nuestra Isla. Incluso, tan es así, que tuvo que decretarse una alerta por el creciente número de manatíes y tortugas marinas encontradas muertas. En lo que va de año, al menos doce manatíes han muerto en las costas de la Isla, la mayoría de estos por el impacto de embarcaciones de motor. La ausencia de precaución y las altas velocidades en la operación de embarcaciones, en especial en las desembocaduras de ríos y áreas con yerbas marinas donde los manatíes suelen ir a alimentarse han sido las principales causas de estos incidentes. El Centro de Conservación de Manatíes de Puerto Rico ha realizado el rescate de algunos de estos y otros manatíes que han logrado sobrevivir gracias a la intervención efectiva y a tiempo. Este Centro brinda ayuda gratuita al DRNA y a Puerto Rico, y se encarga del rescate, tratamiento, rehabilitación, alimentación, estudios incluyendo necropsias, procesos de liberación, adaptación y monitoreo de manatíes, delfines, tortugas, pelícanos y otros animales silvestres, proporcionando servicios gratuitos al Gobierno de Puerto Rico ante la escasez y precariedad que confronta el DRNA.

A su vez, y según ha reportado el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (en adelante DRNA), la contaminación en nuestros mares y playas ha destruido el hábitat y los lugares de anidaje de las tortugas marinas. Los artículos de plástico, las redes, las sogas de botes y los químicos desechados en el mar también han representado una amenaza adicional para estos animales, quienes al ingerir esta basura sufren complicaciones respiratorias e intestinales que les ocasionan la muerte. La basura, las extracciones de arena y la erosión del terreno creada por los vehículos de campo traviesa también han contribuido a la destrucción de los lugares de anidaje. El tránsito de estos vehículos compacta la arena provocando el colapso de los nidos.

Por otro lado, no podemos obviar el hallazgo reciente de un delfín muerto, cuya necropsia no pudo arrojar causa específica de muerte, pero se sospecha que fue apuñalado. Tampoco podemos pasar por alto la utilización de una especie de jabón o detergente en el charco Las Pailas, en Luquillo, video que circuló en las redes mostrando a un grupo de personas disfrutando de un “espuma party” sin tomar en consideración el efecto adverso que dicha conducta tuvo en el ecosistema, incluyendo, la sedimentación e incluso la muerte de fauna y flora acuática. Dicha actividad fue lamentablemente repetida en días recientes en el referido lugar. Además, en lo que va de año han fallecido 18 personas ahogadas en nuestras playas, ello, sin que contemos con la supervisión necesaria en las mismas, en especial en las de mayor incidencia de ahogamiento.

A todos estos incidentes, debemos añadir el hurto de arrecifes de coral y sus organismos en nuestras costas, tomando en consideración el valor incalculable de los mismos en la protección de la erosión costera y el embate de las olas, y que estos sirven de hábitat para al menos el 25% de las especies marinas, incluyendo las de consumo humano. Alarmante cantidad de incidentes de hurto han ocurrido en varios municipios, en especial en el municipio de Vega Baja, esto, sin que se haya logrado intervenir con alguno de los responsables. Investigadores ambientales independientes colaboran en la medida que pueden en la custodia de estas zonas y el Cuerpo de

Vigilantes del DRNA, muy bien intencionado, pero igualmente escaso, dan rondas cuando pueden, pero evidentemente ante la escasez de recursos humanos no dan abasto para custodiar estas zonas protegidas y hacer valer la Ley. En esta misma línea debemos añadir el mal uso de embarcaciones que ocasionan la destrucción de nuestros corales. Así podríamos continuar mencionando un sinnúmero de desacertados escenarios ambientales.

El pasado 21 de diciembre de 2000, se firmó la Ley Núm. 430, según enmendada, conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico”, ello, para establecer la política pública en cuanto a la reglamentación de la seguridad marítima, las prácticas recreativas acuáticas y marítimas, y la protección de los recursos naturales y ambientales expuestos en estas prácticas, entre otros asuntos. Desde la fecha de aprobación de esta Ley, entiéndase hace más de dos décadas, la misma no ha sufrido una reforma sustancial.

Incluso, desde la aprobación de la Ley Núm. 48 del 27 de junio de 1986, conocida como “Ley de Inscripción de Embarcaciones de Motor y Reglas Generales de Seguridad” (derogada por la Ley 430-2000) no se enmiendan las tarifas de los derechos a pagar por embarcación, nave, vehículos de navegación y vehículos de campo traviesa, esto empuja a que la cantidad de embarcaciones y vehículos de navegación habidos en Puerto Rico ha aumentado considerablemente a través de los años. A modo de ilustración, en los últimos dos y medio años la cantidad de embarcaciones nuevas inscritas asciende a 6,764. Embarcaciones por las cuales en alguno de los casos pagan solo \$25 dólares al año para renovar los derechos. El auge ha sido tal que actualmente hay escasez de botes y motoras acuáticas en el mercado y las marinas están llenas a capacidad. Sin embargo, la mayoría de los dueños de embarcaciones y vehículos de navegación no renuevan los derechos anuales y actúan bajo el manto protector de la impunidad. Ante la escasez de funcionarios y recursos del DRNA resulta imposible la fiscalización de los mismos.

Según una entrevista realizada al Comisionado de Navegación del DRNA por uno de los principales rotativos de la Isla, al 1 de julio de 2021 habían inscritas en la Isla sobre 70,000 embarcaciones. Detalló que, en esa fecha, unas 12,114 embarcaciones, incluyendo motoras acuáticas, habían comprado un nuevo marbete. La cifra del pasado año 2020, durante igual periodo, establece que solo obtuvieron su marbete 4,995 embarcaciones de esas 70,000. Incluso reveló que había embarcaciones cuyos marbetes se encontraban vencidos desde el 2013 y que sus dueños estaban renovando marbetes vencidos hace seis años. También reveló que, aunque han reforzado las boyas y anuncios en las áreas donde se encuentran los manatíes, principalmente en las playas de Salinas, muchos nautas no respetan las leyes del DRNA.¹

Todos estos escenarios, nos llevan a forzosamente concluir que todas nuestras leyes de impacto ambiental necesitan ser reformadas. La labor delegada al DRNA es una de las más importantes por nuestra condición de isla y por motivo de ello, es imperantemente necesario que lo anterior se reconozca y se establezca un fondo especial exclusivo que se nutra de fondos recurrentes y que sea destinado para uso único y exclusivo de: reclutamiento y adiestramiento de oficiales para el Cuerpo de Vigilantes; para equipos y vehículos de transporte (terrestre y marítimo); para la protección de las tortugas marinas, manatíes y demás mamíferos marinos; para la protección y sostenimiento de los arrecifes de coral; para reestablecer las dunas y manglares; y para proyectos de reforestación.

Cónsono con la intención de esta Asamblea Legislativa de proteger los recursos naturales de nuestra Isla y reconociendo la necesidad de fortalecer el DRNA se enmienda la Ley 430-2000, según enmendada, a los fines de enmendar las tarifas establecidas desde el año 1986 en torno a los derechos anuales pagaderos por embarcaciones, vehículos de navegación y de campo traviesa, y viabilizar el funcionamiento y especificar de manera taxativa el propósito exclusivo de uso del

¹ Rosario, F. (13 de julio de 2021). *Se duplican los botes y los 'jet ski' en la isla*. Primera Hora. Recuperado de: <https://www.primerahora.com/noticias/puerto-rico/notas/se-duplican-los-botes-y-los-jet-ski-en-la-isla/>.

Fondo Especial, el cual estará destinado según especificado para lograr la restauración y protección de nuestros recursos naturales y protección de especies, así como lograr el fiel cumplimiento de las leyes del DRNA.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el inciso 2 del Artículo 9 de la Ley 430-2000, según
2 enmendada, conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto
3 Rico”, para que lea como sigue:

4 “Artículo 9.- Registro de medios de transportación identificados en esta Ley:
5 numeración, inscripción y certificación.

6 1...

7 2. La solicitud de registro o traspaso deberá estar acompañada de evidencia de
8 la titularidad de la embarcación del correspondiente pago de derechos al Secretario
9 de Hacienda de Puerto Rico. Además, el solicitante deberá presentar evidencia de
10 haber rendido su planilla de contribución sobre ingresos, mediante certificación del
11 Departamento de Hacienda a esos efectos o mediante copia certificada de la planilla,
12 si tenía la obligación de rendir la misma, para el año contributivo inmediatamente
13 anterior a la fecha de dicha solicitud. En caso de no tener evidencia de titularidad,
14 deberá tramitar una autorización consistente en una declaración jurada acompañada
15 de una certificación de la Oficina del Fiscal General del Departamento de Justicia que
16 acredite que la nave o vehículo de navegación no es objeto de litigio criminal. Los
17 derechos a pagar se determinarán de acuerdo con la clase de embarcación, según
18 clasificadas en la[s] siguiente tabla:

1 CLASIFICACION DE EMBARCACIONES, NAVES, VEHICULOS DE
 2 NAVEGACION Y (VEHICULOS DE CAMPO TRAVIESA)

3	Clase	Tamaño	Tarifa
4	Clase 1	Embarcaciones o naves con	\$[25.00]60.00
5		menos de [16] <i>dieciséis</i> pies de largo	
6	Clase 2	Embarcaciones o naves con	\$[50.00]125.00
7		dieciséis pies o más, pero menos de	
8		<i>veintidós</i>	
9	Clase 3	Embarcaciones o naves con veintidós	\$[100.00]250.00
10		pies o más, pero menos de treinta pies	
11	Clase 4	Embarcaciones o naves con treinta	\$[200.00]500.00
12		pies o más, pero menos de cuarenta pies	
13	Clase 5	Embarcaciones o naves con cuarenta	\$[300.00]750.00
14		pies o más, pero menos de sesenta y cinco pies	
15	Clase 6	Embarcaciones o naves con sesenta	\$[400.00]1,000.00
16		y cinco pies o más”	

17 Sección 2.- Se enmienda el Artículo 14 de la Ley 430-2000, según enmendada,
 18 conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico”, para que
 19 lea como sigue:

20 “Artículo 14.- Creación del Fondo Especial *Exclusivo del Departamento*.

21 El importe de los derechos recaudados a consecuencia de la administración de
 22 esta Ley, así como el importe de las multas administrativas y judiciales por

1 infracciones a las disposiciones de esta Ley o sus reglamentos ingresará a un Fondo
2 Especial *Exclusivo* en el Tesoro Estatal creado bajo [la Ley Núm. 48 de 27 de junio de
3 1986, según enmendada] *esta Ley*, que se destinará [principalmente a] *exclusivamente*
4 *para* la implantación de esta Ley y sus reglamentos[. El Secretario podrá utilizar
5 parte de estos fondos en programas y gastos de administración que estime
6 convenientes y necesarios para la mejor consecución de los fines y propósitos del
7 Departamento, y de aquellas leyes y reglamentos bajo su jurisdicción.], *y será*
8 *utilizado específicamente para y en la forma y manera que se especifica a continuación:*

- 9 1) *Creación de la Escuela de Agentes del Cuerpo de Vigilantes del DRNA.*
- 10 2) *Reclutamiento y Capacitación de Agentes del Cuerpo de Vigilantes del DRNA.*
- 11 3) *Equipo y vehículos terrestres y marítimos para el Cuerpo de Vigilantes del*
12 *DRNA.*
- 13 4) *Fondos para el Centro de Conservación de Manatíes de Puerto Rico – en la*
14 *cantidad de \$300,000 dólares anuales.*
- 15 5) *Protección de arrecifes de coral.*
- 16 6) *Restablecimiento de dunas y manglares.*
- 17 7) *Programas de reforestación. “*

18 Sección 3.- Se inserta un nuevo Artículo 15 de la Ley 430-2000, según enmendada,
19 conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico”, para que
20 lea como sigue:

21 “Artículo 15.- Revisión automática de las tarifas por derechos anuales.

1 Las tarifas especificadas en el Artículo 9 de esta Ley serán revisadas cada cinco
2 (5) años, esto, tomando en consideración la inflación del dólar.”

3 Sección 4.- Se renumera el antiguo Artículo 15 de la Ley 430-2000, según
4 enmendada, conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto
5 Rico”, para que lea como sigue:

6 “Artículo [15]16.- Derogación.

7 Se deroga la Ley 48 de 27 de junio de 1986, según enmendada, sus reglamentos y
8 cualesquiera otras disposiciones de ley que sean contradictorias con esta Ley. Sin
9 embargo, el reglamento de la Ley Núm. 48 mantendrá su vigencia en todo aquello
10 que no sea contrario a la presente Ley hasta tanto el Secretario emita el nuevo
11 reglamento creado por esta Ley y el Departamento de Estado lo certifique.”

12 Sección 5.- Se renumera el antiguo Artículo 15 de la Ley 430-2000, según
13 enmendada, conocida como “Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto
14 Rico”, para que lea como sigue:

15 “Artículo [15]17.- Vigencia. (12 L.P.R.A. § 1401 nota) Esta Ley empezará a regir
16 1ro. de enero de 2001 después de su aprobación, el Secretario dispondrá de ciento
17 ochenta (180) días para la promulgación de la reglamentación conforme a las
18 disposiciones contenidas en esta Ley.”

19 Sección 6.-Vigencia.

20 Esta Ley comenzará a regir el 1 de julio de 2022. Luego de su aprobación, el
21 Secretario dispondrá de ciento ochenta (180) días para la promulgación de la
22 reglamentación conforme a las disposiciones contenidas en esta Ley.

- 1 En caso que la Junta de Control Fiscal (en adelante Junta) detenga la aplicación de
- 2 esta Ley, la misma entrará en pleno vigor al momento en que la Junta culmine su
- 3 función.