



# SENADO DE PUERTO RICO

## DIARIO DE SESIONES

### PROCEDIMIENTOS Y DEBATES DE LA DECIMOSEPTIMA ASAMBLEA LEGISLATIVA

#### QUINTA SESION ORDINARIA

#### AÑO 2015

**VOL. LXIII San Juan, Puerto Rico**

**Lunes, 13 de abril de 2015**

**Núm. 22**

A la una y veintidós minutos de la tarde (1:22 p.m.) de este día, lunes, 13 de abril de 2015, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Eduardo Bhatia Gautier.

#### ASISTENCIA

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, Ángel R. Martínez Santiago, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, Miguel A. Pereira Castillo, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Luis D. Rivera Filomeno, Thomas Rivera Schatz, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

SR. PRESIDENTE: Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico hoy, 13 de abril de 2015, a la una y veintidós de la tarde (1:22 p.m.). Buenas tardes, señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Muy buenas tardes, señor Presidente, a los compañeros Senadores y compañeras Senadoras y a todos los presentes. Para dar paso con la reflexión del día.

SR. PRESIDENTE: Adelante.

#### INVOCACION

La señora Crystal Castro Correa, procede con la Invocación.

SRA. CASTRO: Buenas tardes.

“El verdadero optimista está consciente de los problemas, pero reconoce las soluciones. Sabe de las dificultades, pero cree que pueden superarse. Ve lo negativo, pero acentúa lo positivo. Está expuesto a lo peor, pero espera lo mejor. Tiene razón para quejarse, pero prefiere sonreír. Sea perseverante”.

Gracias.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias, muchas gracias a usted.

SRA. LOPEZ LEON: Muchas gracias a la señorita Crystal Castro.

-----

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para comenzar el Orden de los Asuntos.  
SR. PRESIDENTE: Adelante, con los próximos asuntos.

### **APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR**

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se posponga la aprobación del Acta de la sesión anterior.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda. Próximo asunto.

(Queda pendiente de aprobación el Acta correspondiente al jueves, 9 de abril de 2015).

### **PETICIONES DE TURNOS INICIALES AL PRESIDENTE**

SRA. LOPEZ LEON: Sí, señor Presidente, para dejar para un turno posterior las Peticiones de Turnos Iniciales.

SR. PRESIDENTE: Hay una petición para dejar los Turnos Iniciales para más tarde, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, se dejan los Turnos Iniciales para más tarde.

Próximo asunto.

### **INFORMES POSITIVOS DE COMISIONES PERMANENTES, ESPECIALES Y CONJUNTAS**

La Secretaría da cuenta de los siguientes Informes Positivos de Comisiones **Permanentes**, Especiales y Conjuntas:

De la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas, dos informes, proponiendo la aprobación de las R. C. de la C. 705 y 708, sin enmiendas.

De la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas, tres informes, proponiendo la aprobación de las R. C. del S. 523 y 532 y la R. C. de la C. 710, con enmiendas, según los entirillados electrónicos que se acompañan.

De la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, cuatro informes, proponiendo la aprobación del P. del S. 1275; de los P. de la C. 1552 y 2267 y de la R. C. de la C. 395, con enmiendas, según los entirillados electrónicos que se acompañan.

De las Comisiones de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica; y de Hacienda y Finanzas Públicas, un Informe Conjunto, proponiendo la aprobación de la R. C. del S. 452, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña.

De la Comisión de Asuntos de la Mujer, un informe, proponiendo la aprobación del P. del S. 803, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña.

De las Comisiones de Turismo, Cultura, Recreación y Deportes y Globalización; y de Educación, Formación y Desarrollo del Individuo, un Primer Informe Parcial Conjunto, sobre la investigación requerida en torno a la R. del S. 694.

De la Comisión de Relaciones Laborales, Asuntos del Consumidor y Creación de Empleos, cuatro informes, proponiendo la aprobación del P. del S. 1150; 1197 y 1233 y la R. C. del S. 366, con enmiendas, según los entirillados electrónicos que se acompañan.

De las Comisiones de Relaciones Laborales, Asuntos del Consumidor y Creación de Empleos; y de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, un Informe Conjunto, proponiendo la aprobación del P. del S. 869, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña.

De la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, un Informe Final, sobre la investigación requerida en torno a la R. del S. 237.

De la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, un Informe, proponiendo la aprobación de la R. del S. 1127, sin enmiendas.

De la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, dos Informes, proponiendo la aprobación de las R. del S. 1128 y 1129, con enmiendas, según los entirillados electrónicos que se acompañan.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se den por recibidos los Informes Positivos de Comisiones Permanentes, Especiales y Conjuntas.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SRA. LOPEZ LEON: Próximo asunto, señor Presidente.

## **RELACION DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES**

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Proyecto de Ley, Resolución Conjunta y Resoluciones del Senado, radicados y referidos a Comisión por el señor Presidente, cuya lectura se prescinde a moción de la señora Rossana López León:

### **PROYECTO DEL SENADO**

#### P. del S. 1351

Por el señor Suárez Cáceres:

“Para enmendar el inciso (b) de la Sección número 3 y el inciso (a) de la Sección número 4 de la Ley Núm. 95 del 29 de junio de 1963, según enmendada mejor conocida como la “Ley de Beneficios de Salud para el Empleado Público” a los fines de permitir que el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (CRIM) pueda negociar directamente todo lo concerniente a los beneficios relacionados a seguros de salud de sus respectivos funcionarios y empleados y para otros fines.”

(SALUD Y NUTRICIÓN)

### **RESOLUCIÓN CONJUNTA DEL SENADO**

#### R. C. del S. 543

Por los señores Rodríguez Otero y Pereira Castillo:

“Para reasignar al Municipio de Arroyo, la cantidad de quince mil (\$15,000) dólares, provenientes de los fondos originalmente asignados a la Oficina de la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias en la Sección I, Apartado B, inciso 23, sub-inciso d de la R.C. 125-2014, para la rehabilitación y desarrollo del vivero hidropónico localizado en la Escuela Adalberto Morales del Municipio de Arroyo; y para autorizar el pareo de los fondos reasignados.”

(HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS)

## RESOLUCIONES DEL SENADO

### R. del S. 1134

Por el señor Fas Alzamora:

“Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a Don Teodoro Vidal Santoni, por su trayectoria como autor, coleccionista e investigador del arte y el folclor puertorriqueño y por su extensa y fructífera labor a favor de la historia, cultura y arte en Puerto Rico.”

### R. del S. 1135

Por el señor Fas Alzamora:

“Para expresar la más sincera y calurosa felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a Carolina del Mar Torres Torres, por motivo de su graduación de duodécimo grado, ante su perseverancia y éxito, como ejemplo para la población discapacitada de Puerto Rico, en especial a la comunidad con limitaciones auditivas.”

### R. del S. 1136

Por el señor Suárez Cáceres:

“Para ordenar a la Comisión de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, llevar a cabo una exhaustiva investigación a las contrataciones externas llevadas a cabo por el Departamento de la Vivienda y la Administración de Vivienda Pública desde el año 2009 al presente, incluyendo pero sin limitarse a contratos de publicidad, consultoría, diseño y administración y para otros fines.”

(REGLAS, CALENDARIO Y ASUNTOS INTERNOS)

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación e informa que han sido recibidos de la Cámara de Representantes y referidos a Comisión por el señor Presidente, el siguiente Proyecto de Ley y Resoluciones Conjuntas:

## PROYECTO DE LA CÁMARA

### P. de la C. 2064

Por el señor Perelló Borrás y Rodríguez Quiles: (Por Petición)

“Para adicionar un último párrafo al Artículo 1.03 de la Ley Núm. 149 del 15 de julio de 1999, según enmendada, conocida como “Ley Orgánica del Departamento de Educación de Puerto Rico”, a fin de que los padres, encargados, tutores o custodios de los estudiantes del Sistema de Educación Pública estén compelidos a asistir, dos (2) veces por semestre escolar, a las escuelas de sus hijos(as) para conocer sobre su desempeño y su aprovechamiento académico.”

(EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y DESARROLLO DEL INDIVIDUO)

RESOLUCIONES CONJUNTAS DE LA CÁMARA

R. C. de la C. 249

Por el señor Jaime Espinosa:

“Para ordenar a la Comisión Denominadora de Estructuras y Vías Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, transferir el nombre de la antigua escuela ubicada en el Sector Higüerillo del Barrio Peña Pobre del Municipio de Naguabo llamada Fermín Delgado Díaz a la nueva estructura ubicada en el mismo sector y barrio y eximir tal designación de las disposiciones de la Ley Núm. 99 de 22 de junio de 1961, según enmendada, conocida como la “Ley de la Comisión Denominadora de Estructuras y Vías Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”. ”  
(EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y DESARROLLO DEL INDIVIDUO)

R. C. de la C. 362

Por el señor Jaime Espinosa:

“Para ordenar al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales la construcción de una rampa para botes pequeños y otros vehículos acuáticos de índole recreativo, que brinde fácil acceso al mar, así como el correspondiente espacio de estacionamiento para vehículos con arrastre, área de viraje y de preparación de botes, entre otras instalaciones complementarias, en el muelle de Punta Santiago del Municipio Autónomo de Humacao, y de esta forma fomentar el desarrollo turístico, recreativo y económico del área; y para otros fines relacionados.”  
(RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES)

R. C. de la C. 469

Por el señor Muñoz Suárez:

“Para ordenar al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, llevar a cabo todas las gestiones administrativas requeridas, ya sea por virtud de las leyes o reglamentos aplicables, a los efectos de lograr la obtención de los endosos, la realización de estudios y la identificación de los recursos económicos necesarios, para la construcción de una rampa para embarcaciones pequeñas y otros vehículos acuáticos de índole recreativo, que brinde fácil acceso al mar, en el Barrio Carrizal del Municipio de Aguada, así como el correspondiente espacio de estacionamiento para vehículos con arrastre, área de viraje y de preparación de botes, entre otras facilidades complementarias, con el fin de promover el desarrollo turístico, recreativo y económico de dicha región; y para otros fines relacionados.”  
(RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES)

R. C. de la C. 518

Por el señor Hernández Alfonso:

“Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a realizar, dar a conocer y a ejecutar un plan detallado y coordinado de obras, mejoras y expansión de la Carretera 113, Ramal

437 del Barrio Charcas en el Municipio de Quebradillas; y rendir a la Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico un informe detallado sobre las obras, mejoras y planes de expansión a realizarse en el área, dentro de un período de sesenta (60) días.”  
(INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTACIÓN)

R. C. de la C. 573

Por el señor Torres Ramírez:

“Para ordenar al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, llevar a cabo todas las gestiones administrativas necesarias a los fines de identificar los recursos, obtener los endosos, permisos, y otros requisitos para la construcción de una rampa para embarcaciones pequeñas y otros vehículos acuáticos de índole recreativo, que brinde fácil acceso al mar, en el Barrio Playa del Municipio de Salinas, así como el correspondiente espacio de estacionamiento para vehículos con arrastre, área de viraje y de preparación de botes, entre otras facilidades complementarias, que servirán como instrumento de fortalecimiento de la zona, su desarrollo socio-económico, la recreación náutica y el turismo; y para otros fines relacionados.”  
(RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES)

R. C. de la C. 719

Por el señor Torres Yordán:

“Para reasignar a la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias la cantidad de doscientos cuarenta y cinco mil setecientos treinta y cinco dólares con dieciséis centavos (\$245,735.16), provenientes de los balances disponibles en los incisos (1) al (358) de la R. C. 201-2011 a fin de viabilizar obras y mejoras permanentes, reparación, construcción a viviendas, asfaltado, encintado, compra de equipos y materiales para escuelas, agencias gubernamentales y los municipios de Guayanilla, Peñuelas, Ponce (Tuque, Quebrada del Agua, Quebrada Limón, Canas) y Yauco (Barianas, Diego Hernández, Jacana, Quebradas, Sierra Alta y Sierra Baja), autorizar la contratación de obras; y para autorizar el pareo de fondos reasignados.”  
(HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS)

R. C. de la C. 721

Por el señor Torres Yordán:

“Para reasignar a la Autoridad de Carreteras y Transportación la cantidad de un millón de dólares (\$1,000,000), provenientes del Inciso (a), Apartado 17 de la Sección 1 de la Resolución Conjunta 97-2013 con el fin de construir el puente sobre el Río Guayanilla en la Carretera 3336 en el Municipio de Guayanilla y autorizar la contratación de obras y autorizar el pareo de fondos reasignados.”  
(HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS)

**MENSAJES Y COMUNICACIONES DE TRAMITE LEGISLATIVO**

La Secretaría da cuenta de los siguientes Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo:

De la Secretaria del Senado, tres comunicaciones a la Cámara de Representantes, informando que el Senado ha aprobado los P. del S. 1019 y 1094 y la R. C. del S. 488.

De la Secretaria del Senado, tres comunicaciones a la Cámara de Representantes, informando que el Senado ha aprobado, con enmiendas, las R. C. de la C. 673; 680 y 684.

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, dos comunicaciones, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado, sin enmiendas, los P. del S. 262 y 1262.

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, ocho comunicaciones, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado el P. de la C. 2064 y las R. C. de la C. 249; 362; 469; 518; 573; 719 y 721 y solicita igual resolución por parte del Senado.

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, dos comunicaciones, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aceptado las enmiendas introducidas por el Senado a los P. de la C. 288 y 1649.

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha convenido conferenciar respecto a las diferencias surgidas en torno al P. del S. 1118, en la cual serán sus representantes los señores Méndez Silva, Gándara Menéndez, el señor Hernández López, la señora González Colón y el señor Rodríguez Aguiló.

De la Secretaria del Senado, una comunicación a la Cámara de Representantes informando que el Senado desiste de la conferencia en torno al P. del S. 1118 y ha resuelto disolver el Comité de Conferencia sobre dicha medida.

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, una comunicación, devolviendo firmadas por el Presidente de dicho Cuerpo Legislativo, el P. del S. 542.

De la Secretaria del Senado, una comunicación, remitiendo al Gobernador del Estado Libre Asociado la Certificación del P. del S. 542.

El Honorable Alejandro García Padilla, Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, ha sometido al Senado, para consejo y consentimiento de éste los nombramientos de la licenciada Ethel G. Ruiz Fernández, para Comisionada de la Comisión Industrial de Puerto Rico; de la señora Wanda L. Barreto Velázquez, para Miembro de la Junta Examinadora de Educadores en Salud de Puerto Rico, en calidad de profesional de reconocido prestigio en la comunidad, con interés en el campo de la salud y educación en salud y de la señora Limary Crespo Medina, para Miembro de la Junta Examinadora de Educadores en Salud de Puerto Rico, los cuales, por disposición reglamentaria han sido referidos a las Comisiones con jurisdicción y a la Oficina de Evaluaciones Técnicas de Nombramientos.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se den por recibidos los Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo.

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna objeción? Se dan por recibidos los Mensajes de Trámite Legislativo.

**PETICIONES Y SOLICITUDES DE INFORMACION AL CUERPO,  
NOTIFICACIONES Y OTRAS COMUNICACIONES**

La Secretaría da cuenta de las siguientes Comunicaciones:

Los senadores Ángel M. Rodríguez Otero y Martín Vargas Morales, han radicado Declaración Jurada correspondiente al año 2014, conforme a la Sección 10.1 de la Resolución del Senado 371, que establece las Reglas de Conducta Ética del Senado de Puerto Rico y la Ley Núm. 97 de 19 de junio de 1968, según enmendada.

El senador Antonio J. Fas Alzamora y la senadora Margarita Nolasco Santiago, han radicado copia de la primera página de la planilla de contribución sobre ingresos correspondiente al año 2014, conforme a la Sección 10 de la Resolución del Senado 371, que establece las Reglas de Conducta Ética del Senado de Puerto Rico y la Ley Núm. 97 de 19 de junio de 1968, según enmendada.

\*Del senador Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, una comunicación, remitiendo un voto explicativo en torno al P. de la C. 1649.

Del licenciado Ever Padilla-Ruiz, Director Ejecutivo, Comisión de Derechos Civiles, una comunicación, el Informe Anual 2013-2014, según lo dispuesto en la Ley Núm. 102 de 28 de junio de 1965, según enmendada.

Del senador José R. Nadal Power, una comunicación, remitiendo el informe de viaje realizado durante los días del 30 de marzo al 1 de abril de 2015, donde participó de la conferencia “The Puerto Rico Turnaround”, en New York.

Del señor Mario Marazzi Santiago, Ph.D., Director Ejecutivo, Instituto de Estadísticas de Puerto Rico, remitiendo el Informe Trimestral, según lo dispuesto en el la Ley 66-2014.

Del señor Miguel A. Ríos Torres, Director Ejecutivo, Agencia Estatal para el Manejo de Emergencia y Administración de Desastres, una comunicación, remitiendo el informe sobre actividades realizadas en cumplimiento con la Ley 24-2008 conocida como Ley del Protocolo para la Mitigación de Riesgos por Deslizamientos de Terreno de Puerto Rico.

Del senador José R. Nadal Power, una comunicación, solicitando se le excuse de los trabajos legislativos durante los días 22 al 25 de abril de 2015, ya que estará fuera de Puerto Rico en un viaje oficial.

Del licenciado Agustín Montañez Allman, Procurador, Oficina del Procurador del Veterano, una comunicación, remitiendo Certificación para el Año Fiscal 2013-2014, requerida por la Ley 103-2006.

El senador Lawrence Seilhamer Rodríguez, ha radicado la siguiente Petición por escrito:

“El 25 de junio de 2013 fue aprobada la Ley Núm. 29, cuyo propósito fue enmendar la sección 4 de la Ley Núm. 83 de 2 de mayo de 1941, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico”, a los efectos de reestructurar y reorganizar el cuerpo rector de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico y modificar el término de los nombramientos de sus miembros.

Según la Exposición de Motivos de la citada Ley Núm. 29, supra, esta Asamblea Legislativa tiene un compromiso con la sociedad puertorriqueña de reexaminar las estructuras gubernamentales con el propósito de procurar que éstas sean verdaderamente representativas, que las instrumentalidades públicas operen de forma eficiente y transparente y que los servicios que ofrecen a la ciudadanía sean de la mejor calidad posible.



En el caso particular de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico (AEE, en adelante), dicha corporación pública fue creada con el objetivo de “[...] hacer asequible a los habitantes del Estado Libre Asociado, en la forma económica más amplia, los beneficios de aquéllos, e impulsar por [ese] medio el bienestar general y aumentar el comercio y la prosperidad”. Así pues, con el propósito de lograr que los objetivos de política pública esbozados anteriormente se alcancen de la forma más efectiva y responsiva al bienestar de la ciudadanía, la Ley Núm. 29, supra, reorganizó y designó nuevos miembros al Cuerpo Rector de la AEE. Véase Exposición de Motivos de la Ley Núm. 29, supra.

Conforme a la nueva estructura establecida en la citada Ley Núm. 29, supra, el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico nombró, con el consejo y consentimiento del Senado, cuatro (4) de los nueve (9) miembros que componen la Junta de Gobierno de la AEE.

De los otros cinco (5) miembros que componen la Junta de Gobierno, dos (2) serán miembros *ex officio*, siendo estos el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio. Los restantes tres (3) miembros de la Junta de Gobierno se elegirán mediante una elección que será supervisada por el Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO). De estos tres (3) miembros electos, dos (2) representarán los intereses de los consumidores residenciales, y uno (1) los intereses de los consumidores comerciales o industriales.

Según dispone la propia Ley Núm. 83, supra, los poderes de la AEE se ejercerán y su política general se determinará por una Junta de Gobierno. Por tanto, este cuerpo rector es el responsable de las acciones, ejecutorias, resultados o consecuencias de las determinaciones de la AEE.

Actualmente, dicha entidad pública se encuentra inmersa en múltiples controversias económicas, financieras, ambientales e incluso, expuesta a multas millonarias por el incumplimiento con los estándares de calidad de aire, según regulados por agencias federales. Desde que la nueva Junta de Gobierno asumió el mando de la AEE, se han tomado múltiples decisiones, entre las que se incluyen, entrar en acuerdos de indulgencia con los bonistas, el nombramiento de un Oficial de Reestructuración, la firma de acuerdos para suplido de petróleo con compañías internacionales, entre otros.

No obstante el tiempo concedido, es momento que la Junta de Gobierno de la AEE comparezca ante este Alto Cuerpo con el propósito de demostrar que el objetivo por el cual sus miembros fueron nombrados, o sea, *que las instrumentalidades públicas operen de forma eficiente y transparente*, se está logrando. Para ello, deben proveer información y explicar detalladamente al Pueblo la gama de decisiones tomadas y las consabidas consecuencias de sus determinaciones.

La Sección 13.14 del Reglamento del Senado de Puerto Rico, R del S. 21, según enmendada, dispone que el Presidente del Senado y los Presidentes de Comisiones Permanentes o Especiales, tendrán facultad para expedir órdenes de citación a cualquier persona o entidad para que comparezca a declarar, suministrar información o entregar cualquier evidencia documental o física, o ambas cosas, dentro de un proceso de investigación, conforme a lo dispuesto en los Artículos 31 a 35, inclusive, del Código Político, según enmendado, 2 LPRA secs. 151 y ss.

Conforme a la citada Sección 13.14 y a tenor con la Resolución del Senado 600, aprobada el 13 de enero de 2014, respetuosamente se solicita al Hon. Eduardo Bhatia Gautier, Presidente del Senado de Puerto Rico y al Hon. Ramón Luis Nieves Pérez, Presidente de la Comisión de Asuntos Energéticos y Recursos de Agua, expedir una orden de citación a la Junta de Gobierno de la AEE, por conducto de su Presidente, Harry Rodríguez García, para que comparezca ante el Senado de Puerto Rico a declarar, suministrar información o entregar cualquier evidencia documental o física,

o ambas cosas, pertinente a la situación económica de la AEE, incluyendo, pero no limitado, al plan de reestructuración de la AEE, cumplimiento con las normas federales sobre la calidad del aire, entre otros asuntos pertinentes.”

**\*Nota: El Voto Explicativo sometido por el senador Lawrence N. Seilhamer Rodríguez en torno al Proyecto de la Cámara 1649, se hace constar para récord al final de este Diario de Sesiones.**

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Adelante.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se den por recibidas las Peticiones y Solicitudes de Información al Cuerpo, Notificaciones y otras Comunicaciones.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se dan por recibidas.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, el inciso h. contiene una petición por escrito, radicada por el senador Nadal Power, solicitando se excuse de los trabajos legislativos durante los días 22 al 25 de abril.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se acuerda la excusa del senador Nadal Power.

Próximo asunto.

SRA. LOPEZ LEON: De otra parte, señor Presidente, el inciso j. contiene una petición de información, radicada por el senador Seilhamer Rodríguez, tenemos objeción con la misma, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Hay objeción, por lo tanto, se tramitará como una Resolución.

SRA. LOPEZ LEON: Eso es correcto, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna objeción? Así se acuerda. Próximo asunto.

## MOCIONES

### Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame Anejo A

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Mociones de **Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame**:

#### Moción Núm. 5259

Por el señor Ruiz Nieves:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación y reconocimiento a los estudiantes de la Escuela Elemental José Rodríguez de Soto del municipio de Guánica, con motivo de los logros obtenidos en el Concurso Internacional de Fotografía *Sandwatch* 2014, llamado: “*Un Instante en el tiempo, Playas pasadas y presentes*”, certamen organizado por UNESCO, en el que participaron otros veinte (20) países.”

Relación de Resoluciones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza,  
Pésame y de Recordación  
Anejo B

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Resoluciones de **Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza, Pésame y de Recordación**:

R. del S. 1134

Por el señor Fas Alzamora:

“Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a don Teodoro Vidal Santoni, por su trayectoria como autor, coleccionista e investigador del arte y el folclor puertorriqueño y por su extensa y fructífera labor a favor de la historia, cultura y arte en Puerto Rico.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Teodoro Vidal Santoni nació en 1923, en San Juan, Puerto Rico. Hijo mayor del fajardeño Teodoro Vidal Sánchez y de la ponceña Lucila Santoni. Desde niño se interesó en la historia de Puerto Rico y en coleccionar objetos que atestiguaran esa historia. Luego de completar en 1953 una Maestría de Administración en Finanzas y Comercio de la Universidad de Pennsylvania, regresó a Puerto Rico y se convirtió en asistente del primer Gobernador de Puerto Rico electo, Luis Muñoz Marín. Esta posición la ocupó por 11 años, hasta el retiro del líder popular en 1964. Don Teodoro fue ayudante militar del Gobernador con el rango de capitán, jefe de protocolo de La Fortaleza y asignado a varios asuntos culturales. En 1955, fue miembro de la primera Junta de Directores del Instituto de Cultura Puertorriqueña, junto a destacadas figuras como José Trías Monge, Enrique Laguerre, Salvador Tió, José A. Buitrago, Arturo Morales Carrión y Eugenio Fernández Méndez.

Como coleccionista, logró obtener 6,000 piezas del arte popular puertorriqueño, entre los que figuran 1,000 exvotos o milagros, muebles, caretas o máscaras, bastones, instrumentos musicales, labores de tejido y aguja, juguetes criollos, instrumentos agrícolas, de pesca y carpintería, adornos y objetos de plata, carey, hueso, barro, paja hojalata, higuera y coco. Asimismo, logró obtener una colección de óleos de José Campeche (1751-1809), algunos adquiridos en Londres, Venezuela y Santo Domingo. Vidal se interesaba no solo en la colección de “arte culto”, sino también en el material cultural de la vida cotidiana. Desde sus primeros días como coleccionista a principios de la década del 50, se dedicó a conservar los objetos “humildes” que representaban la memoria colectiva del pueblo puertorriqueño. Deseaba preservar aquellos objetos que entendía eran ignorados y corrían peligro de desaparecer. Para Vidal Santoni, esta colección constituía una reafirmación de la puertorriqueñidad –la identidad y la cultura única de Puerto Rico.

Luego de la exhibición “*Esencia y Presencia: Artes de nuestra tradición*” (1993), decidió donar gran parte de su colección al Smithsonian Institution. Dicha donación fue la mayor hecha a esa institución por un coleccionista particular. La misma consistió de unas 4,000 piezas, entre estas unos 400 santos y cinco obras del pintor puertorriqueño Campeche. En octubre de 1997, el Museo Nacional de Historia de Washington, D.C., expuso parte de la donación con el título, “*Puerto Rico, la visión de un coleccionista*”. Desde entonces, ha continuado donando piezas a diferentes instituciones, principalmente al Museo de la Fundación Luis Muñoz Marín.

Como investigador del folclor y el arte puertorriqueño ha publicado unos 60 títulos. Entre las principales obras están: *Los milagros en metal y en cera de Puerto Rico* (1974), *Santeros Puertorriqueños* (1979), *Las caretas de cartón del carnaval de Ponce* (1982), *San Blas en la tradición puertorriqueña* (1986), *Tres retratos pintados por Campeche* (1980), *Tradiciones de la brujería puertorriqueña* (1989), *Los Espadas, escultores sangermeños* (1994), *Cuatro puertorriqueñas por Campeche* (2000), *La Monserrate negra con el niño blanco* (2003), *Los Reyes Magos : Tradición y presencia* (2005), *Escultura religiosa puertorriqueña* (2006), *Oraciones, conjuros y ensalmos en la cultura puertorriqueña* (2010), *Los Goyena y el arte de la miniatura en Puerto Rico* (2013).

Es por ello, que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico expresa y extiende la más calurosa felicitación a don Teodoro Vidal Santoni, por su trayectoria como autor, coleccionista e investigador del arte y el folclor puertorriqueño y por su extensa y fructífera labor a favor de la historia, cultura y arte en Puerto Rico.

### **RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

Sección 1.-[Para]E expresar la más sincera [~~y calurosa~~] felicitación **y reconocimiento** del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a don Teodoro Vidal Santoni, por su trayectoria como autor, coleccionista e investigador del arte y el folclor puertorriqueño y por su extensa y fructífera labor a favor de la historia, cultura y arte en Puerto Rico.

Sección 2.- Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada al [~~Sr.~~]señor Teodoro Vidal Santoni.

Sección 3.- Copia de esta Resolución se le entregará a los medios de comunicación para su divulgación.

Sección 4. - Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

### R. del S. 1135

Por el señor Fas Alzamora:

“Para expresar la más sincera y calurosa felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la joven Carolina del Mar Torres Torres, por motivo de su graduación de duodécimo grado, ante su perseverancia y éxito, como ejemplo para la población discapacitada de Puerto Rico, en especial a la comunidad con limitaciones auditivas.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Carolina del Mar Torres Torres nació el 1 de abril de 1997, en el Hospital Auxilio Mutuo de San Juan. En ese momento esta jovencita bendijo la vida de sus padres: Ricardo y Nancy; y su hermana Laura, residentes del municipio de Toa Baja.

A los cinco años de edad, luego de varias evaluaciones médicas, se le diagnosticó pérdida auditiva sensorial en ambos oídos. El diagnóstico no impidió que Carolina del Mar se desempeñara académicamente. Y es que sus padres le dieron el apoyo que necesitó para que su condición no se convirtiera en un impedimento.

Carolina, con esfuerzo, dedicación y determinación, completó la escuela elemental e intermedia con honores. Actualmente esa dedicación y entrega la llevan a culminar el duodécimo grado con notas sobresalientes.

Su sensibilidad hacia otras personas la han impulsado a hacer labor comunitaria y social, dentro y fuera del Colegio. La joven visita y colabora voluntariamente con los niños del Centro Educativo Shalimar, al que perteneció desde sus dos años y medio.

Desde los seis años se ha destacado en el deporte de voleibol. También, se graduó de dos academias de modelaje y su pasión por la actuación la llevó a participar en varios talleres en Hollywood, California, donde fue reconocida entre 150 participantes con la medalla “***Best Performance All Around.***”

Trabajadora, honesta, inteligente, humilde, comprensiva, cooperadora y con altos valores morales y religiosos son las cualidades que mejor describen a Carolina del Mar. Esta talentosa joven es considerada por sus amigos y familiares como un farol de luz y amor para todos. Su sencillez y su nobleza son características que la distinguen entre sus compañeros. Aunque no ha sido fácil su desarrollo, su perseverancia, determinación, compromiso y sus principios religiosos la han ayudado a lograr sus sueños y metas.

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

Sección 1. [Para]Expresar la más sincera y calurosa felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a **la joven** Carolina del Mar Torres Torres, por motivo de su graduación de duodécimo grado, ante su perseverancia y éxito, como [empleo]ejemplo para la población discapacitada de Puerto Rico, en especial a la comunidad con limitaciones auditivas.

Sección 2. Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a la joven Carolina del Mar Torres Torres.

Sección 3. Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

### Mociones Escritas

La Secretaría da cuenta de las siguientes Mociones Escritas:

#### La senadora Rossana López León, ha radicado la siguiente Moción por escrito:

“La Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, le solicita al Augusto Cuerpo del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que la releve del lugar de primera instancia en el Proyecto del Senado Núm. 633 y el mismo se ha referido en tal instancia a la Comisión Conjunta Permanente para la Revisión y Reforma del Código Civil de 1930.”

#### La senadora Rossana López León, ha radicado la siguiente Moción por escrito:

“La Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, le solicita al Augusto Cuerpo del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que la releve del lugar de primera instancia en el Proyecto de la Cámara Núm. 1032 y el mismo se ha referido en tal instancia a la Comisión Especial para la Transformación Administrativa y Operacional del Sistema de Educación de Puerto Rico.”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se aprueben las Mociones y Resoluciones incluidas en el Anejo A y B del Orden de los Asuntos.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, así se acuerda.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se aprueben las Mociones presentadas por esta servidora, la senadora López León.

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna objeción a las Mociones introducidas o presentadas por la senadora Rossana López León? No habiendo ninguna, se acuerdan.  
Próximo asunto.

### ASUNTOS PENDIENTES

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que las medidas en Asuntos Pendientes permanezcan en ese estado.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, se mantienen en Asuntos Pendientes.

(Los Asuntos Pendientes son los siguientes: R. del S. 915; P. de la C. 1825).

Próximo asunto.

-----

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se proceda con la lectura del Calendario de Ordenes Especiales del Día.

SR. PRESIDENTE: Que se proceda.

### CALENDARIO DE LECTURA

Como primer asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Conjunta del Senado 174, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Salud y Nutrición, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

#### “RESOLUCION CONJUNTA

Para ordenar al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente e información sobre los beneficios que ~~podría representarle la realización de~~ pueden representar el que se realicen pruebas suplementarias.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

La Sociedad Americana de Cáncer, ha informado que una persona con tejido de seno denso enfrenta un riesgo relativo de desarrollar cáncer que es cuatro veces mayor al de las personas sin dicha condición. El Instituto Nacional de Cáncer estima que  $\frac{1}{8}$  en los Estados Unidos  $\frac{1}{8}$  una de cada ocho mujeres desarrollará cáncer de seno durante su tiempo de vida. Los Centros para la Prevención y Control de Enfermedades informan que el cáncer de seno es la principal causa de muerte por cáncer dentro de la población de mujeres hispanas y la segunda causa ~~por~~ de muerte por cáncer entre las mujeres blancas, negras, asiáticas e isleñas del Pacífico, indígenas americanas y nativas de Alaska.

Las mamografías son radiografías del seno. Se pueden usar para ~~buscar~~ detectar el cáncer de seno en mujeres que no presentan signos o síntomas de la enfermedad. Este tipo de mamografía se llama mamografía selectiva de detección. Por lo general, una mamografía de detección requiere dos radiografías o imágenes de cada seno. Las radiografías hacen posible que se detecten tumores que no se pueden palpar. Las mamografías de detección pueden también encontrar microcalcificaciones

mamarias microcalcificaciones (pequeños depósitos de calcio) que algunas veces indican la presencia de cáncer de seno.

Las pruebas de mamografías de detección no detectan hasta el 20% de los cánceres de seno presentes cuando se hace esta prueba. La causa principal de los resultados falsos negativos falsos es la alta densidad del seno. Los senos están formados tanto por de tejido denso como de por tejido adiposo. El tejido adiposo aparece de color oscuro en las mamografías, mientras que el tejido fibroglandular aparece como zonas blancas. Ya Debido a que el tejido fibroglandular y los tumores tienen una densidad semejante, puede ser más difícil detectar los tumores en mujeres con senos más densos.

Por otra parte, según el Instituto Nacional del Cáncer indica que las mamografías de diagnóstico requieren más tiempo que las mamografías selectivas de detección porque se necesitan más radiografías para obtener vistas del seno desde varios ángulos. Recomiendan al técnico a amplificar la zona sospechosa para producir una imagen detallada que ayude al médico a hacer un diagnóstico preciso. Los resultados positivos falsos ocurren cuando los radiólogos concluyen que las mamografías son anormales pero en realidad no hay cáncer presente. Después de toda mamografía anormal se deberán hacer pruebas adicionales (mamografías de diagnóstico, sonomamogramas, resonancia magnética del seno, tomosíntesis o una biopsia) para determinar si hay cáncer presente.

La seguridad de una prueba viene determinada por el valor predictivo (la probabilidad de que un sujeto con un resultado negativo en la prueba esté realmente sano) de un resultado positivo o negativo. Esto significa con qué seguridad una prueba predecirá la presencia o ausencia de enfermedad, ante un resultado positivo de un test la probabilidad que existe de que este resultado indique presencia de la enfermedad. Por otro lado, la validez de una prueba diagnóstica es el grado en que un test mide lo que se supone que debe medir en cuanto a la sensibilidad y especificidad de la misma. De una parte la sensibilidad es la probabilidad de clasificar correctamente a un individuo enfermo, es decir, la probabilidad de que para un sujeto enfermo se obtenga en la prueba un resultado positivo. La sensibilidad es, por lo tanto, la capacidad de la prueba para detectar la enfermedad. De ahí que también podemos obtener la sensibilidad como una “fracción de verdaderos positivos (FVP)”. Por otra parte, la especificidad es la probabilidad de clasificar correctamente a un individuo sano, es decir, la probabilidad de que para un sujeto sano se obtenga un resultado negativo. En otras palabras, se puede definir la especificidad como la capacidad para detectar a los sanos. De ahí que también sea denominada “fracción de verdaderos negativos (FVN)”.

Es necesario resaltar que las mamografías requieren dosis muy pequeñas de radiación. El riesgo de algún daño por la exposición a esta radiación es muy leve. No obstante, los beneficios de las pruebas casi siempre superan el daño posible de la exposición a la radiación.

También, el Instituto Nacional del Cáncer establece que los ~~Los~~ resultados ~~negativos falsos~~ negativos ocurren con más frecuencia entre mujeres jóvenes que entre mujeres de mayor edad ya que las mujeres jóvenes tienen más probabilidad de tener senos densos. ~~Conforme~~ Según la mujer envejece, ~~la mujer,~~ sus senos se tornan hacen, en general, más grasos, por lo que son menos probables los resultados falsos negativos falsos. Los resultados falsos negativos falsos pueden conducir a que se retrase el tratamiento y a generar un sentido falso de seguridad en las mujeres afectadas.

Las organizaciones que atienden temas relacionados a la salud consistentemente señalan correlación entre el seno denso y la propensión a padecer de cáncer de seno. Además, además se conoce que el 20% de los cánceres eanceres de seno no se detectan a través de las mamografías. Sin embargo, la reglamentación vigente no requiere que los informes de las mamografías incluyan un resumen que contenga datos sobre la densidad del seno o su factor de correlación con el desarrollo

de cáncer, aún cuando por norma los radiólogos al interpretar las mamografías hacen una medición de la densidad del seno.

Según dispuesto en el Artículo 12 de la Ley 81 del 14 de mayo de 1912, según enmendada, conocida como la Ley del Departamento de Salud de Puerto Rico, el Secretario de Salud ~~del Estado~~ tiene los poderes para dictar, derogar y enmendar reglamentos para prevenir enfermedades y proteger la salud pública. El cáncer de seno es una enfermedad de alta incidencia que, si se detecta a tiempo, igual que otros tipos de cáncer, puede ser tratada exitosamente. Un paciente bien informado y a tiempo, tiene más oportunidades de procurar salud que aquel que no cuenta con conocimiento pleno de su estado de salud, así como de las acciones que debe realizar para diagnosticar y tratar a tiempo posibles enfermedades.

Aunque, la mamografía es una de pruebas utilizadas para obtener un diagnóstico clínico para las pacientes, el Instituto Nacional del Cáncer está apoyando la creación de varias nuevas tecnologías para detectar tumores en el seno. Esta investigación abarca desde métodos que se están formulando en laboratorios de investigación, hasta los que se están evaluando en estudios clínicos. Los esfuerzos para mejorar la mamografía convencional incluyen exploraciones de mamografía digital, resonancia magnética del seno (MRI), tomografía por emisión de positrones (PET), tomosíntesis y la tomografía óptica difusa, la cual utiliza luz en lugar de rayos X para crear imágenes del seno.

Por todo lo anterior, la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en cumplimiento de su deber de velar por la implantación de política pública dirigida a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos residentes de la Isla, ordena al Secretario de Salud enmendar la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno de la paciente e información sobre los beneficios que podrían representar el que se realicen ~~podría representarle la realización de~~ pruebas suplementarias.

#### **RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

Sección 1. – Se ordena al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno de la paciente e información sobre los beneficios que podría representarle la realización de pruebas suplementarias, la dosis de radiación recibida al tejido durante el estudio y la justificación para recomendar pruebas adicionales o suplementarias, incluyendo el beneficio para el paciente de realizar dichas pruebas.

Sección 2. – La reglamentación debidamente enmendada, según dispuesto en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta, deberá ser ampliamente divulgada previo a su entrada en vigor dentro de los ~~ocho~~ veinte (20) treinta (30) días después de aprobada esta Resolución Conjunta.

Sección 3. – Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

#### **“INFORME**

#### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

Vuestra Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración recomienda a este Alto Cuerpo **la aprobación** de la Resolución Conjunta del Senado Número 174 con las correspondientes enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que le acompaña.



### PROPÓSITO Y ALCANCE DE LA MEDIDA

La **Resolución Conjunta del Senado Número 174** tiene el propósito de ordenar al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente e información sobre los beneficios que pueden representar el que se realicen pruebas suplementarias.

### ANÁLISIS DE LA MEDIDA

A los fines de rendir el presente informe, la Comisión que suscribe solicitó y recibió ponencias de las siguientes instituciones: el Departamento de Salud, Administración de Seguros de Salud de Puerto Rico (ASES) y la Oficina del Procurador del Paciente quienes comparecieron por escrito. También se le solicitó ponencias al Colegio de Médicos Cirujanos de Puerto Rico, a la Escuela de Medicina de la Universidad de Puerto Rico, la Junta de Licenciamiento y Disciplina Médica, la Junta de Directores del Centro Comprensivo de Cáncer y a la Junta Examinadora de Tecnólogos Radiológicos en Imágenes de Diagnóstico y Tratamiento de Puerto Rico quienes no habían comparecido al momento de evaluar y someter el informe de la medida en referencia.

La Dra. Ana del C. Ríus, Secretaria de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, en un memorial explicativo estableció en representación del **Departamento de Salud** que la medida de referencia propone ordenar al Secretario de Salud de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente e información sobre los beneficios que pueden representar el que se realicen pruebas suplementarias.

La densidad del seno puede ser estimada, pero no puede ser medida ni calculada con precisión. De ordinario, una lectura de un estudio de mamografía, un estimado de la densidad del seno es indicada como parte de la impresión del médico radiólogo que interpreta la imagen. Por otra parte conviene aclarar que la Ley Federal de Normas de Control de Calidad en Mamografía (Mammography Quality Standards Act) contiene requisitos que no están contenidos en los reglamentos estatales que rigen la práctica de la medicina radiológica. Entre algunos aspectos de estas normas de calidad se encuentra lo siguiente en 21 CFR 900.12 (c)(4):

*“(4) Recordkeeping. Each facility that performs mammograms:*

- (i) Shall (except as provided in paragraph (c)(4)(ii) of this section) maintain mammography films and reports in a permanent medical record of the patient for a period of not less than 5 years, or not less than 10 years if no additional mammograms of the patient are performed at the facility, or a longer period if mandated by State or local law; and*
- (ii) Shall upon request by, or on behalf of, the patient, permanently or temporarily transfer the original mammograms and copies of the patient’s reports to a medical institution, or to a physician or health care provider of the patient, or to the patient directly.”*

El razonamiento para este requisito es que estas imágenes necesitan ser comparadas con futuros estudios para determinar si hay algún cambio en la imagen con respecto a estudios de años anteriores. Hasta este momento, la práctica habitual de los médicos es entregar las imágenes a los pacientes, indicando que el expediente es propiedad del paciente. Recomendamos que sea compulsoria la retención de estas imágenes por parte de las facilidades para de esta manera cumplir con la reglamentación antes mencionada.

Con respecto al asunto atinente a la medida de referencia, concordamos con la aseveración de que los senos más densos de mujeres más jóvenes tienen mayor tendencia a generar falsos negativos en las interpretaciones, debido a la densidad del tejido del seno. Concordamos también con el hecho de que se debe requerir por ley requisitos para incluir en el expediente datos tales como:

- a) Dosis de radiación recibida al tejido durante el estudio
- b) Estimado de la densidad de seno del paciente
- c) Justificación para recomendar pruebas adicionales o suplementarias, incluyendo el beneficio para el paciente de realizar dichas pruebas

La **Administración de Seguros de Salud de Puerto Rico (ASES)** en ponencia escrita expuso que brinda deferencia a la posición que establezca el Departamento de Salud. En la Exposición de Motivos de la Resolución se indica que una mujer con tejido de seno denso enfrenta un riesgo cuatro veces mayor de desarrollar cáncer al de las personas sin dicha condición. También se informa que, conforme a estimados del Instituto Nacional de Cáncer, en los Estados Unidos una de cada ocho mujeres desarrollará cáncer de seno durante su tiempo de vida.

Por otro lado, según informan los Centros para la Prevención y Control de Enfermedades, el cáncer de seno es la principal causa de muerte por cáncer dentro de la población de mujeres hispanas y la segunda causa de muerte por cáncer entre las mujeres blancas, negras, asiáticas e isleñas del Pacífico, indígenas americanas y nativas de Alaska.

La Exposición de Motivos abunda sobre la importancia de las mamografías selectivas de detección, como mecanismos para detectar el cáncer de seno en personas sin síntomas de la enfermedad. Estas hacen posibles identificar la existencia de tumores que no se pueden palpar.

No obstante, también se indica en la Exposición de Motivos que en los casos en que está presente una alta densidad del seno, es más difícil detectar los tumores cancerosos. Dicha condición es la causa principal de resultados negativos falsos en las mamografías. La condición de senos densos ocurre con mayor frecuencia entre mujeres jóvenes. Los resultados negativos falsos contribuyen a retrasar el tratamiento de las mujeres afectadas y a producir en estas un falso sentido de seguridad.

La literatura médica nos indica que el cáncer de mama no es una enfermedad exclusiva de mujeres. Los hombres pueden padecer la misma, aunque los casos conforman un porcentaje muy pequeño. No obstante, también se indica en los informes médicos que en el caso de los hombres, los tumores son fácilmente palpables y existen variados métodos de detección. La facilidad de detectar tumores mediante el proceso de palpar el seno, no es igual en el caso de las mujeres.

Según se indica en la Exposición de Motivos, se hace imperativo que a tenor con las facultades del Secretario de Salud, este promulgue la reglamentación necesaria para que los informes de las mamografías incluyan un resumen que contenga datos sobre la densidad del seno o su factor de correlación con el desarrollo de cáncer. Por norma los radiólogos al interpretar las mamografías hacen una medición de la densidad del seno. Se propone la inclusión de dicha información, debido a que actualmente la misma no se provee en dichos informes ni se requiere proveerla.

La ASES es el brazo operacional del sistema de salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. En virtud de su ley orgánica, Ley 72 del 7 de septiembre de 1993, según enmendada, (en adelante, Ley 72), esta corporación pública tiene encomendado el descargo de importantes responsabilidades en aras de garantizar los servicios de salud a nuestra población y de propiciar el acceso y ofrecimiento eficiente de dichos servicios a toda nuestra población, sin exclusiones ni excepciones. Además, mediante el Plan de Reorganización Núm. 3 del 2010 del 29 de julio de 2010, se ampliaron las responsabilidades relacionadas a la negociación y contratación de los beneficios de salud para empleados públicos.

Siendo la presente medida una que promueve la prevención y detección temprana de una enfermedad que afecta gravemente a nuestra población, la misma reviste interés e importancia para la ASES. Para esta Administración, la prevención es fundamental en la gestión de velar por la salud de nuestros habitantes. Es por ello que favorecemos la medida que nos ocupa. No obstante, siendo la misma una que primordialmente asigna responsabilidades a la Secretaría de Salud, entendemos que esta Comisión debe disponer del beneficio de los comentarios de la agencia dirigida por esta.

Por otra parte, la **Oficina del Procurador del Paciente** en una ponencia escrita y firmada por el Dr. Carlos Mellado, avaló la medida y expuso que es de conocimiento general que se observa mundialmente una incidencia con tendencia ascendente de cáncer de seno. La detección del cáncer por medio de mamografía, acompañada de un examen clínico del seno, puede disminuir la mortalidad a causa de este tipo de cáncer. El fin primordial de la mamografía es la detección precoz; sin embargo, algunas lesiones no se pueden visualizar por medio de este examen. Por esta razón la interpretación mamográfica no debe ser tarea exclusiva del radiólogo, sino que es una tarea compartida con el médico primario.

Existen varios factores que deben ser considerados a la hora de determinar qué estudios ordenar y poder diagnosticar adecuadamente este tipo de condición. El médico que atiende a la paciente realiza un estudio completo tomando en consideración los siguientes datos: antecedentes personales de cáncer de seno y antecedentes familiares; algunos cambios del seno en la biopsia; alteraciones genéticas; antecedentes de reproducción y menstruación; densidad del seno; radioterapia; y factores de dieta y de estilo de vida.

El requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente representa información esencial que el médico que atiende a la paciente puede ser de utilidad para determinar si realiza o no estudios posteriores, entre otras consideraciones. Esto se debe a que la sensibilidad de la mamografía no es igual en todas las pacientes si se toma en consideración que la misma es dependiente de la densidad de las glándulas mamarias.

Finalmente, el procurador reconoció que es el médico que atiende a la paciente quien a su discreción y mediante evaluación tiene el cuadro clínico completo para determinar que pruebas suplementarias son las ideales para su diagnóstico.

### **IMPACTO FISCAL MUNICIPAL**

Para el cumplimiento del Reglamento del Senado de Puerto Rico, en su Sección 32.5 y además, cumplir con lo dispuesto en la Ley Núm. 81 de 30 de agosto de 1991, según enmendada. La Comisión suscribiente ha determinado que esta medida no tiene impacto fiscal sobre las arcas de los Gobiernos Municipales.

### **CONCLUSIÓN**

Esta Comisión, luego de evaluar la medida en referencia, entiende que es de suma importancia lo expuesto por el Departamento de Salud quienes exponen que los senos más densos de mujeres más jóvenes tienen mayor tendencia a generar falsos negativos en las interpretaciones, debido a la densidad del tejido del seno. Por esto se recomienda que se realicen enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica y que incorporen enmiendas al entirillado electrónico que se acompaña con este informe. En adición, entendemos que las recomendaciones hechas por la Secretaria de Salud en su ponencia son cónsonas con el interés de atender y proteger a la ciudadanía, con el hecho de que se debe requerir por ley requisitos para incluir en el expediente datos tales como: la dosis de radiación recibida al tejido durante el estudio, el estimado de la densidad de seno del paciente, la justificación para recomendar pruebas adicionales o suplementarias, incluyendo el beneficio para el paciente de realizar dichas pruebas. Por las razones ante expuestas, la Comisión suscribiente recomienda la aprobación de la medida con las enmiendas que se incluyen en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
José Luis Dalmau Santiago  
Presidente  
Comisión de Salud y Nutrición”

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se da cuenta del Informe Parcial en torno a la Resolución del Senado 120, sometido por la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se da cuenta del Informe Final en torno a la Resolución del Senado 237, sometido por la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1127, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, sin enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### **“RESOLUCIÓN**

Para ordenar a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a lo dispuesto en su Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; con el propósito de evaluar si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Por más de sesenta años las Juntas Examinadoras han jugado un rol trascendental en el ejercicio serio y ponderado del poder de licenciar del Estado. Mediante su establecimiento se han formalizado los procesos de certificación y reglamentación de las diferentes profesiones, fortaleciendo el desempeño y crecimiento profesional de cientos de miles de puertorriqueños y puertorriqueñas. Estos organismos creados por Ley, no sólo se han encargado de organizar la cualificación y el acceso de los profesionales a los procesos de licenciatura, tanto local, federal e internacional, sino también han servido de agente fiscalizador e intermediario entre la comunidad y los profesionales, aspirando a garantizar no solo el funcionamiento ordenado de los profesionales, sino también garantizando el mejor bienestar para la ciudadanía receptora de servicios.

El Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, considera pertinente atender el reclamo profesional de distintos sectores de la salud dental que sugieren alegados conflictos profesionales entre la Junta Dental Examinadora, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico y profesionales individuales. Estas alegaciones incluso sugieren conductas contrarias a la Ley, tales como: la licenciatura de personas no cualificadas según los requisitos mínimos de admisión establecidos, irregularidades en la implantación del mecanismo de pruebas o exámenes, el uso indebido de la autoridad contenidos por ley para tomar represalias contra miembros de la comunidad dental, y acciones por parte de directivos dirigidas a interrumpir el buen funcionamiento del organismo, fomentando un clima hostil entre las organizaciones profesionales creadas por ley y los organismos reguladores.

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

Sección 1.- Se ordena a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a la Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, y el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; evaluar si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.

Sección 2.- La Comisión deberá rendir un informe con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones, dentro noventa (90) días a partir de la aprobación de esta Resolución.

Sección 3.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

### **“INFORME**

### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomienda la aprobación sin enmiendas, con el entirillado electrónico que se acompaña, de la R. del S. 1127, de la autoría del senador Torres Torres.

### **ALCANCE DE LA MEDIDA**

La R. del S. 1127 presentada a la consideración del Senado ordena a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora;

determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a lo dispuesto en su Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; con el propósito de evaluar si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.

Consideramos que esta solicitud puede ser atendida eficiente y adecuadamente por la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, permitiéndole a la Comisión desempeñar sus funciones legislativas de fiscalización y cualquier otra responsabilidad inherente a su función y jurisdicción, según la Regla 13.1- Funciones y Facultades de las Comisiones Permanentes, del Reglamento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### **CONCLUSIÓN**

Por lo antes expuesto, la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar al Senado de Puerto Rico, se apruebe sin enmiendas, la Resolución del Senado 1127.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Aníbal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos”

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1128, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### **“RESOLUCION RESOLUCIÓN**

Para ordenar a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la posibilidad de establecer condiciones que permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor actual es menor que la deuda hipotecaria, también conocidas como “Underwater mortgage”, ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las tasas de interés prevalecientes en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un pago mensual más bajo; ~~y para otros fines.~~

### **EXPOSICION EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Según los datos ofrecidos por la Oficina del Comisionado de Instituciones Financieras, unas 19,172 familias puertorriqueñas han perdido sus hogares desde el 2008 al 2013. El número de familias que año tras año pierden sus hogares es alarmante y habla por sí mismo: unos 2,357 hogares en 2008; 2,454 en 2009; 3,162 ejecuciones en 2010; 3,188 en 2011; 3,814 en 2012 y 4,207 familias en el 2013 terminaron con sus casas reposeídas por los bancos. Al presente, se estima que hay unas 15,163 hipotecas que exceden los tres meses de atrasos y están en peligro de ser reposeídas; aunque

aún no han sido referidas al proceso de ejecución. Es pertinente señalar que la mayoría de esas hipotecas se concedieron a unas tasas de intereses elevadas, muy por encima del 3 a 4 por ciento que prevalece en la actualidad.

Si bien la situación no es exclusiva de Puerto Rico, aquí nos ha afectado de forma severa. Esta grave crisis inmobiliaria, conocida en los Estados Unidos como “U.S. Subprime Mortgage Crisis”, provocó lo que allí se conoce como “Underwater mortgages” o propiedades cuya deuda por sus dueños es mayor que el valor actual de dicha propiedad en el mercado. En Estados Unidos afectó a unos 9.7 millones de dueños de hogares, equivalentes al 19.4 de los propietarios en los 50 estados durante ese mismo periodo.

En Puerto Rico esta situación coincide con la grave crisis económica que ha sufrido el País durante ese mismo periodo. Por ello, es usual que las razones principales para la privación del hogar sean la pérdida del empleo o un negocio que provoca que se deje de contar con una fuente de ingresos que permita pagar la hipoteca. Así las cosas, al no contar con los recursos suficientes y verse imposibilitados de vender o refinanciar, ya que el valor actual de su propiedad en el mercado es menor que su deuda, pierden su hogar al serle ejecutada la hipoteca.

Se trata de una situación que no beneficia a nadie. Todos conocemos que el negocio de la banca hipotecaria no es la venta de bienes raíces mediante las propiedades reposeídas y conocemos, además, que una gran mayoría de los ciudadanos que han perdido sus hogares o atraviesan hoy esta situación tuvieron o tienen el deseo de cumplir con las condiciones que le permitan mantener su hogar.

Si bien el drama humano que supone verse privados del que fuera el hogar por muchos años es penoso, descubrir que no hay alternativas para enfrentarlo es mucho peor. Por ello, varias jurisdicciones de Estados Unidos y otros países han explorado formas de enfrentar la situación que deberían ser estudiadas y consideradas en Puerto Rico.

Por las consideraciones anteriores, el Senado de Puerto Rico entiende necesario realizar una investigación en torno a la crisis hipotecaria actual que incluya la viabilidad de ampliar las opciones legales y administrativas para enfrentar la amenaza de ejecución de hipoteca que sufren los dueños de hogares.

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

Sección 1.- ~~Se ordena a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en torno a la crisis hipotecaria actual que incluya la viabilidad de ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas para enfrentar la amenaza de ejecución de hipoteca de muchos dueños de hogares que les permita retenerlos sobre la posibilidad de establecer condiciones que permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor es menor que la deuda hipotecaria, también conocidas como “Underwater mortgage”, ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las tasas de interés prevaleciente en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un pago mensual más bajo.~~

Sección 2.- Las Comisiones rendirán un informe con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones, en un término de noventa (90) días, luego de aprobada esta Resolución.

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

## **“INFORME**

### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomienda la aprobación con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña, de la R. del S.1128, de la autoría del senador Rodríguez Otero.

### **ALCANCE DE LA MEDIDA**

La R. del S. 1128 presentada a la consideración del Senado ordena a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la posibilidad de establecer condiciones que permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor actual es menor que la deuda hipotecaria, también conocidas como “Underwater mortgage”, ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las tasas de interés prevalecientes en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un pago mensual más bajo

Consideramos que esta solicitud puede ser atendida eficiente y adecuadamente por las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, permitiéndole a las Comisiones desempeñar sus funciones legislativas de fiscalización y cualquier otra responsabilidad inherente a su función y jurisdicción, según la Regla 13.1- Funciones y Facultades de las Comisiones Permanentes, del Reglamento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### **CONCLUSIÓN**

Por lo antes expuesto, la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar al Senado de Puerto Rico, se apruebe la Resolución del Senado 1128, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,

(Fdo.)

Aníbal José Torres

Presidente

Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos”

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1129, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### **“RESOLUCIÓN**

Para ordenar a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al



mantenimiento de la infraestructura de la Autoridad de Energía Eléctrica en el Distrito de Arecibo y las razones para los incidentes que tuvieron lugar en Barceloneta y Arecibo el 24 y 25 de marzo de 2015, respectivamente y ~~para otros fines relacionados.~~

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El 24 de marzo de 2015, una decena de postes de madera pertenecientes a la Autoridad de Energía Eléctrica (en adelante "AEE") se desplomaron, cayendo al pavimento. Este suceso tuvo lugar en un área de alto tránsito vehicular en la Carr. Núm. 2, Km. 59. Como consecuencia del desplome de los postes sufrieron daños, cinco (5) vehículos privados y un ciudadano sufrió lesiones. Sin embargo, el tránsito y el servicio de energía eléctrica se vieron afectados por varias horas. Por otro lado, el 25 de marzo de 2015, hubo una explosión en la ~~hidroeléctrica~~ Central Hidroeléctrica localizada en la ~~carretera 123~~ Carretera PR 123, del Barrio Río Arriba de Arecibo. La explosión tuvo como consecuencia que la región Noroeste del país quedara sin servicio de energía eléctrica. Según trascendió públicamente no hubo heridos ~~en~~ como consecuencia del incidente.

Nos ~~provocan~~ provoca gran preocupación los sucesos antes narrados ya que exponen la seguridad de los ciudadanos del Distrito de Arecibo. Hasta el momento no ha trascendido la razón para el desplome de los postes en Barceloneta. Tampoco se ha informado el motivo de la explosión ~~de la hidroeléctrica en la Central Hidroeléctrica en Arecibo.~~ En el futuro, situaciones como esta podrían ocasionar la pérdida de vidas. Es ~~la~~ responsabilidad de esta Asamblea Legislativa este Senado salvaguardar la seguridad de nuestros ciudadanos. Por lo tanto, se debe realizar una investigación exhaustiva de las razones por las cuales ocurrieron los hechos antes expuestos. Igualmente se deben adoptar aquellas medidas que eviten que en el futuro eventos como los que tuvieron lugar entre el 24 y 25 de marzo de 2015, en Barceloneta y Arecibo, se puedan repetir.

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

Sección 1.-Se ~~le~~ ordena a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al plan de mantenimiento de la infraestructura de la AEE en el Distrito de Arecibo y las razones para los incidentes que tuvieron lugar en Barceloneta y Arecibo el 24 y 25 de marzo de 2015, respectivamente, ~~en los cuales postes del tendido eléctrico cayeron sobre vehículos, poniendo en riesgo la vida de varias personas.~~

Sección 2.- La Comisión rendirá un informe conteniendo sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones, dentro de noventa (90) días a partir de la aprobación de esta Resolución.

Sección 3.- Esta Resolución entrará a regir inmediatamente después de su aprobación.”

### **“INFORME**

#### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomienda la aprobación con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña, de la R. del S. 1129, de la autoría del senador Martínez Santiago.

### **ALCANCE DE LA MEDIDA**

La R. del S. 1129 presentada a la consideración del Senado ordena a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al mantenimiento de la infraestructura de la

Autoridad de Energía Eléctrica en el Distrito de Arecibo y las razones para los incidentes que tuvieron lugar en Barceloneta y Arecibo el 24 y 25 de marzo de 2015, respectivamente.

Consideramos que esta solicitud puede ser atendida eficiente y adecuadamente por la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, permitiéndole a la Comisión desempeñar sus funciones legislativas de fiscalización y cualquier otra responsabilidad inherente a su función y jurisdicción, según la Regla 13.1- Funciones y Facultades de las Comisiones Permanentes, del Reglamento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

### CONCLUSIÓN

Por lo antes expuesto, la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar al Senado de Puerto Rico, se apruebe la Resolución del Senado 1129, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Aníbal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos”

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto de la Cámara 1661, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### “LEY

Para añadir un Artículo 11-A a la Ley 9-2013, mejor conocida como la “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, a los fines de establecer las obligaciones de las entidades gubernamentales en cuanto a las aportaciones retenidas a los socios por concepto de ahorros, plazos de amortización de préstamos, las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento, según dispuesto en los Artículos 11, 13 y 32 de la Ley, respectivamente; para disponer el término para remitir dichas aportaciones a la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y para otros asuntos relacionados.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (Asociación) es una entidad privada cuyos orígenes se remontan a la aprobación de la Ley Núm. 52 de 11 de julio de 1921, según enmendada. En su ley habilitadora de 1966, se dispuso que el propósito de la Asociación es estimular el ahorro entre los empleados y los socios acogidos pensionados; establecer planes de seguro; efectuar préstamos; proveer a este grupo de personas hogares e instalaciones hospitalarias para su tratamiento médico y de sus familiares, entre otros.

La Asociación ha cumplido con su objetivo de fomentar el ahorro entre los empleados públicos y proveer para su seguridad mediante el ofrecimiento de servicios financieros a sus socios. No obstante, en los últimos años se ha denunciado que algunas entidades gubernamentales

mantienen deudas con la Asociación, lo que afecta los beneficios de estos. La situación ha llegado al extremo de que se les han negado los servicios y beneficios a los socios por la deuda que mantiene la entidad gubernamental con la Asociación. A todas luces, resulta injusto.

El Artículo 11 de la Ley 9-2013 dispone que “[l]os directores o jefes de las entidades gubernamentales y los directores de los sistemas de retiro de los empleados públicos, para aquellos socios acogidos pensionados que lo autoricen, descontarán mensualmente el tres por ciento (3%) o el por ciento vigente al momento de su ingreso a la Asociación, del total del sueldo o pensión a todos los empleados o socios acogidos pensionados para los efectos de ahorro. **El ingreso por este concepto será separado y remitido a la Asociación por el Secretario de Hacienda de Puerto Rico y constituirá el Fondo de Ahorro y Préstamos de la Asociación.**” (Énfasis suplido). No obstante, la Ley no fija el término que tendrá la entidad gubernamental para remitir este dinero a la Asociación.

Por su parte, los Artículos 13 y 32 de la Ley 9, supra, disponen para que las entidades gubernamentales deduzcan del sueldo mensual del empleado o de la pensión de los socios acogidos pensionados, los plazos de amortización de los préstamos concedidos y las primas mensuales del seguro, respectivamente.

Esta Asamblea Legislativa entiende necesario reiterar el deber de toda entidad gubernamental de mantener al día el cumplimiento de la responsabilidad económica con la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado y con sus empleados públicos por lo cual, se establece un término para remitir las cantidades retenidas y el pago de intereses en caso de incumplimiento.

#### **DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL PUERTO RICO:**

Sección 1-Se añade el Artículo 11-A, a la Ley 9-2013, mejor conocida como la “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, el cual leerá de la siguiente forma:

“Artículo 11-A.-OBLIGACIONES DE LAS ENTIDADES GUBERNAMENTALES, SANCIONES.

Toda entidad gubernamental deberá deducir y retener del sueldo o pensión del socio, las aportaciones por concepto de ahorros, de los plazos de amortización de los préstamos, de las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento, que disponen los Artículos 11, 13 y 32, respectivamente. Retenida la aportación, la entidad gubernamental remitirá la misma a la Asociación en o antes de los siguientes veinte (20) días laborables concluido el mes en que se hizo la retención.

La entidad gubernamental obligada a deducir y retener las aportaciones de los socios y a remitir las mismas, será responsable ante la Asociación, del pago total de las cantidades correspondientes. Si la entidad gubernamental dejare de hacer la retención o remitir las aportaciones, las sumas que debió retener y pagar a la Asociación, serán cobradas a la entidad, siguiendo el procedimiento que establezca la Asociación para estos fines.

La entidad gubernamental que no remita las cantidades descontadas dentro del término establecido, será responsable ante la Asociación, del pago de intereses, al tipo legal, desde el día en que las cantidades retenidas debieron ser remitidas a la Asociación, hasta el día en que el pago se emita. Los intereses adeudados por la entidad gubernamental serán cobrados por la Asociación, siguiendo el procedimiento que establezca para esos fines, en función de la reglamentación aprobada por la Asamblea de Delegados.”

En aquellos casos en que las gestiones de cobro resultaren infructuosas, la Asociación cancelará los seguros de los socios asegurados que trabajan en las entidades gubernamentales deudoras, y notificará tanto a dichas entidades como a los socios asegurados, mediante correo certificado con acuse de recibo enviado a la última dirección según demuestre sus archivos. La notificación de cancelación indicará: los fundamentos para la cancelación; fecha de efectividad, la cual no será menor de treinta (30) días contados a partir de la notificación; las consecuencias de la cancelación y las alternativas para enviar los pagos futuros y evitar la cancelación o coordinar la reinstalación de la póliza.

Sección 2-Esta Ley entrara en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

## “INFORME

### AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones del Senado de Puerto Rico le recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del Proyecto de la Cámara 1661, con las enmiendas que se acompañan mediante el entirillado electrónico que se acompaña y se hace formar parte de este informe.

### ALCANCE DEL PROYECTO DE LA CÁMARA 1661

La Ley Núm. 9 de 25 de abril de 2013, según enmendada, conocida como la nueva “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, fue adoptada a los fines de devolver control y poder decisonal de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (Asociación) a sus empleados. Sin embargo, dicho control se ve menoscabado por el incumplimiento de las entidades gubernamentales en cuanto a las aportaciones retenidas a los socios por concepto de ahorros, plazos de amortización de préstamos, las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento.

La Asociación ha cumplido con su objetivo de fomentar el ahorro entre los empleados públicos y proveer para su seguridad mediante el ofrecimiento de servicios financieros a sus socios. No obstante, en los pasados años, la situación con las entidades gubernamentales ha llegado al extremo de que se les han negado los servicios y beneficios a los socios por la deuda que mantiene la entidad gubernamental con la Asociación.

El Proyecto de la Cámara 1661 (en adelante, “P. de la C. 1661”) P. de la C. 1661, según aprobado por el cuerpo hermano, tiene como título:

Para añadir un Artículo 11-A a la Ley 9-2013, mejor conocida como la “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, a los fines de establecer las obligaciones de las entidades gubernamentales en cuanto a las aportaciones retenidas a los socios por concepto de ahorros, plazos de amortización de préstamos, las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento, según dispuesto en los Artículos 11, 13 y 32 de la Ley, respectivamente; para disponer el término para remitir dichas aportaciones a la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y para otros asuntos relacionados.

En esencia, el P. de la C. 1661 propone establecer un término para que las entidades gubernamentales remitan a la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado las cantidades

retenidas y el pago de intereses en caso de incumplimiento y reiterar la responsabilidad económica que tienen las entidades gubernamentales con la Asociación.

#### **ALCANCE DEL INFORME**

La Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones (en adelante, la “Comisión”) realizó su análisis a base de los memoriales explicativos presentados por Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado (AEELA o Asociación), el Departamento de Justicia, la Asociación de Alcaldes, la Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales y la Oficina del Comisionado de Seguros. La Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado (AEELA o Asociación), el Departamento de Justicia, la Asociación de Alcaldes y la Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales presentaron sus memoriales ante la Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público de la Cámara de Representantes. La Oficina del Comisionado de Seguros presentó su memorial a solicitud de esta Comisión.

#### **RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN**

La Comisión recomienda la aprobación de la medida, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña y se hace formar parte de este informe. Se hacen las correcciones pertinentes al entirillado para atemperar el texto del P. de la C. 1661 a las sugerencias y observaciones realizadas por la Oficina del Comisionado de Seguros en su Memorial.

#### **BREVE RESUMEN DE COMENTARIOS Y MEMORIALES EXPLICATIVOS**

##### **Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado (AEELA o Asociación)**

Esta Comisión recibió la ponencia suscrita por la **Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado (AEELA o Asociación)** ante la Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público de la Cámara de Representantes, firmada por el Sr. Pablo Crespo Claudio, como Director Ejecutivo de la Asociación.

En su ponencia, la Asociación endosó la pieza legislativa y reseñó que algunas entidades gubernamentales, principalmente los municipios, retienen las cantidades descontadas a los empleados y no las remiten dentro de lo que debe ser un término razonable de tiempo. Explican que esto afecta los servicios y beneficios que tienen derecho a recibir los socios, al extremo de que en ocasiones niegan servicios y acuden a los tribunales para reclamar el pago. Esto se traduce en gastos y en utilización de recursos legales, en lugar de poder utilizarlos en servicios directos a los socios.

La Asociación presentó varias enmiendas que consideran harán más efectivo el alcance de la medida y ayudarán a una mejor implantación de lo propuesto, entre ellas la sustitución del término patrono por entidad gubernamental y que se elimine el requerimiento para el cobro de los intereses por parte del Comité Ejecutivo. La Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público de la Cámara de Representantes incluyó las enmiendas presentadas por considerarlas correctas y apropiadas y forman parte del texto final aprobado por la Cámara de Representantes.

##### **Departamento de Justicia**

El **Departamento de Justicia**, en su ponencia, firmada por el Hon. César R. El Secretario de Justicia, explica que en general, el Departamento considera que la 3enmienda propuesta recoge un lenguaje similar al Artículo 5-107 de la Ley Núm. 447 de 15 de mayo de 1951, según enmendada, que establece la obligación de deducir y retener las aportaciones de los participantes del programa de

retiro y remitirlas al Sistema de Retiro de los Empleados Públicos en o antes del décimo quinto (15to) día del mes siguiente a la fecha en que hizo la retención.

El Departamento endosó la medida con la sugerencia sobre la imposición de intereses, que aunque el marco normativo en Puerto Rico autoriza la imposición del pago de intereses al Estado y sus agencias, entienden que el momento para iniciar el computo del mismo debe ser a partir de concluido el termino concedido para realizar el pago, una vez se presente el requerimiento a la agencia solicitando el pago adeudado y no exista controversia sobre la deuda. Hicieron referencia al procedimiento establecido por la Ley Núm. 25 de 8 de diciembre de 1989, según enmendada, conocida como "Ley de Sistema de Pronto Pago para Proveedores de Bienes y Servicios al Gobierno". Dicha sugerencia fue acogida por la Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público de la Cámara de Representantes y forman parte del texto final aprobado por la Cámara de Representantes.

### **Asociación de Alcaldes**

La **Asociación de Alcaldes**, a través de su Director Ejecutivo, el Lcdo. Pedro Crespo Claudio, no endosó el proyecto según redactado y explicó que, aunque entienden la obligación de las entidades gubernamentales de remitir las aportaciones de los empleados a la AEELA, tienen reservadas objeciones sobre la pieza de ley.

La Asociación de Alcaldes entiende que la AEELA tiene que realizar las gestiones de cobro necesarias como cualquier otra institución mediante el trámite judicial ordinario, así como lo hacen los gobiernos municipales. Por otra parte, considera que no puede ser la Asamblea de Delegados quien defina la forma en que los municipios realizarán y remitirán las aportaciones. Además, solicita que la medida disponga que el término para el envío de las aportaciones retenidas sea de treinta (30) días luego de la fecha en que se hizo la retención. Considera que así se les provee una oportunidad razonable a los gobiernos municipales ante la situación económica actual. Por último, expresa no tener objeción al cobro de los intereses legales correspondientes, pero sí se oponen a que sea la Asamblea de Delegados quienes establezcan el mecanismo de cobro.

La Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público de la Cámara de Representantes decidió no incluir las enmiendas presentadas.

### **Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales**

La Oficina del Comisionado de Asuntos Municipales (OCAM), a través su Comisionado, Lcdo. Carlos M. Santini Rodríguez, endosa la aprobación del P. de la C. 1661. La OCAM coincide en la aseveración de que en la medida en que las entidades gubernamentales incumplan con su responsabilidad de enviar las cuantías retenidas, se afectan adversamente los empleados de AEELA, ya que a raíz de esto, en ocasiones le son denegadas las solicitudes de préstamos personales e hipotecarios a los cuales tienen derecho como socios.

En cuanto a los municipios, explican que la Ley 81-1991, según enmendada, conocida como "Ley de Municipios Autónomos", prohíbe de manera expresa la retención de las aportaciones o cuotas de los empleados municipales, más allá del término que la ley le impone.

### **Oficina del Comisionado de Seguros**

La Oficina del Comisionado de Seguros (OCS), a través su Comisionada, la Sra. Ángela Weyne-Roig, sometió memorial escrito presentado el 23 de febrero de 2015, y explica que el Proyecto se enfoca en la obligación que tienen las entidades gubernamentales de retener los pagos y remitirlos hacia la Asociación, lo cual representa una conveniencia para la Asociación quien en su

defecto, tendría que realizar la gestión de cobro individualmente. Sobre el término para remitir los fondos retenidos, la OCS entiende que debe distinguirse entre las entidades que fungen como pagadores especiales y las que utilizan al Departamento de Hacienda para remitir los pagos, ya que en el ulterior, estas no tienen el total control de la remisión de los fondos.

Un elemento importante de la prima es que su ingreso es el único fondo del cual se pagan las pérdidas. Dicho ingreso debe ser suficiente para satisfacer las pérdidas resultantes de riesgos de naturaleza similar. El pago de la prima constituye una condición esencial sin la cual no puede existir el contrato de seguro y a cambio de ésta, los aseguradores asumen los riesgos transferidos por el asegurado. A la OCS le preocupa que no exista disposición o reglamento alguno que establezca los parámetros para la cancelación de la póliza por falta de pago ni para su reinstalación sujeta al pago de la prima adeudada. Dado a que la misma Ley Habilitadora de la Asociación no provee espacio para que el socio pueda remitir el pago directamente a la Asociación, la Ley debe atender las consecuencias para el asegurado por la deuda de las aportaciones retenidas, pero no remitidas por las entidades gubernamentales y las alternativas disponibles.

La OCS propone enmendar el Proyecto para incluir lenguaje que atienda la anterior preocupación y provea un mecanismo para la Asociación para notificar a los socios de la falta de pago, la posible cancelación prospectiva y las alternativas disponibles para evitar la cancelación o para la reinstalación de la póliza. Por considerarlas correctas y apropiadas, esta Comisión de incluyó las enmiendas presentadas y forman parte del entirillado electrónico que se acompaña y se hace formar parte de este informe.

#### **ANÁLISIS Y DISCUSIÓN**

La ley habilitadora de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (Asociación), la Ley Núm. 133 de 28 de junio de 1966, según enmendada, dispuso que el propósito de la Asociación es estimular el ahorro entre los empleados y los socios pensionados, establecer planes de seguro, efectuar préstamos, proveerle a este grupo de personas hogares e instalaciones hospitalarias para el tratamiento médico de ellas y sus familiares, entre otros. La Asociación aspira a mejorar la calidad de vida de los socios dueños, proveyéndoles seguridad y bienestar al ser el proveedor primario de todos los servicios financieros y de seguro, facilitándoles el ahorro y el crédito. Esta institución privada es altamente reglamentada para atender importantes intereses de política pública

Al amparo de la Ley 9-2013, las entidades gubernamentales tienen la responsabilidad de realizar los descuentos allí autorizados y remitirlos a la Asociación. Se señala que en los últimos años se ha denunciado que entidades gubernamentales incumplen su deber de remisión de retenciones a la Asociación lo que afecta los beneficios de los socios. Constituye apropiación ilegal de fondos que las entidades gubernamentales retengan dinero que pertenece al empleado sin realizar el envío. Además, la dejadez de la agencia al remitir el pago podría resultar en que el socio pierda, injustificadamente, sus beneficios. Ante tales circunstancias, esta Asamblea Legislativa entiende meritorio reiterar que las entidades gubernamentales, tienen que remitir oportunamente las aportaciones retenidas, para lo cual se dispone un término de veinte (20) días posterior al mes siguiente en que se realizaron las retenciones. Además, entendemos meritorio imponer sanciones a la Agencia, tales como el pago de intereses cuando ésta no cumple con su obligación de remitir los pagos dentro del término aquí provisto.

En tiempos de grandes retos económicos, y donde los empleados públicos han ocupado un papel importante en las medidas tomadas para atender la crisis fiscal del Gobierno, procede que le brindemos herramientas a la Asociación para garantizar que estos no se vean afectados al solicitar

servicios y para garantizar que la Asociación contará con fondos suficientes para atender las necesidades de sus socios.

#### **IMPACTO FISCAL MUNICIPAL**

En cumplimiento con el Artículo 1.006 de la Ley de Municipios Autónomos, Ley Núm. 81-1991, y la Sección 32.5 del Reglamento del Senado, luego de evaluar la medida esta Comisión estima que la aprobación del P. de la C. 1661, no tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los gobiernos de los municipios.

#### **CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN**

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones tiene a bien recomendar favorablemente a este Alto Cuerpo la **aprobación** del P. de la C. 1661, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña y se hace formar parte de este informe.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Ramón Luis Nieves Pérez  
Presidente  
Comisión de Banca, Seguros  
y Telecomunicaciones”

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto de la Cámara 1840, y se da cuenta del Segundo Informe de la Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

#### **“LEY**

Para crear la “Ley para la Protección de las Víctimas de Violencia Sexual en Puerto Rico” con el fin de desarrollar órdenes de protección para víctimas de agresión sexual, actos lascivos, acoso sexual e incesto, según tipificados por la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”; y para otros fines.

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La violencia sexual es una de las manifestaciones de la violencia de gran incidencia en nuestro país, esto a pesar de que es uno de los delitos menos reportados. Según estimados del Centro de Control de Enfermedades del Departamento de Salud Federal sólo el 16% de los casos de violencia sexual son reportados a las autoridades. En Puerto Rico, el registro de las estadísticas sobre los delitos de violaciones de tipo sexual ha sido señalado como incongruente toda vez que se ha denunciado la existencia de diferencias irreconciliables en las estadísticas que compilan los Departamentos de Familia y Salud con las registradas por la Policía de Puerto Rico en torno a este delito. Sin embargo, el Departamento de Salud asegura que en Puerto Rico ocurren anualmente alrededor de 66,000 casos de violencia sexual.

La violencia sexual tiene efectos muy profundos en la salud física y mental de los sobrevivientes. Las agresiones causan lesiones físicas cuyas consecuencias pueden ser inmediatas o a largo plazo, tales como infecciones de transmisión sexual, embarazos, entre otros. Además, tienen



un impacto en la salud mental de las víctimas cuyas secuelas pueden ser tan graves como los efectos físicos y también muy prolongados. (Organización Mundial de la Salud, 2004)

Por sus consecuencias e implicaciones en la salud física y mental de las víctimas, se estima que la violencia sexual es uno de los crímenes más costosos, sobrepasando inclusive los asesinatos. Por lo cual, este es un problema de salud pública que necesita ser atendido de forma integral y coordinada. Desde la perspectiva penal, la violencia sexual está contemplada en la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”, el cual tipifica la agresión sexual, acoso sexual, los actos lascivos y el incesto como delitos graves.

El “Código Penal de Puerto Rico de 2012” atiende la situación desde la perspectiva de las penas a imponer al agresor pero no atiende otras situaciones relacionadas desde la perspectiva de la víctima. Ante la complejidad de situaciones que puede sufrir una víctima de agresión sexual, nos corresponde brindar mayores formas de protección para así ayudarlas a través de la presentación y desarrollo de métodos dinámicos, útiles e integrados que le permitirán apoderarse y superar la agresión sexual vivida. Por esto, estimamos necesario establecer una orden de protección para víctimas de agresión sexual incesto, acoso sexual y actos lascivos como un mecanismo de ayuda y seguridad para éstas.

Una orden de protección es un remedio civil que sirve para prohibirle a la parte agresora entrar en su casa, acercarse o ponerse en contacto con la víctima de cualquier forma. En este sentido, la orden de protección puede ser un mecanismo que salve vidas ya que impide al agresor acercarse a su víctima.

A pesar de la importancia vital que poseen las órdenes de protección en Puerto Rico, las mismas son restringidas y solamente están disponibles cuando ocurren casos de violencia doméstica o acecho. Las víctimas de agresión violencia sexual necesitan una orden de protección particularizada. Esto, debido a que las órdenes de protección existentes bajo la Ley Núm. 54 de 15 de agosto de 1989, según enmendada, conocida como “Ley de Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica” y, al amparo de la Ley 284 -1999, según enmendada, conocida como “Ley Contra el Acecho en Puerto Rico”, poseen unas características específicas que no necesariamente, las víctimas de agresión violencia sexual cumplen con ellas.

Esta Asamblea Legislativa da un paso de avanzada y se une a otras jurisdicciones que poseen órdenes de protección para víctimas de agresión sexual. Con esto estaremos contribuyendo al fortalecimiento físico y emocional de estas víctimas, pero sobre todo estaremos ayudando a salvar vidas.

### ***DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:***

Artículo 1.-Título de la Ley

Esta Ley se conocerá como “Ley para la Protección de las Víctimas de Violencia Sexual en Puerto Rico”.

Artículo 2.-Política Pública

A través de la presente legislación afirmamos la política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de luchar contra cualquier tipo de manifestación de violencia, en este caso, la violencia sexual. Dicha violencia es el acto de coacción hacia una persona con el objeto de que lleve a cabo una determinada conducta sexual. Este es un acto que busca fundamentalmente someter el cuerpo y la voluntad de las personas. El propósito de esta Ley es crear los mecanismos necesarios para ayudar a la víctima mediante el mecanismo de las órdenes de protección a apoderarse de sus vidas y lograr superar esta terrible situación.

### Artículo 3.-Órdenes de Protección

Cualquier persona que haya sido víctima de agresión sexual, actos lascivos, acoso sexual o incesto según tipificado en la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”, podrá presentar por sí, por conducto de su representante legal, el Ministerio Fiscal o por un agente del orden público, una petición en el Tribunal solicitando una orden de protección, en contra de quien llevó a cabo, provocó o asistió para que se llevara a cabo cualquiera de los delitos antes mencionados, sin que sea necesario la presentación previa de una denuncia o acusación.

Artículo 4.-Cuando el Tribunal determine que existen motivos suficientes para creer que la parte peticionaria ha sido víctima de agresión sexual, actos lascivos, acoso sexual o incesto, podrá emitir una orden de protección. Dicha orden podrá incluir, sin que se entienda como una limitación lo siguiente:

- a) Ordenar a la parte peticionada abstenerse de molestar, hostigar, perseguir, intimidar, amenazar, o de cualesquiera otras formas constitutivas bajo esta Ley, dirigidas a la parte peticionada.
- b) Ordenar a la parte peticionada abstenerse de penetrar en cualquier lugar donde se encuentre la parte peticionaria, cuando a discreción del Tribunal dicha limitación resulte necesaria para prevenir que la parte peticionada moleste, intimide, amenace o de cualquier otra forma aceche y/o interfiera con la parte peticionaria y/o un miembro de su familia.
- ~~e) Ordenar a la parte peticionada pagar una indemnización económica por los daños incurridos que fueren causados por la conducta de agresión sexual y/o actos lascivos. Dicha indemnización podrá incluir, pero no estará limitada a, compensación por gastos de mudanza, gastos por reparaciones a la propiedad, gastos legales, gastos médicos y psiquiátricos, gastos de psicólogos y de consejería, orientación, alojamiento, y otros similares, sin perjuicio de otras acciones civiles a las que tenga derecho la parte peticionaria.~~
- d) Ordenar a la parte peticionada entregar a la Policía de Puerto Rico para su custodia, bien sea con carácter temporero, indefinido o permanente, cualquier arma de fuego sobre la cual se le haya expedido una licencia de tener o poseer, de portación y/o de tiro al blanco, según fuere el caso, cuando a juicio del tribunal dicha arma de fuego pueda ser utilizada por la parte promovida para causarle daño corporal a la parte peticionaria o a miembros de su familia.
- e) Emitir cualquier orden necesaria para dar cumplimiento a los propósitos y a la política pública de esta Ley.
- f) Cualquier Juez o Jueza del Tribunal de Primera Instancia podrá dictar una orden de protección conforme a esta Ley. Toda orden de protección podrá ser revisada en los casos apropiados en cualquier sala de superior jerarquía.
- g) Cualquier persona podrá solicitar los remedios civiles que establece esta Ley para sí, o a favor de cualquier otra persona cuando ésta sufra de incapacidad física o mental, en caso de emergencia o cuando la persona se encuentre impedida de solicitarla por sí misma.
- h) El padre o madre, director escolar, maestro o un oficial del orden público o el Procurador de Menores o el Procurador de Asuntos de Familia, o cualquier fiscal o funcionario autorizado por el/la Secretario(a) del Departamento de la Familia, el

trabajador social escolar o cualquier familiar o la persona responsable del menor, podrá solicitar al tribunal que expida una orden de protección a menores en contra de la persona que viole o se sospecha que viole esta Ley.

Artículo 5.-Procedimiento para la Expedición de Órdenes de Protección

- a) El procedimiento para obtener una orden de protección se podrá comenzar mediante la presentación de una petición verbal o escrita; o dentro de cualquier caso pendiente entre las partes; o a solicitud del Ministerio Fiscal.
- b) Para facilitar a las personas interesadas el trámite de obtener una orden de protección bajo esta Ley, la Oficina de Administración de los Tribunales tendrá disponible en la Secretaría de los Tribunales de Puerto Rico formularios para solicitar y tramitar dicha orden. Asimismo, proveerá la ayuda y orientación necesaria para cumplimentarlos y presentarlos.
- c) Una vez presentada una petición de orden de protección, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley, el Tribunal expedirá una citación a las partes bajo apercibimiento de desacato al Tribunal, para una comparecencia dentro de un término que no excederá de veinte (20) días. La notificación de las citaciones y copia de la petición se hará conforme a las Reglas de Procedimiento Civil de Puerto Rico y será diligenciada por un alguacil del Tribunal o por cualquier otro oficial del orden público, a la brevedad posible, y tomará preferencia sobre otro tipo de citación, excepto aquellas de similar naturaleza.
- d) La incomparecencia de una persona debidamente citada al amparo de esta Ley será condenable como desacato al Tribunal que expidió la citación.
- e) Cuando la petición sea presentada, la notificación de la misma se efectuará conforme a lo establecido en las Reglas de Procedimiento Civil de Puerto Rico. A solicitud de parte peticionaria, el Tribunal podrá ordenar que la entrega de la citación se efectúe por cualquier persona mayor de dieciocho (18) años de edad que no sea parte, ni tenga interés en el caso.
- f) *Órdenes Ex Parte.*-  
El Tribunal podrá emitir una orden de protección de forma *ex parte*, si determina que:
  - 1) Se han hecho las gestiones de forma diligente para notificar a la parte peticionada con copia de la citación expedida por el Tribunal y de la petición que se ha presentado ante el Tribunal y no se ha tenido éxito;
  - 2) Existe la probabilidad de que dar la notificación previa a la parte peticionada provocará el daño irreparable que se intenta prevenir al solicitar la orden de protección;
  - 3) Cuando la parte peticionaria demuestre que existe una probabilidad sustancial de un riesgo inmediato a la seguridad del peticionario y/o a algún miembro de su familia.

Siempre que el Tribunal expida una orden de protección de manera *ex parte*, lo hará con carácter provisional. Notificará a la parte peticionada en un periodo no mayor de cuarenta y ocho (48) horas (la notificación a la parte peticionada de la orden provisional incluirá la salvedad de que si, por la razón que fuese, la orden no puede ser diligenciada dentro dicho término, ello no tendrá como consecuencia dejar sin efecto la misma) con copia de la orden o de cualquier otra forma y le brindará una oportunidad para oponerse a ésta. A esos efectos señalará una vista a celebrarse dentro de los próximos veinte (20)

días de haberse expedido dicha orden *ex parte*. Durante esta vista el Tribunal podrá dejar sin efecto la orden o extender los efectos de la misma por el término que estime necesario.

Artículo 6.-Contenido de las Órdenes de Protección

- a) Toda orden de protección deberá establecer específicamente las órdenes emitidas por el Tribunal, los remedios ordenados y el período de su vigencia.
- b) Toda orden de protección deberá establecer la fecha y hora en que fue expedida y notificar específicamente a las partes de que cualquier violación a la misma constituirá desacato al Tribunal.
- c) Cualquier orden de protección de naturaleza *ex parte* deberá incluir la fecha y hora de su emisión y deberá indicar la fecha, tiempo y lugar en que se celebrará la vista para la extensión o anulación de la misma y las razones por las cuales fue necesario expedir dicha orden *ex parte*.
- d) Toda orden de protección expedida por un Tribunal se hará constar en un formulario.

Artículo 7.-Notificación a las Partes y a la Agencias del Orden Público

- a) Copia de toda orden de protección deberá ser archivada en la Secretaría del Tribunal que la expide. La Secretaría del Tribunal proveerá copia de la misma, a petición de las partes ~~o de cualesquiera persona(s) interesada(s)~~.
- b) Cualquier orden expedida al amparo de esta Ley deberá ser notificada personalmente a la parte peticionada, ya sea a través de un alguacil del Tribunal, un oficial del orden público, o cualquier persona mayor de dieciocho (18) años que no sea parte ni tenga interés en el caso de acuerdo al procedimiento establecido en las Reglas de Procedimiento Civil de Puerto Rico, según enmendadas.
- c) La División de Estadísticas de la Policía de Puerto Rico recibirá mensualmente copia de todo informe de intervención preparado al amparo de esta sección, recopilará la información contenida en los mismos y preparará anualmente un informe estadístico público sobre los incidentes de violencia sexual en Puerto Rico. Copia de este informe se enviará a la Oficina de la Procuradora de las Mujeres, así como también a la Asamblea Legislativa ~~quien lo distribuirá a todas las oficinas de las distintas Comisiones~~.

La Administración de los Tribunales proveerá a la División de Estadísticas de la Policía la información sobre las órdenes de protección solicitadas y expedidas, así como aquella información que sea útil para que el informe contenga, entre otra, la siguiente información:

- (1) Grupo poblacional que mayormente se ve afectado por los delitos incluidos en esta Ley.
- (2) Edades de dichos grupos, divididos por cantidad de incidencias.
- (3) Cantidad de personas que solicitaron órdenes de protección y el delito por el cual se emitió.
- (4) Cantidad de personas que retiraron dichas solicitudes de órdenes de protección.
- (5) Cantidad de personas que obtuvieron órdenes de protección.
- (6) Cantidad de personas que no obtuvieron órdenes de protección.
- (7) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la Secretaría de cada Tribunal a las Comandancias de la Policía de la jurisdicción donde reside la parte peticionaria.

- (8) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la Secretaría de cada Tribunal a los patronos de la parte peticionaria.
- (9) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la Secretaría de cada Tribunal a la compañía de seguridad encargada de los controles de acceso de la residencia de la parte peticionaria.
- (10) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la Secretaría de cada Tribunal a las escuelas de la parte peticionaria.

El Superintendente de la Policía establecerá normas para garantizar la confidencialidad, en torno a la identidad de las personas involucradas en los incidentes cubiertos por esta Ley.

- d) La Policía de Puerto Rico ofrecerá protección adecuada a la parte en cuyo beneficio se expida una orden de protección.

#### Artículo 8.-Incumplimiento de Órdenes de Protección

Cualquier violación a sabiendas de una orden de protección, expedida de conformidad con esta Ley, será castigada como delito menos grave; esto sin menoscabar su responsabilidad criminal por cualquier otra ley penal y constituirá desacato al Tribunal, lo que podría resultar en pena de cárcel, multa o ambas penas.

#### ~~Artículo 9.- Deber de Efectuar Arresto al Presentar Orden de Protección~~

~~Todo oficial del orden público deberá efectuar un arresto si se representa una orden de protección expedida al amparo de esta Ley o de una ley similar contra la persona arrestada, o si se determina que existe dicha orden mediante comunicación con las autoridades pertinentes y tiene motivos fundados para creer que se han violado las disposiciones de la misma.~~

#### Artículo ~~40~~ 9.-Vigencia

Esta Ley entrará en vigor inmediatamente luego de su aprobación.”

## “SEGUNDO INFORME

### AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos, previo estudio y consideración, tiene el honor de recomendar a este Alto Cuerpo la aprobación del Proyecto de la Cámara 1840, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que acompaña este informe.

### Resumen del Proyecto de la Cámara 1840

El Proyecto de la Cámara 1840 (en adelante “P. de la C. 1840”) propone crear la “Ley para la Protección de las Víctimas de Violencia Sexual en Puerto Rico” con el fin de desarrollar órdenes de protección para víctimas de agresión sexual, actos lascivos e incesto, según tipificados por la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”; y para otros fines.

### ALCANCE DEL INFORME

La Comisión entiende que el P. de la C. 1840 es una medida necesaria para proveer protección adicional a las víctimas de agresión sexual, actos lascivos e incesto. Por tal razón, la Comisión utilizó los siguientes memoriales escritos sometidos a la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes:

- Departamento de Justicia
- Oficina de Administración de los Tribunales
- Sociedad para la Asistencia Legal
- Oficina de la Procuradora de las Mujeres

## RESUMEN DE PONENCIAS

A continuación incluimos un resumen de los aspectos más relevantes de los memoriales escritos sometidos a la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes.

### Departamento de Justicia

El Departamento de Justicia apoyó la aprobación del P. de la C. 1840 y sometió algunas enmiendas para clarificar varios aspectos de la misma. Dichas recomendaciones fueron acogidas por la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes. El Departamento de Justicia recomendó que se incluyeran las víctimas de incesto entre las personas con derecho a solicitar una orden de protección bajo esta medida. De igual forma, el Departamento de Justicia señaló que el Artículo 3 de la medida adolecía de vaguedad, por lo que recomendó añadir una frase que indique que las órdenes de protección se solicitarán “en contra de quien llevó a cabo, provocó o asistió para que se llevara a cabo cualquiera de los delitos antes mencionados”.

De otra parte, el Departamento de Justicia expresó tener preocupación respecto a qué ocurriría si la orden es solicitada y la alegada víctima es menor de edad, pues la política pública del Estado es que se tienen que reportar los delitos sexuales cuando la víctima sea menor de edad. Por lo que el Departamento de Justicia entiende se debe especificar a quién le corresponde notificar a la Policía para que comiencen a investigar el caso. Dicha preocupación fue atendida por la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes. Finalmente, el Departamento de Justicia recomendó enmendar el Artículo 4 de la medida para que la revisión de la orden de protección se vea ante una sala de mayor jerarquía lo cual también fue atendido por la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes.

### Oficina de Administración de los Tribunales

La Oficina de Administración de los Tribunales (en adelante “OAT”) recomendó la aprobación del P. de la C. 1840 y al igual que el Departamento de Justicia, recomendó algunas enmiendas las cuales fueron acogidas por la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes.

En primer lugar, OAT expresó que la Ley Núm. 284-1999 según emendada conocida como la “Ley Contra el Acecho en Puerto Rico” y la Ley para la Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica, establecen que una vez radicada la petición de la orden de protección, el tribunal expedirá una citación para celebrar vista dentro de un término de 5 días. La incomparecencia de una parte, en la Ley contra el Acecho en Puerto Rico, expone al peticionario a una condena de “desacato criminal”, mientras que en la Ley Núm. 54 establece que el acto constituirá “desacato” al tribunal. En consecuencia, la OAT recomendó añadir la calificación de desacato criminal al P. de la C. 1840.

De otra parte, la OAT señaló que se debe incluir un lenguaje que especifique que el tribunal permite la solicitud de una orden de protección de forma *ex parte*. De igual forma, la OAT solicitó aclarar las instancias en las cuales podría llevarse a cabo un proceso *ex parte*, puesto que esta disposición es esencial para garantizarle protección a las víctimas en situaciones donde no se logre la notificación dentro del término, como lo sería cuando la parte peticionada evade ser notificada.

### Sociedad para la Asistencia Legal

La Sociedad para la Asistencia Legal (en adelante “SAL”) se opuso a la aprobación del P. de la C. 1840. Según la SAL, las órdenes de protección no son una solución al problema de falta de

seguridad de las víctimas de agresión sexual. De la misma manera, la SAL estableció que los recursos punitivos del Estado hacia ciertas conductas, no previene las mismas.

De otra parte, la SAL sostiene que bajo la Ley Contra el Acecho en Puerto Rico, las víctimas de agresión sexual pueden solicitar órdenes de protección; mientras que en circunstancias donde la agresión ocurra entre parejas, la Ley para la Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica provee protección a las víctimas de actos sexuales no consentidos. Más aún, la SAL expresó que los menores de edad cuentan con la Ley 266- 2004, conocida como “Ley de Registro de Personas Convictas por Delitos Sexuales y Abuso contra Menores”, por lo cual, argumentó la SAL que es incorrecto concluir que el actual ordenamiento jurídico carece de mecanismos para ayudar a las víctimas de agresión sexual.

Por otro lado, la SAL expresó que el P. de la C. 1840 no aclara si la orden de protección se expedirá una vez haya convicción o, si por el contrario, lo único que se requeriría es una mera alegación que haga el peticionario. Según la SAL, esto último expone a la parte peticionada a arbitrariedad, como ocurre en algunos de los casos de violencia doméstica. La SAL también argumentó que la orden de protección presenta un problema de debido proceso de ley, puesto que no requiere ningún tipo de quantum de prueba para establecer que se cometió el delito al momento de determinar si se expide la orden. Más aún, la SAL sostuvo que la medida no expresa claramente el procedimiento que se llevará a cabo como preámbulo a emitir la orden.

Finalmente, la SAL concluyó que el P. de la C. 1840 es vaga en su redacción y no es compatible con la legislación penal vigente. De igual forma, la SAL argumentó que la misma es innecesaria puesto que si un ciudadano necesita protección ante algún delito sexual, ya tiene a su disposición la Ley contra el Acecho, la Ley para la Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica y Ley de Registro de Personas Convictas por Delitos Sexuales y Abuso contra Menores.

### **Oficina de la Procuradora de las Mujeres**

La Oficina de la Procuradora de las Mujeres (en adelante “OPM”) se expresó a favor de la aprobación del P. de la C. 1840. La OPM recomendó enmiendas similares a las propuestas por el Departamento de Justicia y la Oficina de Administración de los Tribunales. Entre las enmiendas propuestas por la OPM se encuentra atemperar el Artículo 8 de la medida al nuevo Código Penal del 2012, y recomendó que la pena establecida por dicho artículo sea de 2 años, tiempo que la víctima podrá mudarse o buscar protegerse a ella misma y su familia. Finalmente, OPM concluyó que la Medida es sumamente útil para el cuidado y expansión de las protecciones para las víctimas de agresión sexual y actos lascivos.

### **ANÁLISIS DE LA MEDIDA**

Esta Comisión concurre con la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes respecto a que, a pesar de la importancia de las órdenes de protección, en nuestro ordenamiento jurídico actual las mismas están disponibles únicamente en casos de violencia doméstica o de acecho. Por tal razón, en muchas ocasiones las víctimas de agresión sexual o de incesto no pueden acudir al tribunal y solicitar una orden de protección contra su agresor puesto que no cumplen con los requisitos de la Ley de Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica ni de la Ley Contra el Acecho en Puerto Rico. Por tal motivo, las víctimas de agresión sexual y actos lascivos necesitan una orden de protección particularizada. La Comisión informante decidió incluir el acoso sexual entre los delitos que cualificarían para la solicitud de orden de protección.

Al igual que la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes, esta Comisión no está de acuerdo con el planteamiento esbozado por la SAL respecto a que haya remedios disponibles

para las víctimas de agresión sexual contra sus victimarios al amparo de las leyes existentes. En el caso de la Ley Contra el Acecho, para poder obtener una orden de protección es requerido que exista un patrón de conducta mediante el cual se mantiene constante o repetidamente una vigilancia o proximidad física o visual sobre determinada persona; se envían repetidamente amenazas escritas, verbales o implícitas a determinada persona; se efectúan repetidamente actos de vandalismo dirigidos a determinada persona; se hostiga repetidamente mediante palabras, gestos o acciones dirigidas a molestar, perseguir o perturbar a la víctima o a miembros de su familia, el cual debe ser repetidamente. De igual forma, para expedir una orden de protección al amparo de la Ley de Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica se requiere un patrón de conducta constante de empleo de fuerza física o violencia psicológica, intimidación o persecución contra una persona por parte de su cónyuge, ex cónyuge, una persona con quien cohabita o haya cohabitado, con quien sostiene o haya sostenido una relación consensual o una persona con quien se haya procreado una hija o hijo.

La agresión sexual por lo general no es cometida a través de un patrón de conducta. Dicho de otra forma, la víctima de agresión sexual debería tener acceso a las órdenes de protección desde la primera incidencia. De otra parte, la agresión sexual no siempre ocurre en una relación de pareja como es requerido por la Ley de Prevención e Intervención con la Violencia Doméstica. Finalmente, se puede llegar a la misma conclusión al revisar la Ley de Registro de Personas Convictas por Delitos Sexuales y Abuso contra Menores, puesto que ésta no provee el mecanismo de orden de protección para aquellos menores que hayan sido víctimas de agresión sexual, actos lascivos o incesto.

Por tal razón, las leyes antes mencionadas no ofrecen una protección adecuada a las víctimas de agresión sexual, actos lascivos e incesto. Es inconcebible que se le exija a una víctima de agresión sexual que demuestre un patrón de violencia antes de expedirle una orden de protección contra su agresor. En consecuencia, es necesario proveer un mecanismo ágil y efectivo para que las víctimas de agresión sexual, acoso sexual, actos lascivos e incesto puedan obtener una orden de protección contra su agresor, lo cual se logra con la aprobación del P. de la C. 1840.

### **IMPACTO FISCAL MUNICIPAL**

En cumplimiento con el Artículo 1.006 de la Ley de Municipios Autónomos, Ley 81-1991, y la Sección 32.5 del Reglamento del Senado, luego de evaluar la medida esta Comisión estima que la aprobación del P. de la C. 1840, **no** tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los gobiernos de los municipios.

### **CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN**

**POR TODO LO ANTES EXPUESTO**, la Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos, luego del estudio y consideración correspondiente, tiene a bien someter a este Alto Cuerpo Legislativo su informe **RECOMENDANDO LA APROBACIÓN** del Proyecto de la Cámara 1840 con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que acompaña este informe.

Respetuosamente Sometido.

(Fdo.)

Miguel A. Pereira Castillo

Presidente

Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos”

-----



Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto de la Cámara 1885, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### “LEY

Para declarar la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”, con el propósito de promover la educación y prevención sobre del síndrome de la sacudida y sus consecuencias.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Síndrome del Bebé Sacudido es una de las causas de muerte más común en bebés. Este Síndrome es un tipo de traumatismo cerebral infligido cuando un bebé es sacudido bruscamente, lo que provoca una lesión cerebral que puede causar sangrado, moretones e inflamación cerebral. Las lesiones características del Síndrome son hemorragias subdurales, hemorragias retinianas, daños de la médula espinal y el cuello, fracturas de las costillas, y en ocasiones la muerte del bebé. Según la pediatra y perito, la Dra. Brenda Mirabal, del Recinto de Ciencias Médicas, cerca de un 20% de los bebés que son sacudidos mueren. ~~Este síndrome es un tipo de traumatismo cerebral infligido cuando un bebé es sacudido violentamente, lo que provoca una lesión cerebral que puede causar sangrado, moretones e inflamación en el cerebro del bebé.~~

La mayoría de las personas que sacuden a un bebé no están tratando de lastimarlo, sino que realizan tal acto con el fin de calmar al bebé. Generalmente estas sacudidas suceden cuando el bebé está llorando inconsolablemente y la persona que lo está cuidando se frustra y pierde el control. Entre los síntomas asociados al Síndrome se encuentran las convulsiones, la disminución del apetito, vómitos, fiebre, dificultad para respirar, irritabilidad extrema, letargo, pérdida del conocimiento, entre otros. Estos síntomas pueden variar de leves a graves, que pueden frustrarse por el llanto continuo y perder el control. Algunas veces es normal sentirse frustrado y abrumado mientras se cuida de un bebé. Entre las secuelas relacionadas a este Síndrome se destacan la pérdida de audición, ceguera parcial o total, discapacidad en el habla, trastornos de la conducta, convulsiones, entre otros. Por estas y otras razones, es importante que los padres compartan esta información con todos los miembros de la familia o cualquier persona que cuide de su bebé. ~~Existe Como vemos, existe~~ una gran necesidad de educar y ~~prevenir, lo que podemos lograr utilizando una semana en el mes de abril para~~ crear conciencia sobre el peligro de sacudir un bebé. Esto, con el propósito de que ningún otro bebé sufra de este tipo de maltrato.

En los últimos años, se ha concientizado a los padres, familiares de bebés, así como a los cuidadores del efecto que causa el sacudir a un bebé. Como parte de este trabajo de concientización en el año 2013 se firmó un acuerdo colaborativo entre la Administración de Familias y Niños (ADFAN) del Departamento de la Familia y la empresa Abbott Nutrition para llevar charlas educativas sobre el síndrome. De acuerdo a información suministrada por la ~~doctora Dra.~~ Mirabal entre el 1999 al 2009, se realizaron al menos cuarenta (40) autopsias en el Instituto de Ciencias Forenses en las que se determinó que estos infantes de entre días de nacido a un año habían fallecido tras ser sacudidos violentamente por un adulto.

Por tanto, esta Asamblea Legislativa entiende necesaria la aprobación de esta legislación, con el fin de declarar la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”. Es importante que en Puerto Rico se comience a crear conciencia sobre el Síndrome del Bebé Sacudido y las consecuencias de sacudir bruscamente a un bebé.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

Artículo 1.-Se declara la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”, ~~con el propósito de promover la educación y prevención acerca del síndrome y sus consecuencias.~~

Artículo 2.- El Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico emitirá, con al menos diez (10) días de anticipación a la tercera semana del mes de abril de cada año, una proclama alusiva a la fecha dispuesta con el propósito de promover la educación y prevención acerca del síndrome y sus consecuencias.

Artículo 3 2.-El Departamento de Salud, en coordinación con el Departamento de la Familia del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y con el Secretario del Departamento de Estado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, así como con los organismos y las entidades públicas y los municipios de Puerto Rico, deberán adoptar las medidas que sean necesarias para la consecución de los objetivos de esta Ley mediante la organización y celebración de actividades ~~tendrán la responsabilidad de organizar y patrocinar las actividades propias de la~~ “La-Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”. Se promoverá, igualmente, la participación de la ciudadanía y de las entidades privadas afines con estas actividades.

Artículo 4 3.- Copia de la Proclama Anual será distribuida a los medios noticiosos del País para su divulgación. ~~El Departamento de Salud, el Departamento de la Familia y los municipios, brindarán apoyo, ya sea en la otorgación de permisos o recursos económicos (dentro del presupuesto disponible) a aquellas organizaciones sin fines de lucro dedicadas a ofrecer ayuda para la realización de actividades educativas que promuevan la concienciación social sobre el síndrome del bebé sacudido.~~

Artículo 5 4.-Esta Ley comenzará a regir ~~entrará en vigor~~ inmediatamente después de su aprobación.”

**“INFORME****AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, previo estudio y consideración tiene a bien someter el presente informe recomendando la aprobación del P. de la C. 1885, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este informe.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

El P. de la C. 1885, tiene el propósito de declarar la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”.

**ANÁLISIS DE LA MEDIDA**

El Síndrome del Bebé Sacudido es un tipo de traumatismo cerebral infligido cuando un bebé es sacudido bruscamente ocasionando que su cerebro se desplace para adelante y para atrás dentro del cráneo provocando con tal acción, sangrado, moretones e inflamación cerebral. Las lesiones características de este síndrome son hemorragias subdurales, hemorragias retinianas, daños de la médula espinal y el cuello, fracturas de las costillas, y en ocasiones la muerte del bebé.

La mayoría de las personas que sacuden a un bebé no están tratando de lastimarlo, sino que utilizan tal acto como medio de calmar al bebé. Generalmente estas sacudidas suceden cuando el bebé está llorando inconsolablemente y la persona que lo está cuidando se frustra y pierde el control.

Entre los síntomas asociados al Síndrome se encuentran las convulsiones, la disminución del apetito, vómitos, fiebre, dificultad para respirar, irritabilidad extrema, letargo, pérdida del conocimiento, entre otros. Estos síntomas pueden variar de leves a graves. Entre las secuelas relacionadas a este Síndrome se destacan la pérdida de audición, ceguera, discapacidad en el habla, trastornos de la conducta y convulsiones.

La mayoría de nuestros ciudadanos conocen muy poco sobre este síndrome. Por tal razón resulta necesario promover la concienciación y educación a la comunidad con el fin de prevenir el mismo.

### **IMPACTO FISCAL MUNICIPAL**

En cumplimiento con la Ley 81-1991, según enmendada, y con la Sección 32.5 del Reglamento del Senado, esta Comisión evaluó el impacto del P. de la C. 1885 sobre el fisco municipal y determinó que es inexistente dada la naturaleza de la medida.

### **CONCLUSIÓN**

Por todo lo antes expuesto, la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, recomienda la aprobación del P. de la C. 1885, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña y se hace formar parte de este informe.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Ángel R. Rosa  
Presidente”

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución Concurrente de la Cámara 47, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, sin enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

### **“RESOLUCIÓN CONCURRENTE**

Para expresar el más firme apoyo a la determinación del Presidente de los Estados Unidos de América, Hon. Barack Obama, de restablecer relaciones diplomáticas entre el gobierno estadounidense y el gobierno de la República de Cuba.

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El 17 de diciembre de 2014, el Presidente Barack Obama hizo públicos los esfuerzos y la determinación de su administración, junto con el gobierno de la República de Cuba, encaminados a restablecer relaciones diplomáticas entre ambas naciones. Se trata del primer gran paso en aras de superar la congelación de relaciones desde el 1961.

La paz colectiva y el acceso de los pueblos al progreso, a la cooperación y a la integración en las corrientes de la modernidad, son valores que deben promoverse y que quedan bien servidos con la iniciativa del Presidente Obama. Estamos seguros de que el acercamiento diplomático entre Cuba y Estados Unidos derivará en beneficio para toda Latinoamérica, además del positivo impacto que

tendrá para ambos países. Evidentemente, la reanudación de las relaciones entre el gobierno cubano y el estadounidense promoverá intercambio académico, comercial, industrial, deportivo y cultural entre ambos países y el resto de Latinoamérica, incluyendo a Puerto Rico.

Los lazos diplomáticos son vías al entendimiento y al diálogo saludable entre naciones. Nada puede, dentro de los principios de la buena fe y la concordia, oponerse como valor superior a la paz que ofrecen tales canales abiertos. Beneficio para los pueblos es lo que puede derivar de dichas dinámicas de comunicación.

Por la paz y el desarrollo socioeconómico pleno de la zona del Caribe, Latinoamérica y los Estados Unidos, es forzoso celebrar y alentar el vínculo de buena fe que finalmente ha comenzado a madurar entre la administración del Presidente Obama y la República de Cuba.

### **RESUÉLVASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

Artículo 1.-Se expresa el más firme apoyo a la determinación del Presidente de los Estados Unidos de América, Hon. Barack Obama, de restablecer relaciones diplomáticas entre el gobierno estadounidense y el gobierno de la República de Cuba.

Artículo 2.-Copia certificada de esta Resolución Concurrente, traducida al idioma inglés, le será enviada al Presidente y al Vicepresidente de los Estados Unidos de América, así como a los Portavoces de Mayoría y Minoría en la Cámara y el Senado del Congreso de los Estados Unidos, y al Comisionado Residente de Puerto Rico en Washington DC.

Artículo 3.-Esta Resolución Concurrente entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

### **“INFORME**

#### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomienda la aprobación de la R. Conc. de la C. 47, de la autoría del representante Varela Fernández, sin enmiendas, con el Entirillado Electrónico que se acompaña.

#### **ALCANCE DE LA MEDIDA**

La R. Conc. de la C. 47 presentada a la consideración del Senado solicita expresar el más firme apoyo a la determinación del Presidente de los Estados Unidos de América, Hon. Barack Obama, de restablecer relaciones diplomáticas entre el gobierno estadounidense y el gobierno de la República de Cuba.

Por varios siglos, la Isla de Cuba ha establecido lazos muy estrechos con la Isla de Puerto Rico. En términos económicos, políticos, educativos y de salud, ambos pueblos han colaborado en beneficio de su gente, por encima de las diferencias ideológicas. Como hermanos caribeños y antillanos, aplaudimos el restablecimiento en las relaciones diplomáticas entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de la República de Cuba, expresamos el más firme apoyo al acuerdo que ambos países han llegado.

Consideramos que esta solicitud debe ser aprobada por los miembros del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, como una expresión a favor y en solidaridad con el pueblo cubano. El establecimiento de las relaciones diplomáticas entre ambos gobiernos representa un paso de avance que promoverá el bienestar de los cubanos dentro y fuera de Cuba.

### CONCLUSIÓN

Por lo antes expuesto, la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar al Senado de Puerto Rico, se apruebe la Resolución Concurrente de la Cámara 47, sin enmiendas.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Aníbal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos”

-----

SR. PRESIDENTE: Habiendo terminado la lectura, señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Sí, señor Presidente, para retomar los Turnos Iniciales.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, vamos a retomar en este momento o a tomar los Turnos Iniciales.

### PETICIONES DE TURNOS INICIALES AL PRESIDENTE

(Los señores Seilhamer Rodríguez y Nieves Pérez solicitan Turnos Iniciales al Presidente).

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna solicitud?

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: El senador Seilhamer solicita un Turno Inicial. ¿Algún otro Senador va a tomar un Turno Inicial? No habiendo ninguno, senador Seilhamer, adelante con su Turno Inicial.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Voy a interrumpirlo, perdón. Voy a reconocer también a Ramón Luis Nieves para un Turno Inicial.

Adelante.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente, en el Orden de los Asuntos del hoy lunes, 13 de de abril de 2015, en las Peticiones y Solicitudes de Información al Cuerpo, Notificaciones y otras Comunicaciones, en el inciso j. hay una petición de este servidor que, en síntesis, lo que busca es que este Senado cite a la Junta de Gobierno de la Autoridad de Energía Eléctrica en los mismos términos que se citó a una contratista del Gobierno, a la señora Lisa Donahue; la misma fue objetada por este Senado, no cumpliendo de esa forma con el trámite legislativo. Y no estoy impugnándolo, simplemente lo quiero dejar para el récord. El Reglamento, en su Regla 18, la Sección 18.2, “Petición Tramitada como Resolución”, dice: “Cualquier Senador o Senadora deberá presentar una petición verbal o escrita –que fue lo que hice- ante el Cuerpo para que ésta, a nombre del Senado, solicite información o cualquiera de las Ramas del Gobierno, sus dependencias, sus divisiones u oficinas, así como los funcionarios empleados de ésta. De haber objeción -que la hubo- a la petición planteada por el Senador o Senadora, la misma se llevará a votación sin debate”.

Aquí se resolvió el que se atendiera esto por moción, sin llevarlo a debate. Pero reconozco que en el momento en que ocurrió eso yo no estaba presente, estaba atendiendo el caucus de la Delegación del Partido Nuevo Progresista.

A mí me parece -¿verdad?- una gran contradicción que estemos citando mañana a una persona que hoy se desprende en todos los periódicos que es una contratista del Gobierno, que responde a la Autoridad de Energía; y la cláusula 13 de su contrato dice que debe tener lealtad ante la parte que la contrata.

Y la Junta de Gobierno, que es la que realmente tiene la responsabilidad y el deber fiduciario, debe responder ante este Cuerpo asuntos como la contratación de Petrobras, que ustedes saben que está insertada en el escándalo gubernamental mayor que implica a altos funcionarios del Gobierno de Brasil por sobornos a funcionarios públicos. Debe responder la Junta de Gobierno por el incumplimiento con las emisiones tóxicas de mercurio. Deben responder a preguntas nuestras de por qué el Aguirre Offshore Gas Port no está listo. La Junta de Gobierno debe responder por qué en marzo de 2014 formalizaron tres (3) contratos con Excelerate Energy, uno de ellos de doscientos noventa y cinco (295) millones de dólares para la construcción del terminal y la instalación de la infraestructura de la tubería; otro de cincuenta (50) millones, de operación y mantenimiento del terminal; y uno de mil (1,000) millones de dólares, ciento once mil quinientos (111,500) dólares por día, por veinticinco (25) años, para la barcaza, el recibimiento del gas, almacenamiento y regasificación, sin el financiamiento. Esos contratos se otorgaron sin el financiamiento.

Y deben responder por el Informe de la Ley 66, Informe que someten ante este Cuerpo, la Ley de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno. Y en el Informe más reciente –y yo quiero compartir eso con ustedes, porque nosotros no podemos dejar pasar esto por alto- dice: “No obstante, en cumplimiento con las obligaciones bajo la “For better Agreements” –que es el acuerdo éste de suspensión o de indulgencia-, la Autoridad contrató a la firma AlixPartners International – que es la que Lisa Donahue es una ejecutiva- para asegurar los servicios de la Oficial de Reestructuración, Lisa Donahue, la cual provee asesoría, evaluación y desarrollo de una estrategia de implementación de iniciativas que mejoren la situación fiscal y operacional de la empresa”.

Y quiero que escuchen ahora detenidamente lo que la Autoridad de Energía, aparte de esa cantidad que se le paga a AlixPartners, dice: “Además, en conjunto con el contrato de AlixPartners, estamos en el proceso de contratar asesores legales y financieros necesarios para llevar a cabo el proceso de reestructuración. Entre éstos se encuentran la firma Cleary Gottlieb Steen & Hamilton, LLP; Sidney Austin, LLP; González, Machado & Roig, LLC; Wells Fargo Securities; Barnett Fermans; y Kroll Bond Rating Agency.

Como consecuencia del proceso de reestructuración, se le ha requerido a la Autoridad la nueva contratación de servicios profesionales por veinticinco (25) millones de dólares para este concepto únicamente, veinticinco (25) millones adicionales. En el informe trimestral de la Ley 66 que tienen que someter ante este Cuerpo todas las agencias del Gobierno. Veinticinco (25) millones de dólares adicionales la Junta de Gobierno va a contratar para el mismo propósito, para la reestructuración de la agencia.

¿Y, en serio, nosotros no debemos plantearle y preguntarle esto a la Junta de Gobierno, que fueron designados por el Gobernador de Puerto Rico, confirmados por el Senado de Puerto Rico y que tienen una responsabilidad ante el Pueblo de Puerto Rico?

No es para hacer un “show” mediático. Aparte de que es la propia Junta de Gobierno que tiene que responder por el desempeño de Lisa Donahue. Nosotros estamos citando a un contratista del Gobierno. ¿Y la Junta de Gobierno? ¿Su responsabilidad ante el pueblo, ante cada uno de los legisladores?

No puede el Senado dejar de que tengamos la oportunidad de que respondan a tantas interrogantes, que hoy en día todo el pueblo puertorriqueño sabe la situación crítica. Y en esto, señor Presidente, usted y yo hemos coincidido en la forma en que se debe atender, con premura, con responsabilidad y con diligencia, el asunto de la corporación pública, la Autoridad de Energía Eléctrica.

Me entristece mucho el que esta petición no haya sido aceptada cuando yo apoyé y respaldé y felicité al compañero Presidente de la Comisión por haber citado a Lisa Donahue. Me parece que ésa era la transparencia y la necesidad de conocer todos los detalles que en siete (7) u ocho (8) meses de contratación ella no ha podido suministrarle al pueblo puertorriqueño.

Son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignadas sus palabras.

Senador Ramón Luis Nieves, ¿usted va a ocupar su Turno Inicial? Adelante, Ramón Luis Nieves.

SR. NIEVES PEREZ: Señor Presidente, voy a dividir mi Turno Inicial en dos temas, el tema que iba a traer y el tema que creo que debo responder, que se ha planteado ahora.

En primer lugar, este Senado y este Gobierno hemos sido tal vez el Gobierno y Legislatura más comprometido con los derechos de los inmigrantes en nuestro país; hemos aprobado leyes históricas, como la que le concedió licencia de conducir a los inmigrantes que, irrespectivo de su estatus migratorio, de este Senado, de la autoría nuestra, los Senadores de San Juan, salió el Proyecto de Ley, que se convirtió en la Ley 21 de 2015, para darle acceso financiero a las comunidades inmigrantes, irrespectivo de su estatus migratorio. Además, desde el día uno (1) este Gobierno ha estado trabajando para cumplir con las órdenes y la demanda contra la Policía, por abuso de derechos civiles; y el Gobierno ha trabajado mano a mano con la Policía, con el Tribunal Federal para atender los temas y, particularmente, los temas de los inmigrantes.

Sin embargo, hoy tengo que levantar mi voz de rechazo total y de indignación de ver cómo el Presidente del Sindicato Policiaco, el llamado COPS, de nombre Jaime Morales, coge las ondas radiales para llamarle “charlatán”, y llamarle “enemigo público de la Policía” a un activista de derechos humanos, un activista dominicano que ha hecho de Puerto Rico su casa por muchos años, el buen amigo José Rodríguez, por los señalamientos justos que ha hecho José Rodríguez y el Comité Dominicano de Derechos Humanos contra los abusos que ha cometido históricamente la Policía de Puerto Rico, que no lo dice José Rodríguez, lo dice un informe del ACLU y se expresa en la demanda que ahora mismo está en el Tribunal Federal contra la Policía y con la cual estamos colaborando como gobierno.

Cómo esta persona del Sindicato, llamado COPS, arremete de esa manera, señalando a un activista de derechos humanos, que lo que ha hecho es decir la verdad de que aquí ha habido, históricamente, un abuso con unas comunidades marginadas, como son los inmigrantes en nuestro país. Y llamarle “charlatán” -es una cosa bien baja-; señalarlo como “enemigo público” -uno de la Policía-, con el historial de represión que ha habido aquí en Puerto Rico, donde se pone en riesgo la seguridad de un activista de derechos humanos como es José Rodríguez, es algo que este Senado tiene que rechazar. Y yo, como Senador de San Juan, que tengo una gran comunidad de inmigrantes en mi Distrito, rechazo con todas las fuerzas de mi alma este tipo de señalamiento irresponsable y bajuno, de parte de este alegado líder sindical.

¿Y por qué hace estas expresiones esta persona? Las hace, porque en esta pasada semana se encontró causa contra tres policías que alegadamente secuestraron y agredieron a un dominicano, y se les encontró causa en los tribunales, y ya hay un proceso corriendo -¿verdad?-.

Así que uso la mitad o tres cuartas partes de mi turno para atender eso. Y la otra parte de mi turno –y con esto voy a terminar- es para atender el señalamiento del buen compañero senador Larry Seilhamer, de que quiere que citemos a la Junta de Gobierno de la Autoridad de Energía Eléctrica para atender su situación actual.

Y mi respuesta es la siguiente, mañana no se acaba el mundo, mañana no es el día último de los Mayas, eso pasó en el 2012. Mañana vamos a tener ante la Comisión de Asuntos Energéticos a la señora Lisa Donahue, vamos a tener oportunidad plena para que conteste nuestras preguntas y no descartamos, como Senado, que podamos citar eventualmente a la Junta de Gobierno, como tantas veces la hemos citado. Yo he perdido cuenta de todas las veces, todas las vistas a las que ha sido citada la Junta de Gobierno, que han venido aquí, han respondido nuestras preguntas.

Así que yo creo que, y dentro del ámbito de deferencia que siempre hemos tenido, si ésta es la queja del compañero Seilhamer, pudo haberme dado una llamada telefónica; eso no ha ocurrido, no ha habido comunicación, meramente hacer un planteamiento aquí para de alguna manera pretender proyectar de que no estamos siendo transparentes o lo que fuera. No. En este Senado, que ha sido el Senado más activo –y con esto termino- en la fiscalización de la Autoridad de Energía Eléctrica, todo el mundo tendrá su día ante la Comisión de Asuntos Energéticos, como siempre ha pasado, para que nos conteste las preguntas de cómo estamos en este tema tan fundamental para el Pueblo de Puerto Rico.

Así que, dicho eso, vuelvo a indicar de que, a insistir en el compromiso de este Senado con la transparencia y con que la reforma energética que salió de este Senado se cumpla en todas sus partes.

Son mis palabras, señor Presidente.

-----

Es llamado a presidir y ocupa la Presidencia el señor Ángel R. Rosa Rodríguez, Presidente Accidental.

-----

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Muchas gracias, senador Ramón Luis Nieves.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, no estaré consumiendo el Turno como Portavoz de la Mayoría, cedo el mismo al Presidente de este Alto Cuerpo, el senador Bhatia Gautier.

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Adelante, senador Bhatia.

SR. BHATIA GAUTIER: Muchas gracias a la Portavoz.

Y yo quería hacer tres cosas en este Turno Inicial, no consumir mucho tiempo, pero hacer tres cosas fundamentales.

Primero, decir que todo lo que ha dicho el compañero Larry Seilhamer tiene razón. Pero qué diferente ha sido el que estamos trayendo a las corporaciones públicas a que le rindan cuentas a Puerto Rico. Ya esta Asamblea Legislativa se puede llevar el premio, se puede llevar la clasificación y caracterización de ser una Asamblea Legislativa que no escondió a las corporaciones públicas, sino que descubrió a las corporaciones públicas.

Por lo tanto, yo estoy de acuerdo con el senador Larry Seilhamer. Ese es el tipo de cosas que nos hemos dedicado a hacer, descubrir el velo, qué es lo que está debajo. La idea no es estar aquí durante un cuatrienio, dos cuatrienios, tres cuatrienios tratando de tapar lo que son las irregularidades dentro de las corporaciones públicas de Puerto Rico.



Estando de acuerdo con el senador Seilhamer, también entiendo que le corresponde a la Comisión y al Presidente de la Comisión ser la persona que en el calendario, como él bien dijo hoy, el Calendario de Vistas Públicas, tengamos la oportunidad de traer no tan solo a la Administración, sino a la Junta de Directores, como bien dice el senador Seilhamer. Así que estamos de acuerdo que la Autoridad de Energía Eléctrica tiene que venir a contestar muchas preguntas que todavía están sobre la mesa.

Segundo, mañana va a ser una vista importante y quiero invitar a todos los Senadores a que participen de esta vista, mañana la señora Lisa Donahue va a estar aquí en el Senado de Puerto Rico y ella va a tener que contestar varias preguntas que son puntuales. ¿Qué tipo de reorganización es la que ella va a recomendar para la Autoridad de Energía Eléctrica? ¿Qué es lo que se ha encontrado dentro de la Autoridad de Energía Eléctrica? ¿Cómo compara esta Autoridad, esta empresa estatal, cómo compara con otras reorganizaciones que ha tenido que hacer antes? ¿De qué se trata las ofertas que han hecho los bonistas, tanto público, como privadamente? ¿Por qué ella se ha expresado a favor de algunas ofertas y en contra de otras? ¿De qué se trata el detalle?

Lo importante no es esconderle al Pueblo de Puerto Rico, sino todo lo contrario, buscar la forma de que se abra la información y que el país sepa exactamente lo que está pasando dentro de la Autoridad de Energía Eléctrica para el país.

Segundo, señor Presidente, invitando nuevamente a todos los Senadores a que participen de esta vista el día de mañana. Creo que es puntual que se sepa que lo que va a ocurrir mañana no termina mañana, que vamos a continuar, como decía el senador Seilhamer, buscando la información necesaria para cada uno de los temas, ya sea el incumplimiento con los MATS federales, ya sea el contrato que hay con Petrobras, ya sea todo lo que tiene que ver con el gasto excesivo y la incapacidad que tiene la Autoridad para pagar sus bonos en este momento. Todo eso está dentro del espectro de lo que queremos hacer y lo que queremos descubrir, como parte de todo este trabajo de fiscalización, de supervisión que está haciendo el Senado de Puerto Rico.

Segundos temas: dos temas, simplemente dos anuncios para los Senadores. Primero, hay una organización muy prestigiosa a nivel de todo el hemisferio, que se llama la Confederación de Parlamentarios de América. América, siendo desde Canadá o los Estados Unidos, hasta el cono sur. La Confederación de Parlamentarios de América se reúne, la Junta Directiva se reúne en Puerto Rico miércoles, jueves y viernes; El Capitolio, el Senado de Puerto Rico somos los anfitriones; esto es el equivalente, a nivel legislativo, de lo que fue la reunión de Panamá para los ejecutivos. El grupo se va a reunir aquí. Yo lo que quisiera es que todos los Senadores los tuvieran en sus radares, ya que miércoles, jueves y viernes la Confederación de Parlamentarios de América van a hacer uso de las facilidades de El Capitolio de Puerto Rico y vamos a ser nosotros los anfitriones en esta actividad.

Finalmente, recordarles a todos los Senadores que este próximo jueves, a las cinco de la tarde (5:00 p.m.), tenemos una Sesión Especial en honor a quien fuera el noveno Presidente del Senado de Puerto Rico, don Miguel Hernández Agosto, quien por doce (12) años presidió el Senado de Puerto Rico.

Esas son mis palabras iniciales; recordarles a todos los Senadores de este evento.

Son mis palabras, señor Presidente.

- - - -

Es llamado a presidir y ocupa la Presidencia el señor Aníbal J. Torres Torres, Presidente Accidental.

- - - -

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, señor presidente Bhatia Gautier.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para regresar al turno de Aprobación del Acta de la Sesión Anterior.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, adelante.

### **APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR**

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe el Acta correspondiente a la sesión del jueves, 9 de abril de 2015.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se apruebe el Acta correspondiente al jueves, 9 de abril de 2015? No habiendo objeción, aprobada el Acta.

Próximo asunto.

- - - -

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para comenzar la discusión de las medidas del Calendario de Ordenes Especiales del Día.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, adelante con la discusión del Calendario de Ordenes Especiales del Día.

### **CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA**

Como primer asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Conjunta del Senado 174, titulada:

“Para ordenar al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente e información sobre los beneficios que ~~podría representarle la realización de~~ pueden representar el que se realicen pruebas suplementarias.”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, la Resolución Conjunta del Senado 174 ordena al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno de la paciente o del paciente e información sobre los beneficios que pueden representar el que se realicen las pruebas suplementarias.

Señor Presidente, esto ha sido presentado por la senadora Nolasco Santiago, acompañada de un Informe de la Comisión de Salud y Nutrición recomendando su aprobación con enmiendas, hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se aprueben las enmiendas en el entirillado en la Resolución Conjunta del Senado 174? No habiendo objeción, aprobadas.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas en Sala, para que se lean.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Adelante con la lectura en Sala.

**ENMIENDAS EN SALA**

En la Exposición de Motivos:

Página 3, cuarto párrafo, línea 1,

eliminar “del” y sustituir por “de”

En el Resuélvese:

Página 4, línea 12,

después de “Resolución” insertar “Conjunta”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se aprueben las enmiendas en Sala.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas en Sala? No habiendo objeción, aprobadas las enmiendas.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la Resolución Conjunta del Senado 174, según enmendada.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Ante la consideración del Senado la Resolución Conjunta de este Cuerpo Legislativo 174, los que estén a favor se servirán decir sí. En contra, no. Aprobada.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas al título en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas al título en el entirillado? No habiendo objeción, se aprueban las mismas.

SRA. LOPEZ LEON: Próximo asunto, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Próximo asunto.

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Informe Parcial sometido por la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales, en torno a la Resolución del Senado 120, titulada:

“Para ordenar a la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar investigaciones continuas sobre los diversos problemas ambientales y amenazas a la integridad de los recursos naturales en Puerto Rico.”

**“INFORME PARCIAL**

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

Vuestra Comisión de Recursos Naturales y Ambientales, previo estudio y consideración de la presente medida, respetuosamente somete este Informe Parcial con los hallazgos, condiciones y recomendaciones en torno a la Resolución del Senado 120.

***ALCANCE DE LA MEDIDA***

La R. del S. 120 ordena a la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar investigaciones continuas sobre los diversos problemas ambientales y amenazas a la integridad de los recursos naturales en Puerto Rico. En este caso particular, la Comisión convocó una

Inspección Ocular en el municipio de Patillas para observar el entorno del Balneario ubicado en ese Municipio, y a cargo de la Compañía de Parques Nacionales. Fueron convocados también, el Municipio, la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, la Junta de Calidad Ambiental, el Frente Ambiental Amigos de la Naturaleza de Patillas, representantes de la comunidad y representantes de la empresa Viatek. Todos ellos, con el propósito de sostener una discusión sobre el terreno acerca de las violaciones recurrentes a los parámetros de calidad de agua por la detección de coliformes fecales y estreptococos, en las muestras tomadas por la Junta de Calidad Ambiental en el Balneario de Patillas.

## ***HALLAZGOS***

### ***EL PROGRAMA DE MONITOREO***

En el año 2003, la Junta de Calidad Ambiental (en adelante, JCA) comenzó un “Programa de Monitoría de Playas y Notificación Pública”, programa, que como indica su título, consiste en observar recurrentemente la calidad del agua en playas de uso frecuente alrededor de la Isla. Esto, con el propósito de notificar al público en el caso de que los resultados de esta observación, que se traduce en la toma y análisis de muestras de agua de los balnearios estudiados, arrojaran concentraciones de contaminantes que pudieran poner en riesgo la salud de las personas que entren en contacto con ellos.

De esta manera, la JCA procedió desde ese año a muestrear cada dos semanas y analizar las muestras para detectar y cuantificar la presencia de dos grupos de bacterias, de las cuales hablaremos más adelante. La presencia de colonias en concentraciones elevadas de estas bacterias ocasiona que la JCA emita un aviso público recomendando que no se entre en contacto con el agua.

Estos muestreos se realizaron inicialmente en veintitrés (23) playas distintas, todas clasificadas como “Playas Públicas” por la Junta de Planificación. El Programa de Monitoreo se financia con fondos federales, a través de una subvención renovable actualmente. Desde el año 2003 hasta el año 2012, las muestras se tomaron regularmente. Sin embargo, en el año 2013, la Agencia Federal de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) no les aprobó la subvención, por lo que no hubo muestreos ni monitoreo durante ese año.

En octubre de 2013, la EPA volvió a asignar recursos, y se añadieron trece (13) playas adicionales al muestreo.

El criterio principal para determinar qué indicadores de contaminación se desea monitorear en un cuerpo de agua depende del uso que uno interese proteger. En el caso de las playas, el uso más evidente es el contacto directo con el agua. Entonces los indicadores de calidad de agua en el Programa de Monitoreo son dos grupos de bacterias cuya presencia es clara evidencia de la presencia de aguas

sanitarias sin tratar y de heces fecales de seres humanos y otros animales. La presencia de estas bacterias predicen la existencia de patógenos que pueden causar enfermedades por el contacto con ellos. Uno de los grupos bacterianos es el de los Coliformes, particularmente los fecales, y el otro es el género de los Enterococos. Al día de hoy, la presencia de una concentración mayor de doscientas (200) colonias de coliformes fecales por cien (100) mililitros de agua, es indicadora de la presencia potencial de patógenos, al igual que una concentración mayor de treinta y cinco (35) colonias de enterococos.

Entre los coliformes fecales se encuentra la especie *Escherechia coli*, presente en nuestros intestinos y parte del microbioma de nuestra especie. La presencia de *E. coli* en cuerpos de agua, prácticamente asegura la existencia de heces fecales humanas y por lo tanto, de aguas sanitarias crudas, o sin tratamiento.

El caso de los enterococos, es más peligroso. Este patógeno sobrevive mejor que *E. coli* a la salinidad, por lo que son un mejor indicador que esta sobre la presencia de heces en playas. *Enterococcus faecalis* es uno de los representantes del género, que se distingue por ser resistentes a los antibióticos. *Escherechia Coli*, por otro lado, es buen indicador de la presencia de este tipo de contaminantes en agua dulce.

Debido a esta resistencia a la salinidad, desde el año 2015 la presencia de enterococos se utilizará como estándar para determinar la contaminación por heces fecales del agua en las playas muestreadas.

### **EL CASO DE PATILLAS**

El Balneario de Patillas, instalación pública manejada por la Compañía de Parques Nacionales, está ubicado en el barrio Bajo de Patillas, contiguo a la comunidad Lamboglia de este Municipio. Lamboglia queda al oeste y norte del Balneario, que encuentra hacia el este la Reserva Natural Punta Viento de Patillas. Desde temprano en el proceso de muestreo -el Balneario de Patillas se encuentra entre los originales veintitrés (23) lugares de muestreo del Programa-, los resultados de las muestras recogidas en el Bajo de Patillas donde ubica el balneario, dieron niveles elevados de coliformes y enterococos, especialmente luego de eventos de precipitación. Esto apuntaría al desbordamiento de pozos sépticos de algunas o muchas de las más de ochenta (80) estructuras (residencias y comercios) cercanos al balneario como resultado de un nivel freático alto, ausencia de mantenimiento o construcción defectuosa. Cabe apuntar que las residencias y comercios que quedan en esta zona no cuentan con servicio de alcantarillado sanitario. Otra de las posibles causas de enterococos y coliformes en el agua de mar es la presencia de un caño natural que discurre desde el norte, recogiendo las aguas que caen sobre áreas donde actualmente pasta ganado no confinado. También, este caño puede estar recogiendo las aguas sanitarias de la

Urbanización Sol y Mar, así como de las partes altas de la comunidad Lamboglia.

A manera de ejemplo de lo que indicamos sobre la violación a los parámetros de presencia de bacterias patógenas, las muestras de agua del balneario sobrepasaron los niveles máximos de coliformes, enterococos o ambos, durante los muestreos efectuados en mayo, julio, agosto y octubre de 2014, así como los de enero y febrero de 2015. En este último muestreo, donde sólo se utilizará el conteo de enterococos, según los requerimientos del gobierno federal, se sobrepasaron los límites de 35 colonias en 100 mililitros de agua, llegando a 60 colonias en 100 mililitros; y en enero, los límites se sobrepasaron en ambas ambos periodos del muestreo.

Dada la repetida ocurrencia de estas violaciones; debido al hecho de que la Compañía de Parques Nacionales se encuentra remodelando y ampliando las instalaciones públicas del Balneario; y luego de conocer que la AAA y la compañía Viatek habrían adoptado una propuesta sometida por la última, para remediar parte del problema, la Comisión se dio a la tarea de convocar y realizar una Inspección Ocular el pasado 15 de marzo de 2015 para auscultar la situación y progreso de acciones que comiencen a aliviar y resolver el problema planteado. A nuestra convocatoria acudieron: el Alcalde del municipio de Patillas, Hon. Norberto Soto, el Sr. Ángel Meléndez, de la División de Planes y Proyectos Especiales de la Junta de Calidad Ambiental, los ingenieros Marta Torres Vázquez y Eryck Torres Vélez, de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, la señora Ana Pagán, en representación de la organización comunitaria de Lamboglia, el señor Luis Baerga, del Frente Ambiental Amigos de la Naturaleza, y los señores Santiago Toro, Luis Abreu y Elvin Hernández, representantes de la empresa Viatek. La única entidad convocada que no envió representación a la Inspección Ocular fue la Compañía de Parques Nacionales, aunque nos reunimos en las instalaciones del balneario que ellos administran.

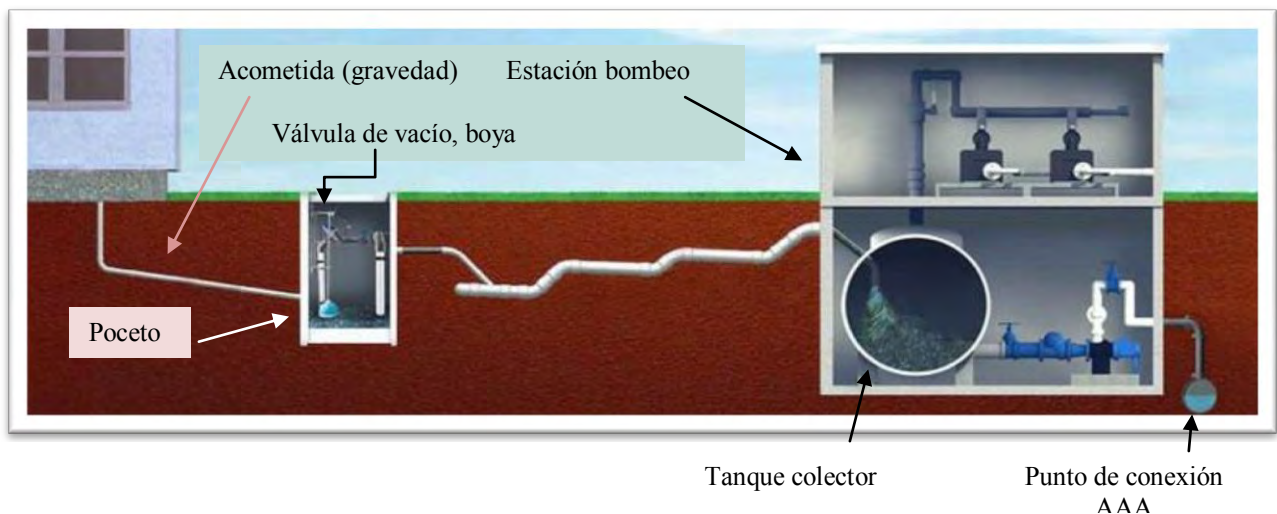
Luego de discutir el problema, sus posibles causas y auscultar las potenciales soluciones, se nos indicó por parte de la AAA, que la conexión a un lateral sanitario para este sector no se encuentra dentro de su programa de mejoras capitales en estos momentos, sino que sería una posible fase posterior de las mejoras a la Planta de Tratamiento de Aguas Usadas de Guayama.

El otro gran problema que la AAA planteó existe con relación a un proyecto para sacar las aguas sanitarias del lugar, ya que indican que donde habría que ubicar la estación de bombeo por impulsión es un humedal de importancia ecológica protegido. De ahí que apoyan la solución que propone la empresa Viatek.

### **LA PROPUESTA DE VIATEX**

La empresa puertorriqueña Viatek Puerto Rico, se dedica, entre otras obras, a diseñar y construir sistemas de alcantarillado al vacío, sistema que han llamado Viavac. El sistema, una alternativa a los sistemas de alcantarillado sanitario tradicional, funciona de la siguiente manera: la acometida existente del inodoro y demás equipos se conecta por gravedad a un “poceto” o tanque hecho de polietileno de alta densidad con capacidad total de unos 200 galones (758 litros). Una vez la descarga de una o más residencias (el sistema puede recibir de dos o más residencias) llega a los 12 galones (45 litros), el sensor en una boya de flotación le envía una señal al sistema para que se active una válvula de vacío. A una velocidad de 18 pies por segundo, las aguas son succionadas hasta llegar a un tanque colector en una estación de vacío, desde donde, luego de llegar a un volumen predeterminado, son enviadas por impulsión a un punto de conexión con el sistema sanitario de la AAA.

Sistema VIAVAC



En el caso específico de Patillas, el sistema es posiblemente la única alternativa viable para conectar la comunidad al alcantarillado sanitario, pues al funcionar por succión en lugar de impulsión, no hay que afectar los sistemas ecológicos aledaños al ubicar la estación de bombas. En términos generales, el sistema propuesto es menos invasivo, no requiere cambios en los equipos sanitarios en el hogar, sólo requiere zanjas más llanas y angostas que las utilizadas para la tubería del alcantarillado sanitario tradicional, y en la medida que todo el sistema queda sellado, es decir, al no haber exposición de ninguna de sus partes al aire, tampoco hay la ocurrencia de olores objetables.

El cálculo de costos para la construcción del sistema, que serviría a cerca de noventa (90) residencias y comercios, es de un millón setecientos mil (1,700,000) dólares, cantidad que compara favorablemente con el estimado de costos para un sistema convencional de la misma capacidad.

### ***CONCLUSIONES***

No tiene sentido alguno invertir dinero público en mejorar y ampliar un balneario que no se puede utilizar después que llueve. Tampoco tiene sentido alguno permitir, por mala planificación, ausencia de fiscalización o por inacción, que aguas sanitarias crudas alcancen nuestros cuerpos de agua, no sólo por las consecuencias a la salud humana cuando entramos en contacto con ellas, si no por las consecuencias ecológicas e incluso económicas que ello acarrea. El Bajo de Patillas es parte de una de las zonas de pesca más importantes de la Isla, y además, posee ecosistemas ecológicamente sensibles, como praderas de yerbas marinas y corales.

La existencia de la Reserva Natural Punta Viento, el área del Bajo de Patillas, con una comunidad tradicional costera y los potenciales usos del área del Balneario tiene un atractivo muy grande para el turismo, tanto interno como externo. Máxime, si se añade la existencia muy cercana de un lago artificial (Embalse de Patillas) y un, relativamente cercano, Bosque Estatal (Carite-Guavate). Sin embargo, la violación consecuente a las normas de calidad de agua del balneario actúa como un gran embudo, por el cual todos los elementos positivos se escurren y quedan en un segundo plano.

De las tres fuentes potenciales de aguas sanitarias o aguas contaminadas con heces fecales provenientes de la ganadería, dos de ellas se pueden manejar efectivamente a relativamente corto plazo.

### ***RECOMENDACIONES***

1. Se debe recoger las aguas sanitarias y grises de la comunidad que rodea el Balneario de Patillas (incluyendo las generadas en el propio balneario), evitando que las mismas lleguen al caño que queda al este del balneario y el desbordamiento de los pozos sépticos existentes.
2. Se tiene que evitar que el ganado vacuno que usa libremente los terrenos al este del caño y al noreste del balneario tenga acceso al caño o a terrenos por cuyas pendientes corra el agua de escorrentía hacia el caño. El catastro digital del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (CRIM), muestra que estos terrenos pertenecen a una gran finca que bordea el humedal de la Reserva de Punta Viento hacia el sur-sureste, la Urbanización Sol y Mar por el oeste y la Carretera PR 3 por el norte. El Honorable Alcalde del municipio de Patillas, Norberto Soto, le informó a esta Comisión durante la



- Inspección Ocular, que su familia es propietaria en esa área, por lo que entablar un diálogo para evitar el acceso del ganado o de las aguas de escorrentía al caño u otros lugares sensibles, no debe ser tan difícil.
3. Una vez atendidas las dos recomendaciones anteriores, sólo resta sin enfrentar la posible contribución de aguas sanitarias provenientes del sector alto de Lamboglia. Este sector queda desde los veinte (20) a noventa (90) metros, o sesenta y cinco (65) a trescientos (300) pies sobre el nivel del mar, justo al norte del área del balneario y el Bajo. Recomendamos que, como primer paso, se realice una inspección por el Programa de Salud Ambiental, quien tiene jurisdicción, para conocer el estado de los pozos sépticos en esta comunidad y verificar si realmente están contribuyendo al problema en discusión.
  4. Hay que elevar en la lista de prioridades la atención al sistema de alcantarillado sanitario para el Bajo. Esta Comisión y su Presidente, Hon. Cirilo Tirado Rivera, se comprometieron con la comunidad y su Alcalde a gestionar, entre otras fuentes, la posibilidad de obtener el financiamiento para el proyecto a través del “Fondo Rotatorio Estatal de Agua Limpia”, o “*Clean Water State Revolving Fund*”, provisto a través de la Sección 205 (m) de la Ley Federal de Agua Limpia de 1987 (“*Clean Water Act*”). Para ello, estamos solicitando reuniones con representantes de la Junta de Calidad Ambiental, Autoridad de Acueductos y Alcantarillados y la Agencia Federal de Protección Ambiental con ese propósito.
  5. Se deben aprovechar situaciones críticas como esta para convertirlas en oportunidades de creación e innovación. La tecnología propuesta por la empresa Viatek es una tecnología novedosa, adaptada a nuestra realidad, pues se desarrolló aquí mismo. Puede competir con la metodología tradicional de manejo de las aguas sanitarias favorablemente, desde el punto de vista económico y tiene menores impactos ecológicos que aquella. Al igual que Viatek, existen otras empresas formadas por grupos de ingenieros jóvenes, con gran visión, que proponen el tratamiento de aguas sanitarias con vegetación, por ejemplo. Es hora ya que superemos las tecnologías del siglo pasado y promovamos la experimentación y el uso de métodos creativos y novedosos. De esa forma estaremos también promoviendo el talento e inventiva, en lugar de ver con tristeza como nuestros técnicos e ingenieros se van al extranjero en busca de oportunidades que aquí no encuentran.

### ***RECOMENDACIÓN FINAL DEL INFORME PARCIAL***

Por todo lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Recursos Naturales y Ambientales del Senado del Estado Libre

Asociado de Puerto Rico, solicita de este Alto Cuerpo que reciba este **Informe Parcial** sobre la R. del S. 120, con los correspondientes hallazgos, conclusiones y recomendaciones pertinentes a la falta de cumplimiento con las normas de calidad de agua en el Balneario de Patillas.

Respetuosamente sometido.  
(Fdo)  
Cirilo Tirado Rivera  
Presidente”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, la Resolución del Senado 120 ordena a la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar investigaciones continuas sobre los diversos problemas ambientales y amenazas a la integridad de los recursos naturales en Puerto Rico. El Informe Parcial de la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales en torno a la Resolución del Senado 120, para que se reciba el Informe Parcial de la Comisión de Recursos Naturales y Ambientales en torno a esta Resolución, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se reciba la Resolución del Senado 120 en un Informe Parcial? No habiendo objeción, se recibe el Informe.

SRA. LOPEZ LEON: Próximo asunto.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Próximo asunto.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Informe Final sometido por la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, en torno a la Resolución del Senado 237, titulada:

“Para ordenar a la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social del Senado de Puerto Rico, realizar un estudio abarcador sobre el 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, tomando como base el informe presentado por la “Government Accountability Office” (GAO), el 14 de marzo de 2013.”

### “INFORME FINAL

#### **AL SENADO DE PUERTO RICO:**

Vuestra Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social (en adelante **Comisión**), previo estudio y evaluación de la Resolución del Senado Núm. 237 (en adelante **Resolución**), recomienda a este Alto Cuerpo Legislativo que se acoja el siguiente Informe Final y las recomendaciones que en el mismo se incluyen para la eliminación, parcial en primera instancia y luego total, de la aplicación de las leyes federales de cabotaje entre Puerto Rico y Estados Unidos.

#### **ALCANCE DE LA MEDIDA**

La Resolución del Senado 237 ordena a la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana, Economía Social del Senado de Puerto Rico, llevar a cabo una investigación abarcadora sobre el Informe realizado por la “Government Accountability Office” (en adelante 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.

### ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Vuestra Comisión, a fin de discutir completa y responsablemente el marco histórico sobre la implantación de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico, entiende meritorio analizar su contexto y surgimiento en la historia.

La legislación federal de cabotaje tenía en su intención original el fin último de proteger el bienestar económico y la defensa nacional de Estados Unidos. En 1789 con la aprobación de la Constitución Federal de Estados Unidos, el primer Congreso se dedicó, de inmediato, a poner trabas al uso de buques extranjeros en el comercio doméstico. Lo que comenzó con la imposición de un arancel sobre el uso de éstos, se convirtió, en 1817, en una prohibición categórica a los efectos de no permitir el uso de buques extranjeros en la transportación de mercancía entre puertos de Estados Unidos.

Esta legislación pretendía proteger los intereses navieros estadounidenses, frente a la competencia que pudiesen representar las navieras de otras nacionalidades con mayor experiencia en aquellos tiempos y limitó el tráfico de barcos entre puntos de Estados Unidos, incluyendo sus territorios y jurisdicciones, de manera directa o por medio de un puerto extranjero, a barcos construidos y registrados en los Estados Unidos.

Así las cosas, el Congreso de Estados Unidos aprobó la Ley Pública Núm. 56-191, de 12 de abril de 1900, conocida como la Ley Foraker, al cabo de dos años de haber adquirido a Puerto Rico como botín de la Guerra Hispanoamérica entre aquél país y España, mediante el Tratado de París cual puso fin a las hostilidades. Aquélla Ley, que posteriormente se conoció como la Primera Ley Orgánica para Puerto Rico, estableció un gobierno civil en nuestra Isla y 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*.<sup>1</sup>

Además, Puerto Rico constituye, según la legislación federal de cabotaje antes señalada, uno de los “grandes distritos” costeros de Estados Unidos. Así, al aprobarse la Ley Jones-Shraffroth en 2 de marzo de 1917<sup>2</sup>, el Congreso dispuso que *“las leyes relativas a tarifas, aduanas y derechos sobre importaciones a Puerto Rico prescritas en Ley (Foraker) continuarán en efecto”*<sup>3</sup>. Esta disposición mantuvo vigente lo relativo a la legislación de cabotaje, la cual continúa en vigor.

Posteriormente, el Congreso de Estados Unidos aprobó la Ley Pública Núm. 66-261, según enmendada, conocida como la Ley de Marina Mercante de 1920 (en adelante Ley Jones de 1920), es la que rige hoy día el transporte marítimo entre Estados Unidos y nuestro país.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Ch. 191, Sección 9, 31 Stat. 79 (1900).

<sup>2</sup> Esta Ley concedió la ciudadanía estadounidense a los puertorriqueños; separó las ramas ejecutivas, judiciales y legislativas del Gobierno de Puerto Rico; concedió derechos civiles; y creó una legislatura bicameral localmente elegida; entre otras.

<sup>3</sup> Ch 145, Sección 58, 39 Stat. 968 (1917).

<sup>4</sup> En específico, la enmienda a la Sección 20 de dicha Ley, la que aplica a las posesiones, territorios y estados, por haber sido presentada y defendida por el Senador Wesley Livsey Jones del estado de Washington durante los años 1909-1933, se le conoce popularmente a toda la legislación como la Ley Jones de 1920. Esta legislación, que como hemos mencionado antes es extremadamente proteccionista, estaba basada en el pensamiento y escritos del militar naval estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien argumentaba a finales del siglo XIX, que la defensa nacional de Estados Unidos estaba atada a poseer y mantener una flota o naviera comercial fuerte en la nación. Además, con esta medida legislativa el Senador Jones aseguró que los ciudadanos y empresas del territorio de Alaska (antes de convertirse en el

Es meritorio establecer, que la Ley Jones de 1920, en su espíritu y vigencia, limita el tránsito marítimo de Estados Unidos y sus posesiones y/o territorios. Esto, implica que todo transporte marítimo entre nuestra Isla y cualesquiera otros puertos de Estados Unidos, tiene que realizarse en buques allí construidos y de matrícula norteamericana. En esencia, estas leyes requieren que las mercancías transportadas entre los estados, territorios y posesiones de Estados Unidos, sean a través de la marina mercante norteamericana; registradas o con franquicias otorgadas por autoridad de Estados Unidos; y con tripulación de ciudadanos norteamericanos.

La Ley Jones de 1920, reafirmó la aplicación que tendrían las leyes federales de cabotaje a Puerto Rico, tal como se habían establecido legislativamente mediante la Ley Foraker de 1900, como si se tratara de cualquier puerto costero de Estados Unidos continentales. La Sección 27, específicamente dispone que:

[...] no se transportará mercancía por agua, ni por tierra y agua, so pena de perder la misma [...], entre puntos de Estados Unidos incluyendo distritos, territorios y posesiones obligadas por las leyes costeras, ya sea directamente o a través de un puerto extranjero, o por una porción del transporte, en ningún buque que no haya sido construido y documentado bajo las leyes de Estados Unidos, ni cuyos dueños no sean ciudadanos de los Estados Unidos [...].

Luego el Congreso aprueba la Ley Pública 600 de 1950, que en síntesis, autorizó al pueblo de Puerto Rico a regirse mediante una constitución redactada por sí mismos. Además, ordenaba que se hiciese un referéndum en el que se aceptaría o rechazaba lo establecido en la referida Ley. Cuando el resultado del referéndum allí ordenado se tuviese, y hubiese sido aceptada, entonces se procedería con la redacción de una Constitución que sería sometida ante la consideración del Presidente y el Congreso de Estados Unidos para su aprobación final. Esta Ley dejó vigente el Artículo V de la Ley Jones de 1917, dejando a su vez intactas las relaciones económicas entre Puerto Rico y Estado Unidos. Ante esta situación, en 1950 se reafirman las prohibiciones que se mantenían bajo la Ley de Cabotaje y las imposiciones de contribuciones sobre productos exportados desde Puerto Rico a Estados Unidos.

Habida cuenta de lo anterior, a través de nuestra historia política y social, se ha comentado y documentado sobre el impacto de la aplicación de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico. Como ejemplo, la 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 total de la aplicación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Posteriormente, otras medidas de expresión e investigaciones parlamentarias fueron aprobadas por ambos cuerpos legislativos, atendiendo este importantísimo tema que atañe a nuestro país. Además, más de una docena de estudios nacionales e internacionales han versado sobre el tema del tráfico marítimo comercial entre Estados Unidos, sus territorios y posesiones y el efecto económico que ha tenido la imposición de tal legislación.

Finalmente, en 14 de marzo de 2013, la “Government Accountability Office” (en adelante **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”**. Dicho informe trata sobre los efectos de una posible modificación a la normativa vigente del comercio marítimo

---

estado número 49), siguieran dependientes de los intereses económicos y navieros de sus constituyentes en la ciudad de Seattle y por consiguiente en el estado de Washington. O sea, que el interés en origen era la protección de los intereses de su estado hacia la dependencia de un territorio incorporado.

entre Puerto Rico y Estados Unidos. El relacionado informe menciona las jurisdicciones de Estados Unidos, que están sujetas al cabotaje federal y las enumera en una lista de áreas insulares. Veamos; Estado Libre Asociado de Puerto Rico; la Samoa Americana; las Islas Mariana del Norte; Guam; las Islas Vírgenes Norteamericanas; Estados Federados de Micronesia; la República de las Islas Marshall; y la República de Palau.<sup>5</sup>

Las exoneraciones vigentes de la Ley Jones de 1920, son las siguientes: Islas Vírgenes fue exenta de la aplicación de la legislación de la marina mercante estadounidense desde la Primera Guerra Mundial (1914-1918), como parte del acuerdo de compra de dichas Islas al gobierno de Dinamarca<sup>6</sup>; La Samoa Americana fue exenta de la aplicación de la Ley, a consecuencia de la Convención Tripartita de 1899, entre Estados Unidos, Alemania y el Reino Unido (Inglaterra); La Mancomunidad de las Islas Marianas del Norte fueron eximidas de las normas federales de cabotaje en su pacto de libre asociación con Estados Unidos; mientras a Guam se le excluyó del requisito de que los barcos que se utilicen hacia su territorio desde Estados Unidos fuesen de construcción estadounidense.

**Lo anterior, implica que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico es la única jurisdicción con una aplicación completa de la imposición de restricciones, en cuanto al movimiento de carga, establecidas en las leyes de cabotaje.** Es preciso destacar, que en 1980, hubo una exención a la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886, para que no aplicara la misma a los cruceros de pasajeros que llegaban a los puertos de Puerto Rico, debido a una crisis económica existente en el país en ese momento. Lo que implica hoy día, que existe un precedente para Puerto Rico relativo a enmiendas a las leyes de preferencia estadounidenses sobre carga y pasajeros. Esto a su vez, redundó en un aumento de entrada a la isla de cruceros y demás barcos, que consecuentemente causó un aumento en la actividad económica de nuestro país.

Además, la GAO reconoce en su informe de 2013, que las embarcaciones que se utilizan para transportar mercancía hacia y desde nuestros puertos, superan en instancias el doble de años de servicio de su expectativa de vida útil.<sup>7</sup> Indica, que las embarcaciones son ineficientes en el uso adecuado y moderno de combustible, así como su falta de capacidad para transportar carga a granel, petróleo y gas natural, entre otras situaciones que afectan la actividad económica del intercambio marítimo. Lo anterior, es parte esencial de la débil situación económica que afecta a Puerto Rico.

Indudablemente, existe el cuestionamiento del costo tan elevado de bienes que se venden y mercadean en nuestra Isla en comparación con el extranjero, tanto en tiendas vecinales como en las megatiendas que aquí operan. A su vez, sabido es que la tendencia actual del comercio internacional, va dirigido a 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. Además, surge que el propósito de la eliminación de todo tipo de regulación proteccionista es 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 uno de los países con mayor restricción al comercio e intercambio marítimo en el mundo, la

---

<sup>5</sup> Estas son las áreas insulares (territorios y posesiones) de Estados Unidos, pero habrá de notarse que la Ley Jones de 1920, le aplica a los estados de Hawái y Alaska que no se encuentran entre los estados continuos de la nación.

<sup>6</sup> Específicamente, en 1936 el Congreso excluyó a las Islas Vírgenes Norteamericanas para estimular la economía de dicho territorio, según estipulado en el acuerdo de compra. Véase además, *American Maritime Association V. Blumenthal*, 590 F. 2d 1156, 1166-69 (D.C. Cir. 1978).

<sup>7</sup> United States Government Accountability Office, "PUERTO RICO: Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act", p. 6. *As shown in the table, nearly all of the containerships and several of the barges used by these carriers are operating beyond their average expected useful life, which is about 30 years for a containership and about 27 years for a barge, according to Office of Management and Budget guidance.*

República Popular China, ha liberado totalmente la disposición de obligación de que las naves marítimas que transportan bienes a su país sean construidas en dicho Estado, lo que ha sido de inmenso beneficio económico para el pueblo chino.

Por todo lo anterior, se presentó ante la consideración del Senado de Puerto Rico, la Resolución del Senado Núm. 237, a los fines de que el Alto Cuerpo legislativo realice un estudio abarcador sobre el relacionado Informe de la GAO. Esto, ya que el referido estudio requiere de un análisis científico y práctico de todos los aspectos que inciden sobre la manera de cómo las leyes de cabotaje afectan al bienestar socio-económico de nuestros ciudadanos. Se busca realizar un estudio abarcador, que incluya un análisis de todas las determinaciones de la GAO y la situación de las leyes de cabotaje que nos afecta.

### DEPONENTES ANTE LA COMISIÓN

La Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, como parte de los trabajos de investigación ordenados por la Resolución del Senado 237, realizó una serie de vistas públicas los días 27 al 31 de enero; en 3, 5 y 6 de febrero; el 9 de junio de 2014 y el 14 de enero de 2015. En total se recibieron sobre cuarenta (40) ponencias y a las relacionadas audiencias públicas asistieron los siguientes treinta y dos deponentes (32):

- Colegio de Abogados de Puerto Rico (en adelante **CAPR**);
- Colegio de Contadores Públicos Autorizados de Puerto Rico (en adelante **CCPA**);
- Departamento de Asuntos del Consumidor (en adelante **DACO**);
- Departamento de Agricultura (en adelante **Agricultura**);
- Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante **DTOP**);
- Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos de Puerto Rico (en adelante **MIDA**);
- Dr. Jeffrey Valentín Mari (economista);
- Cámara de Comercio de Puerto Rico (en adelante **CCPR**);
- Centro Unido de Detallistas de Puerto Rico (en adelante **Centro Unido**);
- Asociación de Productos de Puerto Rico (en adelante **Asociación**);
- Asociación de Industriales de Puerto Rico (en adelante **Industriales**);
- Hawái Shippers Council;
- Dr. Nelson Rochet Santoro (economista);
- Dr. José Villamil Fernández (economista);
- Asociación de Navieros de Puerto Rico compuesto por la Caribbean Shipping Association; Cámara de Comercio de Puerto Rico; Asociación de Industriales de Puerto Rico; la Coalición del Sector Privado; la National Maritime Safety Association y sus respectivos miembros (en adelante **Navieros**);
- Lcdo. Rafael Cox Alomar;
- Pan American Grain, mediante su Presidente el Sr. José González Freyre;
- Dra. Martha Quiñones Domínguez (economista);
- Seafarers International Union (en adelante **Seafarers**);
- Lcdo. Juan M. Dalmau Ramírez;
- Asociación de Economistas de Puerto Rico (en adelante, los **Economistas**);
- Municipio de San Juan (en adelante el **Municipio**);

- Dr. Francisco R. Zayas Seijo;
- Lcdo. José Ortiz Daliot;
- Guardia Nacional de Puerto Rico (en adelante la **Guardia Nacional**);
- Autoridad de Puertos (en adelante la **Autoridad**);
- Asociación de Farmacias de Puerto Rico (en adelante la **AFCPR**); y
- Compañía de Comercio y Exportación de Puerto Rico (en adelante la **COMEX**).
- Sr. Ramón González Cordero, Presidente de Empire Gas Company, Inc.
- Sr. Víctor Domínguez, Gerente General de Puma Energy Caribe, L.L.C (en adelante, **Puma**)
- La Cámara de Comercio del Sur de Puerto Rico (en adelante la **CCSPR**)
- Lcdo. Ian Carlo Serna, Director Ejecutivo del Puerto de Ponce

Asimismo, esta Comisión analizó las ponencias escritas en torno a la medida presentadas por las siguientes entidades:

- Departamento del Trabajo y Recursos Humanos (en adelante el **DTRH**);
- Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (en adelante el **DDEC**);
- Banco de Desarrollo Económico (en adelante el **BDE**);
- Departamento de Estado (en adelante **Estado**);
- Compañía de Fomento Industrial (en adelante **PRIDCO**);
- International Organization of Masters, Mates & Pilots (en adelante **M.M.P.**);
- Departamento de Hacienda (en adelante **Hacienda**);
- Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico (en adelante **PRFAA**); y
- Comisión para la Defensa de los Derechos de los Ciudadanos.

### **RESUMEN EJECUTIVO DE PONENCIAS**

El **CAPR**, cual *avaló* la encomienda perseguida por la Resolución del Senado 237, fue representado en la Audiencia Pública por su Presidenta, la licenciada Ana Irma Rivera Lassén y por el licenciado Héctor Collazo, Presidente de la Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales del CAPR. Esta Comisión del Colegio de Abogados realizó en julio de 2012, un informe sobre el impacto económico del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico y Estados Unidos a consecuencia de las leyes de cabotaje federales. Además, en el referido informe, el licenciado Collazo realizó un análisis histórico de todas las gestiones realizadas para excluir a Puerto Rico de la aplicación de las leyes de cabotaje. Del relacionado Estudio se llegaron a las siguientes determinaciones:

1. La Ley de Cabotaje es un impedimento para el desarrollo económico de Puerto Rico y la posibilidad de aumentar su comercio internacional... le cuesta por lo menos \$537 millones de dólares anuales; **Y LA POSIBILIDAD DE DESARROLLAR SU ECONOMÍA NACIONAL INSERTÁNDOSE EN LA ECONOMÍA INTERNACIONAL;**
2. El pueblo de Puerto Rico ha hecho múltiples gestiones antes y después de la creación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico frente al Gobierno de los Estados Unidos para ser excluidos de la Ley de Cabotaje. Ninguna de éstas ha tenido éxito;

3. Que la relación jurídica legal entre Puerto Rico y Estados Unidos viola el derecho internacional y en virtud de tal relación constituye una **VIOLACIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS** por parte de Estados Unidos la imposición de la Ley de Cabotaje para todo el pueblo de Puerto Rico. Esto muy parecido a la experiencia de Vieques. Aunque en otro contexto;
4. Que los ejemplos que se discuten en el informe de jurisdicciones de los Estados Unidos excluidas de la Ley de Cabotaje no necesariamente son pertinentes a la realidad puertorriqueña. Esto porque Puerto Rico constituye uno de los mercados más importantes de los Estados Unidos para el uso de su marina mercante y Puerto Rico constituye uno de los principales compradores-consumidores de los productos de Estados Unidos. Sobre lo anterior, el Departamento de Comercio de Estados Unidos, según datos provistos de los años 2011-2012, Puerto Rico importaba 90% y exportaba 55% de sus productos a Estados Unidos. Asimismo, se estima que la isla importó 44 billones de dólares y exportó 64 billones de dólares durante el periodo antes mencionado; y
5. Que discutir el asunto de la Ley de Cabotaje en conjunto con los problemas que causa para Hawái y Alaska bajo el argumento de que si estos estados son excluidos Puerto Rico también, no creemos que tenga mucha viabilidad de prosperar. Además, que estos son estados donde la aplicación de la Ley de Cabotaje es meramente un argumento económico, en el caso de Puerto Rico es un argumento de violación de derecho internacional y, en específico, una violación colectiva de los derechos humanos del pueblo de Puerto Rico.<sup>8</sup>

Durante su comparecencia en la Audiencia Pública realizada por la Comisión, el **CAPR** expresó que cuando se habla del tema de las leyes de cabotaje, se habla también sobre la relación política entre Puerto Rico y Estados Unidos. Sobre lo anterior, expresó además, que no existiendo la soberanía del pueblo para decidir sobre este tema, entonces reside en la voluntad del Congreso hacer cambios en cuanto a las leyes de cabotaje.

Por su parte, la Senadora López León cuestionó a los deponentes sobre lo instituido en la página 37 del estudio del GAO, cual indica que en noviembre de 2012, debido a los efectos del huracán Sandy y Katrina hubo una exención temporal, otorgada por la Secretaria del Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos, basada en la otorgación de un permiso para que barcasas del Golfo de Méjico entraran a Estados Unidos para proveer recursos derivados del petróleo. La legisladora recalcó que en ese entonces, Estados Unidos aceptó la falta de capacidad de barcasas para cargar derivados de petróleo. Además, indicó que según el referido informe federal, este permiso se llevó a cabo basado en la sección 46 USC 501b (2012), bajo la cláusula de excepción de aplicación de las leyes de cabotaje por seguridad nacional o por situación de crisis económica. Lo anterior, sin tener que recurrir al Congreso para enmendar la Ley a estos efectos.

Sobre lo anterior, la Senadora López León cuestionó a los deponentes si era posible aplicar dicha excepción sobre la situación de crisis económica, en el caso de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Ante estas declaraciones, el licenciado Collazo citó el informe del CAPR, que a su vez cita a Luis Muñoz Marín en su libro escrito en 1941-1942 titulado, La Historia del

---

<sup>8</sup> Lcdo. Héctor Collazo, *Informe sobre la Ley de Cabotaje*, Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales, Colegio de Abogados de Puerto Rico, págs. 4-5 (21 de julio de 2012).



Partido Popular Democrático por Luis Muñoz Marín<sup>9</sup>, cual discute las Leyes de Cabotaje y la controversia de la seguridad y la economía que gira ante la imposición de dicha legislación en la Isla; veamos:

El país tiene una carga tremenda de desempleo. Miles, cientos de miles de trabajadores, no encuentran medios permanentes de emplear su fuerza productora, de lo que, confusamente, se llama “ganarse la vida”, obtener trabajo. Al no poder emplearse, la comunidad pierde la productividad de su esfuerzo, los desempleados pierden medios de vida.

Pero el poder adquisitivo de Puerto Rico le da empleo, a altos jornales, a miles de trabajadores - fuera de Puerto Rico. En producir lo que Puerto Rico compra, y pudiera producir, encuentran empleo y se ganan la vida y contribuyen a la economía de sus comunidades miles de trabajadores en Nueva Inglaterra, Nueva York, el sur de Estados Unidos, el oeste, la costa del Pacífico, y hasta España.

***LAS COMPAÑÍAS DE VAPORES – MONOPOLIO EFECTIVO BAJO LAS LEYES DE CABOTAJE – TRANCAN Y SITAN TODA ESTA ECONOMÍA QUE SE BASA EN LLEVAR Y TRAER COSAS DE PUERTO RICO Y A PUERTO RICO. ESTAS COMPAÑÍAS OCUPAN, EN FORMA AGRAVADA, LA POSICIÓN DE LOS PUENTES DE PAGO EN LA EDAD MEDIA, QUE CERRABAN TRÁNSITO A TODO EL QUE NO PAGARA LO QUE EL DUEÑO DEL PUENTE REQUERÍA.*** Énfasis suplido.

Del mismo modo, el licenciado Collazo señaló que en el informe del CAPR se citó un reportaje del periódico El Nuevo Día, cual expresó que entre las recomendaciones del Banco de Reserva Federal de Nueva York<sup>10</sup> para reducir el costo de hacer negocios en Puerto Rico, está la suspensión temporal de las leyes de cabotaje. Sin embargo, el licenciado Collazo, enfatizó que el problema de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico “ya salió de nuestras fronteras” y como consecuencia se debe acudir no sólo al Congreso de Estados Unidos, sino también a las Naciones Unidas. Según el CAPR, la referida imposición y el estatus colonial de la Isla son violaciones claras de los derechos humanos de los puertorriqueños.

Por su parte, la licenciada Rivera Lassén añadió que se viola además, el derecho de Puerto Rico a realizar negocios. A preguntas de la Senadora López León sobre la posibilidad de violaciones a la Cláusula de Comercio Interestatal, la licenciada Rivera Lassén indicó que las cláusulas interestatales se crearon para proteger los negocios entre estados. Indicó que Puerto Rico no se encuentra cobijado bajo esas protecciones, porque no son los intereses comerciales de la Isla los que estarían protegidos. Añadió que tan es así, que estas leyes van encaminadas a proteger el negocio de los barcos. Indicó además, que: “...tenemos que preguntarnos cómo se ve Puerto Rico ante la cláusula de comercio; si Puerto Rico se ve como parte o no”. Según la licenciada, en ocasiones se ve como si Puerto Rico afectara el comercio interestatal.

Según la Presidenta del CAPR, esta pregunta está relacionada con la necesidad de que a Puerto Rico se le excluya de la aplicación de las leyes de cabotaje, porque la Isla no tiene la capacidad de realizar nada en dirección de progreso económico de Estados Unidos. Lo anterior,

<sup>9</sup> Luis Muñoz Marín, *La Historia del Partido Popular Democrático por Luis Muñoz Marín*, Editorial Batey (1984) en Lcdo. Héctor Collazo, *Informe sobre la Ley de Cabotaje*, Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales, Colegio de Abogados de Puerto Rico, págs. 5-6 (21 de julio de 2012).

<sup>10</sup> Federal Reserve Bank of New York, “The Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (2012).

porque no tiene el poder ni la soberanía para así hacerlo. La licenciada Rivera Lassén expresó que “si no podemos tomar estas decisiones sobre las políticas económicas del país, pues tenemos un problema grande de violación de derechos humanos, específicamente de la violación del derecho al desarrollo”. Por su parte, el licenciado Collazo añadió que, el contexto correcto es que va más lejos de la cláusula de comercio, según él, se trata del comercio entre naciones.

Por otro lado, la Senadora López León cuestionó a los deponentes sobre quién paga el costo abismal de la construcción de los barcos norteamericanos, utilizados para el comercio con Puerto Rico bajo las leyes de cabotaje. Ante esto, la licenciada Rivera Lassén contestó firmemente que es el consumidor quien paga este costo. Así las cosas, la legisladora cuestionó sobre si Puerto Rico tiene legitimación activa para radicar una causa por los daños causados por la imposición de las leyes de cabotaje en la Isla. La licenciada Rivera Lassén indicó que se tienen que agotar los remedios a nivel estatal, para así poder apelar en foros internacionales. Indicó que uno de los aspectos más interesantes sobre la Resolución del Senado Núm. 237, es precisamente el asunto de referirle a las Naciones Unidas el resultado de la investigación que se pretende realizar. Señaló que sería la primera vez que se estaría enviando del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico una información y un reclamo a las Naciones Unidas. Además, expresó que definitivamente existen maneras de realizar este reclamo y que los pueblos tenemos derecho a reclamar de forma independiente nuestra posición. Sin embargo, indicó que llevaría este señalamiento a la Junta del CAPR para analizar las posibilidades e investigar cuál sería el trámite a seguir. Ahora bien, cuestionó a la Comisión si el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico estaría dispuesto a llevar a cabo la reclamación. Por su parte, el licenciado Collazo añadió que sí existe legitimación activa, “no hay forma de que no la haya”. Según el letrado, existe una violación clara a los derechos humanos de los puertorriqueños.

Así las cosas, la Senadora López León expresó que en el 2013, la Asamblea Legislativa de Hawái presentó medidas legislativas para eliminar la imposición de las leyes de cabotaje en las islas y en Puerto Rico. Por su parte, señaló que el Senador John McCain también presentó ante el Senado Federal una legislación dirigida hacia la eliminación de las leyes de cabotaje (SB 3525). Ante estos planteamientos, la licenciada Rivera Lassén indicó que la imposición de las leyes de cabotaje a Puerto Rico, nos arrebató la posibilidad de poder buscar otras avenidas para mover el comercio. Indicó además, que **“el CAPR endosa la eliminación de las leyes de cabotaje”** y que reconoce que dicha eliminación sería un gran avance dirigido al desarrollo económico de Puerto Rico y que definitivamente la discusión tiene que ubicarse dentro del contexto de las relaciones políticas entre Puerto Rico y Estados Unidos.

A preguntas relacionadas al vínculo existente entre la imposición de las leyes de cabotaje y la alimentación adecuada, la licenciada Rivera Lassén indicó que el derecho a la alimentación es un corolario del derecho al desarrollo. Señaló que indudablemente existe una violación a este derecho, porque existen métodos eficientes para que los ciudadanos de Puerto Rico reciban alimentos frescos, pero éstos no son utilizados por razón de la imposición de esta legislación. Por otro lado, ante cuestionamientos sobre las acusaciones federales a 6 compañías que controlan la transportación marítima en Puerto Rico y cuales han sido vinculadas a las leyes de cabotaje, por delitos relacionados a monopolio, la licenciada Rivera Lassén indicó que es un buen ejemplo del impacto negativo de las leyes de cabotaje en Puerto Rico.

Finalmente, la Senadora López León cuestionó sobre la posibilidad de eliminar parcialmente la imposición de las leyes de cabotaje en la Isla. Ante esto, la licenciada Rivera Lassén indicó que estas alternativas se pueden tomar en cuenta, pero no se pueden aceptar como permanentes porque se

trata de alternativas parciales. Indicó que cualquier alternativa tiene que ir encaminada hacia terminar de forma permanente con la problemática.

Además, añadió sobre la importancia de que el pueblo de Puerto Rico asuma su soberanía. Sin embargo, expresó que para poder apoyar la causa de la exclusión de la imposición de las leyes de cabotaje, el pueblo tiene que entender sobre el tema. Expresó que sin duda, el CAPR se encuentra en la mejor disposición para aunar esfuerzos para educar al pueblo. Indicó además que, el informe del CAPR hace referencia a desarrollar el puerto de Ponce. Expresó que si no hacemos algo como país nos quedamos atrás ya que es un área que se mueve rápido. La licenciada Rivera Lassén culminó su participación expresando que Puerto Rico tiene que moverse rápidamente si no queremos tener museos de instituciones que nos han costado millones de dólares y que son necesarias para el desarrollo de la Isla.

Por su parte, el CCPA expresó que *avala* la iniciativa de la Resolución del Senado Núm. 237, ya que desde hace varios años han expresado su posición a favor de la derogación o exclusión de la aplicación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Además, señaló que en Asamblea General, celebrada el 2 de septiembre de 2006, la matrícula del CCPA aprobó por unanimidad la Resolución Núm. 4 relacionada a este asunto. Asimismo, el 6 de junio de 2011 emitió al GAO su endoso a la iniciativa de petición del Congresista Pedro Pierluisi para que se hiciera un estudio a fin de examinar el impacto de la aplicación de la Ley Jones en Puerto Rico y sus efectos en la economía de Puerto Rico y de Estados Unidos.

Del mismo modo, indicó que ante la situación económica que enfrenta el país, es necesario que Puerto Rico se movilice en una sola voz para apoyar todo esfuerzo que pueda hacer de la Isla un lugar atractivo para realizar negocios y fomentar así el desarrollo económico del país. Es por esta razón que, el CCPA apoya la exclusión de las leyes de cabotaje para Puerto Rico. Además, señaló que una de las recomendaciones del Banco de la Reserva Federal de Nueva York en el antes mencionado estudio titulado “The Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” establece lo siguiente, a saber:

One option could be to seek a temporary exemption from the Jones Act, for instance for five years, in order both to evaluate whether or not these restrictions really are a substantial cause of elevated shipping costs and to allow for assessment of the costs and benefits of a permanent exemption.”

Durante su comparecencia, el CPA Aníbal Jover Pagés, en representación del CCPA expresó sobre el informe de la GAO, que este parece ser extremadamente general debido a que percibe muy poca data empírica o relevante. Señaló además que, ***“durante el ejercicio de leer el informe, me pareció que era casi mandado a hacer en términos del impacto que tiene en Puerto Rico”***. Por su parte indicó que existe un desconocimiento general entre los puertorriqueños sobre las leyes de cabotaje, ya que éstas tienen un efecto dominó en los bienes de Puerto Rico. Además, recalcó que ***“es increíble que no tengamos un mercado abierto a la libre competencia”***. Por su parte, indicó en la Audiencia Pública que el CCPA está en línea con lo expresado por el CAPR. Dispuso que, sería de gran ayuda a nuestro desarrollo económico la derogación completa de las leyes de cabotaje, pero que sin embargo, la eliminación de la imposición puede lograrse paulatinamente.

Por su parte, a preguntas de la Senadora López León con respecto al poco inventario de alimentos que actualmente existe en Puerto Rico, de ocurrir un desastre natural, el CCPA expresó que está consciente de la situación y de que sólo contamos con una semana de inventario. Indicó

que al momento el CCPA cuenta con un Comité de Desarrollo Económico compuesto por el anterior Presidente del CCPA y que le otorgará la referida encomienda a ese Comité.

El **DACO** a su vez, *avaló* la iniciativa perseguida por la Resolución del Senado 237. En su ponencia, el DACO señaló que la pregunta umbral que debería imperar en las consideraciones sobre las leyes de cabotaje es; ***¿por qué no permitir que sea la libre competencia la que determine las compañías navieras que ofrecen servicios entre Puerto Rico y Estados Unidos?*** Sobre lo anterior, expresó que el efecto directo de las leyes de cabotaje impide la libre competencia, negando la posibilidad de diversificación entre competidores por el servicio naviero.

Por su parte, en cuanto al informe del GAO, el DACO expresó que tenía la expectativa de que el informe revelara si efectivamente se encarecen los precios de los artículos vendidos a los consumidores puertorriqueños por la obligación de los comercios que hacen negocio en Puerto Rico de someterse al uso de la marina mercante estadounidense, impuesta por las disposiciones de las leyes de cabotaje. Según el DACO, en cuanto a este punto, el informe del GAO no ofreció ninguna respuesta, más allá de afirmar que: “[t]he impact of rates to ship between the United States and Puerto Rico on prices of goods in Puerto Rico is difficult to determine with any precision and likely varies by type of good”.

Del mismo modo, el DACO señaló que el impacto de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, quedó minimizado en el informe del GAO. Sin embargo, el “World Economic Report” de 2012-2013<sup>11</sup> sobre las distintas leyes de cabotaje de varios países indicó que las leyes de cabotaje de Estados Unidos bajo la Ley Jones son las más restrictivas entre todos los países estudiados, tan restrictivas como para que se les denomine como las “super cabotage”. A su vez, indicó en su ponencia que el informe del GAO refleja que los requerimientos que las leyes de cabotaje imponen a Puerto Rico ha resultado en un “discrete shipping market”, representado por cuatro compañías navieras que cumplen con sus disposiciones. Según el DACO ese “discrete shipping market” es sino un eufemismo para evitar nombrar la situación real de que la Ley Jones supone un impedimento a la libre competencia que ha causado que tan sólo cuatro compañías controlen por completo el tráfico de bienes entre Puerto Rico y Estados Unidos.

Recalcó que bajo el subtítulo “Characteristics of maritime transportation to and from Puerto Rico”, el informe del GAO indica que del total de las embarcaciones utilizadas por las cuatro compañías navieras que operan bajo la Ley Jones, casi todas se encuentran operando más allá de su expectativa de vida útil. A su vez, el DACO señaló que dicho informe indica de forma expresa que estas embarcaciones servirían de manera muy limitada para fines militares. Así las cosas, el DACO se preguntó ¿cuál es entonces el sustento racional que justifica mantener las condiciones monopolísticas que supone la aplicación de la Ley Jones en Puerto Rico? En cuanto al promedio de vida útil de las embarcaciones, el DACO indicó que para el 2011 sesenta y siete por ciento (67%) de las embarcaciones que operaron en el Puerto de San Juan fueron de banderas foráneas y que el promedio de la vida útil de estas embarcaciones se encontraba entre los once (11) a doce (12) años, mientras que la vida útil de las embarcaciones bajo la Ley Jones promediaba unos treinta y nueve (39) años. El DACO indicó que el propio informe del GAO indica que las embarcaciones viejas queman el combustible de manera más rápida y menos eficiente en comparación con las embarcaciones nuevas, lo que resulta en mayores precios de operación. Además, recalcó que las embarcaciones viejas requieren mayor mantenimiento y reparaciones más costosas en comparación con las embarcaciones nuevas. Más aún, dispuso que el personal que labora en las marinas

---

<sup>11</sup> World Economic Forum, “Enabling Trade Valuing Growth Opportunities” (2012-2013).

mercantes bajo la Ley Jones de 1920, es hasta cinco (5) veces más caro en su remuneración que aquel de las marinas mercantes foráneas.

El DACO indicó que las leyes de cabotaje operan en contra de los mejores intereses de las compañías norteamericanas porque los comerciantes puertorriqueños prefieren comprar los bienes que necesitan en otros países que quedan a mucha mayor distancia e importarlos utilizando el servicio de embarcaciones bajo bandera foránea con mejores tarifas, a pesar de que los mismos artículos en Estados Unidos estén a igual o mejor precio y menor distancia de Puerto Rico. Por su parte, el DACO indicó además, que según el informe del GAO, los representantes del comercio en Puerto Rico que importan alimentos desde Estados Unidos, denuncian poca disponibilidad de contenedores refrigerados que existe con las compañías navieras bajo las leyes de cabotaje. Además, mencionó que el costo y la confianza en los servicios de las compañías navieras que importan alimentos a Puerto Rico cobra mayor relevancia, cuando se analiza la problemática de que la Isla cuenta con menos de una semana de bienes perecederos alimentados. Además, el DACO mencionó que la carencia de embarcaciones para transportar ciertos bienes, como gasolina o gas natural, limita las opciones de obtener combustibles a mejores precios. Lo anterior, ha sido reiterado por los importadores de gas en Puerto Rico y según el DACO, del propio informe del GAO surgen las dificultades de la Autoridad de Energía Eléctrica para importar gas desde Estados Unidos por este motivo.

Por su parte, el DACO reiteró que el informe del GAO es parco al encarar el tema de la convicción, de altos dirigentes de varias compañías navieras bajo las leyes de cabotaje por imponer precios acordados al mercado local. El DACO resalta que el referido asunto debió ser tratado con mayor rigor, porque las leyes de cabotaje no sufrieron cambio alguno, a pesar de los actos criminales probados en el tribunal dirigidos contra el pueblo puertorriqueño. Según el DACO, lo que sí fue incluido en el informe de la GAO es las áreas positivas de las compañías navieras que operan bajo las leyes de cabotaje, entre ellas que los contenedores utilizados son más grandes que los que usan las compañías foráneas y que dan un servicio confiable y aportan seguridad al tráfico de las mercancías. Ante esto, el DACO expresó que si las compañías navieras bajo las leyes de cabotaje fueran las más eficientes y confiables, los comercios que reciben sus servicios seguirán contratándolas aún sin las restricciones de las leyes de cabotaje actuales.

Finalmente, el DACO expresó que le causó insatisfacción que el informe de la GAO no realizara un mayor esfuerzo por requerir información de las navieras foráneas en general ya que esto supone una laguna importante. Más aún cuando el informe recoge los testimonios de los comerciantes en Puerto Rico indicando que prefieren en muchas instancias utilizar las marinas mercantes foráneas. Según el DACO, la finalidad de las leyes de cabotaje es mantener viva la marina mercante estadounidense, aunque sea a costa del bienestar del comercio en Puerto Rico. Expresó que debemos enfocarnos en lograr una exención a las leyes de cabotaje actuales mediante la cual se permita la utilización de embarcaciones que no sean construidas en astilleros de Estados Unidos.

Por su parte, **Agricultura** también *avaló* la encomienda establecida en la Resolución del Senado 237. Ante esto, es imperativo señalar que es la primera vez que se incluye a Agricultura como parte de las investigaciones realizadas sobre el tema de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Así las cosas, la referida agencia expresó en su ponencia ante la Comisión que para satisfacer la demanda local de alimentos, en Puerto Rico se importan alimentos que recorren miles de millas desde su puntos de origen hasta el consumidor, por lo que los costos de fletes marítimos, principal medio de transporte mundial, son importantes. Según Agricultura, la necesidad alimentaria

de los ciudadanos puertorriqueños hace impostergable y obligatoria la implantación de las leyes que tienen como política pública asegurar los abastos de alimentos continuos de productos locales e importados. Debido al serio problema alimentario mundial y la dependencia de Puerto Rico de los productos importados, la agencia ha iniciado un programa agrícola utilizando las tierras disponibles en las reservas agrícolas creadas por ley, para la implantación de un plan de siembras. Sin embargo, señaló que es importante reconocer que la sustitución del cien por ciento (100%) de nuestras importaciones no es posible por lo limitado de nuestros recursos y debido a que Puerto Rico depende en cerca de un 85% de productos y alimentos importados, situación que ha imposibilitado el desarrollo agrícola de la isla. Indicó que el análisis del costo de transportación marítima es importante porque es parte del precio final que pagan los consumidores.

Finalmente, indicó que la agencia, cabildará para eximir a Puerto Rico de la aplicación de las leyes de cabotaje ya que estas encarecen el transporte desde y hacia nuestra Isla. Señaló que esta exención nos permitiría reducir los gastos de combustibles como el gas natural. Sobre lo anterior, es menester señalar que la Dra. Myrna Comas indicó en su estudio doctoral presentado en 2009, intitulado “Vulnerabilidad de las cadenas de suministros, el cambio climático y el desarrollo de estrategias de adaptación: El caso de las cadenas de suministros de alimento de Puerto Rico” que:

A través de los años se ha promovido la importación de productos agrícolas como una medida para aprovechar las ventajas competitivas que ofrecen los mercados internacionales (Grafica 1). Como consecuencia a Puerto Rico se importó más del 80% de los alimentos que se consumieron en el 2007 (Oficina de Estadísticas Agrícolas, 2008). La baja producción agrícola y la alta dependencia en alimentos importados causa que la Isla sea más vulnerable a eventos no esperados a nivel mundial (Peck, 2005).

A la Isla se importaron todos o casi todos los cereales, grasas y aceites, azúcar y legumbres (Grafica 2). Lo más que se produjo en la Isla fue: leche, huevos, legumbres y café.

Los productos agrícolas, de silvicultura, caza y pesca representaron solo el 1% del total de las importaciones a la Isla. La balanza comercial para productos agrícolas era negativa ya que se importó mucho más de lo que se exportó (Cuadro 10). En el 2006 muchas de las islas del Caribe presentaban balanzas comerciales negativas de productos agrícolas (FAO, 2006a).

Los principales renglones para la exportación agrícola desde Puerto Rico son frutas, azúcar y hortalizas (Anejo 2). En específico los productos que más se exporta son mango, café y tomates.<sup>12</sup>

A preguntas de la Senadora López León, sobre la calidad de los alimentos que llegan a Puerto Rico si no existieran las leyes de cabotaje, la Secretaria de Agricultura presentó un ejemplo, a saber:

“La ruta más directa de la China a Puerto Rico es desde la ciudad de Shanghai, lo que representa veinte y nueve (29) días de travesía. Los alimentos viajan de China a la ciudad de Los Ángeles, luego a la ciudad de Jacksonville y luego a Puerto Rico, lo que representa una travesía de cuarenta y siete (47) días y once mil

---

<sup>12</sup> Dra. Myrna Comas, “Vulnerabilidad de las cadenas de suministros, el cambio climático y el desarrollo de estrategias de adaptación: El caso de las cadenas de suministros de alimento de Puerto Rico”, págs. 39-41 (2009).

(11,000) millas náuticas; lo anterior sin incluir el transporte terrestre en la China y en Puerto Rico. Esto afecta la frescura del producto. Existen agencias que garantizan la calidad del producto, por eso no puedo decir que no son buenos, pero sin duda no son frescos, en esto estoy segura.”

Del mismo modo, la Secretaria de Agricultura expresó que las huelgas que realizan o convocan las Uniones de las navieras norteamericanas en cualesquiera de los estado costeros contiguos, afectan el transporte de alimentos a Puerto Rico, ya que las huelgas que se activan en Estados Unidos, igualmente paralizan las operaciones portuarias aquí en Puerto Rico; independientemente, nada tenga que ver el reclamo de la Unión allá, con las condiciones laborales aquí.

El **DTOP** *avaló* la gestión propuesta por la Resolución del Senado 237. En la ponencia presentada ante una de las Audiencias Públicas realizadas por la Comisión, expresó que después de evaluar el estudio del GAO entiende que sus conclusiones son un tanto ambivalentes. Del mismo modo, indicó que en el 2013, la prestigiosa firma “Drewry Shipping Consultants Ltd.”, publicó un estudio en el que concluyó que el costo de construcción de las embarcaciones en los astilleros estadounidenses es cuatro o cinco veces mayor que en Asia.<sup>13</sup>

Por otro lado, el DTOP indicó que se han promulgado excepciones a la Ley Jones de 1920, para el uso de embarcaciones extranjeras para el transporte de petróleo y gas natural, principalmente, a saber: (1) El Presidente George W. Bush concedió una excepción de diecinueve (19) días en el 2005, luego del paso del Huracán Katrina; 2. El Presidente Barack Obama también otorgó excepciones durante el 2011 para facilitar el transporte de petróleo de la Reserva Estratégica Nacional y otra vez en el 2012, para asistir en la transferencia de combustible al Noreste de Estado Unidos luego del paso del Huracán Sandy y el Huracán Katrina; y 3. Como parte de las disposiciones de la legislación federal conocida como el “America’s Cup Act of 2011”, se permitió que tres (3) embarcaciones que transportan gas natural licuado, a saber, el LNG Gemini, LNG Leo y LNG Virgo, regresaran al registro de embarcaciones cubiertas bajo el Jones Act. Este permiso surgió ante la realidad de que, en Estados Unidos, si bien existe uno de los yacimientos más grandes de gas natural, la infraestructura de sus astilleros no está preparada y carece de la tecnología moderna de construcción y operación de embarcaciones de gran tamaño que transporten gas natural licuado.

Por otro lado, **MIDA** *apoyó* la Resolución del Senado 237 y recomendó se evalúe solicitar al gobierno federal cambios a nuestro sistema regulatorio tanto para exceptuar del requisito de construcción de los barcos en Estados Unidos como añadir supervisión al establecimiento de tarifas y además, sugirió la creación de una comisión de expertos para evaluar la cadena completa de suministros y hacer recomendaciones más allá de las leyes de cabotaje. En cuanto al informe del GAO, MIDA expresó que “la falta de análisis y de datos es evidente y decepcionante. Máxime cuando socios de MIDA sacaron de su tiempo para proveer evidencia comparativa del costo de transportación entre diferentes destinos”. Además, señaló que parece evidente que Puerto Rico está

---

<sup>13</sup> “The respected authority Drewry Shipping Consultants Ltd., in their Container Insight Weekly (WK-49) published November 17, 2013; called the Jones Act “an increasingly expensive luxury” and validated Hawaii Shippers’ Council (HCS)’s estimates that U.S. shipbuilding costs are 4 to 5 times that for building a comparable ship in South Korea or Japan Which was published on November 7, 2012.” <http://new.grassrootinstitute.org/2013/11.respected-maritime-authority-calls-jones-act-an-expensive-luxury>

pagando proporcionalmente más que el resto de las jurisdicciones continentales que se benefician de la marina mercante, esto debido a que el resto de Estados Unidos continental cuenta con vías alternas de transportación. Según MIDA, bajo esta premisa, el acercamiento a la controversia sería uno de justicia y proporción, porque incluso considerando a Hawái y Alaska, Puerto Rico es la jurisdicción más pobre de Estados Unidos y depende en mayor proporción que el resto del tráfico de cabotaje.

En cuanto a la flota que aún queda bajo bandera norteamericana, MIDA expresó que la misma es anticuada, superando los treinta y cinco (35) años, por lo que no podría servir eficientemente en caso de emergencia. Sin embargo, MIDA entiende que lo más urgente es el tema del costo en la construcción de los barcos. Expresó que según algunos conocedores, el costo de construir los barcos en Estados Unidos puede ser hasta tres (3) veces mayor que en el mercado internacional. Sobre lo anterior, indicó que existen dos alternativas para evitarlo, a saber: eximir a las navieras del requisito de comprar barcos hechos en Estados Unidos, para lo cual existe el precedente de los barcos cruceros, o que los Estados Unidos los subsidie de tal forma que nuestra economía no tenga que pagar ese diferencial.

De otra parte, MIDA expresó que debe considerarse la dificultad adicional que las leyes de cabotaje conllevan al no permitir la libre competencia. Según, la entidad, estamos sujetos a lo que se conoce como un oligopolio. Indicó que las leyes de cabotaje fuerzan un oligopolio para luego pretender aplicarle legislación creada para asegurar la competencia como lo son los estatutos antimonopolios locales y federales. Según MIDA, existe una contradicción inherente en la regulación de este mercado y es evidente que no funciona.

De otra parte, el **doctor Jeffrey Valentín**, Profesor de economía de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez, expresó que la discusión de los efectos de la Ley Jones continúa siendo un asunto de alta pertinencia en la coyuntura económica actual de Puerto Rico por cinco (5) razones, a saber: el libre comercio; el Canal de Panamá y la Zona Libre de Colón; el mercado no contestable; la gran recesión y la exoneración en cruceros. Sobre el libre comercio, el doctor Valentín indicó que organismos multilaterales como la Organización Mundial del Comercio (OMC, por sus siglas en inglés) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE, por sus siglas en inglés) han sido firmes en abogar por una mayor apertura comercial en el sector de servicios, incluyendo la derogación total o parcial de leyes de cabotaje que apliquen a los servicios de transporte marítimo. El doctor citó el informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo intitulado “Regulatory Issues in International Maritime Transport”, cual entre otros asuntos establece que: “... teniendo en cuenta los beneficios que siguió a la liberación interna en otros sectores económicos, se sugiere que los países que restringen el cabotaje deben considerar retirar esas disposiciones”.<sup>14</sup> Del mismo modo, señaló que la OMC ha presionado a sus países miembros con la intención de flexibilizar tales regulaciones.

A su vez, según el doctor Valentín, la Ley Jones de 1920 infringe los términos del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés), ya que él entiende que la referida Ley es una discriminatoria, en función del abanderamiento del buque. En su ponencia, citó el párrafo 2 del Artículo 5 del GATT de 1947, cual establece que:

---

<sup>14</sup> OCDE (2001), Organization for Economic Cooperation and Development (2001), *Regulatory Issues in International Maritime Transport*, Paris: OECD, Directorate for Science, Technology and Industry, 12 August, www.oecd.org. p.11.



[h]abrá libertad de tránsito por el territorio de cada parte contratante para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otra parte contratante o procedente de él, que utilice las rutas más convenientes para el tránsito internacional. No se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte.<sup>15</sup>

Sin embargo, el doctor Valentín explicó que la Ley Jones de 1920, se encuentra exenta de la disposición anterior según expresa el párrafo 3 del GATT de 1994, al referirse como una legislación obligatoria específica promulgada antes de que Estados Unidos se convierta en una parte contratante del GATT de 1947. No obstante, la misma disposición especifica más adelante que el impacto de la Ley Jones de 1920, debe ser revisado cada dos años para determinar si persisten las condiciones que crearon la necesidad de la exención.<sup>16</sup>

Por su parte, en cuanto al Canal de Panamá y la Zona Libre de Colón expresó que Panamá busca convertirse en los próximos años en un centro logístico multimodal de orden mundial. Así las cosas, Puerto Rico puede verse como un centro de trasbordo portuario y aéreo satélite a la Zona del Canal pero para lograr esto debe considerarse la exclusión de la aplicación de las disposiciones de la Ley Jones de 1920. De otra parte, el doctor Valentín indicó que el resultado de la protección a las cuatro empresas navieras que transitan hacia Puerto Rico ha sido la formación de un mercado no contestable en el transporte marítimo de mercancías de la Isla. Según el profesor, la presencia de un mercado no contestable en el servicio de transporte marítimo de Puerto Rico refleja la debilidad de crear las condiciones necesarias para la formación de acuerdos cooperativos o colusivos entre las empresas incumbentes. Ante este cuadro, las empresas coinciden en propósitos comunes para apropiarse de manera coordinada de los mayores niveles de rentabilidad que pueda ofrecer el mercado en donde operan. Este tipo de conducta es declarada ilegal bajo las leyes federales de antimonopolios de Estado Unidos y Puerto Rico. A preguntas de la Senadora López León sobre el comportamiento de las compañías que fueron demandadas por acordar los precios, el doctor Valentín indicó que, es necesario evaluar este comportamiento porque el mismo distorsiona el precio final de venta de los bienes que son transportados y porque el servicio de transportación marítima es un componente vital para el desarrollo de la economía de Puerto Rico.

En cuanto a la gran recesión indicó, que es necesario identificar sectores económicos no tradicionales que puedan contribuir a la reactivación de la economía. Según el doctor, la situación económica actual representa la mayor caída en la actividad económica agregada del país desde el período de la Gran Depresión de la década del 1930. Finalmente, en cuanto a la exoneración en cruceros, señaló que desde que se exceptuó a los cruceros en la década de 1980, el movimiento de pasajeros procedentes de cruceros ha incrementado a un promedio anual de tres por ciento (3%) durante el período que comprende del 1990 al 2011.

---

<sup>15</sup> “General Agreement on Tariffs and Trade”, Oct. 30, 1947, 61 Stat A-11, 55 U.N.T.S. 194, Art. V. Disponible en [http://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/gatt47.pdf](http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf) citado en la página 2 de la Ponencia del Dr. Jeffrey Valentín sobre la Resolución del Senado 237.

<sup>16</sup> El párrafo 3 del GATT 1994 indica que: “[l]a Conferencia Ministerial examinará esta exención a más tardar cinco años después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC y después, en tanto que la exención siga en vigor, cada dos años, con el fin de comprobar si subsisten las condiciones que crearon la necesidad de la exención.” Disponible en [http://www.wto.org/spahish/docs\\_s/legal\\_s/06-gatt.pdf](http://www.wto.org/spahish/docs_s/legal_s/06-gatt.pdf) citado en la página 3 de la Ponencia del Dr. Jeffrey Valentín sobre la Resolución del Senado 237.

Por su parte, según el doctor Valentín el valor total del impacto económico de la Ley Jones de 1920 para Puerto Rico, es equivalente a veinte y nueve mil cincuenta y dos (\$29,052) millones en el período que comprende del 1971 al 2012. Por otro lado, en cuanto al informe del GAO expresó que el mismo tiene la limitación de carecer de conclusión alguna sobre: (1) cuánto es el impacto económico en el producto nacional, el ingreso nacional y en el empleo de la Ley Jones de 1920, vis a vis la liberación de la misma; (2) no determinar el efecto en los precios al por mayor y al final; (3) no tiene estimados de cómo sería el ahorro o desahorro de liberarse de la Ley Jones de 1920.

Finalmente, es menester señalar que el doctor Jeffrey Valentín realizó las siguientes recomendaciones, a saber:

1. Establecer un frente común entre sectores económicos, sociales y políticos a los fines de solicitar formalmente al gobierno de Estados Unidos de América que exima a Puerto Rico de las restricciones anti-competitivas de la Ley Jones, de una manera que se armonicen las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico con la política de transportación marítima internacional, de la cual Estados Unidos de América es consignatario.
2. De no lograrse la completa eliminación de la aplicación de las Leyes Federales de Cabotaje para Puerto Rico, el gobierno podría entrar en una negociación directa con las autoridades federales pertinentes con el objetivo de obtener exenciones (“waivers”) de ciertas disposiciones de la Ley Jones o de otras leyes federales que así lo apliquen, tales como:
  - a. Eliminar los requisitos de ser construidas en Estados Unidos de América.
  - b. Permitir que embarcaciones extranjeras participen en el mercado de transportación marítima de Puerto Rico provengan de un país o jurisdicción que tenga un acuerdo recíproco con Estados Unidos de América.

De lograrse cualquiera de las estrategias mencionadas (1) y (2), es necesario indicar que todas las embarcaciones, incluyendo las estadounidenses, cumplan con todos los requisitos reconocidos internacionalmente sobre seguridad y estándares de construcción marítima. Deben cumplir, además, con todos los estándares internacionales de protección del medio ambiente, recursos naturales y aspectos laborales, entre otros.

Durante su comparecencia en la Audiencia Pública celebrada por la Comisión, el doctor Valentín expresó que fue invitado a comparecer ante la GAO para cooperar con el estudio que en ese entonces realizaban. Según el doctor, los funcionarios de la GAO le expresaron que no harían un estudio empírico sino que recopilarían información de los diferentes grupos de interés. El Profesor Valentín expresó que: “nos dejaron con un poco de sin sabor porque teníamos esperanza de que se realizara un estudio; la GAO tiene un presupuesto de quinientos (500) millones, ni Alameda ni yo contamos con eso; pude percibir que no había un gran interés en adentrarse y realizar este tipo de ejercicio”. Por su parte, en cuanto al tema de las posibles exenciones de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, el doctor Valentín expresó que: “el tema de las exenciones, claramente a un producto como el gas natural, podría ser algo positivo para tratar de reducir los costos de energía en Puerto Rico”.

De otra parte, la **CCPR** *avaló* la aprobación de la Resolución del Senado 237. En su ponencia ante la Comisión, la CCPR expresó que el mismo informe de la GAO estableció que la marina mercante tiene poca o ninguna capacidad para cumplir con los dos objetivos principales de las leyes de cabotaje estadounidenses. A su vez expresó que el referido informe dispuso que por razones de falta de información, no puede emitir ninguna información. Según la CCPR, el reclamo del pueblo puertorriqueño dirigido a que se deroguen las leyes de cabotaje, o que la carga marítima entre Estado Unidos y Puerto Rico se excluya de la aplicabilidad de este conjunto de leyes, se puede cumplir, a base de la premisa expuesta por el propio informe del GAO, en cuanto a que la marina mercante no tiene la capacidad de cumplir con los objetivos principales de las leyes de cabotaje.

Por su parte, la CCPR expresó que el segundo reclamo de Puerto Rico basado en que se excluya la transportación de combustible y ciertos embarques a granel de la aplicación de las leyes de cabotaje, también es posible. Según ésta, el segundo reclamo podría traer grandes beneficios para Puerto Rico, una vez lograda la conversión propuesta de petróleo a gas natural en la mayor parte de las plantas de la Autoridad de Energía Eléctrica.

Expresó además, que al momento, Puerto Rico compra su gas natural en Trinidad y Tobago y lo transporta a Puerto Rico en barcos de bandera extranjera, siendo el precio del gas natural de Estados Unidos mucho más económico. Cometa el CCPR, que el informe del GAO indica que construir nuevos tanqueros incrementaría los costos del embarque, eliminando el beneficio de la reducción en costo que representa comprar el gas en Estados Unidos. Ante esto, la CCPR expresó que el informe falla en computar el efecto de construir nuevos barcos luego de Puerto Rico haber sido excluido de las leyes de cabotaje o de transportar el combustible desde Estados Unidos en barcos de bandera extranjera.

De otra parte, el **Centro Unido** *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. A su vez, expresó que las leyes de cabotaje sitúan en desventaja competitiva a las empresas locales más pequeñas versus las cadenas grandes. Lo anterior, debido a que los precios de estos comercios en lo que respecta a sus productos dependerán de los costos asociados a los mismos; por lo tanto, el costo relacionado al transporte es de mucha importancia. Del mismo modo, indicó que el costo de transporte de productos perecederos resulta mayor porque requieren para transportación buques con refrigeración, lo que incrementa significativamente el costo del transporte y por ende afecta los precios al consumidor. Sobre el costo y confiabilidad del transporte de productos perecederos, el Centro Unido expresó que el “Puerto Rico Farm Bureau”<sup>17</sup> indicó que “el costo y confiabilidad del transporte de productos perecederos es sumamente importante dada la particularidad de Puerto Rico, donde en ciertos períodos solo se cuenta con una semana o menos de inventario de artículos perecederos. Por lo tanto, la diferencia en costos de transporte alcanza los miles de dólares”.

Expresó además, que:

“...levantan la inquietud sobre el tema, no solo por el impacto que dicho cargo tendría en el comercio y el consumidor, sino por el peligro que represente el control de uno de nuestros medios principales de entrada y salida de productos del País, a la merced y voluntad de cuatro entidades privadas. La preocupación se agudiza, por nuestra condición geográfica y el mencionado factor de que Puerto Rico depende en cerca de un 85 por ciento de productos y alimentos importados, y así es reflejado por el estudio de GAO”.

---

<sup>17</sup> Asociación de Agricultores de Puerto Rico

Finalmente, indicó que nos encontramos ante un asunto de gran relevancia para Puerto Rico: “La seguridad alimentaria de todos los puertorriqueños...”. Recomendó que el Gobierno lleve a cabo las evaluaciones pertinentes para considerar alternativas viables que propendan en la reducción de los costos de transporte marítimo. Por su parte, durante su comparecencia ante la Audiencia Pública celebrada por vuestra Comisión, el Centro Unido expresó además, que: “lo que sí está claro es que es un tema que el gobierno tiene que ser fuerte y la investigación tiene que ser clara”.

Por otro lado, la **Asociación** también *avaló* la encomienda de la Resolución 237. La Asociación expresó que es importante promover la reducción de los costos operacionales y transaccionales de hacer negocio en Puerto Rico. Así las cosas, la referida entidad entiende que el análisis del impacto de las leyes de cabotaje debe considerar lo siguiente:

- Los costos de transportación se deben clasificar como si fuesen de “utilidad” por ser fundamentales para la actividad económica en nuestro contexto geográfico como isla caribeña.
- La protección provista por las Leyes de Cabotaje han resultado en un ambiente poco competitivo en el transporte marítimo que limita las opciones para el mercado de Puerto Rico.
- Las restricciones impuestas por las leyes de cabotaje son arcaicos y no tienen cabida en el contexto de una economía globalizada.
- Las empresas que sirven el mercado de transporte marítimo entre los puertos de Estados Unidos continentales y Puerto Rico han incurrido en prácticas monopolísticas por fijación de precios que han resultado en multas millonarias e inclusive convicciones por delitos criminales relacionados a estas acciones.
- La capacidad competitiva de la industria de manufactura de productos se limita por los altos costos de flete hacia Estados Unidos continentales que representa el mercado principal para los productores locales, particularmente para productos de consumo.
- La materia prima enviada desde Estados Unidos está sujeto a un cargo de transporte marítimo significativamente más alto del proveniente de otros lugares encareciendo el producto local.
- Puerto Rico necesita identificar eficiencias, añadir valor y reducir costos para recuperar su atractivo a la inversión.

Finalmente, la Asociación recomendó lo siguiente, a saber:

- Constituir una alianza público privada que formule y ejecute un esfuerzo de cabildeo en Washington, D.C. para la exclusión completa o parcial de Puerto Rico de las disposiciones de las leyes de cabotaje.
- Emular y apoyar las acciones de Hawái y Alaska dirigidas a la enmienda o eliminación de las disposiciones más restrictivas de las leyes.
- Excluir el transporte de materia prima y combustible de las disposiciones de las leyes de cabotaje.

Por su parte, durante las Audiencias Públicas celebradas por la Comisión, la Asociación expresó que “estamos en momento crucial de la economía de PR; una economía que tiene que buscar todas las maneras de ser competitiva y crecer, entonces las restricciones de las leyes de cabotaje tienen un efecto importante”.

Por otro lado, los **Industriales** *avalan* la encomienda de la Resolución del Senado 237. Expresó que según el estudio del economista y planificador José Alameda, los varios estudios que intentaron evaluar el impacto de la Ley Jones en la economía de Puerto Rico muestran resultados contradictorios entre sí. Indicó además, que el primer estudio sobre el impacto de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico se realizó por la profesora Paquita Pesquera en el 1965. El referido estudio estableció que en Puerto Rico se paga en aranceles casi el doble que el nivel general de los aranceles extranjeros, por lo que la diferencia fue de \$48.3 millones en el 1964.

Del mismo modo, los Industriales señalaron que los puertorriqueños no somos los únicos que hemos planteado la posibilidad de que se nos exonere de las leyes de cabotaje. Así las cosas, los agricultores de EE.UU y los hawaianos han solicitado lo mismo. Ambos planteamientos han ido dirigidos a establecer que la Ley Jones implica un impuesto al tener que pagar por los servicios de transportación más caros. Del mismo modo, los Industriales señalaron que en abril de 2013, la legislatura del Estado de Hawái presentó dos proyectos de ley, cuales pretenden enviar al Congreso de Estados Unidos un mensaje para reformar las leyes de cabotaje. Las referidas medidas, solicitan que Puerto Rico, Alaska y Guam, mediante sus respectivas legislaturas realicen reclamos similares. Por su parte, en Puerto Rico, la Asamblea Legislativa ha presentado sobre ocho (8) medidas legislativas con similares propósitos.

En cuanto al informe del GAO, los Industriales expresaron que el mismo adolece de deficiencia en los datos que presenta ya que en reiteradas ocasiones resaltó la ausencia de datos estimados, verificables y precisos. A su vez, el referido informe no supo detallar los precios de los productos, los datos sobre desvío comercial, la complejidad legal y la justificación que impide medir el impacto económico de la Ley Jones para Puerto Rico. En vista de que según los Industriales, el informe del GAO no es concluyente en relación con el impacto económico de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, avaló que se realice el estudio solicitado por la Resolución del Senado 237.

De otra parte, el **Hawái Shipper's Council**, cual participó de la Audiencia Pública vía “Skype” representado por el señor Michael Hansen, también *avaló* la encomienda perseguida por la Resolución del Senado Núm. 237.

El Hawái Shipper's Council es una organización que vela por los intereses de los importadores y exportadores del estado de Hawái. Resulta imperativo resaltar, que esta es la primera ocasión que se utiliza el sistema de video-conferencia, para la participación de un deponente en una Audiencia Pública en este Senado de Puerto Rico. Asimismo, es importante señalar que en 13 de marzo de 2014, la Senadora López León participó virtualmente en una conferencia de prensa junto a legisladores de Hawái, Alaska y Guam para hacer público y expresar total apoyo a las gestiones que los estados y territorios de Estados Unidos están realizando para promover la exclusión de éstos de la imposición de las leyes de cabotaje.

Así pues, el Hawái Shipper's Council expresó en su ponencia que entiende que es importante y necesario obtener información relevante y confiable sobre el impacto de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico y en otras jurisdicciones como Alaska, Guam y Hawái. Indicó que la única manera de reformar y aliviar el impacto económico de estas leyes es a través de la obtención de la información sobre su impacto en las jurisdicciones en que se implantan.

De otra parte, expresó que la reforma de la Ley Jones debe ir dirigida a incluir a las jurisdicciones de Alaska, Hawái, Puerto Rico y Guam a un régimen regulatorio consistente. Indicó además, que la unión de las cuatro jurisdicciones garantizaría mayor poder político y por ende un

procedimiento más efectivo en búsqueda de una reforma de la imposición de las leyes de cabotaje. A su vez, dispuso que este tipo de reforma creara un mercado más grande y alentaría la competencia para el traslado transoceánico.

El Hawái Shipping Council expresó que presentó una reforma a la Ley Jones para eximir a las jurisdicciones (incluyendo a Puerto Rico), afectadas por la imposición de las leyes de cabotaje. Explicó que a pesar de que varios países tienen leyes de cabotaje, éstas no son tan restrictivas como las de Estados Unidos. Lo anterior, ha propiciado una gran cantidad de críticas, por lo que muchos llaman a las leyes de cabotaje de Estados Unidos las “super cabotage” y las “mother of all cabotage laws”. Según el Hawái Shipping Council, las leyes de cabotaje de Estados Unidos son las únicas en el mundo que requieren que las barcasas sean construidas domésticamente. Sin embargo, las leyes de cabotaje de aviación no requieren que los aviones sean construidos en territorio norteamericano.

Entre los asuntos relacionados a los efectos de la imposición de las leyes de cabotaje en el estado de Hawái mencionados en la medida legislativa presentada ante el Senado del mencionado estado<sup>18</sup>, se encuentran las restricciones a la industria de la carne y cerdo. En cuanto a este asunto, el Hawái Shipping Council expresó que esta industria se afecta por la imposición de las leyes de cabotaje porque no existen barcasas construidas domésticamente que transporten desde la costa oeste de Estados Unidos comida para los animales. A su vez, la industria ganadera de Hawái ha dependido del transporte de ganado joven para que éste sea alimentado y procesado en la costa oeste de Estados Unidos. La manera convencional de realizar este procedimiento es a través de barcasas especializadas en transportar ganado. Sin embargo, no existen este tipo de barcasas dentro de la flota autorizada por la Ley Jones de 1920.

Indicó además, que el costo de la construcción en Estados Unidos de estas barcasas, según requerido por las leyes de cabotaje es de cuatro (4) a cinco (5) veces más caro en comparación con el costo de construcción de barcos en Japón y Corea del Sur. A preguntas de la Senadora López León, relacionadas al costo de construcción, indicó que esta diferencia sustancial en el precio de construcción de las barcasas ha sido investigada cabalmente por dos consultoras marítimas reconocidas, a saber: “Alfainer” y “Drewry Shipping Consultants”. Por su parte, según el Hawái Shipping Council, tanto “Sea Star Line” como “Crowley Maritime” anunciaron que este año construirían barcasas para reemplazar flota vieja. Según éstos, los nuevos barcos tendrán la capacidad para cargar aproximadamente tres mil (3000) “Twenty-foot Equivalent Units” y costarán aproximadamente doscientos (200) millones de dólares cada uno. La referida entidad expresó además, que estos barcos serán diseñados por compañías internacionales pero construidos en Estados Unidos.

Ahora bien, si las barcasas fueran construidas por las compañías internacionales que las diseñaron costarían entre cuarenta (40) y cincuenta (50) millones de dólares, una cantidad mucho menor de la que actualmente pagan. Sobre lo anterior, el Hawái Shipping Council indicó que el pueblo puertorriqueño pagará por los próximos doce (12) años, la diferencia de precio entre la construcción a nivel doméstica y la construcción a nivel internacional. Es por esta razón que, recomendó a la Comisión estudiar el impacto de la construcción doméstica de las barcasas en la industria. Además, expresó que es más costoso operar una barcaza de bandera norteamericana, en comparación con una barcaza con bandera de conveniencia (FOC, por sus siglas en inglés). Indicó además, que las barcasas con bandera de conveniencia típicamente emplean a tripulaciones del tercer mundo.

---

<sup>18</sup> SB-81-Hawaii State Senate.

El United States Maritime Administration (MARAD, por sus siglas en inglés), periódicamente diferencia el costo operacional entre barcazas de bandera norteamericana y barcazas bandera de conveniencia para de esta forma establecer los pagos de subsidio del “Maritime Security Program” (MSP, por sus siglas en inglés). El gobierno de Estados Unidos paga al “MSP” \$3.5 millones de dólares anuales por cada una de las sesenta (60) barcazas en la flota marítima internacional norteamericana. El último de los informes del MARAD comparando el costo operacional de barcazas de bandera norteamericana y barcazas con bandera de conveniencia se presentó en septiembre de 2011. El referido informe estableció que para el 2010, el costo operacional de una barcaza de bandera norteamericana era 2.7% más alto que el de una barcaza con bandera de conveniencia. A su vez, expresó que el costo operacional de una barcaza de dos mil quinientos (2,500) TEU con bandera norteamericana es de veintiún mil (\$21,000.00) dólares diarios, mientras que una barcaza igual con bandera de conveniencia cuesta nueve mil quinientos (9,500.00) dólares diarios.

En cuanto al estudio del GAO, el Hawái Shipping Council expresó que el mismo no llegó a ninguna conclusión, especialmente en cuanto al impacto de las leyes de cabotaje en Puerto Rico debido a que no pudieron obtener data comparativa sobre los costos de trasbordo doméstico versus los costos de trasbordo internacionales. Sin embargo, al comparar dicho estudio con el realizado por el Federal Reserve Bank of New York<sup>19</sup>, el Hawái Shipping Council expresó que éstos sí pudieron obtener la data y llegaron a conclusiones que establecían que definitivamente la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico tiene un impacto negativo en el desarrollo de la economía de la Isla.

Por otro lado, indicó que la entidad ha estudiado el efecto de la imposición de las leyes de cabotaje en Hawái y han concluido que el costo extraordinario de la construcción de los barcos en Estados Unidos afecta grandemente la economía porque aumenta el precio de los productos. Del mismo modo, el alto precio de construcción limita las flotas de barcos aprobados por la Ley Jones de 1920. Lo anterior, ha limitado la posibilidad de transportar cargas entre Hawái y la costa oeste de Estados Unidos. Como consecuencia, se han afectado adversamente los sectores de agricultura y manufactura. Expresó además, que entienden que el efecto anual de la Ley Jones en el estado de Hawái se refleja en un 2.5% del producto grueso estatal y en un 3% del ingreso personal estatal. Lo anterior, hace quince (15) años sumaba aproximadamente dos mil quinientos (\$2,500.00) dólares anuales por familia.

De otra parte, a preguntas de la Senadora López León sobre la posibilidad de la pérdida de empleos por causa de la exención de las leyes de cabotaje, el Hawái Shipping Council indicó que es muy poco probable que se pierdan empleos por esa razón. Por su parte, indicó que es errónea la premisa que establece que abrir el mercado al transporte internacional causaría que éstos tuvieran que cumplir con la ley federal, en especial con el salario federal teniendo que subir sus precios y afectando a su vez al consumidor. Expresó que la utilización de transporte internacional sería menos costosa, inclusive aunque éstos tuvieran que utilizar tripulación norteamericana para entrar al mercado nuestro. Lo anterior debido al costo de construcción de las barcazas en Estados Unidos.

Por otro lado, el **licenciado Nelson Rochet Santoro** también *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado Núm. 237. Durante su participación en la Audiencia Pública realizada, el licenciado Rochet Santoro realizó un recuento histórico de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Según el licenciado, las leyes de cabotaje son una colección de múltiples disposiciones

---

<sup>19</sup> Federal Reserve Bank of New York, “The Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (2012).

que se han ido uniendo desde el 1799 y que fueron incorporadas a las leyes de aduana de EE.UU. Durante su recuento histórico, el licenciado Rochet Santoro señaló que desde el 1856, el Cónsul Norteamericano, Latimer enviaba información al Secretario de Estado sobre la negación de la comunidad comerciante de Puerto Rico a utilizar barcos norteamericanos, porque éstos tenían fama de ser muy costosos. Así las cosas, los comerciantes puertorriqueños, de origen español utilizaban y contrataban barcos españoles, franceses e ingleses para transportar sus productos.

Por otro lado, expresó que de las actas del debate congressional estadounidense de 22 de febrero de 1900, surge que la Cámara de Comercio de San Juan redactó un memorando protestando ante el Congreso de Estados Unidos sobre la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. El referido memorando explicaba, que la imposición de estas leyes condenaba el comercio de la Isla a tener que contratar a los barcos más caros del mundo. Por lo tanto, fue en 1900, la Cámara de Comercio, la primera entidad en quejarse por la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico.

Por su parte, indicó que en la década del treinta (30) el primero en protestar por las leyes de cabotaje fue el doctor Ernest Gruening quien fuera el futuro gobernador del estado de Alaska. El doctor Gruening, escribió al Secretario del Interior y le indicó que el turismo en Puerto Rico estaba impedido debido a la obligación de utilizar navieras estadounidenses. Lo anterior le permitía a Estados Unidos imponer los precios de pasajes altos convirtiéndolos en los más en comparación con las líneas turísticas europeas, o sea, con lo que una persona pagaba a una naviera para llegar a Puerto Rico podía estar veraneando en un barco de lujo europeo por quince (15) días. Como consecuencia de esto, todo el turismo se trasladaba a otros países.

A su vez, en la década del cuarenta (40), Teodoro Moscoso informó que la operación manos a la obra sufría graves problemas porque cuando el gobierno de Puerto Rico establecía por ejemplo una fábrica de vidrio, las compañías estadounidenses subían de la noche a la mañana, el costo del flete para la transportación de los ingredientes principales del vidrio. Como consecuencia, las fábricas en Puerto Rico no podían pagar los componentes y se veían obligadas a salir del mercado. Por otro lado, el licenciado Rochet Santoro, otro testigo del daño que ha sufrido Puerto Rico debido a la imposición de las leyes de cabotaje, lo fue el ex gobernador Carlos Romero Barceló. En 1985, Romero Barceló firmó una carta junto a los delegados de Guam y Samoa y la congresista Patsy Mink en la que expresaron al Presidente de EE.UU. su preocupación sobre la imposición de las leyes de cabotaje y consecuente obligación a utilizar las navieras más caras del mundo.

Finalmente, como dato interesante, el licenciado Rochet Santoro expresó que transportar un contenedor de Oakland a Honolulu es tres (3) o cuatro (4) veces más caro que transportarlo de Oakland a Japón, si se utilizan navieras de Estados Unidos en vez de las internacionales. “Los propios norteamericanos no quieren usar sus barcos”, finalizó diciendo el licenciado Santoro.

De otra parte, el **doctor José J. Villamil**, realizó un resumen de los hallazgos del Informe del GAO y del estudio que éste realizó para la Alianza Marítima en el 2013 por Estudios Técnicos, Inc.<sup>20</sup> Es menester señalar que, durante la Audiencia Pública celebrada por la Comisión, el doctor Villamil comparó el informe del GAO y el estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., expresando que:

El informe del GAO está basado en los intereses de EE.UU., velar por la marina mercante de EE.UU; el informe del GAO es muy superficial, entrevistó personas de diferentes sectores, no estudió más nada. El estudio que Estudios Técnicos se hizo para las cuatro compañías, la Alianza Marítima.

---

<sup>20</sup>

Dr. José Villamil, “The Maritime Industry in Puerto Rico” (Estudios Técnicos, Inc., 2013).



Además, sobre el informe del GAO expresó que el mismo: “no dice absolutamente nada sobre el impacto en PR. Esto es muy típico de los informes del GAO. No se concluyó no se tomó información”. Por su parte, sobre el estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., expresó que según éste informe, el impacto de las leyes de cabotaje en la economía es muy poco, posiblemente inferior a cien (100) millones de dólares. No obstante, la Comisión encontró que en el año 2002, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio del Estado Libre Asociado estimó que el impacto de la eliminación de la Ley Jones en nuestro archipiélago, conllevaría una reducción considerable del costo de los bienes importados (alrededor del 20%) y a su vez, representaría una inyección económica cercana a los \$220 millones de dólares anuales.

Por su parte, el doctor Villamil, indicó además, que precisar lo que ocurriría de eliminarse las leyes de cabotaje es difícil por varias razones, a saber:

- El mercado de carga marítima internacional no es competitivo, como ha quedado demostrado recientemente con una acción de la Comisión Europea contra 14 líneas de carga marítima por las mismas razones que las cuatro líneas que sirven la ruta EE.UU.- Puerto Rico fueron acusadas por el gobierno federal. No es razonable pensar que nos moveríamos de un mercado que se ha caracterizado como oligopólico a uno competitivo, porque ese no sería el caso. Resulta imprescindible analizar detalladamente la estructura de la industria de carga marítima a nivel internacional para poder llegar a conclusiones precisas sobre las implicaciones de eliminar la Ley de Cabotaje.
- El mercado de carga marítima es volátil y tiene ciclos de exceso de capacidad y de falta de capacidad, lo cual incide en los servicios ofrecidos y en los costos. En los tres pasados años las tarifas en la carga internacional han subido significativamente, mucho más que en las rutas Estados Unidos-Puerto Rico.

Por otra parte, esta Comisión analizó un estudio reciente de la Ley Jones de 1920, cual estableció que la aplicación de la misma obliga al estado de la Florida a preferir importar carbón de Colombia que de las minas de Estados Unidos; además, requiere que los estados de Maryland y Virginia importen sal para carreteras en estado gélido de Chile, antes que adquirirlo y transportarlo del hermano estado de Ohio; y hace más barato para los granjeros norteamericanos importar comida para animales de granja de Argentina y Canadá, que comprarla y transportarla de otros estados de la unión teniendo que usar la marina mercante nacional.<sup>21</sup>

Además, en el año 2000, el Departamento de Estado de Estados Unidos realizó un estudio llamado “*ROLE OF THE MARITIME INDUSTRY IN THE UNITED STATES*”, en el cual comparó las navieras del mundo versus la norteamericana, en términos de carga y pasajeros. El relacionado estudio incluye la siguiente tabla relacionada a las cantidades de toneladas por miles que podían cargar los barcos norteamericanos en comparación con el resto de las navieras. Veamos:

***World and U.S. Merchant Fleets in Thousands of Deadweight Tons, April 1, 2000***

	<i>U.S. Flag</i>	<i>All Flags</i>
<i>Container Ships</i>	<i>2,990</i>	<i>63,967</i>

<sup>21</sup> Capital Research Center, “The Sinking Ship of Cabotage: How the Jones Act lets unions and a few companies hold the economy hostage” (7 de abril de 2013).

<b><i>Dry Bulk</i></b>	<b><i>579</i></b>	<b><i>276,196</i></b>
<b><i>Tanker</i></b>	<b><i>8,515</i></b>	<b><i>324,503</i></b>
<b><i>Roll-on/Roll-off</i></b>	<b><i>554</i></b>	<b><i>14,542</i></b>
<b><i>Cruise/Passenger</i></b>	<b><i>7</i></b>	<b><i>1,205</i></b>
<b><i>Other</i></b>	<b><i>696</i></b>	<b><i>82,875</i></b>
<b><i>Total</i></b>	<b><i>13,341</i></b>	<b><i>763,288</i></b>

Nótese, que al año de la publicación del estudio realizado por el Departamento de Estado, en ninguno de los regiones analizadas por la dependencia federal la marina estadounidense estaba a la par con las marinas y navieras extranjeras. Entiéndase, la marina mercante de Estados Unidos contaba con 13,341 miles de toneladas de carga y las marinas mercantes internacionales contaban con 763,288 miles de toneladas; o sea 750,000 miles de toneladas de espacio adicional en carga y pasajeros que los barcos de Estados Unidos.

A su vez, el Foro Económico Mundial (World Economic Forum) en colaboración con Bain & Company<sup>22</sup> y el Banco Mundial indicaron en 2013, a raíz de un informe relacionado al tráfico mundial y sus barreras, que la Ley Jones de 1920 es *“the most restrictive of global cabotage laws and an anomaly in an otherwise open market like the United States.”*

Además, el Profesor Villamil continuó su análisis sobre la Ley Jones de 1920, de la siguiente forma:

- La tendencia global es al crecimiento en el volumen de la carga marítima en furgones, pero en determinadas rutas como aquellas que unen a Asia con Estados Unidos y Europa. Esta realidad afectará las políticas de las distintas empresas de la industria en cuanto a los servicios ofrecidos y las tarifas a cobrar en otras rutas de menor crecimiento. Todo indica que, de eliminarse la Ley de Cabotaje, Puerto Rico tendría dificultad en contar con servicio de carga marítima NB<sup>23</sup> con el mismo nivel de certeza en cuanto a tiempos de travesía que el servicio actual.
- Eliminar la Ley posiblemente resultaría en que el grueso de la carga se seguiría transportando por las mismas compañías que ahora sirven a Puerto Rico, pero posiblemente se perderían algunas características del servicio actual como es el servicio dedicado.
- Aunque eliminar el requisito de que los barcos se construyan en los Estados Unidos podría abaratar su costo, es pertinente mencionar que el impacto del diferencial en el costo sería en la depreciación anual unos 30 ó 40 años. Además, las tarifas en el mercado internacional dependen de las condiciones

<sup>22</sup> Firma de consultoría privada, que brinda sus servicios a la mayoría de las empresas más grandes, ricas e importantes del mundo, así como a organizaciones no-gubernamentales, sin fines de lucro y gobiernos, entre otros. Bain & Co. posee más de 50 oficinas en 32 países del mundo y con una fuerza laboral de sobre 6,000 empleados. Actualmente, es considerada entre las primeras firmas de consultoría en el mundo.

<sup>23</sup> North bound.

del mercado, de acuerdos entre las navieras y las empresas y no únicamente del costo incurrido. La depreciación es, en todo caso, una parte pequeña del costo total.

En relación a lo anterior, la Comisión entiende que habría que añadirse en la evaluación del costo de los barcos la no utilización de “bunker c” como método de propulsión de las barcasas que la marina estadounidense utiliza, ya que es conocido que es una fuente de energía costosa, contaminante y la cual poco a poco está más en desuso.<sup>24</sup>

Del mismo modo, el doctor Villamil indicó que la conclusión de que las leyes de cabotaje tienen un impacto limitado en la economía se refuerza por el hecho de que en la medida que la economía se mueve a la producción de intangibles o productos de alto valor añadido, la carga marítima pierde importancia. Sin embargo, expresó que Puerto Rico aún tiene un sector importante de producción material para el cual la carga marítima sigue siendo importante. De otra parte, señaló que las leyes de cabotaje pueden tener beneficios para la economía, siendo uno de ellos el “dedicated service”, al cual hace referencia el informe de la GAO. Este llamado beneficio del “dedicated service”, le permite a empresas en Puerto Rico reducir la necesidad de mantener inventarios altos. Según el doctor Villamil, esto provee una certeza que contrasta con la incertidumbre y la volatilidad en el ámbito internacional.

Sobre la eliminación de las leyes de cabotaje, el doctor Villamil expresó en la Audiencia Pública: “Yo no tengo la menor duda de que hay muchas razones para pedir la eliminación de las leyes o enmiendas, pero sí es importante no crear las expectativas de que eliminar la ley va a ser una diferencia grande en el patrón del desarrollo económico de Puerto Rico”. No obstante, indicó que éstas pueden enmendarse para permitir que los nuevos barcos no tengan que ser construidos en Estados Unidos y, en el caso de Puerto Rico, podríamos solicitar exenciones para el comercio entre la Isla Grande y los municipios de Vieques y Culebra. Sobre lo anterior, expresó en la Audiencia Pública que:

La conclusión de lo que digo no quiere decir que no son necesarios cambios en la ley, por ejemplo el manejo del gas licuado va a requerir exenciones o enmiendas; además enmiendas al costo de construcción de los barcos nuevos y en el caso nuestro solicitar una exención entre la Isla Grande y Vieques y Culebra, cuales barcos quizás son más caros.

En relación a lo anterior, la Comisión no coincide con el doctor Villamil sobre solicitar exenciones para el comercio entre la Isla Grande y los municipios de Vieques y Culebra porque al ser una ruta corta, no existen incentivos económicos que atraigan la inversión del mercado de carga marítima; o sea, se trata de una ruta que no es válida en términos económicos y ciertamente esta Comisión entiende que el Congreso no hará legislación enmendatoria de la Ley Jones de 1920, para hacer una exención para las Islas municipio únicamente.

Por otro lado, el doctor Villamil expresó que las decisiones de política pública deben tomarse luego de un análisis cuidadoso de la evidencia empírica y no únicamente sobre percepciones u opiniones. Finalmente señaló que si se comprueba que los números presentados en el estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., son erróneos, las conclusiones tendrán que ser enmendadas. Sobre lo anterior, expresó en la Audiencia Pública que:

---

<sup>24</sup> **Bunker C/Number 6 Fuel Oil:** A high viscosity oil used mostly by ships, industry, and large-scale heating installations. This heavy fuel requires preheating in the storage tank to permit pumping and additional preheating to permit atomizing at the burners. <http://www.rita.dot.gov/bts/dictionary/list.xml?search=&letter=B&page=1>

La eliminación de la ley de cabotaje tiene que partir de números concretos. En PR tenemos que urgentemente involucrarnos en proceso de formular política pública en “evidence based decision making”. Si se comprueba que los números que hemos presentado son erróneos, las conclusiones tienen que cambiarse.

Finalmente, sobre el estudio realizado por el doctor Villamil y Estudios Técnicos para las compañías navieras, es importante resaltar que el mismo es el único de más de una docena de estudios realizados sobre el impacto de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, que concluye que no existe un impacto real negativo al desarrollo económico de la isla.

Por su parte, los **Navieros** *no avalaron* la encomienda de la Resolución del Senado 237, sino más bien expresaron estar de acuerdo con lo establecido en el informe del GAO y con las conclusiones y los hallazgos del estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc. En su ponencia realizaron un estudio sobre la cantidad de contenedores con vehículos de motor y otra carga suelta que llegan anualmente a Puerto Rico. Según éstos, llegan a Puerto Rico, aproximadamente doscientos sesenta mil (260,000.00) contenedores; de estos cincuenta y ocho mil (58,000.00) contienen vehículos de motor y doscientos dos mil (202,000.00) son de carga suelta. Lo anterior constituye un setenta (70%) por ciento de la carga que llega a Puerto Rico, el restante treinta (30%) por ciento llega en barcos de bandera extranjera.

Asimismo, indicaron que aproximadamente sesenta mil (60,000.00) contenedores son exportados desde Puerto Rico hacia Estados Unidos. Señalaron además, que el costo del flete en el comercio marítimo doméstico es de aproximadamente setecientos millones (\$700,000,000) de dólares anuales. Según la data presentada, los navieros expresaron que:

...aquellos que alegan que las leyes de cabotaje imponen una carga a Puerto Rico de cientos y hasta miles de millones de dólares están totalmente incorrectos. Estas alegaciones de ser ciertas significarían que los servicios de transportación que ofrecen las navieras domésticas son gratis y en ocasiones el cliente recibiría un crédito por el servicio que se le prestó.

Sobre lo anterior, la Comisión advino en conocimiento de que desde la década del ‘30, estudios analizaban el impacto negativo de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Específicamente, en el año 1931, la Brookings Institution, en su estudio intitulado “*Porto Rico and its Problems*”, señaló lo siguiente: “***American coastwise shipping laws are a handicap to Porto Rican trade... It increases the cost of Porto Rican goods...*** requirement that American ships shall be used tends to offset somewhat the advantage which the tariff gives to Porto Rico in selling in American markets... ***if Porto Rico were free to use foreign shipping whenever it found an advantage in so doing, it is quite probable that it would be able to build up a larger trade with foreign countries than it now has***”. Énfasis suplido.

Asimismo, la gran mayoría de la evidencia que se ha generado sobre los estudios independientes indica que la Ley Jones de 1920 es dañina para la economía de Estados Unidos y peor aún para sus territorios y posesiones; además, los mismos afirman que la Ley Jones ha creado barreras extremadamente costosas al comercio. Por ejemplo, un estudio de 1995 del “U.S. International Trade Commission”, entendió que la Ley Jones, en aquel entonces, costaba a la economía norteamericana (al consumidor) cerca de \$2.8 billones de dólares anualmente. Además, encontró que si se derogaba dicha Ley, los precios del transporte podrían bajar hasta un 26%.

La aplicación de la Ley Jones ocasiona, a todos los afectados, una distorsión económica, debido a los altos costos de los productos que son traficados y regulados entre puertos navieros de Estados Unidos. Como ejemplo de lo irracional de la aplicación irrestricta de la Ley, Hancock Lumber, una de las compañías más antiguas y prestigiosas productora de madera del estado de Maine no podía exportar sus productos a Puerto Rico, ya que no habían barcos de la marina mercante que pudieran traer la madera a sus socios puertorriqueños y tuvieron que enviar su producto por tierra hasta Florida y allí navegarlas por barcas hasta Puerto Rico, lo que aumentó sustancialmente el costo del producto que aquí se vendía.

Por otra parte, el Embajador Terry Miller<sup>25</sup> y el Dr. James Carafano<sup>26</sup> indicaron que *“The real costs of Jones Act protectionism are even higher when you take into account the distortions of trade that cost American firms and workers the ability to compete fairly for American contracts. For example, U.S. scrap iron, a vital ingredient for American steel plants, is shipped from U.S. coastal areas to Turkey, or to Taiwan, or to China, rather than to other U.S. ports, because the Jones Act makes such U.S.-to-U.S. shipping prohibitively expensive.”* Énfasis suplido. Asimismo, estudios realizados por la GAO en los años ochenta y noventa, estimaban que a los residentes de Hawái, Alaska y Puerto Rico la aplicación del Acta Jones les costaba entre \$2.8 billones y \$9.8 billones de dólares al año solamente en el costo de trasporte.

Además, en 2012 el Banco de la Reserva Federal de Nueva York<sup>27</sup> indicó que los altos costos de transporte de bienes a Puerto Rico son debido a las restricciones impuestas por la Ley Jones; asimismo, reportó que como corolario de lo anterior los puertos navieros de Puerto Rico ha cedido ante otros puertos en relación a la actividad naviera regional. Específicamente, el Banco reportó: *“It cost an estimated \$3,063 to ship a twenty-foot container of household and commercial goods from the East Coast of the United States to Puerto Rico; the same shipment cost \$1,504 to nearby Santo Domingo (Dominican Republic) and \$1,687 to Kingston (Jamaica)-destinations that are not subject to Jones Act restrictions.”* Énfasis suplido. Es meritorio señalar, que la referencia que el Banco hace en torno al puerto naviero de Jamaica no es por accidente; veamos. En la pasada década el Puerto de Kingston<sup>28</sup> ha superado al puerto naviero de San Juan de Puerto Rico, en términos del total de volumen de contenedores que aquí llegan, independientemente de que nuestra Isla supera por mucho la economía de Jamaica y le superamos por cerca de 1.5 millones de personas<sup>29</sup>.

Por su parte, los Navieros consideran que los estudios publicados por diferentes economistas, como el señor Jeffrey Valentín-Mari y el señor José Alameda, son cuestionables pues tienen defectos en la metodología y basan sus conclusiones en un análisis sobre el valor de la mercancía en lugar del volumen de carga y el costo total de flete pagado en Puerto Rico. Otro alegado defecto en cuanto a los referidos estudios, es que los economistas utilizaron las tarifas actuales de las navieras internacionales en lugar de las tarifas que existirían de entrar estos al mercado de transporte marítimo doméstico.

Asimismo, expresaron que la premisa que establece que el flete internacional es menos costoso que el flete doméstico es un mito. Señalaron que economistas reconocidos han establecido

<sup>25</sup> Embajador norteamericano ante el Comité Económico y Social de la Organización de Naciones Unidas en 2006. Actualmente, es Director del Centro Internacional de Comercio y Economía (CITE por sus siglas en Inglés) de la Fundación Heritage.

<sup>26</sup> Vice Presidente de la Fundación Heritage y Director de la Oficina de Estudios sobre Política Extranjera y de Defensa de la Fundación y Director del Instituto de Estudios Internacionales Kathryn y Shelby Cullom Davis.

<sup>27</sup> “Report on the Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (29 de enero de 2012).

<sup>28</sup> Puerto naviero de carga más importante en Jamaica.

<sup>29</sup> San Juan ha bajado 20% en su volumen, mientras que el Puerto de Kingston ha duplicado su volumen.

que al promediar el flete “northbound” y “southbound”, la tarifa de las navieras domésticas resulta ser menor a la internacional. Sin embargo, es menester señalar que no se mencionaron los nombres ni los estudios realizados por los economistas reconocidos anteriormente citados.

Por su parte, otro argumento que según los Navieros desacredita el mito del flete internacional menos costoso es que el informe del GAO establece que el costo de los fletes en importaciones sujetas a la Ley Jones se ha reducido en un diez por ciento (10%) en los últimos años mientras que el costo de los fletes internacionales ha ido aumentando de manera súbita, en ocasiones hasta mil doscientos (\$1,200.00) dólares por contenedor. Sin embargo, como se menciona anteriormente el estudio realizado por el Banco de la Reserva Federal de Nueva York estableció que el transporte marítimo es más costoso para Puerto Rico que para sus pares regionales y que la actividad en los puertos de Puerto Rico ha estado mermando en relación a los demás puertos regionales en los últimos años.

Además, los Navieros señalaron que los importadores y exportadores de Puerto Rico tienen la libertad de contratar con las navieras domésticas lo que se conoce en la industria como “Acuerdos de Tiempo y Volumen”. Explicaron que mediante estos acuerdos, los exportadores e importadores tienen el poder de asegurar contractualmente una reducción en fletes, recargos, cargos por combustible, cargos por detención y demora en la entrega de contenedores, entre otros. Lo anterior, por períodos de tiempo determinados y sujetos a una cantidad mínima de carga a ser transportada. Por lo tanto, el costo de los fletes y cargos relacionados son objeto de negociación. Sin embargo, durante su participación en la Audiencia Pública celebrada el 5 de febrero de 2014, el señor José González Freyre, Presidente de Pan American Grain indicó que el productor puertorriqueño no se beneficia de estas negociaciones, indicó que:

Llega el momento que a veces pasan sesenta (60) días y noventa (90) días de uno tratar de conseguir un barco disponible para recibir la carga y entonces, cuando lo consigues, típicamente, no hay otro barco con qué tú competir para llegar al precio. Porque los precios de todos estos barcos, como son barcos completos, son fletes negociados, no son fletes de tarifa, porque no son unos barcos, como los contenedores, que vienen en una ruta regular. Y llega el momento en que usted tiene que aceptar el precio que le ponga el naviero americano, porque si no, puede estar otros tres meses más buscando otro barco que pudiera estar en posición para llevar esa carga.

Indudablemente, existe una oportunidad de crecimiento en el mercado de exportación para los comerciantes puertorriqueños. Sobre lo anterior, según reseñado por el periódico El Nuevo Día, el señor Adrián Rivera, vicepresidente de Ventas y Mercadeo para CC1 Co., compañía distribuidora de “Coffee Roasters” (Café Yaucono y Café Alto Grande), Carmela Foods (Salchichas Carmela) y Club Caribe Distillery (Ron Club Caribe), entre otros, expresó que:

El mercado de Puerto Rico se está achicando, muchos puertorriqueños se están mudando a Estados Unidos. El área de crecimiento para las empresas del País está en el mercado de la exportación. Nuestro enfoque, y creo que el de muchas compañías de alimentos de la Isla, es comenzar a distribuir en mercados americanos con alta concentración de puertorriqueños como Florida, New York y Chicago.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Periódico El Nuevo Día, “Oportunidad de crecimiento el mercado de la exportación” (11 de julio de 2014).

Asimismo, durante su participación en la Audiencia Pública, los navieros señalaron que los fletes de las importaciones de Estados Unidos podrían reducirse aún más si Puerto Rico reactivara su manufactura y su agricultura para exportar sus productos a Estados Unidos. Además, en cuanto al hecho de que los barcos y barcazas “southbound” tienen solo un ochenta por ciento (80%) de su capacidad ocupada, pero apenas se ocupa el veinte por ciento (20%) en exportaciones “northbound”, los Navieros expresaron que “El gobierno de Puerto Rico y el sector privado tienen el poder de causar una reducción en los fletes de importación mediante la exportación a Estados Unidos de productos hechos en Puerto Rico”. Según éstos, la responsabilidad recae sobre el gobierno de Puerto Rico y sobre el sector privado porque las navieras no tienen control sobre lo que se exporta de la Isla. No obstante, la Comisión respetuosamente difiere de las expresiones de los Navieros. La reducción de la exportación de productos hechos en Puerto Rico se debe en parte, a la imposición en la Isla de las leyes de cabotaje. Como se menciona anteriormente, la Comisión recibió comentarios de comerciantes puertorriqueños, tales como el señor José González Freyre, Presidente de Pan American Grain, quien señaló que las negociaciones con las navieras para exportar su producto se han convertido en una barrera.

Por su parte, otro dato que ofrecieron para justificar la imposición de las leyes de cabotaje es que las navieras internacionales no le proveyeron a la GAO la data necesaria para validar la diferencia en flete entre los viajes internacionales y los domésticos. Por otro lado, indicaron que existe poca disponibilidad de barcazas para la transportación de carga suelta, porque existe poca demanda de este producto en la Isla. Sobre lo anterior, dijeron que el ejemplo perfecto es el gas natural. Indicaron que una vez la demanda del gas natural aumente, llegarán a Puerto Rico empresas con tanqueros dispuestas a transportarlo. Vuestra Comisión añade a lo anterior, que actualmente en Puerto Rico se adquiere el gas natural de las Islas de Trinidad y Tobago, que es mucho más costoso que adquirirlo en Estados Unidos, por la situación de la falta de barcos tanqueros pertenecientes a la marina mercante estadounidense.

En cuanto a las críticas por la antigüedad de las barcazas, los Navieros expresaron que a pesar de la edad de su flota, todas las embarcaciones cumplen con los requisitos y reglamentaciones del “U.S. Coast Guard”. Además, indicó que las embarcaciones han sido reparadas y restauradas periódicamente para mitigar los efectos del uso y el paso del tiempo. Sobre el particular, el Departamento de Comercio de Estados Unidos dijo en mayo de 2001, en un estudio intitulado “*National Security Assessment of the US Shipbuilding and Repair Industry*”, que los astilleros norteamericanos solamente construyen cerca del 1% de los barcos comerciales de gran tamaño y cada vez se les contrata menos para la construcción de barcos.<sup>31</sup> Encontró el relacionado estudio, que los operadores de los barcos atados al cabotaje (navieros) tiene incentivos gubernamentales para seguir utilizando barcos viejos (que pueden llegar a tener hasta cuarenta años de construidos), en vez de reemplazarlos con barcos nuevos debido al alto costo de su construcción.

Por otro lado, indicaron que las navieras internacionales se dedican a visitar varios puertos dentro de las rutas fijas, por lo que creen que es poco probable que, aun logrando una exención al requisito de construcción en Estados Unidos, estas compañías estén dispuestas a realizar una inversión grande para el mercado de Puerto Rico exclusivamente.

De otra parte, en cuanto a la premisa que establece que los barcos construidos en Estados Unidos son más costosos que los barcos construidos en China y Corea, los Navieros expresaron que

---

<sup>31</sup> Durante la década de 1950, cerca del 25% de los barcos relacionados a la marina mercante en el mundo, eran propiedad de estadounidenses, hoy día es menos del 3%.

no se encuentran en posición para expresarse sobre el particular porque no conocen los precios o cotizaciones realizadas por los astilleros fuera de Estados Unidos. Por ejemplo, el doctor Elías Gutiérrez en una ponencia de su autoría para ser expuesta ante el Congreso por el señor Rafael Cebollero, Presidente de la Coalición del Sector Privado para Excluir a Puerto Rico de la imposición del Jones Act, dijo: “In 1950 American-owned merchant ships made up nearly a quarter of the world’s fleet. Today their share is less than 3%. American shipbuilding, despite the Jones Act, is all but moribund thanks to the much lower prices of ships made in East Asia.”<sup>32</sup>

Por último, indicaron que existe una creencia general errada de que en Puerto Rico no se reciben embarcaciones de bandera extranjera. Según los Navieros, actualmente existen varias navieras internacionales que ofrecen sus servicios al mercado de Puerto Rico, a saber: CMA-CGM, Mediterranean Shipping Co., American Presidents Lines, Compañía Chilena de Navegación, Evergreen, Maersk, NYK Lines, Hpaag Lloyd, Dole, entre otras.

Es menester señalar que como parte de su ponencia, presentaron los criterios sobre cómo la Ley Jones impacta positivamente la economía puertorriqueña, a saber:

- Sus embarcaciones están dedicadas exclusivamente al transporte de bienes en contenedores y vehículos de motor entre Puerto Rico y Estados Unidos. Esto permite que presten servicios fijos, programados, semanales desde y hasta los Estados Unidos. Ofrecen 12 viajes semanales con tiempo de tránsito de entre (3) y (7) días de origen a destino. Esto se traduce en certeza para los importadores y exportadores de cuándo pueden enviar o recibir su mercancía de los Estados Unidos.
- Las navieras internacionales no pueden ofrecer estas garantías. La puntualidad de las navieras domésticas según el GAO es de 98% vs el 80% en el comercio internacional.
- También es común que las navieras internacionales transborden la carga en varios países antes de llegar a su destino, añadiendo así varios días, y en ocasiones semanas, a la transportación. Esto tiene particular importancia para carga como alimentos y otros perecederos que pueden deteriorarse o resultar en una pérdida total si se demora en tránsito. Otro ejemplo son los materiales de construcción que, de retardarse por asuntos de trasbordo o falta de espacio en el buque reservado, puede resultar en la paralización de un proyecto, que los contratistas y subcontratistas no puedan cumplir con sus obligaciones dentro del tiempo pactado, cese del trabajo de obreros, entre otros.
- Una de las ventajas que ofrecen las navieras domésticas es que cuentan con contenedores de 45’, 48’ y 53’ en los que cabe una cantidad mayor significativa de carga maximizando así la eficiencia en el transporte.
- Otro beneficio es que varios puertorriqueños trabajan a bordo de estas embarcaciones como marinos mercantes y oficiales. Sus salarios son altamente competitivos y estos a su vez aportan a la economía de la Isla comprando propiedades inmuebles, pagando la escuela de sus hijos, comprando vehículos, etc.

---

<sup>32cc</sup> Impact of the Coastwide Trade Laws on the Transportation System of the United States of America Statement In Support of the Coastal Shipping Competition Act” (Por Elías R. Gutiérrez, Ph.D. Para ser expuesta por Rafael Cebollero, Presidente de la Coalición del Sector Privado para Excluir a Puerto Rico de la imposición del Jones Act) citado en el “Informe sobre la Ley de Cabotaje” por la Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales del Colegio de Abogados de Puerto Rico (21 de julio de 2012).



- También por la variedad y disponibilidad de viajes de Estados Unidos a Puerto Rico y la certeza que ofrece su puntualidad, los importadores en Puerto Rico gozan del beneficio de una menor necesidad de espacio para almacenaje de su inventario lo que a su vez se traduce en ahorros en alquiler o compra de facilidades de almacén así como ahorros en la contribución sobre inventario de CRIM.

Señalaron que existe cierta incertidumbre en cuanto a los efectos de la derogación de la Ley Jones o de la imposición de la exención sobre la construcción de los barcos en Estados Unidos. Expresaron coincidir con el informe del GAO en cuanto a su criterio sobre la dificultad para obtener una determinación precisa y confiable sobre el efecto que pueden tener las distintas leyes federales sobre los costos operacionales de navieras internacionales que entren en el mercado doméstico. Expresaron además que, si las navieras internacionales entraran al mercado en un escenario de cero leyes de cabotaje, los costos que hoy son más bajos que los de las navieras domésticas terminarían siendo idénticos o mayores.

Finalmente, indicaron que si se deroga la Ley Jones no existirá garantía de que las navieras internacionales van a cambiar sus rutas de múltiples puertos para dedicar un servicio exclusivo entre Puerto Rico y Estados Unidos. De continuar con su modelo de transporte consistente de trasbordo y paradas en múltiples puertos, las navieras domésticas no podrán ofrecer al comerciante en Puerto Rico la certeza en la prontitud y calendarios de viajes que ofrecen las navieras domésticas. Los Navieros también entienden que la entrada de las navieras internacionales al transporte de bienes entre Puerto Rico y Estados Unidos no necesariamente conllevará una reducción en los fletes. Indicaron, que mientras Puerto Rico no exporte sus productos, el flete de sus importaciones será más alto, independientemente de si la naviera es doméstica o internacional. Por último, es menester señalar que los Navieros expresaron avalar la posible exención de la utilización de barcos construidos fuera de Estados Unidos para transportar gas natural.

Resulta importante resaltar sobre la fuerza de los favorecedores de la Ley Jones; tanto los operadores o dueños de barcos como a los trabajadores de la industria naviera, tienen un gran poder de político y económico. Por lo tanto, no solamente se destaca que la Ley Jones de 1920, es una de índole proteccionista, sino que los que de ella se benefician asimismo la protegen. Entre los años 1995 a 2010, sobre diez medidas legislativas fueron presentadas ante la consideración de la Cámara de Representantes y el Senado de Estados Unidos, unas buscando la eliminación total y otra parcial de la Ley Jones, y lamentablemente ninguna salió de las Comisiones legislativas a las que fueron delegadas su consideración.

Por su parte, el **licenciado Rafael Cox Alomar** *avaló* la realización del estudio propuesto por la Resolución del Senado 237. Expresó que debido a la incertidumbre que rodea a Puerto Rico, después de la degradación del crédito, se hace imprescindible que, entre los temas importantes a tratarse en cualquier mesa de reconstrucción nacional, se encuentre como eje central, el tema de la imposición de las leyes de cabotaje. Según el licenciado Cox Alomar, el tema de la imposición de las leyes de cabotaje es uno eminentemente económico porque estas leyes mantienen vigente un monopolio en Puerto Rico basado en la costosa premisa de que la transportación marítima que se lleva a cabo entre los puertos de Puerto Rico (el puerto de San Juan, fundamentalmente) y los puertos de EE.UU. se tiene que realizar en barcos norteamericanos, de bandera estadounidense, cuya titularidad sea de ciudadanos norteamericanos y de tripulación norteamericana.

Expresó el licenciado Cox Alomar que: “podemos remar todos hacia una exención de las leyes de cabotaje mientras vamos ganando ciertas batallas relacionadas a pequeñas exenciones”.

Indicó además que, si podemos iniciar la batalla con una exención en cuanto a la construcción de barcos para la transportación de gas natural, esto puede tener un efecto excelente en cuanto a abaratar el costo energético en Puerto Rico. Señaló que:

... en la medida en que podamos transportar combustible como gas natural, en barcazas que no necesariamente tienen que ser de EE.UU., y a su vez, podamos persuadir al Congreso en que lo que estamos buscando no es más mantengo sino auto sustentabilidad, me parece que podemos prevalecer en esa batalla.

Indicó que lo irónico de la controversia con el gas natural, es que, por primera vez en memoria reciente, el gas natural de EE.UU. tiene costos más eficientes que el de otras jurisdicciones vecinas. Sin embargo, la transportación de éste a Puerto Rico tiene que ser en tanqueros norteamericanos, cuales no se están construyendo. Así las cosas, señaló que una exención dirigida a poder utilizar tanqueros internacionales para transportar gas natural sería excelente. Según el licenciado Cox Alomar “estas son batallas pequeñas y estrategias que tenemos que pensar para poder ganar batalla contra este tema”.

Por otro lado, según el letrado, la credibilidad del estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., “queda impugnada como cuestión umbral” porque se trata de un informe realizado y financiado por las propias navieras. Además, el mismo, no contiene estudio aritmético ni empírico del diferencial económico que significaría para Puerto Rico la eliminación de las leyes de cabotaje. Sin embargo, en junio de 2012, el Banco para la Reserva Federal de Nueva York realizó un estudio sobre el impacto de las leyes de cabotaje en Puerto Rico y llegó a la conclusión de que las leyes de cabotaje son una barrera económica para Puerto Rico. A su vez, señaló que el Foro Económico Mundial, reunido en Suiza publicó el 23 de enero de 2013, un informe en el cual llegaron a la conclusión de que como cuestión de hecho, a nivel global, los obstáculos que presuponen las leyes de cabotaje de todo el mundo constituyen obstáculos peores que las propias barreras arancelarias.

A su vez, sobre el informe del GAO expresó que el mismo es una recopilación de opiniones que fueron reproducidas sin llegar a conclusiones estadísticas ni aritméticas. Señaló que: “pensar como algunos de la empresa naviera, que el GAO le da la razón, realmente es in-comprender lo que está planteado en este informe del GAO”. Indicó que nos encontramos en el momento propicio para atender este tema. Indicó que debe ser política pública del Gobierno de Puerto Rico, no solamente convocar a una mesa de reconstrucción nacional, sino también que se incluya el tema de las leyes de cabotaje y que inmediatamente se comience a presionar a la administración del Presidente Barack Obama para que se tomen medidas dirigidas a la exención de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Es menester señalar, que el licenciado Cox Alomar añadió que:

...el error histórico que hemos cometido es que hemos politizado el tema de las leyes de cabotaje. Desde el punto de vista de nosotros los estadolibristas hemos hecho planteamientos en D.C. cuando hemos hecho planteamientos de status. Una vez solamente se trabaja el tema con relación al status, los otros miembros del gremio político se espantan. Así que la estrategia tiene que variar, y me parece que los esfuerzos de esta Comisión, el hecho de que el Senador Selheimer haya radicado resolución, el hecho de que el GAO haya hecho la investigación, se va creando una percepción de que no es un tema fundamentalmente político sino económico. La percepción está cambiando, porque la estrategia está cambiando y el momento histórico es diferente.

De otra parte, la **Pan American Grain**, también *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. La Pan American Grain es una empresa naviera y mercantil que ha estado en el negocio marítimo desde el 1977 y que ha operado barcos norteamericanos y de bandera extranjera. Durante su participación en las Audiencias Públicas celebradas por la Comisión, expresó estar de acuerdo con lo expresado por el licenciado Cox Alomar en cuanto a la parte legal, teórica e histórica sobre la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. Por su parte, expresó que su opinión sobre esta imposición va dirigida al aspecto operacional.

Es importante señalar que la Pan American Grain expresó sobre el estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., que:

...no lo puedo validar nada de un carácter operacional, tiene lagunas grandes. La parte operacional está muy alejada de la realidad, por lo que pido no le haga mucho caso.

Por su parte, la referida entidad indicó que ha sufrido dos accidentes marítimos y en ambos casos la culpa fue de capitanes norteamericanos. Es por esta razón que la Pan American Grain expresó que:

...le tengo más respeto a los capitanes internacionales que a los americanos... el internacional sabe que todos los días tiene que ser eficiente, versus los capitanes americanos que entienden están cobijados por el Jones Act que regula las operaciones y las consecuencias de las operaciones del barco.

Por otro lado, señaló que la imposición de las leyes de cabotaje causa que al comprar materia prima no se pueda adquirir la misma del noventa y ocho por ciento (98%) de los proveedores. Sobre lo anterior indicó que de los transportistas del mundo, sólo el dos por ciento (2%) son norteamericanos, mientras que el resto, o sea, el noventa y ocho por ciento (98%) son internacionales. En los transportistas del mundo, solo dos por ciento (2%) son americanos, el resto, o sea, el noventa y ocho por ciento (98%) son internacionales. Como consecuencia, indicó que en ocasiones “pasan muchos días en buscar un barco disponible para la carga, entonces cuando lo consigues, típicamente no hay otro barco para competir por el precio, son fletes negociados, no son fletes de tarifas; tienes que aceptar el precio que ponga el naviero norteamericano”. En cuanto al precio de la transportación indicó que:

Hablando únicamente de lo que le cobra el dueño del barco, no le hablo de montar la carga y bajarla, esos son costos adicionales; un barco de bandera americana a una persona conocida en la industria de Puerto Rico, desde el Golfo cuesta ochocientos mil (\$800,000.00) dólares; si no tienes influencia te cuesta el doble. Ahora bien, si viene de República Dominicana, a persona con influencia o sin influencia, cuesta trecientos mil (\$300,000.00) dólares. Una diferencia de quinientos mil (\$500,000.00) dólares, esto al final va al producto, y el consumidor lo tiene que pagar.

Finalmente, la Pan American Grain expresó que los puertorriqueños pagan una prima en los productos para mantener la marina norteamericana, “pagamos más que los americanos para mantener su marina”.

Asimismo, la **doctora Martha Quiñones** quien realizó su tesis de maestría en economía precisamente en el impacto económico de las leyes de cabotaje *avaló* la investigación propuesta por la Resolución del Senado 237. Según la doctora Quiñones, “El problema de las leyes de cabotaje es uno complejo y multivariable y por ende requiere que se evalúe desde distintas perspectivas”. Por lo tanto, recomendó que se estudiaran “todos los posibles beneficios y costos para poder tomar una evaluación correcta...”. Por su parte, sobre el informe del GAO durante la Audiencia Pública expresó que: “fue un estudio hecho más que para complacer a Estados Unidos”.

Según la doctora Quiñones, es importante reconocer que uno de los problemas principales de Puerto Rico es la dependencia que se tiene del sector externo para suplir la demanda de productos en la Isla. Lo anterior, es crítico pues toda mercancía entra y sale del país por vía marítima. Del mismo modo, expresó que es importante reconocer que Puerto Rico es uno de los mercados más importantes de Estados Unidos pues se encuentra en la novena posición en importación de Estados Unidos y en la primera posición a nivel poblacional. Sin embargo, la doctora Quiñones indicó que la relación económica entre Puerto Rico y Estados Unidos no es bilateral pues no vendemos tanto a Estados Unidos. Como consecuencia, todos los bienes que se consumen en Puerto Rico son de Estados Unidos y se compra exclusivamente a ellos, asegurando así a los productores norteamericanos la compra de sus excedentes. Sobre lo anterior, señaló que el informe del GAO estableció que Puerto Rico es un mercado importante para Estados Unidos, pero no lo planteó como un problema de imperfección del mercado. No obstante, según la doctora Quiñones, se trata de una imperfección del mercado pues ese comercio único con Estados Unidos es casi de monopolio.

Por otro lado, la ponente indicó que: “El mercado del tráfico marítimo de Puerto Rico es un problema de la competencia imperfecta que representa el oligopolio”. El mercado de oligopolio es dominado por un pequeño número de prestadores de un mismo servicio. Este mercado se caracteriza porque: cada oligopolio está al tanto de las acciones de sus competidores, sus decisiones son influenciadas por las otras partes, existe equilibrio entre las partes pero deja de existir la competencia de mercado. Es menester señalar que durante la Audiencia Pública, la doctora expresó sobre este tema del oligopolio que: “Si creemos en la competencia libre y en el capitalismo de la libre empresa no podemos fomentar los oligopolios”. A su vez, indicó que, la falta de competencia afecta a los consumidores pues les impone precios más altos, una producción inferior y bajos niveles de calidad. A su vez, las partes acuerdan para actuar coordinadamente, estableciendo precios para así lograr mayor beneficios.

En cuanto a la libre competencia, la doctora Quiñones expresó sobre las cuatro compañías que operan el transporte marítimo en Puerto Rico que: “Si son buenas las operaciones de las 4 compañías, deben competir en igual de condiciones en el mercado y romper con este mercado imperfecto de los oligopolios”. Según la doctora Quiñones, refiriéndose al mercado de Puerto Rico con Estados Unidos y a la imposición de las leyes de cabotaje: “Esta posición proteccionista de Estados Unidos es contrario a libre empresas y competencia. Se debe reconocer que son leyes proteccionistas y es deber de Estados Unidos fomentar la libertad económica y el capitalismo de competencia perfecta”.

Asimismo, la doctora Quiñones expresó que lo que afecta el comercio y la economía de Puerto Rico es “el mero hecho de sólo poder comerciar con Estados Unidos y ser mercado esclavo”. Es por esta razón que señaló que eliminar la imposición de las leyes de cabotaje sin solicitar la autonomía económica necesaria para acudir al mercado global y buscar precios, no resuelve el problema. Además expresó:

La libertad económica de poder escoger dónde comprar (EE.UU. no le conviene pues quiere mercado cautivo), a precios razonables sería beneficioso sin las leyes de cabotaje, pues podemos conseguir buenos precios en Panamá, Colombia u otro lado, la carga que vendría en los barcos que ellos utilizan para distribuir en el Caribe y Estados Unidos, y a su vez lo podemos utilizar para enviar y traer en la misma ruta. Pero ese problema es un asunto de soberanía económica.

De otra parte, los **Seafarers** *no avalaron* la encomienda investigativa de la Resolución del Senado 237. Según esta entidad, y contrario al resto de los participantes de las Audiencias Públicas celebradas, los Seafarers expresaron que el informe del GAO representó una revisión completa y exhaustiva del impacto de la Ley Jones en Puerto Rico. Expresaron que “Es innecesario que el Senado incurra en una revisión duplicada del Jones Act o para investigar si este informe del GAO es suficientemente abarcador”. Indicaron además, que: “Independientemente si uno está en acuerdo o en desacuerdo con la conclusión del GAO, el hallazgo es justo basado en la investigación significativa”. A su vez, los Seafarers cuestionaron el tiempo que le tomó al GAO realizar el informe, versus el tiempo que la Comisión dedicará al estudio de la Resolución del Senado 237.

Según la Unión, el informe del GAO es justamente lo que éstos y otros partidarios de la Ley Jones proclaman, a saber, que la Ley Jones es fundamental para la política marítima estadounidense y que la meta original de la legislación, o sea, el promover la movilización militar, la marina mercante doméstica y la construcción naval nacional, siguen siendo asuntos importantes para la nación. Sin embargo, el propio informe de la GAO expresa que:

While the Jones Act vessels operating between the United States and Puerto Rico are all enrolled in MARAD and DOD’s VISA program, these vessels would have limited contribution to military sealift capabilities, according to DOD officials. According to DOD, the containerships- particularly lift-on/ lift-off vessels- in this trade are less useful for military purposes compared to vessels with roll-on/roll-off capability; and the tugs and barges in this trade are generally considered of lesser military value because of their slow speed relative to self-propelled vessels.<sup>33</sup>

Sobre lo anterior, es menester señalar que los Seafarers se comprometieron en enviar a la Comisión información sobre cómo los marinos mercantes han colaborado en la operación “Irak Freedom” y en las operaciones militares que se llevan a cabo actualmente en el Medio Oriente. Sin embargo, al día de hoy, la Comisión nunca recibió ninguna documentación al respecto.

Finalmente, expresaron preocupación por el impacto que la exención de las leyes de cabotaje en Puerto Rico pudiera tener en los empleos. Expresaron que la Ley Jones asegura los empleos de ciudadanos americanos que trabajan en los barcos que transportan mercancía hacia y desde Puerto Rico a Estados Unidos. Señalaron además que: “Es de vital importancia saber que el tener ciudadanos estadounidenses, todos con antecedentes y certificaciones de formación, en dichos barcos, reduce el riesgo de terrorismo, el contrabando y la inmigración ilegal”.

---

<sup>33</sup> United States Government Accountability Office, “PUERTO RICO: Characteristics of the Island’s Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act” (Marzo 2013).

Por su parte, el **licenciado Juan Dalmau Ramírez**, Secretario General del Partido Independentista Puertorriqueño *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237. Expresó que la Marina Mercante de Estados Unidos, es considerablemente más cara que las Marinas Mercantes de otros países. Señaló además que: “La imposición del uso de la marina mercante de Estados Unidos limita el potencial de desarrollo”. Según el licenciado Dalmau Ramírez, en el caso de Puerto Rico la razón fundamental que ha sido la causa de que hayamos sido colonia de dos imperios grandes, se debe a nuestra posición geográfica, somos un puente de transportación de productos y servicios. Sería un paso en la posición correcta. Indicó que la triple restricción impuesta por las leyes de cabotaje, tiene el efecto de “...encarecer lo que le vendemos y le compramos a Estados Unidos”. Señaló que cuando “...se encarece lo que vendemos, se nos hace más difícil competir, cuando se encarece lo que compramos, sufre el bolsillo del consumidor puertorriqueño”. Indicó que en ambos escenarios se afecta y se perjudica la economía de Puerto Rico. Además, expresó que:

...se suma la dificultad para trazar eficientemente las rutas comerciales. Por ejemplo, un barco de matrícula extranjera que venga de Europa con mercancía a Puerto Rico, no podría recoger carga aquí y continuar rumbo a algún Puerto de Estados Unidos. Esta dificultad en el trazado de rutas, inhibe el potencial de multiplicar opciones comerciales con que, en parte, por su buena ubicación geográfica, cuenta Puerto Rico. Las leyes de Cabotaje de Estados Unidos y las reglamentaciones aduaneras, podrían causar más dificultad en la integración de embarques domésticos con el comercio internacional.

Es menester señalar que, el licenciado Dalmau Ramírez hizo referencia al *Informe sobre la Competitividad de la Economía de Puerto Rico*, publicado el 29 de junio de 2012, de la Reserva Federal de Nueva York. Sobre este informe, citó la recomendación número 3 cual establece, a saber:

...por otra parte el alto costo del transporte marítimo constituye una carga sustancial a la productividad de la Isla. Puerto Rico se encuentra en una posición peculiar con respecto a la Ley Jones debido a su condición de economía Isleña. Una opción podría ser solicitar una exención temporal de cinco años por ejemplo, de las disposiciones de la Ley Jones, a fin de evaluar si las restricciones en realidad elevan sustancialmente los costos.<sup>34</sup>

Según el licenciado Dalmau, lo anterior es una alternativa que ofrece el Banco Federal, pero sin embargo, considera que para nosotros, debería ser una exención absoluta a la aplicación de las leyes de cabotaje. Del mismo modo, indica que el Informe del consultor Ernest Frankl sobre el futuro del trasbordo, es decir el Megapuerto, establece que aun teniendo el desarrollo de un puerto de trasbordo en la zona de Ponce, Puerto Rico se ve gravemente limitado con respecto a lo que es la imposición de las leyes de cabotaje para “exponenciar” nuestra posición geográfica.

Por su parte, el licenciado Dalmau Ramírez expresó en contravención a los argumentos de las Navieras ante las Audiencias Públicas celebradas por esta Comisión que:

---

<sup>34</sup> Federal Reserve Bank of New York, “The Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (2012) citado en la Ponencia del licenciado Juan Dalmau Ramírez.

Nuestro planteamiento es, que no se trata de excluir el uso de la Marina Mercante de los Estados Unidos, se trata de que nosotros tengamos la oportunidad de decidir cuál queremos utilizar, a base de precios, de la competitividad, de la calidad de los servicios y de la eficacia. Nos parece que las empresas privadas que se pasan dándose golpes de pecho a los efectos de que debemos creer en la libre empresa y en la libre competencia, incurren en una contradicción que raya en lo deshonesto, cuando intentan por medio del discurso, fomentar que en Puerto Rico no podamos nosotros decidir cuáles son los servicios que queremos utilizar con respecto a la Marina Mercante, en la transportación de productos hacia los Estados Unidos.

Finalmente, a preguntas de la Senadora López León sobre qué estrategias se deben utilizar para llevar el reclamo ante el Congreso de Estados Unidos, el licenciado Dalmau Ramírez expresó que:

Hay que partir de la premisa de que realmente a Estados Unidos le es muy conveniente el que Puerto Rico subsidie su Marina Mercante. Hay que generar una presión política de parte del Gobierno, utilizando como argumento poderoso la crisis económica. La presión esencial tiene que ser política, me refiero a un frente común en un país en donde no se crea consenso, este es un tema en donde sí hay consenso para reclamarle a Estados Unidos una acción.

De otra parte, los **Economistas** *avalan* la encomienda perseguida por la Resolución del Senado 237. Según los Economistas, el informe del GAO no presenta datos empíricos que ayuden a esclarecer el impacto de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico. A su vez, reafirmaron que es necesario realizar un estudio exhaustivo del impacto económico de la imposición de estas leyes. Indicaron además, que ninguno de los estudios que se han presentado durante los años evalúan o proyectan cuál sería el resultado de la no existencia de las leyes de cabotaje, o sea, no existe evidencia empírica que demuestre la existencia o posible existencia de interés comercial por empresas marítimas no domésticas sobre el mercado de transporte marítimo de la Isla de otorgarse excepciones o eximirse a Puerto Rico de las leyes de cabotaje.

Por otro lado, el **Municipio**, a su vez *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. Indicó que el costo económico y social de la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico es mayor, pues la transportación marítima es la vía principal para la exportación e importación de los bienes que los puertorriqueños consumen y producen. Según el Municipio, “Los datos publicados sobre el costo de las leyes de cabotaje son, de por sí, suficientes para abogar por su eliminación”. Sin embargo, señaló que las cifras que han sido utilizadas para calcular el impacto económico de estas leyes en Puerto Rico se circunscribe a la importación de la mercancía, quedando fuera el costo de la exportación. Por lo tanto, es meritorio añadirle a ese costo de importación, cerca de setecientos millones (\$700.000,000.00) de dólares que los puertorriqueños le pagan a la marina mercante más costosa del mundo. Del mismo modo, indicó que otro aspecto que no ha sido utilizado para analizar los costos de la imposición, es la consecuencia que implica el rediseño de las rutas marítimas. Lo anterior, porque estamos obligados a utilizar barcos de fabricación o cuyos dueños sean mayoritariamente estadounidenses. Para explicar el porqué del rediseño de las rutas marítimas, el Municipio dio el siguiente ejemplo:

... un barco que salga de Europa con mercancía para Estados Unidos y Puerto Rico, cuando llega a puerto norteamericano, tiene que descargar la carga que se queda en territorio de Estados Unidos y la que tiene como destino Puerto Rico tiene que ser trasbordada a barcos de matrícula estadounidense. Eso conlleva un costo adicional que hay que sumar a los setecientos millones (\$700,000,000.00) de dólares. Por eso es que algunos análisis estiman el costo que pagamos los puertorriqueños por la imposición de las leyes de cabotaje en aproximadamente un millón (1,000,000.00) [sic] de dólares.

A su vez, señaló que el reclamo por la eliminación de las leyes de cabotaje, trata también del pueblo puertorriqueño tener la opción y la libertad de acceder y contratar la transportación marítima que mejor beneficie al país. Sobre lo anterior, el Municipio expresó en la Audiencia Pública que: “Esto es importante porque estamos en una economía globalizada en donde se trata de reducir las medidas proteccionistas entre los países”. Además, expresó que para solicitar la derogación de las leyes de cabotaje “no es necesario modificar las relaciones políticas entre Puerto Rico y Estados Unidos”. Ahora bien, indicó que sí es esencial “articular un reclamo firme, amplio y contundente de toda nuestra sociedad”. Por último, en cuanto a la posible petición al Congreso de Estados Unidos de la exención para transporte de gas natural en barcos construidos fuera de Estados Unidos, el Municipio expresó que estaba a favor de la misma y que: “Si no existe ese tipo de embarcación para poder transportar ese tipo de combustible sería abominable. Es algo que debe ocurrir de inmediato”.

De otra parte, el **doctor Francisco Zayas Seijo** y el **licenciado José Ortiz Daliot** *avalaron* la investigación a realizarse a través de la Resolución del Senado 237. El doctor Zayas Seijo se dirigió ante la Comisión como Ex Alcalde de la Ciudad de Ponce y como ciudadano interesado en el desarrollo del Puerto de Ponce, Rafael Cordero Santiago. Por su parte, el licenciado Ortiz Daliot se dirigió como Ex Senador quien presidió los trabajos de la Resolución del Senado Número 100 de 2001, relacionada al Impacto de las leyes de cabotaje en el Puerto de Transbordo Rafael Santiago Cordero (Puerto de Ponce). El doctor Zayas Seijo expresó que las leyes de cabotaje “nos cuesta a todos los puertorriqueños” porque no hay manera que barcos pequeños y obsoletos con tripulaciones de marinos con sueldos mucho más altos de lo que reciben en el resto del mundo y administrados por un oligopolio de empresas, pueda competir sin leyes como estas. Asimismo indicó que: “Esto no se trata de seguridad nacional, se trata de mantener a las uniones y mantener el monopolio que tienen las empresas en Puerto Rico”. Además, señaló que Puerto Rico representa una parte importante del mantenimiento de este sistema porque dependemos de un ochenta (80%) por ciento de las importaciones.

El doctor Zayas Seijo explicó que en el 2001, junto al licenciado Ortiz Daliot y a la congresista Corine Brown se dieron a la tarea de enmendar la ley para beneficiar el Megapuerto construyéndose en Ponce. Para ese entonces, se reunieron con el Comisionado Residente, Hon. Luis Fortuño, con las uniones obreras en Washington, D.C. y con varios Congresistas y Senadores. Según el doctor, la opinión de todos fue la misma, a saber, que no era una gestión fácil, pero más impresionante aún, que no se había realizado antes.

Asimismo, el doctor señaló que la gestión que realiza esta Comisión, en cuanto a cuantificar los costos que tiene las leyes de cabotaje sobre la economía del país, es sumamente importante. Sin embargo, señaló que las conclusiones que la Comisión realice durante esta investigación, no tendrán



ningún efecto si no se realiza la gestión para enmendar la Ley Jones. Sobre lo anterior expresó que: “Si no enmendamos la Ley de Cabotaje las exportaciones de nuestros productos se van a ver afectadas, pues el volumen de contenedores entre la Isla y los estados continentales va a bajar dramáticamente”.

Por su parte, el licenciado Ortiz Daliot expresó que:

Quería resaltar que el 1999 el “U.S. International Trade Commission” en un estudio en el 1995 y en 1999 señalaron tres cosas: el costo promedio de operar un barco de Estados Unidos es un 40% más costoso que operar un barco de bandera extranjera. Cuando se compara un tanquero de Estados Unidos con uno extranjero, los costos de operación son 99% más caro y el recurso de marineros es el doble de caro que los marinos mercantes extranjeros. Las 10 compañías de carga marítima mejores del mundo son extranjeras.

Del mismo modo expresó que:

Estamos trabajando de un principio de libre comercio. Por qué se le exime a otros territorios norteamericanos y PR tiene que cargar con sostener la marina de Estados Unidos cuando es la jurisdicción más pobre de la nación. Nadie me ha podido explicar, ni en el congreso ni en Casa Blanca por qué la jurisdicción más pobre de Estados Unidos tiene que sostener la marina mercante más cara del mundo. Nosotros sostenemos 25% de los ingresos de la flota norteamericana. Por qué no se acogen a los mismos principios. Crowley y Sea Star compiten en Islas Vírgenes, por qué no pueden competir aquí si es el principio fundamental de Estados Unidos.

Por su parte, la **Guardia Nacional** comentó sobre su reciente cooperación con el Departamento de Hacienda en la inspección de furgones durante la Operación Escudo Costero. Explicó que el 3 de enero de 2013, el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Hon. Alejandro García Padilla, firmó el Boletín Administrativo Núm. OE-2013-001, autorizando la activación estratégica de la Guardia Nacional de Puerto Rico para brindar apoyo en las labores de vigilancia en las zonas portuarias y aeropuertos a los fines de impedir la entrada de drogas y armas ilegales al país. No obstante, la Guardia Nacional recalcó que en cuanto a la misión de inspección de furgones no intervinieron en la operación de los equipos de rayos x debido a que dicha tarea es llevada a cabo por RapiScan Systems, Inc., y el Departamento de Hacienda.

Señaló que durante la porción de la Operación Escudo Costero, la Guardia Nacional proveyó personal para la inspección física de furgones. El referido trabajo se realizó en apoyo al Departamento de Hacienda ya que es esta entidad la que tiene el deber ministerial de inspeccionar los furgones que llegan a la Isla. Es menester señalar que en noviembre de 2013, la misión de inspección de furgones reflejó una inspección total de dos mil ciento veintiún (2,121) furgones, lo cual reflejó un aumento de más de doscientos por ciento (200%) en comparación con otros años.

Según la Guardia Nacional, estas inspecciones produjeron un recaudo de cuatro millones setenta mil ochocientos veinticuatro dólares (\$4,070,824.00). Esta cantidad se desglosa de la siguiente manera: 1. Tres millones quinientos noventa mil ochocientos noventa y seis dólares con sesenta un centavos (\$3,590,896.61) por concepto de cobro de arbitrios; 2. Ciento cuatro mil novecientos treinta y uno dólares con quince centavos (\$104,931.15) por concepto de imposición de multas y 3. Trescientos setenta y cuatro mil novecientos noventa y seis dólares con cuarenta y seis centavos (\$374,996.46) por cobro del Impuesto de Venta y Uso (IVU). Además, de dichas

inspecciones se incautaron un total de mil doscientas (1,200) municiones y seis (6) armas de fuego de varios tipos y calibres. Además, indicó que se detectó, una gran cantidad de mercancía que no había sido reportada en los manifiestos producidos por la compañía naviera antes de salir del puerto de origen, a saber: una máquina tragamonedas y vehículos de motor que no habían sido tasados para propósitos de arbitrios.

Finalmente, expresó que la participación de los efectivos de la Guardia Nacional en la tarea de inspección de furgones constituye una herramienta efectiva para evitar la evasión de pago de impuestos y arbitrios garantizando así la entrada de dichos recaudos a las arcas públicas.

Es menester señalar que, la Guardia Nacional otorgó información adicional a la Comisión, solicitada por la Senadora López León durante la Audiencia Pública en la que participara la referida entidad. Según esta información la Operación Escudo Costero estuvo activa por espacio de un año con un costo aproximado de doce millones (\$12,000,000) de dólares. La Guardia Nacional llevó a cabo las siguientes tareas como parte de esta activación, a saber: (1) patrullar las costas de la Isla conjuntamente con la Policía de Puerto Rico; (2) Prestar vigilancia en los aeropuertos; (3) Apoyar al Departamento de Hacienda en la inspección de contenedores de mercancía una vez estos llegaban a la Isla; (4) Utilizar los sistemas de radar de la Guardia Nacional Aérea en Aguadilla para detectar e identificar aquellos aviones y embarcaciones que pudieran estar participando en actividades delictivas relacionadas al narcotráfico.

Asimismo, indicó que el patrullaje de las costas produjo excelentes resultados incluyendo la incautación de drogas y armas de fuego así como el arresto de inmigrantes ilegales. Del mismo modo, expresó que el apoyo que la Guardia Nacional brindó a la Policía de Puerto Rico permitió que se pudiera llegar a lugares remotos alrededor de la Isla y ayudó a la aprehensión rápida de delincuentes.

Por otro lado, la Guardia Nacional suministró información sobre la utilización de la Marina Mercante de Estados Unidos en conflictos bélicos. Sobre esto, indicó que la Marina Mercante Norteamericana ha sido utilizada constantemente durante los últimos setenta (70) años, en situaciones de emergencia nacional o en acciones militares. Informó además, que en lo que respecta al ámbito de seguridad nacional, la Administración Marítima del Departamento de Transportación de Estados Unidos, trabaja o participa en dos programas, a saber: el “National Defense Reserve Fleet” (NDRF, por sus siglas en inglés) y el “Voluntary Intermodal Sealift Agreement” (VISA). La NDRF fue creada por la Ley de Venta de Embarcaciones Mercantes de 1946 con el propósito de crear una reserva de embarcaciones lista para responder a situaciones relacionadas con la defensa nacional o emergencia nacional. Asimismo, en el 1976, se añadió al NDRF el “Ready Reserve Force” (RFF, por sus siglas en inglés), cual tiene la misión de proveer transportación rápida de equipo militar.

Según la Guardia Nacional, las embarcaciones pertenecientes al NDRF y al RFF han sido utilizadas en los siguientes conflictos, operaciones militares y emergencia nacional, a saber:

<b>SITUACIÓN</b>	<b>AÑO</b>	<b>BARCOS</b>
Guerra de Corea	1950 - 1953	540
Conflicto de Vietnam	1965 - 1973	172
Escudo del Desierto y Tormenta de Desierto	1990 - 1991	78
“Operation Enduring Freedom”/ “Operation Iraqi Freedom”	2001 - al presente	0

Huracán Katrina y Huracán Rita	2005	5 del RFF y 4 del NDRF
Terremoto de Haití	2010	6

Por su parte, el Programa VISA constituye un acuerdo entre el Gobierno Norteamericano y la industria marítima con el propósito de proveer al Departamento de la Defensa “acceso garantizado” a transportación marítima comercial para apoyar el desplazamiento de emergencia y el sostenimiento de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos. Sin embargo, es menester señalar que la Guardia Nacional recalcó que según el Informe de la GAO, el Departamento de la Defensa reconoce que el tipo de embarcaciones que viajan a Puerto Rico tienen unas capacidades limitadas para uso militar. Por otro lado, en cuanto a la pregunta realizada por la Senadora López León sobre las lanchas que posee la Guardia Nacional y sus capacidades; la referida entidad expresó que posee cuatro (4) lanchas tipo “Landing Craft Mechanized” (LCM-8). Las lanchas están diseñadas para llevar carga, vehículos y personal hasta la playa en apoyo de operaciones militares. Además, pueden llevar hasta cincuenta y tres (53) toneladas de carga y su tripulación consiste de seis (6) operadores.

A su vez, la Guardia Nacional documentó sobre las maneras en las cuales la Guardia Nacional puede apoyar a las agencias de Ley y Orden. Sobre lo anterior, indicó que en la actualidad cuentan con el programa “Counterdrug” del Negociado de la Guardia Nacional. Se trata de una alianza entre el Gobierno de Estados Unidos, representado por el negociado de la Guardia Nacional y el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para la utilización de activos de la Guardia Nacional en apoyo a las agencias de ley y orden estatales y federales. Indicó además, que el gobierno federal paga la totalidad de este proyecto.

Finalmente, indicó que en el pasado trabajaron con la Autoridad de Puertos para la detección de contrabando en los muelles. Durante los años 1990-2003, el programa “Counterdrug” condujo la “Operation Guardian” mediante la cual miembros de la Guardia Nacional conjuntamente con el Servicio de Aduana Federal y el Departamento de Hacienda, inspeccionaban contenedores de mercancía. La “Operation Guardian” fue descontinuada por el Gobierno de Estados Unidos.

Por otro lado, la **Autoridad** indicó que en virtud a su ley habilitadora, tiene la facultad de imponer y cobrar tarifas por el uso de sus instalaciones portuarias así como en las aeroportuarias. A tenor con estas disposiciones, la agencia ha adoptado las resoluciones y las reglamentaciones necesarias para cumplir con la ley. Sin embargo, expresó que aun cuando las restricciones federales de cabotaje rigen el comercio marítimo en Puerto Rico, la Autoridad no ha sufrido la necesidad de imponer, alterar o modificar renta o tarifa alguna como resultado de la aplicación en Puerto Rico de dichas leyes. Es decir, las restricciones impuestas por las leyes de cabotaje a la marina mercante no inciden en las tarifas a cobrarse por la Autoridad por el uso de uso puertos y otras facilidades.

Durante su participación en la Audiencia Pública, la Autoridad explicó que cada barcaza que llega a Puerto Rico lleva consigo un manifiesto que tiene que ser entregado a las autoridades portuarias puertorriqueñas con veinticuatro (24) horas de anterioridad a la llegada del mismo a las costas de la Isla. Del mismo modo, señaló que cada compañía tiene que entregarle a la Autoridad una documentación sobre la carga que transporta. Lo anterior, para que la Autoridad pueda establecer cuál será la tarifa de atraque que se le cobrará. Sobre los referidos manifiestos, la entidad expresó en la Audiencia Pública que:

...es el inventario de aquellos productos que las navieras pretenden entrar a nuestras costas, obviamente la Autoridad también, mediante el reglamento tarifario que tenemos, exigimos también que se nos haga entregar esa copia de ese Manifiesto; y nos hemos dado cuenta en el transcurso de todo este tiempo, que esos Manifiestos usualmente llegan con algunos errores, o sea omite información o la información no es correcta. La Autoridad, teniendo eso en cuenta, ha tomado ciertas medidas y nos encontramos precisamente, evaluando nuestro reglamento tarifario, que es reciente, pero como nos hemos dado cuenta de esos asuntos, estamos verificando cómo entonces podemos amarrar un poco más ese reglamento para que eso no suceda, y cómo nosotros emitir algún tipo de sanción, como las tenemos, que son altas, podemos básicamente impedir que un barco pueda salir de nuestras costas si entendemos que hay una violación a nuestro reglamento. Pero nos encontramos en ese proceso. Eso es en cuanto a los Manifiestos.

Por otro lado, indicó que actualmente no se está inspeccionando el cien por ciento (100%) de los furgones, pero sin embargo, se está construyendo la infraestructura necesaria para poder así hacerlo. Como dato interesante, la Autoridad señaló que en Estados Unidos se inspecciona el cien por ciento (100%) de los furgones que llegan a sus costas.

Es menester señalar que a preguntas de la Senadora López León sobre qué información contienen los Manifiestos, la Autoridad indicó que:

... nos tiene que informar qué es lo que contiene su furgón, cuál es la cantidad, porque obviamente nosotros cobramos por tonelaje, por calado, y nosotros necesitamos saber qué contiene cada uno de los vagones o la embarcación en general para entonces nosotros poder establecer cuál es la tarifa que le vamos a cobrar. Por lo tanto, nosotros tenemos que saber qué es lo que ellos nos traen...

Cada vez que llega una embarcación y atraque en nuestras costas, pues nosotros tenemos que imponerle un cargo por el uso de esas facilidades. Pues de eso depende el tonelaje que lleva esa embarcación, y pues con ese Manifiesto que ellos nos proveen nosotros entonces establecemos la factura y se la enviamos para que nos la paguen.

Finalmente, a preguntas de la Senadora López León sobre cuál es la postura de la Autoridad en cuanto a la imposición de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, la Autoridad respondió que:

Lo que sucede es que, por lo menos, como nosotros evaluamos el proyecto, que lo evaluamos específicamente en el costo, en cómo puede incidir las Leyes de Cabotaje en el costo que nosotros imponemos a las personas, a las distintas navieras que llegan a nuestras costas, nosotros vimos que la creación de las Leyes de Cabotaje, existieran o no, lo que nosotros cobraríamos por concepto de tarifas sería el mismo, independientemente de dónde llegara, cuál sería la bandera de la embarcación que llegue a nuestras costas. Por eso fue que no se incluyó una posición específica en cuanto a eso porque lo miramos desde esa perspectiva. Lo miramos en cuanto al costo que tiene para nosotros nuestras facilidades.

De otra parte, la **COMEX** *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. Expresó que “Puerto Rico precisa de una estrategia que nos permita adentrarnos en el mundo del trasbordo. El poder competir equitativamente con nuestros vecinos sería un gran comienzo”. Según la COMEX, el objetivo es permitir a los empresarios en Puerto Rico comprar productos a otros países con costos más efectivos y de una forma más eficiente, en lugar de verse obligados a comprar estos productos a países extranjeros a través de la naviera norteamericana. A su vez, indicó que el costo de las leyes de cabotaje es un treinta por ciento (30%) o cuarenta por ciento (40%) mayor que en otros estados. Asimismo, señaló que en la medida que se conceda una enmienda a la Ley Jones, conjuntamente beneficiaría los consumidores en Puerto Rico toda vez que los precios serían más accesibles. Por su parte, durante su participación en la Audiencia Pública señaló que: “Buscar alternativas que incrementen nuestra competitividad en tiempos en que la comunicación es importante para el desarrollo”.

Por otro lado, a preguntas de la Senadora López León sobre cuáles son las restricciones en Puerto Rico para poder exportar nuestros productos, la COMEX señaló que la Isla posee la infraestructura necesaria y que los empresarios puertorriqueños tienen la educación necesaria para mover la economía del país de dos formas, a saber: primeramente, sustituyendo las importaciones, principalmente a través del Departamento de Agricultura, fortaleciendo la siembra, aumentando el cultivo del café, revitalizando la industria de la caña, y exportando frutos menores. De esta forma se pueden identificar productos puertorriqueños y se pueden sustituir las importaciones. La segunda manera de mover la economía de Puerto Rico es impulsando las exportaciones de productos y servicios. Expresó que la barrera que impone las leyes de cabotaje provoca un disloque porque ha perpetuado el sistema de la utilización de la marina mercante de Estados Unidos.

De otra parte, la COMEX señaló que hace un año, la curva de las exportaciones puertorriqueñas se encontraba de forma descendente. Sobre lo anterior, indicó que es necesario analizar las estadísticas de la Junta de Planificación con cautela porque según éstas para el 2012, las exportaciones se tradujeron en unos cincuenta y cinco billones (\$55,000,000,000.00) de dólares. Sin embargo, de esos cincuenta y cinco billones (\$55,000,000,000.00) de dólares que según las referidas estadísticas significan las exportaciones durante el año 2012, cuarenta y cuatro billones (\$44,000,000,000.00) provienen de productos fármacos cuya inyección económica no permanece en la Isla. De acuerdo con la COMEX, lo anterior representa que la balanza comercial de Puerto Rico con el mundo es negativa.

Ahora bien, explicó que durante el 2013 se vieron indicadores que establecen que la balanza puede cambiar. Sostuvo que la política pública de este gobierno, va dirigida a implantar políticas para re conceptualizar misiones comerciales. A través de estas misiones, cuáles han sido realizadas en varios países de Sur América, los empresarios puertorriqueños utilizan el foro para comercializar sus productos y servicios. Además explicó que el gobierno de Puerto Rico ha revitalizado sus oficinas en el exterior, sobretodo en República Dominicana en donde se nombró a un nuevo Director y se aumentó la exportación un veinticuatro por ciento (24%). Por su parte, en la oficina localizada en España se han trazado nuevos enfoques dirigidos a promover la Isla como un destino de inversión y finalmente, el gobierno de Puerto Rico estableció una oficina en Colombia para continuar promoviendo los lazos comerciales con las zonas Centro y Sur de América.

El **DTRH** *avaló* la investigación encomendada por la Resolución del Senado 237. En cuanto al informe del GAO señaló que sobre el ámbito laboral, el mismo toca solamente dos aspectos, a saber que: 1. Los costos de tripulación o personal se ven afectados por el estándar de vida de

Estados Unidos, los acuerdos laborales negociados con las uniones marineras y los beneficios incluidos en la compensación en contraste con los transportes de otras naciones y; 2. Los navíos o embarcaciones estadounidenses están sujetos a inspecciones gubernamentales en cumplimiento con las legislaciones relacionadas con la seguridad y salud en el lugar de trabajo, requisitos de legislación ambiental, de construcción, entre otros lo que afecta los costos.<sup>35</sup>

El DTRH explicó que el impacto que las leyes de cabotaje han tenido en el empleo de puertorriqueños, no ha formado parte de la información que hasta el presente se ha requerido, recopilado o suministrado por la agencia. Por lo tanto, señaló que no tienen estudio gubernamental ni privado que pueda científica o empíricamente demostrar cuál es el impacto de las leyes de cabotaje en el desarrollo económico de la Isla. Por su parte, expresó en cuanto a la imposición de la Ley Jones en Puerto Rico, que: “Ciertamente, en una economía mundial interdependiente, como es la que actualmente impera, donde existen pocas, por no decir casi ninguna barrera entre los países, definitivamente Puerto Rico, necesita flexibilidad para beneficiarse del mercado internacional”.

De otra parte, el **DDEC** también *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. El DDEC expresó que debido a la imposición de las leyes de cabotaje, “Puerto Rico se ha visto siempre privado de las ventajas que ofrece la libre competencia en el mercado de la transportación marítima”. Señaló que el costo para el consumidor de los productos que son transportados a Puerto Rico puede aumentar de un veinticinco (25%) por ciento a un treinta por ciento (30%) más que el resto de los estados. Por otro lado, expresó que otro elemento importante que se debe considerar es el impacto que las leyes de cabotaje pueden tener en la operación y futuro éxito de la Autoridad del Puerto de Ponce, así como los demás mega puertos en Puerto Rico.

Asimismo, indicó que nuestra competencia en Latinoamérica no tiene la limitación que imponen las leyes de cabotaje. Sin embargo, ciertos países latinoamericanos ya cuentan con el mismo acceso que tiene Puerto Rico al mercado de Estados Unidos. Lo anterior, indudablemente sitúa a Puerto Rico en una posición desventajosa en cuanto a poder insertarnos en tratados de libre comercio como el North American Free Trade Agreement<sup>36</sup> (NAFTA, por sus siglas en inglés) y el Dominican Republic-Central American Free Trade Agreement<sup>37</sup> (RD-CAFTA, por sus siglas en inglés).

Así las cosas, el **BDE** a su vez, *avaló* la investigación propuesta por la Resolución del Senado 237. Expresó que entiende “...la importancia que tiene realizar un análisis científico, práctico y cuidadoso de los aspectos que inciden sobre la manera de cómo las leyes de cabotaje afectan el bienestar socio-económico de Puerto Rico” y extendió su deferencia al DDEC en cuanto a los comentarios que éste sometió sobre la medida legislativa.

Por otro lado, la **AFCPR** también *avaló* la investigación propuesta por la Resolución del Senado 237. Expresó que la imposición de la Ley Jones de 1920 ha afectado la industria

---

<sup>35</sup> United States Government Accountability Office, “PUERTO RICO: Characteristics of the Island’s Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act” p. 15 (Marzo 2013).

<sup>36</sup> El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA en Inglés), es un acuerdo regional signado por los gobiernos Estados Unidos, Méjico y Canadá. Con el fin de crear una zona de libre comercio. El Acuerdo Comercial se firmó por México el 17 de diciembre de 1992 y entró en vigencia a partir del 1 de enero de 1994.

<sup>37</sup> El Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centro América y Estados Unidos (CAFTA en Inglés), es un acuerdo regional de libre comercio signado por los gobiernos de Estados Unidos, Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica y República Dominicana, concretándose la adopción del texto para todos los países involucrados, en 2004 y entrando en vigor en distintas fechas para cada país a partir de 2006.

farmacéutica, en lo que concierne al aumento en los precios de los medicamentos genéricos. Explicó que lo anterior se debe a varios factores, tales como la escasez de materia prima, el poder de compra de las grandes cadenas, el cierre de varios fabricantes por la “Federal Drug Administration” (FDA por sus siglas en inglés)<sup>38</sup>, el registro de medicamentos en el Departamento de Salud, la ausencia de una política pública firme, consistente y vigorosa en contra de monopolios y los oligopolios y finalmente, el impacto de la reforma de salud de Estados Unidos llamada “Obamacare”, entre otros.

Asimismo, señaló que otro factor que causó el alza del precio de los medicamentos genéricos fue que el “Maximum Allowable Cost” (MAC, por sus siglas en inglés), o sea el máximo costo que va a rembolsar un Plan Médico a las farmacias por medicamentos genéricos que tienen más de un fabricante es menor en Puerto Rico que en Estados Unidos, colocando a Puerto Rico en una desventaja competitiva.

Por otro lado, indicó que las leyes de cabotaje afectan a los pequeños comercios debido a que al tomar decisiones de compra, tienen que considerar el costo de transporte, cual influye en el precio y hace que los productos sean más costosos en comparación con los mismos productos en Estados Unidos. Asimismo, expresó: “Entendemos que el eliminar o enmendar la Ley de Cabotaje repercutirá en un mercado más competitivo y costos de transporte más bajos lo que a su vez nos llevaría a precios más bajos para los productos vendidos a los consumidores de Puerto Rico”.

Por su parte, **Estado** también *avaló* lo encomendado por la Resolución del Senado 237. Recomendó que el estudio deba ser abarcador para incluir, específicamente, el impacto económico en el poder adquisitivo del residente promedio de Puerto Rico. Es decir, no debe sólo circunscribirse al análisis sobre el estudio del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico y Estados Unidos, sino que también debe evaluar el impacto macro y micro económico que causa la imposición de las leyes de cabotaje en la economía puertorriqueña. Indicó además, que los factores que motivaron la redacción de las leyes de cabotaje y las circunstancias que enmarcaba el contexto histórico del momento, no necesariamente son extrapolables a la realidad actual de Puerto Rico, Estados Unidos y el resto del mundo.

Estado expresó que: “Las leyes de cabotaje atentan expresamente contra la libre competencia que ha regido las políticas económicas mundiales durante décadas e inclusive sirven de brújula para la misión de la Organización Mundial del Comercio y el espíritu de los tratados bilaterales y multilaterales de libre comercio”. Asimismo, señaló que resulta imperativo resaltar que cualquier acción ulterior que se intente realizar basándose en las conclusiones del estudio que la Resolución del Senado 237 solicita, requiere un cabildeo solidario en Washington, D.C.; además de otras iniciativas que ayuden al desarrollo económico de Puerto Rico, a saber: la creación de un programa para excluir a los ciudadanos de países vecinos caribeños y algunos de América Latina del requisito de visa para visitar a Puerto Rico por un tiempo determinado; la elevación de nuestra autonomía fiscal a un contexto internacional.

Por otro lado, **PRIDCO** *avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. Sobre el informe del GAO expresó que adolece de suficiente evidencia empírica que demuestre los efectos del uso de la marina mercante estadounidense bajo los requisitos de la Ley Jones. Asimismo, indicó que el informe no explica las externalidades de lo que implicaría el uso de barcos de bandera extranjera bajo las condiciones actuales del mercado marítimo, no tan solo entre Estados Unidos y

---

<sup>38</sup> Debido a la consolidación de los fabricantes, convirtiendo los medicamentos “single source”.

Puerto Rico, sino a nivel internacional. Según PRIDCO, se trata de un asunto mucho más complicado del mero análisis de tarifas, por lo tanto recomendó lo siguiente, a saber:

- Que se tome en consideración el no realizar un estudio exhaustivo del estudio del GAO. Ya este estudio contiene una información básica de las características de la Ley aplicadas a Puerto Rico y las posibles implicaciones de una exención en alguna disposición de la Ley o la eliminación de la aplicabilidad de la Ley a Puerto Rico y sus efectos sobre la marina mercante estadounidense y la marina mercante extranjera. Este estudio muy bien puede ser usado como base a otro estudio más abarcador.
- Sería más eficiente y mucho más rápido, comisionar un estudio más abarcador sobre los efectos de la Ley Jones sobre la economía de Puerto Rico.

En cuanto a lo anterior, PRIDCO entiende lo siguiente, a saber:

- Que se consigne una asignación presupuestaria para poder sufragar este estudio. Entre Estados Unidos y Puerto Rico se comercia anualmente alrededor de \$60 mil millones en mercancías, por lo que una asignación de \$5 a \$6 millones para establecer el costo asociado de la Ley Jones sobre la economía de Puerto Rico es razonable. Aun tomando en consideración que el costo de la Ley Jones fuese de entre \$600 a \$1,000 millones anuales, el costo de un estudio de esta naturaleza resulta razonable.
- De realizar este estudio, recomendó que el mismo sea comisionado a una institución que no tenga ningún tipo de relación de negocio con la marina mercante estadounidense así como tampoco con la marina mercante extranjera. Esta compañía debe ser una compañía de alto prestigio a nivel internacional que se dedique a trabajar o estudiar asuntos de comercio marítimo.
- Que se tome en consideración otros estudios, en especial, el recién estudio comisionado por la Alianza Marítima realizado por la empresa Estudios Técnicos, Inc. En este sentido, de llegarse a una conclusión de que este estudio realizado por Estudios Técnicos, Inc., es relevante y de paso revelador sobre el impacto económico en Puerto Rico de la Ley Jones, entonces sería académico comisionar a otra entidad realizar un estudio exhaustivo del asunto. Debe ponderarse el análisis de este estudio.
- Que se tome en consideración aunar esfuerzos y concentrarlos en eximir a Puerto Rico de ciertas disposiciones de la Ley como aquellas relacionadas al transporte de petróleo y productos de petróleo y más importante de Gas Natural Líquido (LNG, por sus siglas en inglés) o como aquellas donde las empresas estadounidenses pueden usar o comprar barcos de fabricación extranjera para ser usados en el comercio marítimo entre Estados Unidos y Puerto Rico.
- Que se tome en consideración solicitar al Departamento de la Defensa un subsidio por mantener una marina mercante estadounidense de alto costo bajo la Ley Jones a las jurisdicciones a las cuales le es de aplicación la Ley Jones, de forma que todas las partes sean protegidas, entiéndase la seguridad nacional, las jurisdicciones y la industria marítima estadounidense.



Por su parte, la **International Organization of Masters, Mates & Pilots**, unión que representa a los marineros, pilotos y capitanes que trabajan en todo tipo de barcas comerciales que operan bajo la Ley Jones *no avaló* la encomienda de la Resolución del Senado 237. Expresó que los marineros que representa la unión, son ciudadanos americanos que avalan la implantación completa de la Ley Jones y que entienden que la referida legislación beneficia a Puerto Rico y a Estados Unidos.

La International Organization of Masters, Mates & Pilots mencionó lo que entienden son varios beneficios económicos promovidos por la implantación de la Ley Jones en Puerto Rico, a saber:

- La Ley Jones provee beneficios a Estados Unidos, asegurando que las compañías y la tripulación norteamericana controlen la transportación de carga doméstica entre puertos norteamericanos;
- Según un estudio realizado en 2009 por “Price Waterhouse Coopers”, la Ley Jones genera aproximadamente cien billones (\$100,000,000,000.00) de dólares anuales a la economía nacional y once billones (11,000,000,000.00) en contribuciones federales. Además, la Ley Jones genera aproximadamente quinientos mil (500,000) empleos;
- El transporte marítimo entre Estados Unidos, Puerto Rico, Hawái y Alaska mueve aproximadamente doscientos millones (200,000,000) toneladas de comercio anuales;
- En Puerto Rico existe aproximadamente una tasa de quince (15%) por ciento de desempleo. Estos empleos son provistos por la industria marítima estadounidense a través de la Ley Jones. Por lo tanto, a su juicio, derogar la Ley Jones de 1920, significaría que más puertorriqueños y norteamericanos se sumarían a la tasa de desempleo; y
- Es importante destacar que desde el 1985 se han realizado tres (3) estudios, dos (2) por el Departamento de Transportación Federal y un estudio independiente por “Reeve and Associates”, cual concluyó que la transportación entre Estados Unidos y Puerto Rico ha sido estable y eficiente. Estos estudios han ilustrado que las tarifas de transportación entre Estados Unidos y Puerto Rico son más bajas que las tarifas de transportación en Asia y Europa. Sobre lo anterior, la Comisión entiende que los estudios que la International Organization of Masters, Mates & Pilots traen a colación datan de hace más de treinta años, por lo que no deben ser utilizados para analizar la transportación actual de productos entre Estados Unidos y Puerto Rico, ya que la información que utilizan dichos estudios, es arcaica y fuera de la realidad fáctica en la que Puerto Rico y el resto del mundo se encuentran.

Por su parte en cuanto a la seguridad nacional y marítima, la International Organization of Masters, Mates & Pilots expresó que:

- La Ley Jones de 1920, provee seguridad nacional y marítima a Estados Unidos. Sólo las barcas con bandera y tripulación norteamericana tienen que cumplir con requisitos de seguridad y son sometidas a investigaciones;
- Si la Ley Jones de 1920 fuera derogada o enmendada, barcas internacionales podrían tener completo acceso a la nación y a Puerto Rico; y

- Durante época de guerra, las barcasas bajo la Ley Jones de 1920, son utilizadas para transporte de herramientas militares.

Por otro lado, **Hacienda** señaló que la agencia no tiene jurisdicción sobre ningún aspecto de las leyes de cabotaje, debido a que lo que ésta regula es el tráfico marítimo entre puertos de Estados Unidos. Asimismo, explicó que la agencia a base de sus funciones como recolector de contribuciones e impuestos tiene jurisdicción para el cobro de impuestos y arbitrios sobre la carga transportada una vez ésta entra a Puerto Rico, no en el transcurso de su travesía hacia la Isla. Además, señaló que en el transcurso de sus funciones de cobro de impuestos y fiscalización tampoco recopila o mantiene información o datos relativos al impacto económico sobre los negocios y los consumidores de esta ley en Puerto Rico.

Sin embargo, presentó a la Comisión los datos solicitados por la Senadora López León en cuanto a lo que respecta la inspección de furgones mediante el uso de “scanners” colocados en los terminales de las cuatro compañías navieras. Indicó que las inspecciones de furgón con los “scanners” comenzaron con la compañía “Crowley” en 2011 y luego con Horizon y Sea Star en 2012. Los datos sobre las inspecciones presentados por la agencia son los siguientes, a saber:

#### Sea Star

Año	Furgones inspeccionados
2011	0
2012	44,179
2013	50,591

#### Crowley

2011	7,455
2012	79,728
2013	83,760

#### Horizon

2011	0
2012	80,738
2013	115,092

Por su parte, informó que entre los meses de enero a diciembre de 2013 se inspeccionaron dos mil setenta y dos (2,072) furgones a través del Proyecto Escudo Costero. De estos furgones, cuatrocientos siete (407) fueron seleccionados por medio de “scanner” para inspección. Asimismo, para el año natural en curso, del 1 al 24 de enero de 2014 se inspeccionaron ciento quince (115) furgones, de los cuales cincuenta y tres (53) fueron seleccionados por “scanner”.

Por otro lado, la **PRFAA** también *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237. En cuanto al informe del GAO expresó que el mismo reconoció que existen costos más competitivos en navíos de matrícula extranjera. A su vez, indicó que el referido informe no otorga una recomendación como tal, toda vez que está implícito el deseo de seguir protegiendo la industria marítima de Estados Unidos. Según PRFAA, las disposiciones de las leyes de cabotaje limitan o dificultan la competitividad de Puerto Rico. Sobre lo anterior expresó que: “El atarnos a las tarifas

de solo cuatro compañías puede incidir en el costo de todo lo que proviene del transporte marítimo de los Estados Unidos”.

Señaló que para evitar o combatir los altos costos se necesita incrementar no solo la competitividad, sino también la productividad en la manera en que importamos y exportamos nuestros productos. Indicó que lo anterior se logra con barcos nuevos, de mayor capacidad y a menor costo que podrían ser ofrecidos por compañías extranjeras. Expresó además, que la antigüedad de los navíos, según reconoce el propio informe del GAO incide sobre la productividad. Por lo que, abrir el mercado a navíos extranjeros promovería no tan solo acceso a una mayor cantidad de barcos más modernos, sino que también motivaría a que los proveedores de servicios existentes renueven su flota para poder competir.

Asimismo, la PRFAA señaló que a pesar de que el informe del GAO no hace recomendaciones específicas, si se puede colegir que hay un efecto adverso sobre nuestra posición competitiva y nuestra realidad geográfica. Por lo que, expresó que el informe puede verse como un primer paso para que eventualmente Puerto Rico pueda ser eximido de la aplicación de las leyes de cabotaje en aquellas áreas que contribuyan a aumentar la competitividad de la Isla, al abaratare costos de transporte de mercancías como por ejemplo, el gas natural. Finalmente, la PRFAA expresó que para poder lograr la encomienda de cambiar la imposición actual de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, es necesaria una coalición decidida que incluya intereses comerciales y sindicales estadounidenses.

Sin embargo, recaló que existen dispensas o “waivers” administrativos que el Presidente de Estados Unidos ha ejercido en el pasado, y que bien pudieran servir como oportunidad para que Puerto Rico abogue por algo similar. El caso más reciente en donde el Presidente otorgó una de estas dispensas, fue cuando se sacó petróleo del “Strategic Petroleum Reserve” (SPR, por sus siglas en inglés). Indicó que el procedimiento para la dispensa es que el Departamento de Transportación federal y la Guardia Costanera verifiquen si hay barcos estadounidenses disponibles de acuerdo a los requisitos de las transacciones del SPR. De no haberlas, entonces el Departamento de Seguridad Interna (DHS, por sus siglas en inglés) emite la dispensa.

Por su parte la **Comisión para la Defensa de los Derechos a los Ciudadanos** también *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237. Sobre el informe del GAO expresó que el mismo no especifica la situación económica que actualmente atraviesa Puerto Rico. Es por esta razón, que la referida entidad recomienda que debido a la crisis económica por la cual atraviesa la Isla, se permita utilizar buques extranjeros para transportar mercancías al país.

Del mismo modo, el **doctor Enrique Vázquez Quintana** también *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237. El ponente considera que las leyes de cabotaje deben ser eliminadas basándose en el estudio del Federal Reserve Bank de Nueva York del 29 de junio de 2012. Las recomendaciones que hace son las siguientes:

- La Asamblea Legislativa de Puerto Rico debe reunir a todas las compañías farmacéuticas agrupadas bajo “Pharmaceutical Industries Association” (PIA, por sus siglas en inglés) y solicitarle que no envíen toda su producción a Estados Unidos para envasarla y regresarla a Puerto Rico en frascos pequeños. Se debe solicitar que dejen en nuestro país la cantidad que consumimos localmente. Lo anterior, abarataría el costo de los medicamentos en Puerto Rico. Esta recomendación el considera debe ser realizada inmediatamente.

- Solicitar al Congreso que nos exima de las Leyes de Comercio Interestatal. Lo anterior, permitiría proteger nuestra agricultura, la producción de leche, carnes y huevos sin tener que competir con exportaciones de Estados Unidos y otros países.
- Sugiere que nos permitan comprar petróleo y alimentos al país que mejor oferta nos haga. Eso abarataría el costo de los alimentos, gasolina y la electricidad y nos haría más competitivos para atraer inversionistas extranjeros.

Además señaló que se debe solicitar al Federal Reserve Bank de Nueva York que rescate al Banco Gubernamental de Fomento, ofreciéndole un préstamo de \$10 billones al 1-2% como acostumbra prestarle a los bancos privados, para comenzar a reconstruir la debilitada economía nacional de nuestro País.

Por otra parte, durante el día 21 de febrero de 2014, con el auspicio del Centro para una Nueva Economía, se presentó en el teatro del Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico el reconocido profesor de Economía de la Universidad de Columbia, Joseph Stiglitz<sup>39</sup>. El relacionado profesor, quien fuese galardonado como premio Nobel de Economía en el año 2001, disertó sobre la desigualdad y sus costos para la sociedad y se refirió brevemente a la crisis puertorriqueña. Aludió en su magistral conferencia, que esta, la crisis económica en la cual vive nuestra Isla, es **probablemente** el resultado de la relación política y jurídica que actualmente mantenemos con Estados Unidos. A tal fin expresó, que está en los mejores intereses estadounidenses redefinir el marco de esta relación jurídica, política y económica.

Al fin de su alocución, el Profesor indicó que Puerto Rico debe exigir a Estados Unidos que, con la crisis económica que nuestra Isla atraviesa, se hagan cambios serios a la Ley Jones de 1920. Se refirió diciendo la relacionada Ley, es un ejemplo de una **política estadounidense que inhibe el crecimiento económico de Puerto Rico**.

Además, es necesario resaltar en este Informe de Comisión sobre un parte de prensa que salió a relucir en la sección de Negocios del diario El Nuevo Día (**ENDI**), intitulado “*Arriba una Nueva Era en la gasolina*”. En el referido artículo periodístico, el señor Philippe Jaurrey, gerente general de las gasolineras Total en nuestra Isla, indicó que la Ley Jones de 1920, afecta negativamente el crecimiento de la Isla. Según el señor Jaurrey, los mayoristas de marca solían comprar la gasolina a la refinería Hovensa, en Santa Cruz y la almacenaban en Puerto Rico debido a que las leyes de cabotaje no aplican en la referida isla.

Explicó además, que desde que la referida refinería cerró en 2012, el problema del acarreo de suministros es más complicado, porque en vez de traer el combustible desde la costa del Golfo, trayecto que toma de tres a cuatro días, la traen mayormente de Europa, tardando quince días. Esta maniobra naval de cruzar el Atlántico y traer crudo desde Europa a Puerto Rico (aproximadamente, 3,640 millas náuticas), en vez de traerlo del Golfo de Méjico (aproximadamente, 1,700 millas náuticas), o sea, el doble de millas náuticas y esto con el propósito de evitar pagar los altos costos de transporte en barcos de bandera americana o aceptados por los requisitos impuestos de la Ley Jones de 1920.<sup>40</sup>

Finalmente, tan reciente como en 15 de abril de 2014, la Asamblea Legislativa de Guam adoptó la Resolución Núm. 138-32, cual solicita a la Honorable Madeleine Z. Bordallo, representante de Guam ante la Cámara de Representantes de Estados Unidos, que presente

<sup>39</sup> La conferencia que dictó el profesor Stiglitz tuvo como trasfondo su más reciente libro, *The Price of Inequality: How Today's Divided Society Endangers Our Future*, del año 2012

<sup>40</sup> Periódico El Nuevo Día, “Arriba una Nueva Era en la Gasolina” (23 de marzo de 2014).

legislación ante el Congreso cual excluya las jurisdicciones estadounidenses no-contiguas: Alaska, Hawái y Puerto Rico; del requerimiento establecido en la Ley Jones de 1920, sobre la utilización exclusiva de barcos construidos en Estados Unidos. Esta solicitud que la Asamblea Legislativa de Guam hace a su representante en Washington DC, es debido a que la ruta de comercio natural de Guam con los estados continentales de la costa oeste de Estados Unidos, es a través de Hawái y es de conocimiento general que tal Isla-estado está sujeta a la aplicación completa de la Ley Jones de 1920.

Por consiguiente, los bienes que llegan a Guam, a través de Hawái, tiene que venir en barcos de la marina mercante estadounidense, independiente que Guam esté exenta *de jure* de la Ley Jones de 1920. El efecto final es que a Guam le aplica *de facto* la legislación proteccionista, dificultando así su comercio y economía.

Asimismo, **Empire Gas Company, Inc** también *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237. Durante su comparecencia en la Audiencia Pública, el señor González Cordero, Presidente de la referida empresa describió la Ley Jones de 1920 como una legislación que no se atempera a la realidad del mundo de hoy y que coloca a Puerto Rico en una “gran desventaja económica”. Por su parte, en cuanto al transporte de gas, la empresa expresó que:

... es de suma importancia que Puerto Rico siendo una isla que no produce el gas licuado, el mismo sea importado mediante barcos especializados. Dada la situación de hoy, donde Estados Unidos se ha convertido en un país líder en las reservas de gas a nivel mundial, la posibilidad de excluir a Puerto Rico de esta Ley de Cabotaje es de suma importancia y urgencia, ya que no existe en este momento barcos americanos que puedan traer el producto de Estados Unidos a Puerto Rico y estamos a la merced de países productores de gas que no tienen la abundancia de Estados Unidos por lo cual no ofrecen seguridad del producto.

Por su parte, a preguntas de la Senadora López León sobre el hecho de que la Ley Jones de 1920 impide que se puedan utilizar otros barcos que no sean de construcción norteamericana para transportar gas a Puerto Rico, Empire Gas explicó que el barco no tiene que ser construido en Estados Unidos, sino que puede ser de construcción extranjera siempre y cuando sea aprobado de acuerdo a las especificaciones de seguridad y calidad exigidas por Estados Unidos, lo que se conoce como bandera por conveniencia. Explicó además que, lo que encarece la transportación es el costo de la tripulación norteamericana. Expresó que “si pudieran venir los barcos con bandera extranjera el costo del producto se abarataría en un cuarenta por ciento, (40%) más o menos.” Así pues, tanto la Senadora López León como el señor González Cordero coincidieron en que la disminución del costo del flete de un cuarenta por ciento (40%) tendría un efecto cadena positivo en la industria, el comercio, el turismo, entre otros porque éstos dependen de la seguridad del gas para llevar a cabo negocios en la isla.

Por otro lado, la Senadora López León señaló que los propósitos originales de la Ley Jones de 1920 son inservibles en la actualidad. Sobre lo anterior, explicó que la Marina Mercante de Estados Unidos es la más antigua y más costosa del mundo según el último estudio de la GAO. Del mismo modo, indicó que la referida marina tiene capacidad limitada para ser utilizada durante la guerra y ha sido muy pocas veces utilizada para esos fines. A su vez, indicó que solamente tres por ciento (3%) de los barcos utilizados por la Marina Mercante estadounidense son construidos en Estados Unidos. Lo anterior, debido a que el costo de construcción es menor en países como Corea

del Sur, por ejemplo. Sobre lo anterior la Senadora López León indicó que: “Un barco que te cuesta en Corea del Sur veinticuatro (24) millones, en Estados Unidos te cuesta ciento veinticuatro (124) millones de dólares, lo que eso te genera un costo para el consumidor...” Así las cosas, tanto el señor González Cordero como la Senadora, coincidieron en que al no tener barcos norteamericanos capaces de transportar gas, lo que conviene, al menos, es solicitar una exención parcial a la Ley Jones de 1920 para transportar gas en barcos de bandera extranjera.

La Senadora López León añadió que el propio Estados Unidos ha enfrentado problemas de transporte de gas debido a la imposición de la Ley Jones de 1920. Durante el paso del Huracán Katrina, Estados Unidos solicitó exenciones de transportación de gas en barcos de bandera extranjera porque se trataba de un problema de seguridad nacional. Asimismo, el señor González Cordero señaló que: “No hay ninguna razón que pueda justificar sostener la ley en pie, porque realmente no beneficia a nadie, ni a Estados Unidos mismo tampoco.”

Así las cosas, **Puma** *avaló* y encomió la encomienda ordenada en la medida que da base a este Informe. Así, sobre el efecto que tienen las Leyes de e de ellas cumple con el requisito estatuario de construcción. Puma, expresó correctamente que lo anterior, crea un dilema en el que aunque se puede asegurar una contratación de gas natural para importar a un precio sumamente competitivo, no hay medios de transportación para que ese producto llegue a tiempo y de manera consistente. El resultado de esto, es que Puerto Rico continuaría adquiriendo combustible a un costo mayor, sin ahorro y con la oportunidad de proveer un costo de energía más bajo.

Es por esta razón que, Puma recomendó peticionar al Congreso de Estados Unidos un relevo parcial de la aplicabilidad de las leyes de cabotaje en cuanto al petróleo y sus derivados, tal como lo es el gas natural licuado. Expresó que un relevo parcial para los fines de eximir el petróleo y sus derivados otorgaría a Puerto Rico la oportunidad de contar con un mercado de energía más competitivo. Asimismo, en el caso de la Autoridad de Energía Eléctrica, permitiría que ésta pudiera asegurar los mejores precios de gas natural licuado de la región, lo que conllevaría un mercado de energía más competitivo, cual estimularía la economía del país.

Por su parte, en la Audiencia Pública llevada a cabo en 14 de enero de 2015, en las **facilidades del Puerto de Ponce**, la **CCSPR** expresó que le “...parece razonable y meritoria la realización de un estudio abarcador sobre el 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.” Indicó además, que entiende que la exclusión parcial o total de las Leyes de Cabotaje colocaría a Puerto Rico en un escenario de mayor competitividad ante otros mercados. Por lo que, la imposición de éstas limita y complica la competitividad de la isla a modo internacional y además, encarece el nivel de vida de los puertorriqueños.

Así pues, la **CCSPR** expresó que la limitación establecida por esta legislación federal, cual obliga a Puerto Rico a utilizar solamente la flota mercante estadounidense en su comercio marítimo con Estados Unidos,

... crea un monopolio que ha convertido a esta marina mercante en una onerosa, más costosa que la de otros países, y desvinculada de los procesos de libre mercado y competencia, en donde prevalezca el criterio de selección basado en precio, calidad de servicio, efectividad y eficiencia, entre otros de suma importancia para la actividad económica.

Asimismo, indicó que las limitaciones impuestas por las leyes de cabotaje encarecen el intercambio comercial entre Puerto Rico y Estados Unidos y coloca a la isla en una posición de desventaja competitiva con respecto a otras jurisdicciones. En cuanto al efecto que tiene la legislación federal en el Puerto de Ponce, expresó que

... los buques que traigan materia prima o productos a los cuales se le añadirá valor en nuestra región sur, y que luego se embarquen a los Estados Unidos, tendrán que transportarse en buques Norteamericanos mucho más costoso, lo que hace que las industrias de valor añadido y el operador del puerto tengan que considerar este costo a los fines de determinar la viabilidad y rentabilidad de establecer operaciones en Puerto Rico. Esto significa que tendremos una desventaja competitiva con el resto de los puertos del Caribe, ya que estos puertos no tienen que embarcar sus productos en barcos norteamericanos y hoy figuran como puertos de mayor crecimiento económico.

Es por esa razón que, la CCSPR indicó que es indispensable que se trabaje para enmendar las Leyes de Cabotaje a los fines de derogar la legislación o solicitar una dispensa por un término de años que permita el desarrollo pleno del puerto. Expresó que si no se logra el referido trámite, el Puerto de Ponce se dedicará solamente al transporte doméstico; o sea, a transportar mercadería entre Puerto Rico y Estados Unidos, ya que no habrá operadores ni empresas que se interesen en establecerse en la Isla por el alto costo de operación.

Además, se cuenta con la disponibilidad de las instalaciones del puerto del municipio de Mayagüez, como otra infraestructura apta para el desarrollo económico de la región y de Puerto Rico.

### HALLAZGOS Y CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN

Luego de trece (13) Audiencias Públicas en las que se escuchó y preguntó por más de sesenta (60) horas a sobre treinta y dos (32) deponentes; luego de analizar más de una docena (12) de informes, nacionales e internacionales, relacionados a la Ley Jones de 1920, los cuales hemos citado a través de este Informe, se concluye lo siguiente sobre tal draconiana Ley. Veamos.

#### I. COSTOS DE LA LEY JONES DE 1920

El estudio del “U.S. International Trade Commission” de 1995<sup>41</sup>, indicó lo siguiente sobre la Ley Jones de 1920, a saber:

“In terms of the effect on the U.S. economy, the barriers to imports of textile and clothing products were the most significant of those examined. Removal of these barriers would result in a **calculated increase in the national welfare equivalent to \$10.4 billion. Liberalization of the maritime cabotage restrictions yields a calculated benefit of \$1.3 billion, and liberalization of trade barriers in sugar and sugar-containing products produces a welfare gain of just under \$1 billion.** Simultaneous elimination of all barriers (other than those on peanuts and pressed and blown glass) yields a **calculated welfare gain of \$12.4 billion.**” [Énfasis suplido]

---

<sup>41</sup> Ver nota 39.

Por otra parte, en 25 de junio de 2010, el Embajador Terry Miller<sup>42</sup> y el Dr. James Carafano<sup>43</sup> indicaron sobre la historia de la Ley Jones de 1920 en su escrito “The Jones Act: Lost at Sea” lo siguiente:

*“The history of the U.S. merchant marine since passage of the Jones Act has been a story of decline, interrupted only by a massive shipbuilding boom during World War II. In 1920, U.S.-flagged ships carried 52 percent of the nation's seaborne trade. By 1939, U.S.-flagged shipping tonnage had declined by 25 percent and American ships carried only 22 percent of our seaborne trade.*

*After WWII, the number of U.S.-flagged ships declined rapidly to 1,072 by 1955. By 2005, that number declined to 249. As of December 2007, the U.S. ocean-going merchant fleet consisted of 89 ships engaged in international trade and 100 ships in the ocean-going Jones Act trade.*

*So much for jobs saved. The last serious review of the Jones Act (from a series of congressional hearings in the 1990s) revealed that more than 40,000 American merchant seamen and 40,000 longshoremen have lost their jobs despite Jones Act protectionism. Over the first 76 years of the act, more than 60 U.S. shipyards had gone out of business, eliminating 200,000 jobs. If the intent of the Jones Act was to save U.S. jobs, it failed.”*

Asimismo, entre los años 1995 a 2010, sobre diez medidas legislativas fueron presentadas ante la consideración de la Cámara de Representantes y el Senado de Estados Unidos, unas buscando la eliminación total y otras parcial de la Ley Jones de 1920, y lamentablemente ninguna salió de las Comisiones legislativas a las que fueron delegadas su consideración. La situación es que las uniones y los navieros apelan a un sentimiento patriótico en defensa de los trabajadores completamente erróneo, el discurso de la protección de los trabajos no es correcto; ya que ciertamente con la apertura del mercado y la libre competencia entrarían más compañías y por consiguiente, habría más disponibilidad de empleos.

En relación a lo anterior, el embajador Miller y el doctor Carafano indicaron, que durante la Administración del Presidente Clinton, se solicitó un análisis a la Comisión Internacional de Comercio de Estados Unidos (*US International Trade Commission*) para que le hiciera un estimado de los empleos que pudiesen haber estado en riesgo de perderse de haberse derogado la Ley Jones de 1920. La Comisión analizó la solitud y entendió lo siguiente: *“Repeal of the Jones Act would affect about 2,450 workers in the coastwise shipping trade. In the shipbuilding industry? Repeal would cost 36 jobs.”*

O sea, según estudiosos de la materia, tales como el embajador Miller y el doctor Carafano afirman que la teoría esbozada a saciedad por ciertos grupos de presión, navieros y uniones, sobre la pérdida de empleos ante la eliminación de la Ley Jones de 1920, es irreal e ínfima, en comparativas al costo tan elevado que todos pagamos al asumir los requisitos del cabotaje estadounidense.

Por otra parte, se ha establecido por los defensores de la continuidad de la aplicación de la Ley Jones de 1920, que es vital para la defensa nacional de Estados Unidos y sus territorios en los

<sup>42</sup> Embajador norteamericano ante el Comité Económico y Social de la Organización de Naciones Unidas en 2006. Actualmente, es Director del Centro Internacional de Comercio y Economía (CITE por sus siglas en Inglés) de la Fundación Heritage.

<sup>43</sup> Vice Presidente de la Fundación Heritage y Director de la Oficina de Estudios sobre Política Extranjera y de Defensa de la Fundación y Director del Instituto de Estudios Internacionales Kathryn y Shelby Cullom Davis.



escenarios y teatros de guerra que aquella ha participado y participa al presente. En torno a lo anterior, se demostró que los usos de apoyo militar que se han dado a los barcos mercantes de Estados Unidos desde la Guerra de Corea (1950) al presente, ha disminuido significativamente, específicamente menos del 1% se utilizó en los últimos conflictos bélicos; máxime debemos destacar que los barcos de la marina mercante que operan en nuestra jurisdicción tienen, al menos, 35 años de construidos, por lo cual coincidimos con el GAO de que es una marina mercante obsoleta y ciertamente no apta para la guerra.

A los fines de clarificar lo antes aludido, la Guardia Nacional de Puerto Rico, indicó la cantidad de embarcaciones pertenecientes a la marina mercante estadounidense y cuales han sido utilizadas en los siguientes conflictos, operaciones militares y situaciones de emergencia nacional, a saber:

SITUACIÓN	AÑO	BARCOS
Guerra de Corea	1950 - 1953	540
Conflicto de Vietnam	1965 - 1973	172
Escudo del Desierto y Tormenta de Desierto	1990 - 1991	78
“Operation Enduring Freedom”/ “Operation Iraqi Freedom”	2001 - al presente	0

Nótese, que el número de embarcaciones utilizadas para la defensa nacional en situaciones beligerantes, ha disminuido considerablemente a través de los años, lo que ha evidenciado que desde el último conflicto bélico hasta el presente no se han utilizado los barcos relacionados a la marina mercante a esos fines. Además, indicó que en el mismo Informe de la GAO, el Departamento de la Defensa estadounidense reconoce que el tipo de embarcaciones que viajan a Puerto Rico tienen unas capacidades limitadas para uso militar en la actualidad. O sea, la limitación es tal magnitud que al día de hoy y como se desarrollan los conflictos bélicos en la actualidad son, básicamente, inservibles para ese uso.

Finalmente, el estudio del embajador Miller y el doctor Carafano reveló que: *“The real costs of Jones Act protectionism are even higher when you take into account the distortions of trade that cost American firms and workers the ability to compete fairly for American contracts. For example, U.S. scrap iron, a vital ingredient for American steel plants, is shipped from U.S. coastal areas to Turkey, or to Taiwan, or to China, rather than to other U.S. ports, because the Jones Act makes such U.S.-to-U.S. shipping prohibitively expensive.”*<sup>44</sup>

De otra parte, durante el año 2012, el Banco de la Reserva Federal de Nueva York<sup>45</sup> indicó que los altos costos de transportación de bienes a Puerto Rico eran debido a las restricciones impuestas por la Ley Jones; asimismo, reportó que como corolario de lo anterior los puertos navieros de Puerto Rico ha cedido ante otros puertos en relación a la actividad naviera regional. Específicamente, el Banco reportó: *“It cost an estimated \$3,063 to ship a twenty-foot container of household and commercial goods from the East Coast of the United States to Puerto Rico; the same*

<sup>44</sup> Ver nota 10.

<sup>45</sup> “Report on the Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (29 de enero de 2012).

*shipment cost \$1,504 to nearby Santo Domingo (Dominican Republic) and \$1,687 to Kingston (Jamaica)-destinations that are not subject to Jones Act restrictions.*” Énfasis suplido.

Debemos señalar, que en su más recién actualización del informe del Banco sobre la competitividad económica de Puerto Rico, se insiste en que la aplicación de la Ley Jones de 1920, ofrece debilidad para el crecimiento económico de la Isla y encara aún más el alto costo de hacer negocios aquí.<sup>46</sup>

Es meritorio señalar, que la referencia que el Banco hace en torno al puerto naviero de Jamaica no es por accidente; veamos. En la pasada década el *Puerto de Kingston*<sup>47</sup> ha superado al puerto naviero de San Juan de Puerto Rico, en términos del total de volumen de contenedores que aquí llegan, independientemente de que nuestra Isla supera por mucho la economía de Jamaica y le superamos por cerca de 1.5 millones de personas<sup>48</sup>.

Además, tal como hiciese Jamaica se han construido otros puertos en el Caribe, incluso después de la construcción del puerto del municipio de Ponce, tales como la República Dominicana y Cuba. Estos han destacado un mercado creciente que ha alimentado el desarrollo económico de estas Islas. Igualmente, con la apertura próximamente de las nuevas esclusas del canal de Panamá, la participación activa de marinas internacionales con capacidad de embarcaciones *post-panamax* en nuestro mercado, contribuirá a una zona caribeña activa económicamente y pleno desarrollo económico para nuestro país.

Asimismo, en 26 de abril de 2012, los profesores Jeffrey Valentín-Mari, PhD. y José I. Alameda-Lozada, PhD. del Departamento de Economía de la Universidad de Puerto Rico, Recinto Universitario de Mayagüez, presentaron ante la consideración de la GAO el estudio *Economic Impact of Jones Act on Puerto Rico's Economy*. Este estudio, que no fue considerado por la GAO, concluye *en síntesis* lo siguiente:

*“todos los estudios realizados en relación a la Ley Jones de 1920 y la economía de Puerto Rico, aunque realizados con metodologías distintas, concluyen que la misma tiene un efecto negativo en la Isla; estimó que el impacto económico de la Ley Jones de 1920, se observó en \$537 millones de dólares durante el año fiscal 2010 y el costo tuvo su mayor alcance durante el año fiscal 2000, cual se estimó en \$1.1 billones de dólares; y ninguna de las compañías navieras que operan en Puerto Rico se encuentran entre las primeras 20 del mundo; entre otras.”* Énfasis suplido.

Además, el Foro Económico Mundial (World Economic Forum) en colaboración con Bain & Company<sup>49</sup> y el Banco Mundial indicaron en 2013, a raíz de un informe realizado relacionado al tráfico mundial y sus barreras, que la Ley Jones de 1920 es *“the most restrictive of global cabotage laws and an anomaly in an otherwise open market like the United States.”*

<sup>46</sup> Actualización del Informe sobre LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA DE PUERTO RICO. (31 de julio de 2014).

<sup>47</sup> Puerto naviero de carga más importante en Jamaica.

<sup>48</sup> San Juan ha bajado 20% en su volumen, mientras que el Puerto de Kingston ha duplicado su volumen.

<sup>49</sup> Firma de consultoría privada, que brinda sus servicios a la mayoría de las empresas más grandes, ricas e importantes del mundo, así como a organizaciones no-gubernamentales, sin fines de lucro y gobiernos, entre otros. Bain & Company posee más de 50 oficinas en 32 países del mundo y con una fuerza laboral de sobre 6,000 empleados. Actualmente, es considerada entre las primeras firmas de consultoría en el mundo.

Además, como se mencionara antes en este Informe, el costo por construcción de embarcaciones es extremadamente alto, de cuatro a cinco veces mayor, en los pocos astilleros estadounidenses que quedan fabricando, que lo que cuesta una embarcación en Asia.<sup>50</sup>

Finalmente, de un análisis que se hiciese por vuestra Comisión y varios economistas, se concluyó que el costo promedio adicional por núcleo familiar cuatro (4) personas, en términos de alimentos (una comida al día), sobrepasa los quinientos (500) dólares anuales a consecuencia del costo de la traspotación asociada a la Ley Jones de 1920.

## II. LEY JONES de 1920 CASO JUDICIAL - COLUSIÓN DE PRECIOS

La Ley Jones de 1920, es una norma jurídica que patrocina un oligopolio<sup>51</sup> de tres, de las cuales 2 compañías, solamente manejan la mayoría de la carga que ofrecen el transporte marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos, cuáles han sido acusadas, encausadas y encontradas culpables por delitos criminales; además, civilmente han tenido que pagar millones de dólares<sup>52</sup> en daños y perjuicios por colusión de precios, al menos desde 1 de mayo de 2002 a 17 de abril de 2008, en detrimento de todos los puertorriqueños, incluyendo los efectos negativos que tuvo tal acto antijurídico en torno a los consumidores, comerciantes y pérdida de empleos en el país.<sup>53</sup>

Es menester señalar, que surge del expediente del caso judicial que “Sea Star gestionó en ventas por sus envíos a Puerto Rico unos \$1,100 millones y Horizon Lines gestionó otros \$1,400 millones entre el 2002 y el 2007.”<sup>54</sup> Por su parte, “Crowley Liner, que participó de la conspiración entre el 2006 y el 2008 dijo que los contratos afectados por sus prácticas ilícitas fueron menos del 5% de la gestión comercial.”<sup>55</sup> Sin embargo, según los documentos de Crowley Liner ante la Comisión de Bolsas y Valores<sup>56</sup>, la naviera “...aumentó sus ingresos operacionales en 3.8% hasta \$663.1 millones en el 2006. Esta alza de los ingresos, estuvo asociada a un aumento de casi 11% en la entrada económica promedio por contenedor equivalente de 20 pies, como resultado de “aumentos en los cargos por servicios y combustible” y el aumento compensó “parcialmente” el descenso de 6.4% en el volumen de contenedores, “particularmente debido al mercado de Puerto Rico”.”<sup>57</sup>

Asimismo, surge del parte de presa “Pesquisa contra navieros aún no termina”, publicado en El Nuevo Día en 7 de agosto de 2012, *antes*, que de acuerdo con la División de Antimonopolio del Departamento de Justicia federal, “...las tres empresas navieras pagaron en conjunto unos \$46.2 millones en multas, siendo estas, tres de las 15 multas más importantes impuestas a empresas

<sup>50</sup> Drewry Shipping Consultants Ltd., Jones Act “an increasingly expensive luxury”, 2013. “... recent order placed by Matson Inc. with Aker Philadelphia Shipyard Inc. for a pair of 3600 twenty-foot equivalent unit (TEU) capacity containerhips for delivery in 2018 for the astounding price of U.S. **\$209 million apiece; ...comparable sized vessels could be built in Asia today for less than a fifth of that price.**” [Énfasis suplido]

<sup>51</sup> Concentración de la oferta de un sector industrial o comercial en un reducido número de empresas, según el Diccionario Real Academia Española.

<sup>52</sup> Horizon Lines pagó \$15 millones de dólares; Sea Star Lines pagó \$14.2 millones de dólares; Crowley Liner pagó \$17 millones de dólares.

<sup>53</sup> Véase In Re Puertorrican Cabotage AntiTrust Litigation.

<sup>54</sup> Véase, “Pesquisa contra navieros aún no termina”, El Nuevo Día (7 de agosto de 2012) en <http://www.elnuevodia.com/Xstatic/endi/template/imprimir.aspx?id=1316962&t=3>

<sup>55</sup> Id.

<sup>56</sup> La Comisión de Bolsa y Valores (SEC, por su sigla en inglés) protege a los inversionistas y mantiene la integridad de los mercados de valores. Asimismo, combate el fraude en el sector de la inversión en valores para asegurar que los mercados de valores sean justos.

<sup>57</sup> Véase nota 20.

estadounidenses desde 1996 hasta julio...” del año 2012. De la misma forma, las multas contra los navieros que conspiraron fijando los precios por servicios ofrecidos en Puerto Rico, son las únicas que se han impuesto en la categoría por cargas de transporte costero marítimo del total de 96 multas impuestas en los pasados 16 años.<sup>58</sup>

Habrà de notarse, que las ganancias reportadas por las compañías cómplices de la colusión rondaron, *alegadamente*, en los **\$3,163 millones** de dólares versus la ínfima cantidad transigida con el Gobierno federal de unos **\$46.2 millones**. O sea, las compañías navieras mercantes generaron de forma ilícita y en detrimento del pueblo de Puerto Rico la faena cercana a los **\$3,120 millones** de dólares. A esto se añade la triste transacción para finiquitar su participación en el caso de parte del Gobierno de Puerto Rico, que rondó en la ínfima cuantía de **\$4 millones dólares**.

### III. EXCENCIONES LEGISLATIVAS Y ADMINISTRATIVAS LEY JONES (1920)

Por otra parte, durante el 2006 el Congreso de Estados Unidos autorizó mediante legislación<sup>59</sup>, al Departamento de Seguridad Nacional, a través de la Guardia Costanera, el uso de tanqueros navieros de gas licuado (que no cumplían con los requisitos de la Ley Jones) y construidos antes de 19 de octubre de 1996, a transportar gas natural y licuado a Puerto Rico desde puertos de Estados Unidos.

Durante el desastre ambiental provocado por el derrame de petróleo de la *Deepwater Horizon*<sup>60</sup> en el año 2010, considerado el más importante vertido de petróleo y daño ambiental de la historia, estimado en 779,000 toneladas de crudo, no se autorizó una exención a la Ley Jones de 1920, para poder lidiar con la situación.

Ante esta lamentable situación y por el hecho de la vigencia de la Ley Jones de 1920, los navieros y uniones presionaron en Washington DC, para que ninguna embarcación que no fuese de las protegidas por la relacionada Ley, pudiesen participar de los trabajos de contención y limpieza del petróleo derramado. En muchas ocasiones se solicitó dispensa a la Administración del Presidente Barack Obama para que se permitiese la entrada de los barcos extranjeros, pero la dispensa nunca se materializó, tal como en efecto ocurrió para los estragos del Huracán Katrina. Barcos que fueron en ayuda de Canadá, Méjico, Noruega y Holanda, entre otros no se le permitió la asistencia directa al derrame.<sup>61</sup>

Debido a que los Poderes Ejecutivo y Legislativo estadounidenses no permitieron la asistencia de los barcos extranjeros en la limpieza del derrame antes mencionado, el diario *The Washington Post* indicó en un Editorial de 25 de junio de 2010<sup>62</sup>, “**THE JONES ACT is a vestige of the post-World War I years, when the vulnerability of U.S. shipping to German U-boats was still fresh in the public's mind. To maintain a "dependable" merchant fleet for the next "national**

<sup>58</sup> Id.

<sup>59</sup> Ley Pub. 109-304 (2006).

<sup>60</sup> Plataforma petrolífera, sita en el Golfo de México, hundida en 22 de abril de 2010.

<sup>61</sup> El Senador John McCain (R-AZ), radicó en 2010, medidas para la derogación total de la Ley Jones de 1920. Véase página 28, *antes*. En 22 de enero de 2015, el Senador McCain argumentó que: “Los consumidores estadounidenses están libres de comprar un carro hecho en el extranjero. Compañías de camiones están libres de comprar uno hecho en el extranjero. Las aerolíneas están libres de comprar aviones construidos en el extranjero. **¿Por qué los sectores marítimos comerciales de Estados Unidos no pueden transportar sus productos en embarcaciones hechas en el extranjero? ¿Por qué los consumidores estadounidenses, particularmente los de Hawái, Alaska y Puerto Rico, tienen que pagar por barcos que son cinco veces más costosos?**” [Énfasis suplido]

<sup>62</sup> Editorial intitulado “The Jones Act ship law has outlived its usefulness”.

*emergency," Congress restricted coastal shipping between U.S. ports to U.S.-built vessels owned by U.S. citizens; related laws require U.S. crews. **The Jones Act may or may not have achieved its original purpose, but shipping businesses and labor unions love the way it shields them from foreign competition.**" Énfasis Suplido.*

Imperativo resulta señalar, que la negativa de la Administración Obama en acceder a la exención parcial temporal de la Ley Jones de 1920, así como de las navieras y uniones asociadas a éstas, provocaron la continuidad del desastre ambiental, que al día de hoy ha generado multas en exceso a las **\$42 billones** de dólares.

Es preciso señalar, que aunque la Administración del Presidente Obama no avaló una exención temporal a la aplicación de la Ley Jones de 1920 durante el derrame de petróleo de 2010, posteriormente en noviembre de 2012 y luego de los embates del Huracán Sandy, se autorizó una exoneración temporal para que tanqueros petroleros, no aptos bajo la Ley Jones de 1920, pudiesen suplir desde los puertos costeros norteamericanos en el área del Golfo de Méjico hasta la región noreste del país. Esta liberación temporal de la Ley Jones de 1920, se hizo luego de que la MARAD certificase que no existían tanqueros en cumplimiento con las exigencias de la Ley para aliviar la crisis económica y de seguridad nacional, por lo cual la Secretaria Janet Napolitano del Departamento de Seguridad Nacional autorizó la exención parcial, por un término de dos (2) semanas.

#### **IV. LEY JONES (1920) DERECHO A LA ALIMENTACIÓN**

Por otra parte, a nuestro juicio la Ley Jones de 1920 viola el derecho a la alimentación adecuada, cual es corolario de los derechos humanos reconocidos internacionalmente. Indudablemente, existen métodos eficientes para que los ciudadanos de Puerto Rico reciban alimentos frescos. Sin embargo, los referidos métodos no pueden ser utilizados por la imposición de la relacionada Ley, debido a que un comerciante que venda y transporte sus productos a Puerto Rico no podrá continuar su travesía hacia puertos norteamericanos estadounidenses a menos que no sea en embarcaciones aceptadas bajo la Ley Jones de 1920.

O sea, es un negocio perdedor para el importador extranjero, enviar sus productos a nuestro país utilizando exclusivamente marina mercante internacional, si además de desembarcar sus productos en Puerto Rico tiene clientes en Estados Unidos, ya que no podría utilizar los navíos de transporte de carga de su predilección y está obligado a utilizar los estadounidenses.

A lo anterior, tenemos el agravante de que tres cuartas partes (3/4) del 80% de los alimentos que se importan a nuestro país provienen de embarcaciones exclusivas a la Ley Jones de 1920, ya que los alimentos los importamos de Estados Unidos.<sup>63</sup> Por lo cual, es evidente que el costo de los alimentos que consumimos en Puerto Rico es sustancialmente mayor por ser traídos en barcos de marina mercante estadounidense.

Por otra parte, es menester señalar que el 94% de la carga que proviene de Estados Unidos a Puerto Rico, sale del puerto de Jacksonville en Florida. Esta situación coloca a nuestra Isla en un nivel de vulnerabilidad muy alto, debido a la concentración de carga en aquél puerto marítimo y la situación para acordar precios de transporte desde allá. Además, resulta alarmante la ubicación territorial de ambos puertos costeros, ya tanto el puerto de Jacksonville y el nuestro se encuentran ubicados en zonas de alta probabilidad de ser afectados en la temporada de huracanes. Situación

---

<sup>63</sup> Dra. Myrna Comas, "Vulnerabilidad de las cadenas de suministros, el cambio climático y el desarrollo de estrategias de adaptación: El caso de las cadenas de suministros de alimento de Puerto Rico", págs. 76 (2009).

ésta, que agrava la falta de almacenamiento de alimentos en Puerto Rico y su disponibilidad de solamente una semana.

Si se permitiese la utilización de transporte internacional, sería menos costosa la trasportación y por consiguiente los alimentos que consumimos, inclusive aunque éstos tuvieran que utilizar tripulación norteamericana para entrar al mercado nuestro.

Para ejemplificar la situación, incluimos una tabla que incluye los alimentos frecuentemente utilizados en las comidas puertorriqueñas y los días de travesía que pasan antes de llegar “frescos” a los mercados del país.

Veamos:

#### **Rutas marítimas hacia Puerto Rico<sup>64</sup>**

País de origen	Ruta Marítima	Días de travesía	Millas náuticas	Productos
Estados Unidos	Promedio de Florida, Texas y New Jersey	4-7	1310	De todos los renglones
Brasil	Río de Janeiro – Colón (Panamá) – SJU	17	5329	Frutas
Canadá	Vancouver – Canal de Panamá – SJU – Montreal – Elizabeth (New York) – SJU	16 19	5190 2806	Papas, pollo
China	Shanghái – Canal de Panamá – SJU	29	9482	Pescados y mariscos, cereales
Costa Rica	Limón – Colón (Panamá) – SJU Limón – SJU	6 4	1298 1118	Farináceos (yuca, yautía, batata, ñame)
Ecuador	Guayaquil – Cartagena (Colombia) – Colón (Panamá) – SJU	4	1118	Plátanos
Grecia	Pireaus – Livorno (Italia) – Valencia (España) – SJU	9	1970	Aceite
República Dominicana	Caucedo – SJU	2	502	Hortalizas, granos

Nótese, que la alegada frescura de varios de los alimentos que ingerimos no es tal, y que a consecuencia de la aplicación de la Ley Jones de 1920, las embarcaciones que provienen de otros mercados ajenos al estadounidense, no pudiesen venir a descargar parte de su mercancía (alimentos más frescos), debido que no tendrían acceso al mercado de los estados costeros de Estados Unidos a continuar su descargo, debido a que salieron de un puerto “protegido” por la Ley Jones de 1920.

<sup>64</sup> Dra. Myrna Comas, “Vulnerabilidad de las cadenas de suministros, el cambio climático y el desarrollo de estrategias de adaptación: El caso de las cadenas de suministros de alimento de Puerto Rico”, págs. 76 (2009).

Esta situación en definitivas, afecta el mercado de nuestro país, como el de los estados costeros de Estados Unidos. Lo que incrementa más la vulnerabilidad para Puerto Rico con la consabida salida de nuestro mercado de Horizon Lines y la falta de capacidad para poder transportar todos los productos necesarios para nuestros consumidores a tiempo y en estado óptimo de frescura. Lo mismo sucede con los equipos médicos y hospitalarios, así como artículos de primera necesidad.

De otra parte, la Ley Jones de 1920 opera en contra de los mejores intereses de las compañías norteamericanas, porque los comerciantes puertorriqueños, según nos manifestaran en confidencia, prefieren comprar los bienes que necesitan en otros países que quedan a mayor distancia e importarlos utilizando el servicio de embarcaciones bajo bandera foránea con mejores tarifas, a pesar de que los mismos artículos en Estados Unidos estén a igual o mejor precio y menor distancia de Puerto Rico. Además, los representantes del comercio en Puerto Rico que importan alimentos desde Estados Unidos, denuncian la poca disponibilidad de contenedores refrigerados que existe con las compañías navieras bajo la Ley Jones de 1920.

Además, MIDA nos confirmó en Audiencia Pública sobre el aumento de costos que se exhibe en el transporte marítimo, cuando los productos son traficados de forma congelada. Situación que ha ido en aumento, ya que los productos frescos no se pueden adquirir para importarse con la frecuencia de antes y por consiguiente, el aumento de costos.

Por lo cual, la Ley Jones de 1920 sitúa en definitivas en una desventaja competitiva a las empresas locales más pequeñas versus las cadenas grandes. Esto, debido a que los precios de estos comercios en lo que respecta a sus productos dependerán de los costos asociados a los mismos; por lo tanto, el costo relacionado al transporte es de mucha importancia y al final lo acoge, en la mayoría de las instancias, el consumidor.

## V. PROBLEMÁTICA DE LA LEY JONES DE 1920 Y LOS ESTADOS CONTIGUOS

Menester resulta señalar, que la propia GAO entendió sobre la problemática de la carencia de embarcaciones para transportar ciertos bienes, tales como gasolina o gas natural, y así lo planteo en su Informe de 2013. Esta situación limita las opciones de obtener combustibles a mejores precios, no solamente en nuestra jurisdicción sino que en el resto de los estados contiguos y no-contiguos. En Estados Unidos, donde existe uno de los yacimientos más grandes de gas natural en el planeta, la infraestructura de sus astilleros no está preparada y carece de la tecnología moderna de construcción y operación de embarcaciones de gran tamaño que transporten gas natural licuado.

Así las cosas, en diciembre de 2012, Bloomberg News<sup>65</sup> reportó que a los estados del este de la nación norteamericana les cuesta de cinco (\$5.00) a seis\_(\$6.00) dólares el barril de gas proveniente de los estados costeros del Golfo de Méjico; mientras que les costaría dos (\$2.00) dólares transportarlo desde Canadá. Esto, debido a la obligatoriedad del uso de embarcaciones con el crisol de la Ley Jones de 1920.

A continuación de muestra una gráfica sobre la controversia antes indicada.

**VÉASE PRÓXIMA PÁGINA.**

---

<sup>65</sup> “U.S. Law Restriction Foreign Ships Leads to Higher Gas Prices” , Bloomberg News en <http://www.businessweek.com/articles/2013-12-12/u-dot-s-dot-law-restricting-foreign-ships-leads-to-higher-gas-prices>

## The Bizarre Economics of Shipping Oil



DATA: VALERO; GRAPHIC BY BLOOMBERG BUSINESSWEEK <sup>66</sup>

Del mismo modo, tan reciente como en febrero de 2014, Bloomberg News<sup>67</sup> reportó lo siguiente, a saber: que como resultado de los cambios de clima drásticos sufridos hace dos años en la costa este de Estados Unidos y el uso desmedido de gas por los ciudadanos, provocó una reducción considerable del bien. Sin embargo, debido a que la Ley Jones de 1920 impide la transportación de bienes, como el gas, en embarcaciones que no sean aprobadas bajo los criterios de la Ley Jones de 1920, los estados de la costa norte de la nación tuvieron que pagar más de cien (\$100.00) dólares por tonelada de gas, cual fue transportado desde Europa para poder suplir la demanda de los ciudadanos.

Así, en el estudio intitulado “The Sinking Ship of Cabotage: How the Jones Act lets unions and a few companies hold the economy hostage”<sup>68</sup>, análisis reciente de la Ley Jones de 1920, se estableció que la aplicación de la misma obliga al estado de la Florida a preferir importar carbón de Colombia que de las minas de Estados Unidos; requiere que los estados de Maryland y Virginia importen sal para carreteras de Chile, antes que adquirirlo y trasportarlo del hermano estado de Ohio; y hace más barato para los granjeros norteamericanos importar comida para animales de granja de Argentina y Canadá, que comprarla y trasportarla de otros estados de la unión, por virtud

<sup>66</sup> Gráfica provista por: “U.S. Law Restriction Foreign Ships Leads to Higher Gas Prices”, Bloomberg News en <http://www.businessweek.com/articles/2013-12-12/u-dot-s-dot-law-restricting-foreign-ships-leads-to-higher-gas-prices>

<sup>67</sup> “Frozen East Coast Pays as Law Blocks Cheaper Fuel Flows”, Bloomberg News en <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-28/frozen-east-coast-pays-as-law-blocks-cheaper-fuel-flows.htm>

<sup>68</sup> Capital Research Center, “The Sinking Ship of Cabotage: How the Jones Act lets unions and a few companies hold the economy hostage” (7 de abril de 2013).



de tener que usar la marina mercante nacional. Igualmente, el acero que se produce en estados costeros de Estados Unidos se prefiere transportar a Turquía, Taiwán o China, en vez de a otros puertos costeros estadounidenses, debido al alto costo del cabotaje nacional.

Un ejemplo de lo anterior es lo ocurrido en febrero de 2014 al estado de Nueva Jersey, cuando fue azotado por numerosas tormentas de nieve que ocasionaron problemas de seguridad pública por no tener suficiente abasto de rocas de sal para derretir la nieve que cubría las carreteras. Así las cosas, el gobernador de Nueva Jersey, Chris Christie, solicitó una exención administrativa al Departamento de Seguridad Nacional<sup>69</sup> sobre la aplicación de la Ley Jones de 1920. Esto, luego de haber emitido al menos cuatro (4) estados de emergencia en el estado. Lo anterior, para que una embarcación extranjera pudiera transportar sal del estado de Maine al estado de Nueva Jersey.

La referida embarcación provenía de Chile y atracó en el estado de Maine para descargar abastos de sal. Según la Ley Jones de 1920, por haber atracado en puerto norteamericano, la embarcación chilena no estaba autorizada a transportar las cuarenta mil (40,000) toneladas de rocas de sal necesarias para la emergencia estatal a otro puerto norteamericano, por lo que el abasto de sal necesitado en Nueva Jersey tendría que ser transportado en una embarcación aprobada por la Ley Jones de 1920.

Tal dispensa nunca fue avalada por el Departamento de Seguridad Nacional, arguyendo que no había una crisis de defensa nacional y obligando al estado de Nueva Jersey arrendar una barcaza, que sólo podía cargar nueve mil quinientas (9,500) toneladas de sal a transportar la misma desde Maine, cruzada que le tomaría semanas; y todo esto con el agravante de que la gente de Nueva Jersey seguían incomunicadas por virtud de una Ley sin razón de ser hoy día.

En virtud de lo anterior, la Asamblea General del estado de Nueva Jersey aprobó de forma unánime la Resolución Núm. 88-2014, en la cual se pidió al Congreso de Estos Unidos que modificara la Ley Jones de 1920; específicamente, la medida aprobada por la Asamblea General del estado estableció lo siguiente:

*This House respectfully urges Congress to amend federal law to either clarify that emergent matters imperiling the health and safety of United States citizens qualify for a waiver under the provisions of 46 U.S.C. 501(b) or broaden the scope of what conditions qualify for a waiver under the provisions of 46 U.S.C. 501(b).*

La aplicación de la Ley Jones de 1920, ocasiona, a todos los afectados, una distorsión económica, debido a los altos costos de los productos que son traficados y regulados entre puertos navieros de Estados Unidos. Como ejemplo de lo irracional de la aplicación irrestricta de la Ley, Hancock Lumber, una de las compañías más antiguas y prestigiosas productora de madera del estado de Maine no podía exportar sus productos a Puerto Rico, ya que no habían barcos de la marina mercante que pudieran traer la madera a sus socios puertorriqueños y tuvieron que enviar su producto por tierra hasta Florida y allí navegarlas por barcazas hasta Puerto Rico, lo que aumentó sustancialmente el costo del producto que aquí se vendía.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Los senadores de Estados Unidos por el estado de Nueva Jersey Robert Menéndez y Cory A. Booker, también solicitaron asistencia por escrito al Departamento de Seguridad Nacional en la petición de dispensa que hiciese el gobernador Christie, pero nunca la misma fue otorgada.

<sup>70</sup> Capital Research Center, “The Sinking Ship of Cabotage: How the Jones Act lets unions and a few companies hold the economy hostage” (7 de abril de 2013).

Asimismo, es de conocimiento público que durante las inclemencias ocurridas a consecuencia del paso por nuestra Isla del Huracán Georges en 1998, varias de las grúas que se utilizan para la carga y descarga de las embarcaciones que transportan bienes fueron destruidas por el azote de la tormenta. Esto causó una grave situación de seguridad alimentaria, de abastos de materiales y bienes para nuestro país, ya que las embarcaciones no podían descargar y las Uniones no permitían, por la protección que les garantiza la Ley Jones de 1920, que otros, fuera de la manta de la legislación federal, pudieran asistir en el descargue de las embarcaciones.

Indudablemente, las situaciones antes presentadas, retratan un negocio sumamente lucrativo de unos pocos en detrimento del consumidor estadounidense y puertorriqueño; que en ocasiones el gasto pagado es más del doble de lo que pudiera pagar por el mismo bien sin el nefasto requisito del cabotaje estadounidense.

## VI. LEY JONES (1920) Y PUERTO RICO ESTUDIOS RELACIONADOS

Como mencionáramos antes en este Informe, en términos de la Ley Jones de 1920, esta aplica en nuestra jurisdicción completamente y sin dispensa alguna, al igual que en los estados no-continenciales de Alaska y Hawái. *Contrario sensu* a otras jurisdicciones de Estados Unidos que la aplicación de la misma es menos restrictiva; tal como es la situación de Guam, donde el requisito de que el transporte marítimo sea en naves construidas en suelo norteamericano no le aplica y las Islas Marianas del Norte que sólo aplica la Ley cuando se trata de actividades entre el gobierno de Estados Unidos y sus contratistas en dichas Islas. Asimismo, la Ley Jones no aplica en ninguna extensión de la misma a las Islas Vírgenes Norteamericanas ni a la Samoa Americana.

Habrá de notarse, que la gran mayoría de la evidencia que se ha generado sobre los estudios independientes que de la Ley Jones de 1920 se han realizado y de los cuales hemos hecho referencia en este Informe, indican que dicha legislación es dañina para la economía de Estados Unidos y peor aún para sus territorios y posesiones; además, los mismos afirman que la Ley Jones de 1920, ha creado barreras extremadamente costosas al comercio. Incluyendo, que para ciertos estados costeros, la “*validez*” actual de la Ley Jones de 1920, podría convertirla en una pieza de Ley discriminatoria en la presente realidad geopolítica y socioeconómica de Estados Unidos.

En el caso específico nuestro, la aplicación de esta Ley ha sido duramente criticada a través de su historia, a solo un década de su implantación, en el año 1931, la Brookings Institution, en su estudio intitulado “*Porto Rico and its Problems*”, señaló lo siguiente: “*American coastwise shipping laws are a handicap to Porto Rican trade... It increases the cost of Porto Rican goods... requirement that American ships shall be used tends to offset somewhat the advantage which the tariff gives to Porto Rico in selling in American markets... if Porto Rico were free to use foreign shipping whenever it found an advantage in so doing, it is quite probable that it would be able to build up a larger trade with foreign countries than it now has*”. Énfasis suplido.

Por otra parte, estudios realizados por la GAO en los años ochenta y noventa, estimaban que a los residentes de Hawái, Alaska y Puerto Rico la aplicación del Acta Jones les costaba entre \$2.8 billones y \$9.8 billones de dólares al año solamente en el costo de transportación.

En 1995, un estudio del “U.S. International Trade Commission”, entendió que la Ley Jones, en aquel entonces, costaba a la economía norteamericana (al consumidor) cerca de \$2.8 billones de

dólares anualmente. Además, encontró que si se derogaba dicha Ley, los precios del transporte podrían bajar hasta un 26%.<sup>71</sup>

En el año 2000, el Departamento de Estado de Estados Unidos realizó un estudio llamado “*ROLE OF THE MARITIME INDUSTRY IN THE UNITED STATES*”, en el cual comparó las navieras del mundo versus la norteamericana, en términos de carga y pasajeros, y determinó lo siguiente que se presenta en forma de tabla, a saber:

**World and U.S. Merchant Fleets  
Thousands of Deadweight Tons.  
April 1, 2000**

	<b>U.S. Flag</b>	<b>All Flags</b>
<b>Container Ships</b>	<b>2,990</b>	<b>63,967</b>
<b>Dry Bulk</b>	<b>579</b>	<b>276,196</b>
<b>Tanker</b>	<b>8,515</b>	<b>324,503</b>
<b>Roll-on/Roll-off</b>	<b>554</b>	<b>14,542</b>
<b>Cruise/Passenger</b>	<b>7</b>	<b>1,205</b>
<b>Other</b>	<b>696</b>	<b>82,875</b>
<b>Total</b>	<b>13,341</b>	<b>763,288</b>

Nótese, que en el relacionado estudio del Departamento de Estado no existía renglón alguno que tuviese a la marina estadounidense a la par con las marinas y navieras extranjeras; o sea, la marina mercante estadounidense solo controlaba el .017 por ciento del tráfico marítimo mundial en el 2000.

El Departamento de Comercio de Estados Unidos dijo en mayo de 2001, en un estudio intitulado “*National Security Assessment of the US Shipbuilding and Repair Industry*”, que los astilleros norteamericanos solamente construyen cerca del 1% de los barcos comerciales de gran tamaño y cada vez se les contrata menos para la construcción de barcos.<sup>72</sup> Encontró el relacionado estudio, que los operadores de los barcos atados al cabotaje (navieros) tiene incentivos gubernamentales para seguir utilizando barcos viejos (que como se menciona antes, pueden llegar a tener hasta cuarenta años de construidos), en vez de reemplazarlos con barcos nuevos debido al alto costo de su construcción, que a su vez recae en más costos para los consumidores.

Asimismo, en el año 2002 el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio del Estado Libre Asociado, estimó que el impacto de la eliminación de la Ley Jones en nuestro archipiélago,

<sup>71</sup> Unites States Trade Representative, “The Economic Effects of Significant U.S. Import Restraints”, Investigation No. 332-325 (1995).

<sup>72</sup> Durante la década de 1950, cerca del 25% de los barcos relacionados a la marina mercante en el mundo, eran propiedad de estadounidenses, hoy día es menos del 3%.

conllevaría una reducción considerable del costo de los bienes importados (alrededor del 20%) y a su vez, representaría una inyección económica cercana a los \$220 millones de dólares anuales<sup>73</sup>.

## VII. LEY DE SERVICIOS DE PASAJEROS DE 1886 Y LA LEY JONES DE 1920

El *Passenger Vessel Services Act of 1886* (Ley de Servicios de Pasajeros de 1886), aunque promulgada por el Congreso antes, fue una norma legislativa que dio génesis a la Ley Jones de 1920 e incluía protecciones similares. En síntesis la Ley de 1886 establece lo siguiente:

*No foreign vessels shall transport passengers between ports or places in the United States, either directly or by way of a foreign port, under a penalty of \$300 for each passenger so transported and landed.*

Contrario a su gemela Ley Jones de 1920, la Ley de 1886, ha sido enmendada en varias ocasiones y en relación a Puerto Rico, durante principios de 1980, se eximió temporal y administrativamente de la aplicación de la misma. Además, en 30 de octubre de 2003, se legisló para que barcos cruceros extranjeros pudiesen transportar pasajeros, más no carga, entre los puertos de Estados Unidos y Puerto Rico.<sup>74</sup> No obstante, la enmienda antes relacionada establece que la exención quedará sin efecto, cuando barcos cruceros de bandera norteamericana comiencen a ofrecer el mismo servicio que los extranjeros entre los mismos puertos.

En relación a los beneficios que produjo para nuestro país la exención hecha a la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886, la Compañía de Turismo y la Junta de Planificación de Puerto Rico, indican que ha habido un aumento sustancial en la cantidad de pasajeros y de dinero recibido en la Isla como consecuencia de la referida enmienda. Según estudios realizados por las entidades antes mencionadas, en el 1990 llegaron a Puerto Rico 866,090 pasajeros y en el 2011 visitaron la Isla 1,441,114 pasajeros. Del mismo modo, en el 1990 se generaron sobre 1,000 millones de dólares y en el 2010 la cantidad de 3,000 millones de dólares en ganancias, que los pasajeros marítimos que entraron a Puerto Rico aquí dejaron gracias a la enmienda realizada.<sup>75</sup>

Como mencionamos antes, desde la eliminación temporal de la aplicación de la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886 a Puerto Rico, la entrada de barcos cruceros a nuestros puertos se ha triplicado, al punto que durante el 2014, llegaron a nuestros puertos turísticos sobre doscientos mil (200,000) pasajeros y en lo que va de este años 2015, se han batido los récords de llegada diaria al muelle de San Juan, con la entrada de cerca de diecisiete mil (17,000) turistas en un día. Ciertamente, activando la economía del puerto y las áreas limítrofes; además, del beneficio económico que obtienen todas las compañías nativas que ofrecen servicios de los barcos una vez atracan en nuestras costas. Lo anterior, representó para el año 2014, un impacto económico automático que sobrepasó los doscientos (200) millones de dólares y generó cerca de cinco mil quinientos (5,500) empleos indirectos en el sector turístico.

Por consiguiente, es de fácil raciocinio que tomando como ejemplo y comparación lo ocurrido en 1980 con la exención a la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886 en Puerto Rico, la

<sup>73</sup> En ocasión de su ponencia y discusión en Vista Pública relacionada a la Resolución del Senado Núm. 100, de la 14<sup>ta</sup> Asamblea Legislativa.

<sup>74</sup> Véase 46 U.S.C. § 55104.

<sup>75</sup> Junta de Planificación de Puerto Rico “Economic Report to the Governor: Number of Expenditures of Visitors in Puerto Rico: FY 1960-2010”; Compañía de Turismo de Puerto Rico “PR’s Success Story Cruise Ship Passengers: FY 1990-2011”.

eliminación de la aplicación de la Ley Jones de 1920, sería de gran beneficio económico todos los ciudadanos y conllevaría un crecimiento fiscal para nuestro país.

### VIII. CONSENSO - LEY JONES DE 1920

Es imperativo comentar, que hubo absoluto consenso de todos los participantes en la investigación que realizara esta Comisión en torno a la Resolución de autos, que el Informe del GAO de marzo de 2013, *no hace recomendaciones específicas, es inconcluyente, no empírico y con lagunas de información y estadísticas* importantes sobre el negocio marino mercante imperante en la Isla y a nivel internacional. Solamente los Navieros, quienes están de acuerdo y así consta en registro, a que exista una exención sobre las embarcaciones que transportan gas natural licuado (LNG's por sus siglas en Ingles) y las uniones relacionadas a éstos, según descritos anteriormente, favorecieron que la Ley Jones de 1920 quedara vigente; *contrario sensu* las agencias del gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, los partidos y organizaciones políticas en la Isla, las asociaciones profesionales, de la academia, productores de bienes nativos, economistas y particulares, que se expresaron ante vuestra Comisión favorecen la eliminación de la aplicación de las leyes de cabotaje en Puerto Rico, utilizando mecanismos parciales que nos lleven hacia la eliminación total.

Todas estas situaciones del Informe de la GAO, hacen exigente que se le notifiquen al Congreso de Estados Unidos y al Comité sobre Asuntos de Puerto Rico de Casa Blanca, para que se tome acción inmediata sobre la resolución final y permanente de lo que muchos entienden es una clara violación a los derechos humanos y fundamentales de progreso de los pueblos.

Como mencionáramos al principio de este Informe, los méritos de los propósitos originales de la Ley Jones de 1920, hoy no tienen fundamentos ni validez. La economía mundial y las filosofías de los Estados, están enmarcadas en la necesidad de interdependencia económica, comercial y colaboración de unos con otros, en vez del proteccionismo arcaico de leyes como la Jones de 1920.<sup>76</sup> Esta Ley no tiene cabida en un esquema mundial, donde a diario sucumben las barreras económicas y políticas entre las naciones del mundo.

Finalmente, esta Comisión entiende que no debe haber duda alguna que la Ley de Jones de 1920, es una legislación arcaica y proteccionista de unos intereses que se han perpetuado gracias a los beneficios económicos que la misma provee. Es una legislación no apta para el Siglo XXI, que restringe el libre comercio entre las naciones, en especial nuestra debilitada economía, y una que desfavorece totalmente los postulados de oferta y demanda. No debe haber temor alguno de las compañías navieras bajo la protección de la Ley Jones de 1920, ya que si son eficientes y confiables, los comercios que reciben sus servicios seguirán contratándolas aún sin la aplicación de las restricciones en la Isla y con la eventual entrada de competencia en nuestro mercado.

En definitivas, para el gobierno de Estados Unidos sería sumamente conveniente la exclusión de Puerto Rico de la aplicación de la Ley Jones de 1920, ya que se promovería a Puerto Rico como un centro internacional de primera clase de trasbordo portuario y aéreo satélite con las protecciones de las leyes estadounidenses a la Zona del Canal de Panamá, la Cuenca del Caribe y el punto medio entre Europa y América. Esto sin olvidar, Indudablemente, el poder de inspección, registros, autorizaciones de entrada, estándares de seguridad y calidad y las leyes que protegen a los trabajadores serían, tal como ahora, puestas en completa función por el gobierno de Estados Unidos y las compañías de navieras “extranjeras” que cumplan y se le permita la entrada a puertos estadounidenses, tendrían que regirse por las leyes, reglamentos y normas del país.

---

<sup>76</sup> Véase sección “Análisis de la Medida” de este Informe.

Además, la Cámara de Comercio de Puerto Rico alertó en su participación de la Audiencia Pública realizada en 25 de marzo de 2015, que con la salida de la compañía Horizon del mercado marítimo mercante de Puerto Rico, se estima que cerca de 1,200 (mil doscientos) furgones de mercancía que llegaban a la Isla semanalmente, estén varados en los puertos de Jacksonville, Houston y Nueva Jersey; lo que en esencia coloca a la Isla en una situación precaria, atraso en las entregas, y congestión en los muelles de esas ciudades y el nuestro.

Asimismo, la Cámara de Comercio compartió con vuestra Comisión los resultados de una encuesta que hiciese esta organización con sus afiliados y en la cual se le formasen cinco (5) preguntas a aquéllos en relación a la salida de Horizon Lines del mercado puertorriqueño; las preguntas formuladas y sus resultados reflejaron lo siguiente, a saber:

#### **PREGUNTA 1**

¿Ha sido su Empresa/Negocio afectado por el Cierre de la Compañía de Transportación Marítima Horizon en Puerto Rico?

El setenta y ocho punto ochenta y cinco por ciento (**78.85%**) de los encuestados contestó en la afirmativa y el veintiuno punto quince por ciento (**21.15%**). O sea, un **79%** de los encuestados contestaron que en efecto sus empresas o negocios se han visto afectados por la salida de Horizon.

#### **PREGUNTA 2**

¿Se ha incrementado el tiempo de tránsito de sus embarques de Estados Unidos a Puerto Rico por motivo del cierre?

Véase que el ochenta y cuatro punto treinta y un por ciento (**84.31%**) de los encuestados contestó que sí ha habido un incremento en el término de tránsito marítimo; y quince punto sesenta y nueve por ciento (**15.69%**) contestó que no experimentó atrasos.

#### **PREGUNTA 3**

Si contestó “Sí” a la pregunta número 2: ¿De haberse incrementado su tiempo de tránsito, le han cancelado órdenes o ha perdido ventas por no tener la mercancía a tiempo?

Sesenta y dos por ciento (**62%**) de los encuestados indicaron que en efecto le habían cancelado órdenes o perdido ventas por no tener la mercancía a tiempo en sus negocios. Treinta y ocho por ciento (**38%**) contestó que no habían cancelado órdenes por las tardanzas en las importaciones de sus bienes.

#### **PREGUNTA 4**

¿Le ha aumentado el costo de fletes en las otras compañías que brindan el servicio (Crowley, Sea Star Line o Trailer Bridge) luego del anuncio del cierre de Horizon?

Ante este cuestionamiento el cuarenta y seis punto quince por ciento (**46.15%**) de los encuestados indicaron que sí le habían aumentado los costos a raíz de la salida del mercado de Horizon y el cincuenta y tres punto ochenta y cinco (**53.85%**) indicó que no.

**PREGUNTA 5**

¿Opina usted que el Gobierno de Estados Unidos debiera ofrecer una moratoria en el Acta Jones para poder usar barcos de bandera extranjera mientras se soluciona esta situación de falta de espacio en los barcos que actualmente sirven a Puerto Rico?

De los negocios y empresas encuestadas, el ochenta y seis punto cincuenta y cuatro por ciento (**86.54%**) contestó que entienden el Gobierno de Estados Unidos debe otorgar una moratoria o exención parcial; versus trece punto cuarenta y seis por ciento (**13.46%**) que entiende que el gobierno de Estados Unidos no debe otorgar una exención temporal de la Ley Jones de 1920, en relación al requisito de que todo barco que trafique entre dos puertos estadounidenses, sus territorios o posesiones tiene que ser de bandera de ese país.

Habida cuenta, es imprescindible destacar que en efecto una gran cantidad de los negocios y empresas asociadas a la Cámara de Comercio de Puerto Rico que participaron de la encuesta, aseguran que la salida de la empresa Horizon afectó negativamente los procesos del transporte marítimo y en la actualidad (*la encuesta fue realizada durante el período de 25 de marzo de 2015 a 6 de abril de 2015*) continua tal efecto adverso al comercio puertorriqueño y al consumidor.

Finalmente, debemos destacar que una empresa multinacional con presencia en más de ciento noventa (190) países, no aseguró que ante la salida de Horizon de nuestro mercado, se han incrementado los precios de transporte entre Estados Unidos y Puerto Rico. A tales fines, compartió un análisis comparativo (*abril de 2015*) relacionado a varias rutas y sus costos antes y después de la salida de Horizon. Veamos.

**ANÁLISIS DEL COSTO DE TRANSPORTACIÓN**

<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>CONTENEDOR</b>	<b>COSTO VS. RUTA SIMILAR</b>	<b>COMENTARIO</b>
Nueva York, EE.UU	Río Haina, República Dominicana	Contenedor refrigerado 40'	\$100	Ruta comparable que no es de la Ley Jones de 1920.
Baltimore, EE.UU	San Juan, Puerto Rico	Contenedor refrigerado 40'	\$195	Tarifa anterior a la salida de Horizon.

Baltimore, EE.UU	San Juan, Puerto Rico	Contenedor refrigerado 40'	\$333	Precio actual en el mercado después de la salida de Horizon.
<b>ORIGEN</b>	<b>DESTINO</b>	<b>CONTENEDOR</b>	<b>COSTO VS. RUTA SIMILAR</b>	<b>COMENTARIO</b>
Veracruz, Méjico	San Juan, Puerto Rico	Contenedor no refrigerado 40'	\$100	Tarifa anterior a la salida de Horizon.
Jacksonville, EE.UU	San Juan, Puerto Rico	Contenedor no refrigerado 40'	\$213	Tarifa anterior a la salida de Horizon.
Jacksonville, EE.UU	San Juan, Puerto Rico	Contenedor no refrigerado 40'	\$378	Precio actual en el mercado después de la salida de Horizon.



Nótese, que el costo por ruta similar a una establecida bajo los parámetros de la Ley Jones de 1920, es hasta tres (3) veces mayor que el facturado por empresas de transporte que no están bajo el manto de la legislación de cabotaje federal, o sea navieras extranjeras. La situación ocurre con el transbordo de contenedores refrigerados y no-refrigerados.

Demuestra además, como se han afectado los costos de transporte de esta empresa multinacional, que por su poder económico y presencia mundial puede absolver con dificultad la subida de precios de las otras compañías navieras desde la salida de Horizon. Más sin embargo, debemos señalar que este *no* es el caso de todas las empresas, especialmente las nativas. Una empresa nativa de recién creación por el transporte de contenedores de 45 pies, antes de la salida de Horizon, le facturaban la faena de cuatro mil novecientos dólares (\$4,900.00) por contenedor en una travesía de una (1) semana. Hoy día, su factura asciende a seis mil novecientos noventa y ocho dólares (\$6,998.00) por el mismo contenedor de 45 pies y por una travesía de cuatro (4) semanas.

#### **IX. RECOMENDACIONES ACOGIDAS POR LA COMISIÓN**

- Establecer un frente común entre sectores económicos, sociales y políticos del país, a los fines de solicitar formalmente al gobierno de Estados Unidos de América que exima a Puerto Rico de las restricciones anti-competitivas de la Ley Jones, de una manera que se armonicen las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico con la política de transportación marítima internacional, de la cual Estados Unidos de América es consignatario;
- El gobierno de Puerto Rico deberá en primera instancia entrar en una negociación directa con las autoridades federales con el objetivo de obtener exenciones administrativas (“waivers”) del Departamento de Seguridad Nacional sobre ciertas disposiciones de la Ley Jones de 1920 que apliquen, tales como:
  - Eliminar los requisitos de ser construidas las embarcaciones en Estados Unidos de América; y
  - Permitir que embarcaciones extranjeras participen en el mercado de transportación marítima de Puerto Rico provengan de un país o jurisdicción que tenga un acuerdo recíproco con Estados Unidos de América.
- De lograrse cualquiera de las estrategias mencionadas antes, es necesario indicar que todas las embarcaciones, incluyendo las estadounidenses, cumplan con todos los requisitos reconocidos internacionalmente sobre seguridad y estándares de construcción marítima. Deben cumplir, además, con todos los estándares internacionales de protección del medio ambiente, recursos naturales y aspectos laborales, entre otros;
- Además, la Comisión acoge las recomendaciones realizadas por la Asociación de Productos de Puerto Rico, a saber:
  - Los costos de transportación se deben clasificar como si fuesen de “utilidad”, por ser fundamentales para la actividad económica en nuestro contexto geográfico como isla caribeña;
  - La necesidad de identificar eficiencias, añadir valor y reducir costos para recuperar su atractivo a la inversión;

- Emular y apoyar las acciones de Hawái y Alaska dirigidas a la enmienda o eliminación de las disposiciones más restrictivas de las leyes; y
- Excluir el transporte de materia prima y combustible de las disposiciones de las leyes de cabotaje.

### **RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN**

- El Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico deberá adoptar como política pública, su inserción activa y permanente en la consecución de la liberación total de la aplicación de la Ley Jones de 1920. Para esto debe utilizar todos los recursos del gobierno y comenzar de inmediato tal petición;
- El Senado de Puerto Rico deberá insertarse activamente y de igual forma que el Poder Ejecutivo del país, en la discusión y solicitud formal en Washington DC, sobre la eliminación total de la Ley Jones de 1920 y su aplicación a Puerto Rico, con todos los recursos y funcionarios que sean necesarios para lograr la derogación de la misma. A tal fin, se recomienda que se establezca una Comisión Conjunta Permanente de la Asamblea Legislativa, con jurisdicción exclusiva en el tema de la Ley Jones de 1920;
- El Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico deberá solicitar formalmente exenciones administrativas a la Ley Jones de 1920, en lo que el Congreso actúa legislativamente sobre la derogación de la Ley. Como hemos mencionado, tales exenciones pueden ser otorgadas por el Presidente de Estados Unidos y por el Secretario del Departamento de Seguridad Interna con los avales de la Guardia Costanera, la MARAD, el Departamento de Defensa y el Departamento de Energía, entre otros. Esta petición formal de exención temporal, debe realizarse no más tarde de sesenta días (60) de presentado y aprobado este Informe. Si el Gobierno central no realiza tal petición, el Senado de Puerto Rico deberá comenzar tal gestión, lo antes debido a la urgencia de la vulnerabilidad en la que nos encontramos;
- La Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico deberá, como poder constitucional, solicitar de igual forma la derogación de la Ley Jones de 1920 y su aplicación a Puerto Rico. Además, debe actuar en torno a la petición de exención temporal de la Ley, vía administrativa, tal como hemos discutido anteriormente. Para lograr esto, la Asamblea Legislativa deberá aprobar Resoluciones Concurrentes en las cuales se harán las peticiones formales al Congreso de Estados Unidos y al Departamento de Seguridad Interna sobre la exención parcial temporal; además, el Senado de Puerto Rico deberá aprobar Resoluciones en apoyo a las gestiones que los estados y jurisdicciones de Hawái, Alaska y Guam están realizando en torno a la eliminación de la Ley Jones de 1920;
- Este Informe, cual deberá ser traducido al idioma Inglés, deberá ser enviado al Comité de Descolonización de las Organización de Naciones Unidas y a la Organización de Estados Americanos, para que la situación sobre el grave problema económico y de vulnerabilidad que enfrenta la Isla y cual se incrementa a diario con la aplicación de la Ley Jones de 1920, sea

considerado como un asunto de urgencia económica y civil de los puertorriqueños, así como una crasa violación al derecho de desarrollo, libre y sin trabas, de los pueblos;

- Este Informe, traducido al idioma Ingles, deberá ser enviado a todas las organizaciones que están compuestas por legisladores y gobernadores estatales y territoriales de Estados Unidos, y se deberá solicitar que estas aprueben Resoluciones de apoyo a las solicitudes de derogación, exención parcial o dispensa administrativa temporal de la aplicación de la Ley Jones de 1920;
- El Senado de Puerto Rico deberá continuar activamente laborando junto a las Asambleas Legislativas de los estados de Hawái y Alaska, así como con la del territorio de Guam en relación a la consecución de la derogación total y/o parcial de la Ley Jones de 1920. Lo anterior deberá incluir el proceso de cabildeo, con cualesquiera entidades nacionales e internacionales sean necesarias, para lograr la derogación total y/o parcial de la Ley, según sea el caso;
- Peticionar al Presidente y al Congreso de Estados Unidos, que establezcan una entidad reguladora, a nivel nacional, que reglamente el mercado de la oferta, la demanda, costos y cumplimiento del tráfico comercial marítimo doméstico; además, que establezcan normas de alerta y cumplimiento sobre las posibles salidas de las marinas mercantes bajo la Ley Jones de 1920, de los mercados a los que le sirven, con al menos, seis meses de antelación a su partida, lo que evitaría una desestabilización en las operaciones marítimas comerciales, tanto para el mercado de los estados contiguos como para el de los no-contiguos;
- El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, sus dependencias y la Autoridad de los Puertos, deberá, como política pública, posicionar a nuestra jurisdicción, sus puertos navieros e infraestructura, como una de primer orden mundial y hacer frente comercial a nuestros competidores directos, garantizando el acceso de nuestra Isla al mercado mundial élite del tráfico marítimo;
- Solicitar al Secretario de Justicia del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que ausculte la posibilidad de presentar una acción judicial en la jurisdicción federal a nombre del pueblo de Puerto Rico, por los daños ocasionados en virtud de la violación de derechos humanos y restricción al desarrollo económico que el pueblo de Puerto Rico ha sufrido desde hace noventa y cuatro (94) años, cuando se promulgó la Ley Jones de 1920; y
- Solicitar al Departamento de Asuntos al Consumidor, que realice un análisis sobre la facultad de esta agencia en imponer topes a los márgenes de ganancias de las tarifas impuestas; y su poder para fiscalizar de las transacciones, negocios, contratos y acuerdos por las compañías que operan el mercado marítimo en Puerto Rico, por éstas estar incorporadas y contar con agentes residentes en nuestra jurisdicción y así poder proteger al consumidor y mercantes que aquí negocian.
- Solicitar a los delegados de Puerto Rico de los dos partidos políticos regentes en Estados Unidos, Demócrata y Republicano, exigir que en las plataformas de gobierno de ambos partidos las excepciones (waivers) y por consiguiente la

eliminación de la ley como condición para obtener el apoyo a sus partidos representados en el Congreso de los Estados Unidos.

**Por todo lo antes expuesto**, muy respetuosamente, vuestra Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social recomienda al Augusto Cuerpo del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico *que acoja este Informe Final con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones* relativas a la **Resolución del Senado Núm. 237** y en su consecuencia se comiencen a realizar todas las gestiones que en este Informe de Comisión se recomiendan, en torno a la aplicabilidad de la Ley Jones de 1920 al Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

**Respetuosamente sometido**, en San Juan de Puerto Rico a 9 de abril de 2015.

(Fdo.)

Rossana López León  
Presidenta  
Comisión de Derechos Civiles,  
Participación Ciudadana  
y Economía Social”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para hacer unas expresiones sobre la Resolución del Senado 237.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): La señora Portavoz es la Presidenta de la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, y ha radicado un Informe Final ordenando, a través de la Resolución del Senado 237, a la Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social, realizar un estudio abarcador sobre el impacto económico del costo de los fletes marítimos en Puerto Rico y Estados Unidos a consecuencia de la imposición de las Leyes de Cabotaje federal, tomando como base el Informe presentado por la “Government Accountability Office” el 14 de marzo de 2013.

Para la presentación del Informe, senadora López León, adelante.

SRA. LOPEZ LEON: Muchas gracias, señor Presidente.

Hoy me dirijo ustedes en este Alto Cuerpo con una misión, para mí, trascendental e importante para nuestro país. Vengo a informarles que luego de mucho esfuerzo y trabajo en conjunto, por lo cual quiero agradecer a la Comisión y a toda mi oficina por todo el esfuerzo y las horas de trabajo llevadas a cabo, debemos decir en este día que el Informe o investigación sobre la Ley de Cabotaje está lista.

A través de este Informe veremos el impacto económico de la Ley de Cabotaje en Puerto Rico, en comparación con el Informe que hiciera la Contraloría General de los Estados Unidos, llamada GAO. Y este Informe, señor Presidente, contempla todos los puntos de vista de la Sociedad Puertorriqueña, incluyendo opiniones de respetados economistas locales, internacionales, y hasta un Premio Nobel de Economía, junto a ciudadanos como nosotros, que a diario pagamos más por todo lo que compramos, a raíz de las Leyes de Cabotaje.

Las Leyes de Cabotaje no son otra cosa que no podamos nosotros decidir y utilizar la marina que nosotros indiquemos bajo nuestra predilección, y que estamos obligados a utilizar la Marina Mercante de los Estados Unidos, o sea, la marina mercante que lleve como objetivo el que cada uno

de estos barcos tengan bandera americana, que la construcción de esos barcos sea en los Estados Unidos y que su matrícula también sea americana.

Lo que pudimos evidenciar en este extenso Informe, pero muy completo informe, es que esta Ley y sus objetivos, que vienen desde el 1920, ya no tienen ninguna justificación. Hoy, a todas luces, esta Ley de Cabotaje de 1920, o la "Ley Jones", como otros también le hemos llamado, es injusta, es proteccionista y ya no tiene ninguna justificación para seguir existiendo.

Y a continuación, basado en lo que acabo de decir, vamos entonces a describir por qué estos tres objetivos por los cuales hicieron esta Ley en el 1920, no tienen ninguna justificación.

En primer lugar, cuando hablamos de los astilleros, o para que todos nos entiendan, quienes construyen los barcos, siendo esta Ley una ley proteccionista, a través de la información que obtuvimos en la Comisión pudimos evidenciar que esta industria ya está casi desaparecida. Los astilleros norteamericanos solamente construyen hoy cerca del uno por ciento (1%) de los barcos comerciales, versus Corea, que construye más del noventa por ciento (90%) de los barcos que se utilizan.

Por otro lado, el costo de construcción que se lleva a cabo en los Estados Unidos se ha visto evidenciado en el que el mismo es un costo que suma casi cuatro veces más alto, cuando se compara con todos aquellos astilleros o las industrias que mayormente hacen los barcos en Asia.

Esto también fue establecido así por el mismo GAO, por la misma Oficina de la Contraloría General de los Estados Unidos, en donde la misma indica que construir nuevos tanqueros incrementaría los costos de embarque. Así que no solamente por la evidencia encontrada y que está evidenciada en el Informe, sino que la misma agencia federal establece que es mucho más costosa.

Mucho se ha hablado de que se han desarrollado o que se han mandado a hacer u ordenados nuevos barcos que llegarán a Puerto Rico para octubre y el 2016. Pero es bien importante también decirles a ustedes que cada uno de estos barcos va a costar doscientos (200) millones de dólares; mientras si se hubieran hecho en países que no fueran parte o que sean los que desarrollan la industria astillera en los Estados Unidos estaríamos pagando menos de esos doscientos (200), cuarenta (40) a cincuenta (50) millones menos por haberlos construido fuera de los Estados Unidos. Además de que debo añadir que el diseño de esos barcos fueron hechos en países fuera de los Estados Unidos.

Lo peor de todo esto es que el costo, que definitivamente irá al consumidor, lo vamos a estar pagando nosotros los consumidores o los puertorriqueños por aproximadamente doce (12) años. El precio de esta construcción y la diferencia, que ya establecí anteriormente, que es más de cuarenta (40) a cincuenta (50) millones de dólares, todos los puertorriqueños la vamos a pagar.

Pero esto, señor Presidente, no se queda aquí. Por otro lado, la Administración Marítima de los Estados Unidos también establece en sus informes de 2011, que el costo operacional de barcasas de bandera norteamericana y barcasas con bandera de conveniencia indicó que el costo operacional de una barcaza de dos mil quinientos (2,500) TU con bandera norteamericana es mucho más costosa, aproximadamente veintiún mil (21,000) dólares diarios, mientras que la barcaza igual, con bandera de conveniencia, cuesta aproximadamente nueve mil quinientos (9,500) dólares diarios. Por lo que claramente en este objetivo, con respecto a lo que es la construcción de barcos en los Estados Unidos, en primer lugar, ya se está desapareciendo la industria; en segundo lugar, es mucho más costoso desarrollar este tipo de barcos en Estados Unidos; y en tercer lugar, claramente vemos la diferencia del costo, en detrimento de nosotros los puertorriqueños.

Otra de las justificaciones de esta Ley fue el que estos barcos fueron utilizados en momentos de conflictos bélicos. Según estudios obtenidos, desde el 2001 hasta el presente, la Marina Mercante de los Estados Unidos no ha sido utilizada en conflictos bélicos.

Por otra parte, la misma agencia federal indicó que del total de las embarcaciones utilizadas por las cuatro (4) compañías, hoy tres (3), que operan bajo la Ley Jones o las Leyes de Cabotaje, casi todas se encuentran operando más de su expectativa de vida que, según la información que hemos obtenido, es más de treinta y nueve (39) años.

Por lo tanto también, ante esta situación, evaluamos de cuántos años estábamos hablando en promedio de vida de las embarcaciones de bandera foránea y encontramos que esas mismas embarcaciones con bandera foránea que llegan a Puerto Rico tienen entre once (11) a doce (12) años. Así que claramente vemos que las embarcaciones que tenemos bajo la Marina Mercante de los Estados Unidos que sirven a Puerto Rico son más viejas, menos eficientes y, debido a que necesitan más mantenimiento, son más costosas, lo que definitivamente va al consumidor cuando pagamos más cada día por las cosas que compramos.

En tercer lugar, señor Presidente, y tercera justificación u objetivo de las Leyes de Cabotaje, era el que se mantuviera la matrícula norteamericana o el personal que labora en esta industria.

En el año 2010, mediante estudios, se reveló que ochenta mil (80,000) empleados de esta industria perdieron sus trabajos aun con la Ley de Cabotaje; más de setenta y seis (76) barcos salieron del negocio, eliminando casi doscientos mil (200,000) empleos. Por lo tanto, si esta Ley pretendía mantener los empleos, hemos visto que no fue así.

Durante la Administración del Presidente Clinton éste comisionó un estudio de análisis a la Comisión Internacional del Comercio de los Estados Unidos para que hiciera un estimado de los empleos que pudiesen haber estado en riesgo de perderse de haberse derogado la Ley Jones de 1920. Dicha Comisión analizó la solicitud hecha por el Presidente Clinton y entendió que eliminando la Ley afectaría dos mil cuatrocientos (2,400) empleos de la industria marítima y sólo treinta y seis (36) empleos en la industria astillera. Sin embargo, señor Presidente, hemos podido evidenciar que de abrirse un mercado de libre competencia, que es lo que nosotros queremos en Puerto Rico, se añadirían miles de empleos para el desarrollo económico del país, o sea trabajo para todos.

Como podemos ver, señor Presidente, los tres objetivos principales de la Ley Jones o la Ley de Cabotaje no tienen ninguna justificación hoy. Como parte de no tener una libre competencia, en adición, tuvimos nuestras consecuencias; fuimos testigos de que las empresas que sirven al mercado de transporte marítimo entre los puertos de Estados Unidos continentales y Puerto Rico han incurrido en prácticas monopolísticas por fijación de precio. No es otra cosa que ponerse de acuerdo para llevar a cabo unos precios que fueron en detrimento del pueblo puertorriqueño, esto, resultando en multas millonarias y convicciones por delitos criminales que se llevaron a cabo por el mismo Gobierno de los Estados Unidos.

Quiero decir, señor Presidente, que a raíz de ponerse de acuerdo o el “collusion” o el “fixed pricing” -cómo le quieran llamar-, estas compañías, cómplices de la colusión rondaron en que tuvieron ganancias de más de tres mil ciento sesenta y tres (3,163) millones de dólares durante todos estos años y todavía continúa la investigación.

Durante todos estos años, debido a este oligopolio que se llevó a cabo, se afectaron comercios, se afectaron empleos y las familias puertorriqueñas, primero, al pagar más; segundo, al no tener un desarrollo económico; y tercero, el que tengamos eliminaciones de empleos a raíz de esta práctica de oligopolio en estas compañías.

Pero esto, señor Presidente, no solamente se trata de que ya los objetivos no tengan justificación, de que fuimos objeto de un oligopolio o de que se pusieran de acuerdo en llevar a cabo unos precios muchos más altos para nuestro Puerto Rico, sino que también esta Ley se ha descrito por varios estudios de que es una Ley más restrictiva, llamada por algunos como la “súper Ley de Cabotaje”. Esta misma Ley es considerada entre todos los países la más restricta y, dicho por el

mismo Gobierno de los Estados Unidos, refleja que ésta supone un impedimento a la libre competencia, porque solamente podemos transportar nuestros recursos a través de la Marina Mercante de los Estados Unidos.

Pero sin embargo también, señor Presidente, otra de las situaciones que tenemos con esta Ley es que nos pone en una desventaja comercial aún más en la zona del Caribe. Así como hiciese Jamaica, se han construido puertos en Santo Domingo, en Cuba, y éstos, a su vez incluso, después que el Puerto de Ponce. Igualmente, también nos pone en desventaja de esta actividad económica en el Caribe, ya que el Gobierno de Panamá, a través de su Canal, abrirá unas nuevas esclusas, lo que lo pone o lo establece como una zona caribeña activa económica y que tendremos un pleno desarrollo económico en el Caribe del cual nosotros no podemos participar plenamente por esta Ley.

En el caso del Puerto de Ponce, los buques que traigamos para obtener la materia prima o productos a los cuales se le añadirá valor o lo que se llama el Valor Añadido, en la Región Sur, se ha estimado que al esto no eliminarse, o la Ley no eliminarse, esto significa que tendremos una desventaja competitiva con el resto de los puertos del Caribe. Nosotros tenemos una actividad económica en el Caribe y no podemos estar incluidos completamente en esa actividad económica del Caribe.

Definitivamente, la Ley de Cabotaje federal es injusta y obliga a cada uno de los puertorriqueños a pagar más por todo lo que compra. Para que tengan una idea, según proyecciones establecidas también a través de nuestro Informe, un plato de arroz, habichuelas y pollo diariamente le cuesta a tu familia más de quinientos (500) dólares anuales por culpa de las Leyes de Cabotaje. Para que tengan una idea, a Hawaii le cuesta dos mil quinientos (2,500) dólares anuales por familia. Esto definitivamente pone en detrimento el desarrollo económico, el bolsillo de los puertorriqueños y es una Ley injusta ante la situación económica que nosotros tenemos como país.

Para el pequeño empresario industrial los costos son el doble y hasta el triple. El Banco de la Reserva de Nueva York indicó que el costo estimado por un contenedor, para que veamos cómo es que entonces se desarrolla ese costo a las familias puertorriqueñas, un contenedor de veinte (20) pies que sale de Estados Unidos, de la costa Este, a Puerto Rico, cuesta tres mil cero sesenta y tres (3,063) dólares; y el mismo contenedor que sale a Santo Domingo cuesta mil quinientos (1,500) dólares y a Jamaica, Kingston, mil seiscientos (1,600) dólares. Como podemos ver aquí, queda evidenciado el triple del costo que nos cuesta a nosotros la Marina Mercante de los Estados Unidos.

Pero, señor Presidente, y esto no lo decimos nosotros solamente por la cantidad de más de doce (12) estudios internacionales o evidencia a través de las vistas públicas, sino que toda la información provista a nuestra Comisión indica que el efecto económico de las Leyes de Cabotaje en Puerto Rico es negativo y que no nos deja tener un desarrollo económico en nuestro país.

Si hablamos de costos específicos de transportación, ya para traer ejemplos del aumento en el costo de transportación, para una compañía importadora, utilizando marina internacional, si comparamos por ejemplo una que viene de México, Veracruz, a San Juan, un contenedor de cuarenta (40) pies tiene una diferencia de costo de cien (100) dólares, mientras que el mismo contenedor cuesta de Jacksonville a San Juan con una diferencia de doscientos trece (213) dólares.

Pero tenemos que incluir algo más, señor Presidente, una situación que pone aún más en evidencia el costo de las Leyes de Cabotaje en nuestro país, y es que a raíz de la salida de la línea Horizon el costo por ruta similar, que dije anteriormente, cuesta tres (3) veces más, con una diferencia de trescientos cincuenta (350) dólares más por cada contenedor.

Sin embargo, señor Presidente, debemos señalar que esto no es el caso de todas las empresas, especialmente las nativas. Para que tengan una idea, una empresa nativa, por el transporte de contenedores, un transporte de contenedor de cuarenta y cinco (45) pies, antes de la salida de

Horizon le facturaban cuatro mil novecientos (4,900) dólares por contenedor y se tardaba una semana; hoy día su factura, y tenemos evidencia de ello, asciende a seis mil novecientos noventa y ocho (6,998) dólares por el mismo contenedor de cuarenta y cinco (45) pies, y por una travesía ya de una semana, sino de cuatro (4) semanas, siendo mucho más costoso.

A los que indican que la salida de Horizon no trajo consecuencias, hoy le traemos información que sí ha traído consecuencias para nuestro país y pone en evidencia aún más la situación del costo de la Marina Mercante de los Estados Unidos, situación que lo que hace es que pone en evidencia el costo que estamos pagando los puertorriqueños.

Si hablamos del costo total que esta Ley ha tenido en Puerto Rico, para los 80 y los 90 la GAO, el Government Accountability Office, estimaban que los residentes de Hawaii, Alaska y Puerto Rico el impacto de la aplicación del Acta Jones le costaba entre dos punto ocho (2.8) billones de dólares y nueve punto ocho (9.8) billones de dólares al año, solamente en el costo de transportación.

Por otro lado, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el 2002 estimó que la eliminación de las Leyes de Cabotaje representaría una inyección económica cercana a los doscientos veinte (220) millones de dólares anuales para Puerto Rico. Puerto Rico representa para Estados Unidos en importaciones unos cuarenta y cuatro (44) billones de dólares al año, señor Presidente.

Esta restricción definitivamente, federal, es una muralla a nuestro desarrollo económico, y al de estados como Alaska, Hawaii, Main y algunos territorios, como es el caso de Guam.

Puerto Rico se encuentra en una crisis económica, además se encuentra en un riesgo o una vulnerabilidad, dependemos sólo de tres (3) empresas navieras para poder comer; esto aumenta nuestra vulnerabilidad ante amenazas como huelgas, accidentes marítimos, desastres naturales. Y como pasa hoy, donde tenemos la mayoría de la carga que consumimos, que es el puerto de Jacksonville, hoy, allí se decide si nosotros los puertorriqueños tenemos nuestra comida a tiempo o no.

Los riesgos, señor Presidente, que hemos identificado, de vulnerabilidad debido a la Ley de Cabotaje, no son un juego. En primer lugar, el desarrollo de la alimentación, lo que es similar al derecho al desarrollo, es indudablemente violado por la Ley de Cabotaje. La poca disponibilidad de contenedores refrigerados -que no es lo mismo que congelados- que existen hoy en las compañías navieras bajo las Leyes de Cabotaje, es una limitación, señor Presidente, que pone de manifiesto aún más el riesgo que corremos los puertorriqueños.

El costo y la confianza de los servicios de las compañías navieras que importan alimentos a Puerto Rico, hoy, señor Presidente, cobra mayor relevancia, cuando se analiza la problemática de que la Isla cuenta con menos de una semana de bienes percederos para alimentarnos en momentos de desastre natural. Sabemos que la necesidad alimentaria de los ciudadanos puertorriqueños hace impostergable y obligatoria la implantación de leyes que tengan como política pública asegurarnos de los abastos de alimentos continuos de productos locales e importados, así como la eliminación de las Leyes de Cabotaje.

Tenemos una realidad en Puerto Rico, y es que es importante reconocer que, aun todos los esfuerzos que ha hecho el Departamento de la Agricultura, la sustitución del cien por ciento (100%) de nuestras importaciones no es posible por lo limitado de nuestros recursos, y debido a que Puerto Rico depende en cerca de un ochenta y cinco por ciento (85%) de los productos y alimentos importados. Dependemos principalmente de los productos importados.

Cuando hablamos de frescura en los alimentos, tenemos rutas marítimas para alimentos que están entre veintinueve (29) a sesenta y dos (62) días de travesía. Esto, sin incluir el transporte



terrestre, por ejemplo, de la China y de Puerto Rico. Para que tengan una idea, la carne puede estar saliendo de Australia a Los Angeles, de Los Angeles a Jacksonville, de Jacksonville a Puerto Rico, y podemos estar comiéndonos una carne que tenga sesenta y nueve (69) días, de sesenta y dos (62) a sesenta y nueve (69) días, de travesía en Puerto Rico. Para quienes dicen que esta carne es fresca, “fresca” son los que dicen que ésta lleva la frescura que necesitan los alimentos que nosotros consumimos en nuestro país.

En definitiva, señor Presidente, el efecto al mercado de nuestro país, como los estados costeros de los Estados Unidos, es algo evidente. Se nos incrementa el riesgo por la concebida salida de nuestro mercado de Horizon Lines y la falta de capacidad para poder transportar todos los productos necesarios para nuestros consumidores, a tiempo y en estado óptimo de frescura. Cónsono con esta información, y según la situación de la salida de Horizon, la Cámara de Comercio compartió con nuestra Comisión los resultados de una encuesta que hiciese hacia varias semanas entre sus afiliados en relación a la salida de Horizon Lines del mercado puertorriqueño.

El setenta y nueve por ciento (79%) de los encuestados contestó que su empresa o negocio ha sido afectado por el cierre de la compañía de transportación marítima Horizon, en Puerto Rico. O sea, un setenta y nueve por ciento (79%) de los encuestados contestaron que en efecto sus empresas o negocios se han visto afectados por la salida de Horizon.

Por otro lado, el sesenta y dos por ciento (62%) de los encuestados indicaron que, en efecto, le habían cancelado órdenes o perdido ventas, por no tener la mercancía a tiempo en sus negocios. Y el cuarenta y seis por ciento (46%) de los encuestados indicaron que sí le habían aumentado los costos a raíz de la salida del mercado de Horizon. Y en adición, la Comisión advino en conocimiento del aumento en precios y la necesidad de pagar miles de dólares en brókers para asegurar que la carga llegue a Puerto Rico.

Por lo tanto, ya no es solamente el costo de transportación, sino que también le tenemos que aumentar los costos de los brókers, para que nos aseguren que llegue la carga a Puerto Rico en cuatro (4) semanas.

Tenemos información de que mercancía está estancada en el Puerto de Jacksonville. Desde ese puerto, como dije anteriormente, recibimos el noventa y cuatro por ciento (94%) de todo lo que consumimos, y hoy no están saliendo a tiempo o no llega a nuestros puertos la mercancía que nosotros necesitamos. Hay empresas que han tenido pérdidas de vegetales que deberían llegar a la mesa de los puertorriqueños, así como hay otros comerciantes que se les niega la venta de carnes para evitar que se dañen en la travesía.

Señor Presidente, hoy, según la evidencia que hemos evaluado, no hay barcos suficientes para traer todo lo que necesitamos los puertorriqueños a Puerto Rico, a tiempo, en frescura y de la manera correcta que los puertorriqueños debemos tener en justicia.

Antes de la salida de Horizon, señor Presidente -porque esto no solamente ha sido por la salida de Horizon, esto lo ha puesto mucho peor-, el Centro Unido de Detallistas indicó que el costo y la confiabilidad del transporte de productos perecederos, principalmente del transporte y de estos productos, es sumamente importante, dada la particularidad de Puerto Rico, donde ciertos periodos Puerto Rico solo cuenta con una semana o menos de inventario de artículos perecederos. Por lo tanto, la diferencia en costo de transporte alcanza los miles de dólares.

Agricultura, por otro lado, expresó que ya han tenido que ejercer planes debido a situaciones que se han dado anteriormente de huelgas, que se han podido realizar o se han convocado para realizarse a través de las navieras norteamericanas en cualquiera de los estados costeros contiguos, y éstas afectan o cerrarían el transporte de los alimentos a Puerto Rico, si éstas se dieran en algún

momento, porque tienen el igual impacto en Puerto Rico. Así que es otro de los riesgos que podemos tener.

Así mismo, en el caso de un desastre natural, hoy no tenemos suficientes barcos para lidiar con una emergencia y es una de las situaciones más de riesgo que tenemos en nuestro país. En adición, es bien importante puntualizar que la mayoría de la carga viene de Florida, por lo que junto a Puerto Rico -y todos lo sabemos-, son los más impactados por huracanes, además de que debo recordar que próximamente entraremos en la temporada de huracanes en Puerto Rico, poniéndonos a todos en riesgo debido a esta limitación.

Por lo tanto, señor Presidente, ¿qué podemos hacer? En primer lugar, podemos solicitar exenciones. Es preciso destacar que existen precedentes en cuanto a exenciones se refiere. En el 1980 hubo una exención a la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886, y esta enmienda redundó en un aumento de entrada a la Isla, de cruceros y demás barcos, que consecuentemente causó un aumento en la actividad económica de nuestro país. Desde su aprobación, señor Presidente, hemos evidenciado aumentos en la economía debido a esta exención y en el año 2014, y todos lo hemos visto, hubo un aumento económico automático que sobrepasó los doscientos millones de dólares y generó cerca de cinco mil quinientos (5,500) empleos en directo en el sector turístico. Por otra parte, también tenemos un precedente de exenciones que se dieron en el 2012, debido a los efectos del huracán Sandy y Katrina a estados de los Estados Unidos, teniendo una exención temporal, otorgada por el Secretario del Departamento de Seguridad Nacional; y lo anterior, señor Presidente, sin tener que recurrir al Congreso para enmendar la ley a estos efectos.

Ante este precedente de exenciones, el Banco de la Reserva Federal de New York, para deducir el costo de hacer negocios en Puerto Rico, también recomendó la suspensión temporal de las Leyes de Cabotaje por cinco (5) años. Sin embargo, debido también a esta injusta y costosa Ley, amerita acudir no solamente al Congreso de los Estados Unidos, sino también a las Naciones Unidas.

La referida imposición son violaciones claras de los derechos humanos de los puertorriqueños y viola el derecho de Puerto Rico a realizar negocios. Si no podemos tomar estas decisiones sobre las políticas económicas del país, tenemos un problema de violación de derechos humanos, y específicamente, la violación del derecho al desarrollo.

Como parte de las exenciones, hay que considerar un ámbito por todos coincidido en el Informe y es el costo de energía. En diciembre de 2012 se reportó que a los estados del este de los Estados Unidos les cuesta de cinco (5) a seis (6) dólares el barril de gas, proveniente de los estados costeros del Golfo de México, mientras que le costaría dos (2) dólares transportarlo desde Canadá. No solamente nosotros somos objeto de las Leyes de Cabotaje, sino varios Estados de los Estados Unidos.

Ante toda esta evidencia, señor Presidente, aquí resumida, porque el Informe es bastante extenso, nuestra Comisión ha evidenciado con estas conclusiones y con toda esta evidencia la contundencia de las mismas. Despejan toda duda sobre la nefasta carga que estas Leyes imponen a nuestra economía, estrangulan cualquier intento por salir de la depresión económica y nos ponen en un riesgo continuo.

Alaska, Hawaii, Puerto Rico y Guam, igualmente estamos atados a un régimen regulatorio consistente. En este Informe, por primera vez, se han unido las jurisdicciones de Hawaii, Alaska y Guam, y a través de este apoyo garantizamos mayor poder político y, por ende, un procedimiento más efectivo en la búsqueda de una reforma de la imposición de las Leyes de Cabotaje. Esto definitivamente creará un mercado más grande y alentaría la competencia para el traslado transoceánico que necesitamos en nuestro país para nuestro desarrollo económico.

Entre las recomendaciones y conclusiones, en primer lugar, es bien importante puntualizar que nos urge establecer un frente común entre todos los sectores económicos, sociales, políticos del país, a los fines de solicitar formalmente al Gobierno de los Estados Unidos que exima a Puerto Rico de las restricciones anti-competitivas de la Ley Jones.

La Comisión, por esta servidora presidida, recomienda, entre otras cosas, primero, que Puerto Rico adopte una política pública de inserción activa y permanente en la consecución de la liberación total de la aplicación de las Leyes de Cabotaje, utilizando todos los recursos que se requieran del Gobierno. Entre ellas, hablamos de exenciones administrativas hasta exenciones totales de la eliminación de las Leyes de Cabotaje.

Segundo lugar, el Senado de Puerto Rico, en conjunto con la Cámara de Representantes, deberá insertarse activamente, y de igual forma, que el poder ejecutivo del país en la discusión y solicitud formal al Congreso de los Estados Unidos y al Presidente de los Estados Unidos, sobre la eliminación paulatina total de la Ley Jones de 1920 y su aplicación a Puerto Rico, con todos los recursos y funcionarios que sean necesarios. A tal fin, esta Comisión recomienda que se establezca una Comisión Conjunta Permanente de la Asamblea Legislativa, con jurisdicción exclusiva en el tema de las Leyes de Cabotaje.

En tercer lugar, Puerto Rico deberá solicitar formalmente exenciones administrativas ante el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, como medida inmediata en torno a la petición de la exención temporal sobre las Leyes de Cabotaje, como medida a corto plazo.

Y en cuarto lugar, en torno a la petición de exención temporal de la ley, vía administrativa, tal como hemos discutido anteriormente, la Asamblea Legislativa deberá aprobar Resoluciones Concurrentes en las cuales se harán las peticiones formales al Congreso de Estados Unidos y al Departamento de Seguridad Interna sobre la exención parcial temporal.

Además, el Senado de Puerto Rico deberá aprobar Resoluciones en apoyo a las gestiones que los estados y jurisdicciones de Hawaii, Alaska y Guam están realizando en torno a la eliminación de la Ley Jones de 1920, además de la Resolución, que muy bien ha planteado nuestro compañero senador Larry Seilhamer. Este Informe deberá ser enviado a todas las organizaciones que estén compuestas por legisladores, gobernadores estatales y territorios de los Estados Unidos, y se deberá solicitar que estas aprueben resoluciones de apoyo a las solicitudes de derogación, exención parcial o dispensa administrativa temporal de la aplicación de estas leyes.

Señor Presidente, éstas y cada una de estas recomendaciones emitidas por la Comisión son importantes. Ahora bien, hay algo muy importante que debemos también decir, por décadas nos han enseñado que somos impotentes ante el Congreso de los Estados Unidos y sus Presidentes. Debemos recordar en estos momentos cómo nos unimos para sacar a la Marina de Vieques. Si pudimos detener los bombardeos, definitivamente podemos mejorar nuestra economía, deshaciéndonos de esta Ley que viola nuestros derechos civiles.

Puerto Rico, no tengo la menor duda, puede levantarse, porque su voz es mucho más potente. Este Informe que revelo hoy convoca y nos convoca a todos, al Ejecutivo, a la Asamblea Legislativa, a todos los líderes políticos, a los estudiantes, a los líderes religiosos, a los sindicatos, a nuestros artistas, a nuestros hermanos y hermanas puertorriqueños en la diáspora, y a todas las organizaciones profesionales, así como comerciales, de que podamos bajo el mismo propósito implementar una serie de estrategias que nos permitan acercarnos a la eliminación de esta antigua Ley.

Tenemos que tomar este asunto como algo personal, porque nos afecta a cada uno de los puertorriqueños. Entre las iniciativas, como dije anteriormente, te invito y convoco el presentar este Informe ante las agencias como el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, la

Organización de las Naciones Unidas, principalmente como un asunto de violación de derechos humanos, y a todos los foros necesarios que consigamos para entonces nosotros trabajar por bajar los precios para poner mejor la economía de nuestro país y echar para adelante a nuestro país, teniendo y produciendo más empleos.

Como parte de los trabajos, les convoco para que juntos como país visitemos todos los foros pertinentes, que no quede un solo foro en que no se hable de este tema. Es imperativo lograr una coalición y diseñar estrategias contundentes y consistentes hasta que nos escuchen. Si logramos unirnos, estoy totalmente convencida que daremos un gran paso de avance en nuestro desarrollo económico. Repito, es urgente que logremos un consenso. No es momento de protagonismo ni de juegos políticos pequeños, es momento de trabajar y lo único que hace falta, señor Presidente, es voluntad.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, portavoz López León.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Portavoz Santiago Negrón consume su turno.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Gracias, señor Presidente.

Es imposible cuestionar el efecto nocivo que tiene sobre la economía puertorriqueña la aplicación de la legislación estadounidense conocida como “Leyes de Cabotaje”, y que nos aplica como consecuencia, también inevitable, del sistema de inferioridad política, que es el Estado Libre Asociado, que nos obliga a vivir bajo el yugo de legislación adoptada por un gobierno extranjero en el que nosotros no tenemos ninguna otra participación que la pantomima de representación, que es el puesto de Comisionado Residente, que es básicamente un mendigo con corbata asignado al Congreso de los Estados Unidos. Por eso, creo que es importante que no confundamos fines, estrategias y razones. Y en esa línea, quiero hacer ciertos señalamientos sobre algunos de los hallazgos del Informe de la Comisión presidida por la senadora López.

Ciertamente, en cuanto al resumen de las presentaciones, no hay nada que podamos objetar, pero algunos de los hallazgos, creo yo que, carecen de precisión importante. Por ejemplo, señala el Informe en las páginas 154 y siguientes, la Sección 4 de los Hallazgos, que bajo el principio del derecho a la alimentación, las Leyes de Cabotaje son perjudiciales para el país, en tanto impiden que productos alimentarios lleguen de forma eficiente, consecuente y con la frescura recomendable.

Eso es cierto hasta algún punto, pero tampoco podemos adjudicar en su totalidad a la imposición de las Leyes de Cabotaje el gravísimo problema que representa una estructura económica y agrícola de un país que depende en un ochenta y cinco por ciento (85%) de alimentos traídos desde el extranjero. Una política que no ha variado ni un ápice, aún bajo esta Administración y con las grandes promesas que hizo el nombramiento de la Secretaria de Agricultura.

Hoy, en Puerto Rico se está levantando una nueva generación de agricultores a la que el Estado le está dando la espalda, porque sus métodos de llevar comida a la mesa de los puertorriqueños contravienen los intereses de las grandes compañías como Monsanto. Y aquí, el Departamento de Agricultura piensa que eso es anatema. Si vamos a hablar de disponibilidad de alimentos, tenemos que hablar del fracaso de las políticas agrícolas en nuestro país.

Más adelante, también en la Sección de Hallazgos, el Informe hace referencia a una de las publicaciones del Brookings Institution, que periódicamente ha emitido señalamientos y recomendaciones sobre la situación económica de Puerto Rico. Y según el Informe de Brookings, si Puerto Rico pudiera utilizar embarcaciones extranjeras cuando quiera que determinara que le resulta ventajoso, probablemente podría tener la capacidad de generar un comercio con países extranjeros mucho mayor que lo que puede hacer ahora.

Lo curioso es que este Informe refiera a una cita de ese otro Informe -porque en el tema de Leyes de Cabotaje, ya estamos hace rato en el estatus en que lo que producimos son informes sobre los informes sobre los informes-, pero no se hace ninguna referencia al tema esencial de que la desaparición de las Leyes de Cabotaje no constituye ninguna garantía de que en efecto podamos establecer relaciones comerciales con otros países. Eso es un asunto completamente distinto. Nosotros, los puertorriqueños, como somos jurídicamente inferiores a los ojos de los Estados Unidos por virtud del Estado Libre Asociado, no podemos decidir con quién comerciamos. Leyes de Cabotaje o no Leyes de Cabotaje, ésta es una realidad que no hay forma alguna de superar bajo el actual Status.

Se habla en el Informe de la posibilidad de lograr cierto tipo de enmiendas a algún tipo de moratoria o exención tramitada por la vía administrativa, si no legislativa, y se utiliza como referencia las enmiendas al “Passenger Vessel Services Act”, que en un momento fueron alterados para permitir la llegada de cruceros a Puerto Rico con pasajeros, pero no carga, a través de embarcaciones de matrícula extranjera. Pero convenientemente se olvida decir en el Informe, o se olvida señalar como consecuencia de las recomendaciones, que en el mismo Informe, página 170, se dice: “No obstante, la enmienda antes relacionada -o sea, la que permite que lleguen pasajeros en cruceros extranjeros a Puerto Rico- establece que la exención quedará sin efecto cuando barcos cruceros de bandera norteamericana comiencen a ofrecer el mismo servicio que los extranjeros entre los mismos puertos”.

Así que, no estamos hablando ni de lejos, de una política de apertura de los puertos en Puerto Rico. De lo que se trata es que el americano dice: “Como a mí ni me va ni me viene, porque esa ruta no la hace ningún crucero mío, pues entonces que llegue el que tú quieras. Pero el día en que vayan los míos, ese día se van los extranjeros”. Ciertamente no hay forma de establecer un paralelismo entre esa situación, que no es otra cosa que la ratificación de las políticas proteccionistas de los mismos Estados Unidos con la posibilidad de que se enmienden las Leyes de Cabotaje o de alguna forma se alteren en su Administración por la vía administrativa. No hay ninguna relación entre una situación y la otra.

Otra de las recomendaciones que hace la Comisión es que el Informe que ha presentado sea enviado, en español y en inglés –tienen que traducirlo al francés también, si es la aspiración diplomática de entrar a las Naciones Unidas-, que sea enviado al Comité de Descolonización de la Organización de las Naciones Unidas. El Comité de Descolonización de las Naciones Unidas, estemos claro, que se constituyó en virtud de la Resolución 151415 de la Asamblea General, existe como un organismo con poderes delegados específicos para tutelar el derecho de los pueblos a la autodeterminación, y ese Comité ha determinado que el Estado Libre Asociado es una violación al derecho fundamental a la libre determinación.

Así que, si el intento es decirle al Comité de Descolonización “aquí tengo esto” para ver si con una enmienda a las Leyes de Cabotaje le repasamos el maquillaje a esa madama avejentada, que es el Estado Libre Asociado, se han equivocado de foro completamente. La función del Comité de Descolonización es que Puerto Rico se descolonice, no el ponerle una curita a esta herida trágica de la situación colonial de nuestro país.

Otra de las propuestas recomendaciones de la Comisión es solicitar al Secretario de Justicia que ausculte la posibilidad de presentar una acción judicial en la jurisdicción federal a nombre del Pueblo de Puerto Rico, por los daños ocasionados en virtud de la violación de derechos humanos y restricción al desarrollo económico del Pueblo de Puerto Rico. O sea, que los puertorriqueños demandemos a los Estados Unidos, porque nos aplica una ley del Congreso. Eso es casi, casi, como ir al Vaticano con una petición para que derogue la institución del papado. No hay ningún

fundamento jurídico para uno decirle al americano: “Exímeme de esta Ley, porque es que no me gusta como resulta en su aplicación a mi país”. Ninguno, no existe tal cosa como un derecho reivindicable al progreso y al desarrollo de los Estados Unidos. ¡Caramba, si lo hubiera, los primeros en demandar serían las comunidades que viven en la más abyecta miseria en ese país tan rico, no lo hay!

La única vía que alguien pudiera argumentar es el Pacto de Derechos Civiles y Políticos que, aunque suscritos por los Estados Unidos, está suscrito con la reserva de que no será auto-ejecutable y que solamente podría ponerse en marcha a través de legislación específica del Congreso, que no existe, por lo tanto no hay tal cosa. No existe una vía jurídica para reclamarle a los Estados Unidos: “El que yo sea jurídicamente inferior por virtud del coloniaje me hace daño y quiero que entre las quince (15) cosas que tenemos que corregir tu solamente atiendas el tema de las Leyes de Cabotaje”. ¿Qué es lo otro? Si decimos que vamos a impugnar judicialmente el efecto que tienen las Leyes de Cabotaje, pues de una vez impugnamos el efecto que tiene la cláusula de libre comercio de los Estados Unidos sobre Puerto Rico.

¿Por qué es que nosotros no podemos controlar la proliferación de comercios extranjeros que perjudican a nuestra economía? Porque el americano no nos deja hacerlo. Vamos también a demandarles y decir que violenta nuestro derecho al desarrollo la cláusula de libre comercio, porque se determinó que los certificados de necesidad y conveniencia, por ejemplo, que aplicaban a las farmacias, no tienen ninguna validez bajo la Constitución de Estados Unidos.

La Senadora hacía mención al tema de la comida que llega a Puerto Rico y de la frescura cuestionable. Mire, eso llega casi al punto de lo asqueante -¿verdad?-, que el plato de comida, la carne que uno va a consumir...Mire, no se sabe cuándo fue que esa vaca exhaló el último mugido, eso lleva semanas en el agua, semanas en tránsito en Puerto Rico, y la situación colonial es tan patética y tan patética que aquí, en reacción a una medida que yo presenté este cuatrienio, el Departamento de Justicia vino a decir que nosotros los puertorriqueños, los ganaderos puertorriqueños no pueden marcar de una forma distinta, identificar de una forma distinta, señalando la fecha de matanza, la carne que se produce en Puerto Rico, porque eso viola también la cláusula de comercio interestatal.

Así que, nos quejamos: “Mira, que cosa horrible, esta mercancía lleva semanas en el agua”. ¡Así mismo es! ¿Podemos hacer algo para que como mínimo el consumidor puertorriqueño pueda ejercer su facultad de discriminar? No, no podemos, porque ese discrimen que resulta en la protección de nuestra industria en la defensa de lo nuestro, ese discrimen para el americano es inconstitucional y, por lo tanto, imposible de ejecutar bajo el estatus de inferioridad política, que es el Estado Libre Asociado.

Finalmente, se señala en el Informe que se debe crear una Comisión Conjunta Permanente de la Asamblea Legislativa, para poner en marcha ésta y otras iniciativas. Yo creo que eso es un esfuerzo realmente innecesario. ¿Cuántos otros informes vamos a producir en Puerto Rico? Repito lo que dije al principio, nadie cuestiona el efecto nocivo de las Leyes de Cabotaje. Eso no necesita documentación ulterior.

Si lo que se quiere hacer es el planteamiento que se ha intentado hacer en otras ocasiones...; de hecho, creo que una de las primeras resoluciones sobre el tema que se aprobó fue en la década del '90, de la autoría del entonces Senador y Presidente de mi partido, Rubén Berríos Martínez. Y aquí se han radicado medidas también, y que el liderato senatorial ejerza sus buenos oficios, transmitiéndolo a que se disponga a través de una resolución. Pero la creación de un aparato administrativo, de una Comisión Especial para convenir en aquello sobre lo que ya existe consenso,

me parece que no es algo que le vaya a añadir absolutamente nada a la discusión del impacto de las Leyes de Cabotaje.

Finalmente, si uno piensa que el Estado Libre Asociado, que defiende el Partido Popular Democrático, es algo bueno, si uno piensa en el mejor ejercicio de consciencia que vale la pena defender ese status, pues lo tienen que defender con todas sus implicaciones.

El que piense que el ELA es bueno, piensa que es bueno que el Congreso adopte leyes que nos aplican, sin que nosotros tengamos absolutamente nada que decir.

El que piense que el Estado Libre Asociado es bueno, es porque está convencido de que nosotros, los puertorriqueños, no tenemos por qué tener los instrumentos para aprobar aquí, aquí nosotros, legislación que proteja nuestros intereses, porque es que eso es el ELA.

El que piense que el ELA es bueno, es porque piensa que es bueno que los puertorriqueños no tengamos la capacidad de decidir con quién vamos a comerciar.

El que piense que el Estado Libre Asociado es bueno, es porque piensa que es la gran cosa que nosotros no tengamos nada que decir sobre políticas migratorias; y que quién entre, y lo que entra a Puerto Rico lo deciden los Estados Unidos. Esos son los cuatro pilares, más o menos por ahí van.

Así que, yo entiendo la buena voluntad de hacer el planteamiento sobre lo que significa la aplicación de legislación, que sí es injusta, es dañina, ciertamente tiene un efecto terrible sobre la economía puertorriqueña, pero tampoco pretendamos a ser o ustedes pretendan ser lo que no son.

Las Leyes de Cabotaje existen, porque el sistema que ustedes promueven lo permite. Y si realmente queremos procurar que nosotros los puertorriqueños, que no seremos mejores, pero no somos inferiores a los americanos, ningún Congresista de los que toman las decisiones con las que ustedes están de acuerdo que apliquen, ninguna de esa gente es superior a los puertorriqueños que estamos aquí en el Senado de Puerto Rico, pero ellos tienen la facultad de decirnos a nosotros lo que podemos hacer y lo que no; y eso es lo que significa vivir en un status colonial.

Si ustedes están de acuerdo con eso, si ustedes dedican su gestión política a defender esa situación de inferioridad, el resultado son las Leyes de Cabotaje.

Son mis palabras.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias. Exactamente, Senadora, los quince (15) minutos de su Delegación.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Compañero portavoz Seilhamer Rodríguez.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, yo reconozco el trabajo de la compañera senadora Rossana López y el esfuerzo que ha realizado a través de múltiples vistas públicas para atender este asunto de las Leyes de Cabotaje.

Desde mi perspectiva, y habiendo estudiado este tema con bastante profundidad, tiene dos vertientes. Una vertiente es la económica, la del desarrollo económico de Puerto Rico; pero sobre ella está la otra vertiente, que es la situación política de Puerto Rico.

Y, en términos de la situación política de Puerto Rico, el modelo actual del Estado Libre Asociado, y creo que la compañera del Partido Independentista Puertorriqueño lo elaboró perfectamente, la definición en el Informe de Casa Blanca del Estado Libre Asociado claramente establece la incapacidad de Puerto Rico de atender lo que es el Jones Act.

Y en esa definición que comparto con ustedes, del Estado Libre Asociado como una opción que han tenido los puertorriqueños en su selección política dice: “La opción de Estado Libre Asociado ha sido materia de mucho debate en el grupo de trabajo -y leo del último Informe del

Comité Interagencial de Casa Blanca-, y a menudo se denomina la opción del Estado Libre Asociado como la opción del “statu quo”. Y dice que la opción del Estado Libre Asociado de Puerto Rico seguiría regido, como lo está ahora, por la cláusula territorial de la Constitución de Estados Unidos y bajo los poderes plenarios del Congreso.

Así que es el propio Estado Libre Asociado el que impide que nosotros aquí, en la Asamblea Legislativa, solicitemos la abolición de las Leyes de Cabotaje. Y le habla una persona que ha sido, en su función legislativa, abierto a hacerle solicitudes al Congreso de Estados Unidos para la otorgación de exenciones parciales, particularmente en la más reciente que radiqué en este cuatrienio, el 12 de abril de 2013, que es la Resolución Concurrente del Senado 21, para que se permita la construcción de los grandes buques oceánicos fuera de la jurisdicción de Estados Unidos, ante el alto costo que representan esos buques para el transporte del gas natural, por dos razones fundamentales.

En primer lugar, porque hay una necesidad imperiosa y urgente de que Puerto Rico se mueva a gas natural. Ahora mismo hay un terminal de gas natural que recibe embarcaciones de Trinidad Tobago y produce el quince por ciento (15%), aproximadamente quinientos veinte (520) megavatios, en una cogeneradora en el área de Guayanilla, Puerto Rico.

Y necesitamos movernos al gas natural para Aguirre, y eso va de la mano con la segunda razón por la cual se hace la solicitud de esa exención parcial, que es por los yacimientos que se han descubierto en Estados Unidos de gas natural, lo que convierte a Estados Unidos en la potencia mayor de abundancia de este combustible. Pero la solicitud no está fundamentada en el vacío, es cónsona con una legislación aprobada por el Estado de Hawaii en esos mismos términos.

La realidad, señor Presidente, es que las recomendaciones que hace el Informe me parece, aunque bien intencionadas, imposibles bajo la condición actual, el que se pueda lograr. Y quiero hacer una aclaración, podría la condición actual, ustedes interpretar que se resuelve con la independencia, que es una opción que está ahí en el Informe del Comité Interagencial, o con la República Asociada, que también es una de las opciones no coloniales, no territoriales. Pero desde mi perspectiva se resuelve con la estadidad; no con la abolición o la eliminación del Jones Act, sino de una actividad económica que pudiera generar los ingresos suficientes para subsanar o mitigar lo que es la protección de la Marina Mercante de Estados Unidos.

Y en las recomendaciones solicita el Secretario de Justicia de Puerto Rico que ausculte la posibilidad de presentar una acción judicial en la jurisdicción federal, a nombre del Pueblo de Puerto Rico, por los daños ocasionados en virtud de la violación de los derechos humanos y restricción al desarrollo económico que el Pueblo de Puerto Rico ha sufrido hace noventa y cuatro (94) años, cuando se promulgó la Ley Jones de 1920.

Y la realidad es que, ¿ésta es la voluntad del pueblo puertorriqueño? O sea, el Secretario de Justicia, que no tiene la facultad para hacer esa petición ni ante el Congreso ni a nombre del Pueblo de Puerto Rico. Lo que sí es la voluntad del Pueblo de Puerto Rico, expresado en noviembre de 2012, es que rechaza la condición política actual que se llama Estado Libre Asociado, y que en esa misma papeleta, en una segunda pregunta, seleccionaron y escogieron, la voluntad democrática del pueblo puertorriqueño, la estadidad.

Y otra recomendación es solicitar a DACO que realice un análisis sobre la facultad de esta agencia en imponer topes a los márgenes de ganancias a las tarifas impuestas, y por ahí seguimos. La realidad es que el DACO no tiene jurisdicción alguna para tomar esa acción. Así que es inconsecuente la recomendación en términos del Secretario del Departamento de Asuntos al Consumidor.



Y yo quiero hacer énfasis en las recomendaciones del Comité Interagencial de Casa Blanca, en donde por primera vez incorporan, aparte de la situación política de Puerto Rico, la situación y la actividad económica de Puerto Rico. Y en ese Informe, bajo “Economic Development Overview and Taxforce Economic Recommendations”, el panorama de la situación económica y las recomendaciones, voluminoso las recomendaciones en distintas vertientes de la economía en Puerto Rico, en ningún lugar hay una recomendación de reactivar y revitalizar la actividad económica de Puerto Rico, mediante la abolición o la eliminación de las Leyes de Cabotaje. Pero sí envían un mensaje claro y contundente al pueblo puertorriqueño de cómo es que debemos atender la situación económica de Puerto Rico en una solución permanente; y la voy a compartir con ustedes. La llaman la “intersección entre el status y la economía”.

Y dice: “Independientemente del status escogido por el pueblo puertorriqueño y el proceso por el cual se decida el status, Puerto Rico necesita crecimiento económico en este momento”. Eso era en el 2011. En el 2015 sería mucho más dramático. “El grupo de trabajo está recomendando una serie de medidas para contribuir a mejorar la economía, al sistema educativo, medio ambiente y servicios sociales de Puerto Rico” -que son todas esas páginas de recomendaciones. “Al mismo tiempo, el grupo de trabajo reconoce –y hago énfasis y subrayo- que la cuestión del status y la economía están estrechamente vinculadas. Muchos participantes en los foros realizados por el grupo de trabajo plantearon que la incertidumbre sobre el status está frenando a Puerto Rico en materia económica”.

Y terminan diciendo lo siguiente: “En resumen, el bienestar económico a largo plazo de Puerto Rico mejoraría considerablemente con una pronta decisión sobre el asunto del status”. El asunto del status, el modelo económico, territorial y colonial, es el gran problema que Puerto Rico confronta hoy, por no decir es todo el problema. Y en la mano de la Delegación de la Mayoría Parlamentaria en ambos Cuerpos y el Gobernador de Puerto Rico, está atender lo que ese Informe plasma, la situación política de Puerto Rico, donde el Estado Libre Asociado no puede ser una opción, donde el Estado Libre Asociado mejorado, soberano, todos estos otros adjetivos, el propio Informe no lo reconoce como una opción, porque dice que tiene defectos constitucionales.

Y aquí se ha pedido al pueblo que hable y el pueblo habló, y le envió un mandato en noviembre de 2012 que deben obedecer, y en la medida que no lo obedezcan, la situación económica de Puerto Rico no se va a resolver y continuaremos en una trayectoria que el resultado, precisamente, ha sido la fuga de talento boricua hacia los Estados Unidos, buscando mejores oportunidades de trabajo, de vida, condiciones de educación, servicios de salud, y hacemos caso omiso a lo que realmente es el problema.

Son mis palabras.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Catorce (14) minutos, exactamente, a la Delegación del Partido Nuevo Progresista, el turno del compañero portavoz Seilhamer Rodríguez.

¿Algún otro compañero o compañera que quiera hacer expresiones sobre el Informe Final de la Resolución del Senado 237? Cierra la discusión la portavoz López León.

SRA. LOPEZ LEON: Muchas gracias, señor Presidente.

Como parte del proceso legislativo, no me cabe la menor duda de que ante planteamientos que podamos ver o incompletos o incorrectos, los cuales a su vez lamento, definitivamente nuestra fuerza de voluntad como país debe prevalecer.

En primer lugar, quiero explicar u ofrecer información que quizás no se ha querido ver ante la situación económica que nosotros tenemos hoy, pero que aún ante esa situación hemos prevalecido, y es el tema de la agricultura en nuestro país. Definitivamente, uno de los renglones en los cuales más nosotros como Administración hemos crecido, y no lo digo yo, lo dice la

contundencia de la evidencia que tenemos con respecto al mejoramiento que hemos tenido en la agricultura, definitivamente es estar ciegos ante el poder ponerle respiración a algo que se había cancelado completamente, como era la agricultura, anteriormente por pasadas Administraciones, creyendo que eso nos daba más sentido patriótico el que pudiéramos eliminar la agricultura de nuestro país.

Hoy, hemos sido objetos de los grandes logros que ha tenido la agricultura de nuestro país a través de su Secretaria. Y definitivamente no podemos eliminar de las estadísticas que el ochenta y cinco por ciento (85%) que nosotros consumimos vienen de los Estados Unidos, pero definitivamente tampoco podemos pedirle a una agricultura que mañana, por arte de magia, nosotros desarrollemos la misma en nuestro país, porque ante la situación de eliminación de ella por completo en la Administración anterior, hemos tenido la situación que tenemos hoy. Definitivamente nosotros sí tenemos la capacidad de llegar y de establecer lo que nosotros los puertorriqueños entendamos y evidenciamos que podemos hacer.

Se establece dentro de las cosas que las enmiendas al "Passenger Vessel Act", sin duda no se puede decir que es un precedente que se estableció en Puerto Rico y que sin duda trajo un ingreso económico significativo para nuestro país. Esa se pudo llevar a cabo. Esa tuvo efectos positivos en la economía de nuestro país. Pero, aún así, queremos seguir siendo ciegos ante las cosas que podamos lograr como puertorriqueños en nuestro país, sabiendo que la injusticia permea con respecto a la situación de las Leyes de Cabotaje. Si eso hubiera sido así, pues entonces nos hubiéramos encerrado en nuestras casas y hubiéramos botado la llave. Porque si de lo que se trata es que no podemos hacer nada, pues entonces cerremos el Senado y cerremos la Cámara y no hagamos nada. Porque entonces ¿de eso es que se trata lo que nosotros estamos haciendo en el Senado y en la Cámara de Representantes en este Capitolio?

Si fuera así, ninguno de nosotros tuviéramos la razón de estar aquí. Pero como no es así, por eso es que estamos aquí. Por eso es que somos Mayoría y por eso es que estamos convocando a este país a que se una. Porque si hubiera sido así, tampoco hubiéramos sacado la Marina de Vieques, a la cual se unieron todos los partidos en ese momento dado. Porque si hubiéramos pensado así, hubiéramos cerrado la llave, nos bombardeaban por completo y no pedíamos justicia para nuestro país, pero todos lo hicieron en ese momento. Y hasta campamentos hicimos. De eso es que se trata, de creer en nuestro país y en lo que somos capaces de hacer.

Sí podemos ir a las Naciones Unidas y sí vamos a ir a las Naciones Unidas. Y no solamente ante el Comité de Descolonización, sino a todos los foros que tengamos que ir para nosotros decir cómo se nos están violando los derechos, cómo eso ha eliminado el derecho al desarrollo económico y cómo nosotros podemos salir hacia delante de todas las formas en nuestro país.

No hay ningún fundamento para pedir, para decir o para pedir el que no se incluya que el Departamento de Justicia consulte o evalúe una acción judicial, porque para esto no es bueno el Departamento de Justicia. Pero para unos y tales y otros temas que vemos continuamente en nuestro país, se le exige al Gobernador de Puerto Rico que, a través del Departamento de Justicia, vaya a los Tribunales Federales o que vaya a los Tribunales Estatales para entonces lidiar con situaciones que tienen que ver con las Leyes Federales. En ese momento sí se puede, pero cuando hablamos de injusticia social o de injusticia económica o desarrollo económico, pues entonces no se puede.

El insistir en que nosotros no podemos hacer nada es insistir en que nosotros no confiamos en lo que podemos hacer. No creemos definitivamente en la capacidad de una convocatoria de país. La insistencia de que las Leyes de Cabotaje está relacionado o sujeto a un status, lo derrota el que estados como Hawaii, Alaska y territorios como Guam, hoy, están solicitando lo mismo que nosotros estamos solicitando; y son estados y son territorios.

Además de eso, estados como Maine, por ejemplo, también está haciendo todos los esfuerzos necesarios, porque incluso los estados del este se sienten discriminados por otros estados en los Estados Unidos. No se trata solamente de nosotros, se trata de la misma situación con los mismos estados de Estados Unidos. De eso es que se trata, de poner en perspectiva todos los elementos de juicio que hemos puesto en este Informe.

Definitivamente, yo no pretendo ser lo que no soy. Yo soy una puertorriqueña indignada y capaz de ir a los foros que sean pertinentes y necesarios para unirme a una convocatoria de país. El que no se quiera unir, no siente el que nosotros como país podemos hacer algo. De eso se trata; nos unimos, como hicimos en otros momentos, o no nos unimos. Y como dije anteriormente, cerramos la puerta y también botamos la llave.

Nosotros no estamos solos en esto. Por primera vez en la historia de nuestro país, se une Alaska, Hawaii y el territorio de Guam. Nunca antes había sucedido. Hoy está sucediendo y lo vamos a poder ver esta noche, dicho por ellos mismos. Es el momento en que todos los puertorriqueños nos unamos a cada uno de los ciudadanos de esos estados y territorios, para pedir lo que en justicia tenemos y podemos llevar a cabo en nuestro país.

Si los compañeros de ambos partidos no creen en la eliminación de las Leyes de Cabotaje, empiecen diciéndoselo a los Presidentes de sus partidos, quienes han indicado que se unirán a los esfuerzos que sean necesarios para buscar exenciones y la eliminación de las Leyes de Cabotaje; a cada uno de sus líderes que directamente y personalmente le han dicho a esta Senadora somos capaces y podemos llevar a cabo acciones que pongan en justicia a nuestro país.

Definitivamente no quiero decir que estamos amparados bajo armas derrotistas, las mismas que matan un alma de un pueblo capaz de alzar su voz. Yo, junto a todos los puertorriqueños que queramos auscultar y buscar alternativas, alzando nuestra voz en los foros necesarios, están bienvenidos a esta convocatoria. No podemos ser derrotistas antes de hacer las cosas, porque entonces no tenemos ninguna justificación de ser ni de hacer.

Ante esta situación, señor Presidente, lo único que este pueblo necesita, como dije anteriormente, es voluntad. La voluntad existe e iremos a todos los foros pertinentes que le den justicia a nuestro país, si no somos almas derrotadas y somos almas que no tenemos un pueblo por el cual luchar.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, portavoz López León. ¿Alguna objeción a que se reciba el Informe Final sobre la Resolución del Senado 237? No habiendo objeción, se recibe.

Próximo asunto.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1127, titulada:

“Para ordenar a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a lo dispuesto en su Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; con el propósito de evaluar

si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.”

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

La Resolución del Senado 1127, señor Presidente, ordena a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecido por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a lo dispuesto en su Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; con el propósito de evaluar si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.

Señor Presidente, para que apruebe la Resolución del Senado 1127, según enmendada.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Ante la consideración del Senado la Resolución del Senado 1127...

SRA. LOPEZ LEON: Sin enmiendas, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ...sin enmiendas. ¿Alguna objeción a la aprobación de la misma? No habiendo objeción, aprobada.

Próximo asunto.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1128, titulada:

“Para ordenar a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la posibilidad de establecer condiciones que permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor actual es menor que la deuda hipotecaria, también conocidas como “Underwater mortgage”, ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las tasas de interés prevalecientes en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un pago mensual más bajo; ~~y para otros fines.~~”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, se ha presentado por el señor Rodríguez Otero, acompañada de un Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, recomendando su aprobación con enmiendas; hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas en el entirillado a aprobación de las mismas? No habiendo objeción, se aprueban las enmiendas en el entirillado.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la Resolución de Senado 1128, según enmendada.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Previo a la aprobación, el compañero senador Rodríguez Otero presenta la medida.

SR. RODRIGUEZ OTERO: Muchas gracias, señor Presidente.

Brevemente, al inicio de la sesión tuve la oportunidad de escuchar varios turnos iniciales y entre ellos, pues se estaba discutiendo el asunto de la Corporación de la Autoridad de Energía

Eléctrica. Ciertamente se ha hablado muchísimo, en el año 2013, en el año 2014, y en este año 2015. Sin embargo, hay otros asuntos que también vienen afectando al país y en el caso que nos ocupa, la Resolución del Senado 1128, hablamos de las hipotecas “underwater mortgage”, que son este tipo de hipotecas, donde los dueños de las mismas deben más de la hipoteca que el valor de la propiedad. Todo esto, a consecuencia de la crisis económica que comenzó en el año 2006 y que ciertamente afectó dramáticamente las propiedades.

A nivel de Puerto Rico, desde el año 2008 hasta el año 2013, más de diecinueve mil (19,000) puertorriqueños perdieron sus hogares; y al día de hoy, en el año 2015, hay más de quince mil (15,000) dueños de hogares que tienen más de tres (3) meses en atraso y con riesgo de perder sus propiedades. Lo que significa que estamos ante un problema sumamente grave lo que está pasando en Puerto Rico, pero que esto es un asunto mundial.

En Estados Unidos más de nueve (9) millones de personas perdieron o han perdido sus hogares hasta el presente, lo que representa cerca de un veinte por ciento (20%) de los dueños de hogares en la Nación Americana. O sea, que esto no es un problema exclusivo de Puerto Rico, lo vemos mucho más dramático en Estados Unidos, pero nosotros tenemos y deberíamos asumir, investigar -mejor dicho- a través de esta Resolución, qué opciones y alternativas se pueden identificar, traer esto a la discusión.

Sabemos que hay muchos programas, pero hay muchos dueños de hogares que no cualifican para ninguno de los programas que hay y el “default” o el incumplimiento para ellos de ninguna forma es la alternativa. Así es que nosotros no queremos ni de ninguna forma vamos a afectar las relaciones contractuales protegidas y garantizadas por la Constitución, pero ciertamente es un problema que tenemos ante nuestra consideración, un problema que están enfrentando miles de puertorriqueños, es un problema para la familia, es un problema para el Gobierno, es un problema para las instituciones financieras y nos parece que tenemos que atenderlo, traerlo a la discusión.

Hablé con el compañero Ramón Luis Nieves, Presidente de la Comisión de Banca, para que le diera curso inmediato a esta Resolución, así nos lo manifestó; y, por lo tanto, señor Presidente, lo estamos presentando para que en los próximos noventa (90) días se pueda rendir un Informe y que podamos en este proceso de discusión traer a la luz pública, traer a estos hermanos puertorriqueños algún tipo de opción que tengan para que no pierdan sus hogares, que no pase como esos diecinueve mil y tantos que ya la han perdido. Hay -como dije- cerca de quince mil (15,000) familias o más de quince mil (15,000) familias con sus hipotecas en atrasos por más de tres (3) meses. Y esto implica que estamos ante una difícil situación económica que están pasando estas personas y nos parece que las instituciones financieras deberían reevaluar y darles a estas personas alternativas.

Ellos financiaron sus hogares a intereses -en aquel momento- de un seis (6) o un siete por ciento (7%), hoy el interés está en un tres (3) o un cuatro por ciento (4%) y esa pudiera ser una de las alternativas. Cómo nosotros podemos identificar opciones para que se baje el pago y que estos hermanos puertorriqueños que -como señalé- el “default”, el incumplimiento no es una opción, que tengan alternativas para mantener su hogar y que nosotros, pues podamos como Gobierno también intervenir.

Porque ciertamente es que el Gobierno ha invertido en muchísimos millones de dólares, ha dado muchos millones de dólares para que personas puedan comprar sus hogares y esto es un asunto no solamente de ellos con la banca, sino también que es un asunto de Gobierno. Y por eso es que hemos presentado esta Resolución para que se traigan opciones y alternativas y que estos hermanos puertorriqueños, pues puedan mantener sus viviendas.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, senador Rodríguez Otero.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la Resolución del Senado 1128, según enmendada.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Ante la consideración del Senado la Resolución de este Cuerpo 1128, los que estén a favor de la aprobación de la misma dirán sí. En contra, no. Aprobada.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas al título, en el entirillado? No habiendo objeción, se aprueban.

Próximo asunto.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1129, titulada:

“Para ordenar a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al mantenimiento de la infraestructura de la Autoridad de Energía Eléctrica en el Distrito de Arecibo y las razones para los incidentes que tuvieron lugar en Barceloneta y Arecibo el 24 y 25 de marzo de 2015, respectivamente ~~y para otros fines relacionados.~~”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, se ha presentado la Resolución del Senado 1129, por el señor senador Martínez Santiago, acompañado de un Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, recomendando su aprobación con enmiendas; hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las mismas? No habiendo objeción, se aprueban las enmiendas del compañero senador Chyanne Martínez Santiago. Adelante con la presentación de la medida.

SR. MARTINEZ SANTIAGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Primero que nada, darle las gracias, señor Presidente, por atender esta Resolución del Senado 1129 con premura, ya que en nuestro Distrito de Arecibo han ocurrido unos eventos que puedo catalogar como desastrosos. Primero, el colapso de seis (6) postes de tendido eléctrico y cables de telecomunicaciones; y segundo, la explosión que hubo en la Central Hidroeléctrica, en el Barrio Río Arriba de Arecibo, lugar de donde proviene la mayor parte de la luz que se genera y consumen los proveedores del Distrito de Arecibo.

Mi preocupación es la siguiente, señor Presidente, y es que al día de hoy no ha habido comunicación alguna de qué fue lo que pudo haber ocasionado el derrumbe de estos seis (6) postes ni mucho menos la explosión que hubo en la Central Hidroeléctrica en Río Arriba de Arecibo. Hay preocupación, porque en el primer incidente del 24 de marzo, donde colapsaron unos postes hubo daños a la propiedad, inclusive, hubo daño físico hacia una persona.

Si usted se coloca en cualquier vía, no solamente tiene que ser en el Distrito de Arecibo, vemos cómo los postes están sobrecargados de líneas, los postes de madera, de líneas de alto voltaje, como también de líneas de telecomunicaciones que, a mi entender, puede ser que sea la causal para

que estos postes no aguanten el peso suficiente y caigan al suelo. Anterior al 25 de marzo, como para el mes de octubre, agosto de 2013, en Manatí también sucedió lo mismo en la Carretera Número 2.

Ayer comencé a visitar par de pueblos de mi Distrito y en Vega Baja, específicamente hacia la Laguna Tortuguero, seis postes están en las mismas condiciones. En Vega Alta, Cerro Gordo, encontré postes en la misma situación. Esta mañana cuando salía de la emisora NotiUno del Norte, en el Barrio Islote, cerca de cuatro (4) o cinco (5) postes también corrían la misma situación, sin que ninguna compañía se agencie quién realmente va a reponer ese tendido eléctrico o ese tendido - ¿verdad?- de cables de telecomunicaciones.

Uno llama a Energía Eléctrica, y dicen no, eso es la Puerto Rico Telephone Company; otros dicen, no eso es Direct TV; otros dicen mira, eso es de DISH; entonces se pasan jugando del tingo al tango, quién es que realmente tiene la responsabilidad de velar por que ese servicio esté en óptimas condiciones.

Y por eso es que este servidor radicó la Resolución del Senado 1129, buscando realmente cuál es la agencia pertinente a la hora de cuando suceden este tipo de incidentes sea la que tenga que velar para poder restablecer el sistema eléctrico, porque eso es así, ha pasado y mucho más, pues obviamente restablecer el servicio de telecomunicaciones en el Distrito de Arecibo.

Así que, agradeceré al compañero Angel Rodríguez, que es el Presidente de la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado de Puerto Rico a que le dé prioridad a este pedido, a esta Resolución de este servidor, la Resolución del Senado 1129.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, compañero senador Martínez Santiago.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la Resolución del Senado 1129, según enmendada.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Ante la consideración del Senado su Resolución 1129, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, aprobada.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas al título, en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas al título, en el entirillado? No habiendo objeción, aprobadas.

Próximo asunto.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 1661, titulado:

“Para añadir un Artículo 11-A a la Ley 9-2013, mejor conocida como la “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, a los fines de establecer las obligaciones de las entidades gubernamentales en cuanto a las aportaciones retenidas a los socios por concepto de ahorros, plazos de amortización de préstamos, las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento, según dispuesto en los Artículos 11, 13 y 32 de la Ley, respectivamente; para disponer el término para remitir dichas aportaciones a la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y para otros asuntos relacionados.”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, el Proyecto de la Cámara 1661, presentado por el representante Varela Fernández, acompañado de un Informe de la Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones, recomendando su aprobación con enmiendas; hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas en el entirillado? No habiendo objeción, se aprueban las mismas.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas en Sala, para que se lean.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Adelante con la lectura de las enmiendas en Sala.

### **ENMIENDAS EN SALA**

#### En la Exposición de Motivos:

Página 1, línea 5,

después de las palabras “pensionados” y “seguro”, eliminar “;” y sustituir por “,”; después de “préstamos” eliminar “;” y sustituir por “y”

Página 2, párrafo 4, línea 4,

después de “público” insertar “,”; después de “por lo cual” eliminar “,”

#### En el Decrétase:

Página 2, línea 1,

Eliminar “DEL PUERTO RICO” y sustituir por “DE PUERTO RICO”

Página 3, línea 8,

después de “como” eliminar “la”

eliminar “en o antes de los siguientes” y sustituir por “dentro de”; después de “laborables” insertar “luego de haber”

Página 3, línea 22,

eliminar las “”

Página 4, línea 5,

eliminar “demuestre” y sustituir por “demuestren”

Página 4, línea 6,

después de “la cancelación” eliminar “,” e insertar “,”

Página 4, línea 9,

después de “.” insertar comillas

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, la compañera María de Lourdes Santiago hará otras adicionales.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Enmiendas adicionales en Sala, portavoz Santiago Negrón.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Señor Presidente, este proyecto en la versión recibida desde la Cámara de Representantes, parecería una medida necesaria y sensata. Se trata de que una vez las entidades gubernamentales han retenido la aportación de sus empleados para AEELA, se provean mecanismos para que en efecto se puedan cobrar. La práctica en algunas entidades es que el dinero no es remitido o al menos no dentro de un plazo prudente.



Me preocupa, sin embargo, las enmiendas incluidas por la Comisión en la página 4, sometidas a instancias de la Oficina de la Comisionada de Seguros, que dispone que si las gestiones de cobro de AEELA no rinden fruto se va a penalizar al empleado, cancelándole los seguros de los socios.

Esto es, primero, una absoluta inmoralidad, porque es un castigo al empleado. La culpa es de la entidad, pero además es una invitación al litigio contra el Gobierno. Si una persona se considera acreedora de la protección de un seguro y ese seguro no se provee o es cancelado porque la agencia no remitió el pago que retuvo del que le privó al empleado. Eso evidentemente es una invitación a que se le cuestione judicialmente a las entidades gubernamentales en ese tipo de acción ilegítima.

Por esa razón, señor Presidente, propongo como enmienda que se elimine el texto incorporado en la página 4, de las líneas 1 a la 9.

### **ENMIENDAS EN SALA**

#### En el Decrétase:

Página 4, líneas 1 a la 9

eliminar todo su contenido

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, si me permite la compañera, para aprobar las enmiendas que habíamos sometido anteriormente, para que entonces se proceda a hacer las enmiendas de la compañera María de Lourdes Santiago. Así es que mi petición es que se aprueben las enmiendas sometidas.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a las enmiendas leídas por el Oficial de Actas? No habiendo objeción, se aprueban.

La compañera Santiago Negrón ha presentado su enmienda. ¿Hay alguna objeción a las enmiendas presentadas por la portavoz Santiago Negrón? No habiendo objeción, se aprueban.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Para que se apruebe el Proyecto de la Cámara 1661, según enmendado.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Ante la consideración del Senado, el Proyecto de la Cámara 1661, según ha sido enmendado, todos aquéllos que estén a favor sirvan decir sí. En contra, no. Aprobado.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmienda en Sala, al título, para que se lea.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Adelante con la enmienda en Sala, al título.

### **ENMIENDA EN SALA**

#### En el Título:

Línea 1,

después de “como” eliminar “la”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la enmienda en Sala, al título.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a la aprobación de la enmienda en Sala, al título? No habiendo objeción, aprobada.

----

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 1840 (segundo informe), titulado:

“Para crear la “Ley para la Protección de las Víctimas de Violencia Sexual en Puerto Rico” con el fin de desarrollar órdenes de protección para víctimas de agresión sexual, actos lascivos, acoso sexual e incesto, según tipificados por la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”; y para otros fines.”

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Breve receso en Sala.

### RECESO

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Se reanudan los trabajos del Senado.  
Breve receso nuevamente en Sala.

### RECESO

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Se reanudan los trabajos del Senado.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora portavoz López León.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, solicitamos devolver a Comisión el Proyecto de la Cámara 1840.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): A la petición de la compañera portavoz López León, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, se devuelve a Comisión el Proyecto de la Cámara 1840.

Próximo asunto.

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 1885, titulado:

“Para declarar la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”, con el propósito de promover la educación y prevención sobre del síndrome de la sacudida y sus consecuencias.”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, se ha presentado por el representante Rodríguez Aguiló, acompañado de un Informe de la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, recomendando su aprobación con enmiendas; hay enmiendas en el entirillado, para que se aprueben.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a la aprobación de las enmiendas en el entirillado? No habiendo objeción, aprobadas.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmiendas en Sala, para que se lean.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Adelante con la lectura de las enmiendas en Sala.

**ENMIENDAS EN SALA**

En la Exposición de Motivos:

Página 1, párrafo 1, línea 4,

Mismo párrafo, línea 6,

Mismo párrafo, línea 7,

Página 2, línea 11,

Página 2, párrafo que comienza

“En los últimos”, líneas 6,

Mismo párrafo, línea 8,

eliminar “cerebral”

después de “costillas” eliminar la “,”

eliminar “la”; insertar “,” después de “Mirabal”

eliminar “. Esto,” y sustituir por “, esto”

eliminar “entre el 1999 al” y sustituir por “,  
entre el 1999 y”

insertar “,” después de las palabras “infantes” y  
“año”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se aprueben las enmiendas en Sala.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a la aprobación de las enmiendas en Sala? No habiendo objeción, se aprueban las enmiendas en Sala.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe el Proyecto de la Cámara 1885, según enmendado.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que sea aprobado el Proyecto de la Cámara 1885? No habiendo objeción, se aprueba el Proyecto.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, hay enmienda en Sala, al título, para que se lea.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Adelante con la lectura de la enmienda en Sala.

**ENMIENDA EN SALA**

En el Título:

Línea 3,

eliminar “sobre”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para que se apruebe la enmienda en Sala, al título.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se apruebe la enmienda en Sala, al título? No habiendo objeción, aprobada.

Próximo asunto.

-----

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución Concurrente de la Cámara 47, titulada:

“Para expresar el más firme apoyo a la determinación del Presidente de los Estados Unidos de América, Hon. Barack Obama, de restablecer relaciones diplomáticas entre el gobierno estadounidense y el gobierno de la República de Cuba.”

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, se ha presentado la Resolución Concurrente de la Cámara 47, acompañada de un Informe de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos, recomendando su aprobación sin enmiendas. Para que se apruebe la Resolución Concurrente de la Cámara 47, sin enmiendas.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna expresión relacionada a la Resolución Concurrente de la Cámara 47?

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Buenas tardes, señor Presidente, compañeros y compañeras del Senado. Tengo que expresarme en contra de la Resolución Concurrente de la Cámara 47, por varias razones.

Señor Presidente, compañeros y compañeras del Senado, el actual Presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, se comprometió con Puerto Rico en el año 2009, a atender el asunto de status de Puerto Rico en una carta que envió en los actos de inauguración del gobernador Fortuño. Luego de eso, giró su mensaje y al cabo del cierre de su término como Presidente, ahora quiere aparentemente dejar un legado y ha escogido al pueblo cubano para, de alguna manera, dejar una huella en la historia de su paso -a mi juicio- de triste recordación, por la Presidencia de los Estados Unidos.

Y dijo Barack Obama en la Cumbre de Las Américas, que entendía que había que traer nuevas soluciones, que había que pasar la página y que tenía que presentarse nuevas actitudes ante la posibilidad de desbloqueo a Cuba, y habló del futuro del resto de Latinoamérica.

Me parece muy bien, pero Puerto Rico lleva ciento diecisiete (117) años en la misma página, somos una colonia del Gobierno de los Estados Unidos, y se preocupa Barack Obama por lo que acontece en Cuba y por las relaciones que quiere restablecer, pero obvia la situación de Puerto Rico.

Dijo el Presidente de los Estados Unidos: “No me interesan discusiones teóricas”. Pero ese mismo Presidente siempre que se habla del asunto del status de Puerto Rico, al igual que otros que lo han precedido, precisamente elabora teorías legales constituyen Comité y le dan vueltas a la noria, citando a vistas públicas para mantener a Puerto Rico como una colonia. Así que parece que le avergüenza a Barack Obama el comportamiento que ha tenido con el Gobierno cubano, pero no le avergüenza que tiene una colonia aquí en Puerto Rico.

Y me parece que en cuanto a la expresión que hizo de que ya era hora para atender el asunto de Cuba. Bueno, pues entonces había que preguntarle al Presidente Barack Obama, ¿y cuándo es la hora para Puerto Rico? ¿Cuándo el Gobierno Federal, cuándo Barack Obama actuará en pro de Puerto Rico? Ya Puerto Rico se expresó sobre el status. Siempre planteaban, entre otros el Presidente actual Barack Obama, que Puerto Rico se ponga de acuerdo. Puerto Rico votó en una consulta plebiscitaria y ya se puso de acuerdo.

Y hablaba de que ya era hora y de que había que traer algo nuevo. ¿Y qué hay de nuevo para Puerto Rico, señor Presidente, Barack Obama? Es la pregunta que este Gobierno tiene que hacerle al Gobierno Federal. Aplaudirle a él que rectifique la política con Cuba y no mencionar el abuso que ha tenido con Puerto Rico, me parece que es un gran acto de hipocresía con nuestro pueblo puertorriqueño.

Dijo el Presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, algo que me parece, compañeros y compañeras, fundamental. Dijo Barack Obama, y esto es una cita al Presidente: “Los Estados Unidos no siempre han estado a la altura de lo que predicaba”. Se equivocó, de lo que predica. Porque predica la igualdad, la justicia y la democracia, para todos los confines de la tierra menos para Puerto Rico.

Así que, creo que Barack Obama es un gran hipócrita. El Presidente de los Estados Unidos traicionó a Puerto Rico y le dio la espalda a Puerto Rico, y ahora quiere lavarse la cara con Cuba y olvida a los ciudadanos americanos que aquí vivimos. Si su Estado de Illinois, del cual fue Senador, hubiese vivido todo lo que ha vivido Puerto Rico por ser una colonia, yo creo que pensaría distinto.

Con franqueza, cuando fue electo Presidente, pensé que por sus raíces, por su trayectoria, por conocer en carne propia lo que es la discriminación, lo que es la marginación, la persecución, iba a tratar diferente a Puerto Rico. Les confieso que me equivoqué, pienso que Barack Obama es el Presidente más blanco que ha pasado por Casa Blanca.

Y escucharlo en la Cumbre de Las Américas hablar como el dueño de la democracia y la libertad y olvidarse de los puertorriqueños, y que aquí en Puerto Rico queramos felicitar a un hipócrita como Barack Obama, me parece un insulto al pueblo puertorriqueño, me parece un gran insulto al pueblo puertorriqueño. Que respete a los puertorriqueños como tiene que respetar a los cubanos y a todas las partes del mundo.

Pero, aquí aplaudirle a este señor este acto, cuyo único propósito es tratar de dejar un legado de una Presidencia que ha sido sencillamente deficiente, es un gran acto de hipocresía para el pueblo puertorriqueño. Yo estaré votando en contra de esta medida, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, senador Rivera Schatz.

Señora Portavoz.

SR. TIRADO RIVERA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Previo a su intervención, Portavoz, compañero senador Tirado Rivera.

SR. TIRADO RIVERA: Señor Presidente, simplemente van a ser palabras sencillas. Me parece que hay que mirar solamente las encuestas que se han hecho en Estados Unidos en los últimos dos (2) años y si vamos un poco más atrás, en los últimos diez (10) años, todas las encuestas sobre el sesenta por ciento (60%) de las personas entrevistadas, hispanos y no hispanos, apoyan el que Estados Unidos abra nuevamente estas relaciones con Cuba.

Me parece que tratar de detener una Resolución Concurrente de esta naturaleza o votarle en contra, no le hace bien a la democracia puertorriqueña ni a aquellos que aspiran a descolonizar a Puerto Rico.

Yo creo que es importante que si el mismo mensaje que le queremos enviar a los Estados Unidos con respecto a Puerto Rico, en términos de que eliminemos y acabemos ya esos rasgos coloniales, esa relación colonial o como la quieran llamar entre Puerto Rico y los Estados Unidos, también tenemos que pedirle a los Estados Unidos que abra sus fronteras a Cuba y que permita que Cuba también participe dentro de este comercio en el hemisferio, no como lo han tenido hasta ahora.

Así que si el sesenta y seis por ciento (66%) de los norteamericanos apoyan específicamente esta apertura, me parece que no hay razón para que los puertorriqueños no lo apoyemos. Son mis palabras.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, senador Tirado Rivera.

SRA. GONZALEZ LOPEZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Senadora González López.

SRA. GONZALEZ LOPEZ: Gracias, señor Presidente.

Yo, analizando los méritos de esta expresión del compañero representante Varela Fernández, y escuchando planteamientos de la Minoría, representada aquí por el ex Presidente del Senado Thomas Rivera Schatz, y escucho esa consternación de alguna forma, tengo que reflexionar sobre el hecho de que nosotros, el pueblo puertorriqueño, con nuestras actuaciones somos, en tema del status y en temas de nuestra relación con los Estados Unidos, nuestro principal verdugo.

Yo creo que nosotros los puertorriqueños, cuando actuamos en el ánimo de rechazar una expresión para que esa expresión deje valer el puente y la comunicación que debe haber entre dos pueblos, en este caso los Estados Unidos y la República de Cuba, de verdad que dista mucho de los avances que de alguna manera nosotros necesitamos colocar para nuestro pueblo puertorriqueño.

Y pensar que el Presidente de los Estados Unidos, en quien podíamos haber tenido cifradas muchas esperanzas, es en este momento una persona que nos está dando la espalda porque haga esta conexión con el pueblo cubano.

Para mí es un asunto que no puedo lograr comprender. Al contrario, yo creo que nosotros tenemos la obligación de afianzar un proyecto de país y que nosotros tenemos que dejar de ver esto desde una trinchera política dentro de las instituciones que representamos para verdaderamente ser nosotros los crecidos con el tema, nosotros, los que apoyemos las transformaciones en todas las áreas. Y eso hay que hacerlo con todos y con todas. No podemos pretender que esto se mire desde la perspectiva de quienes nos van a ayudar o de quienes no van a hacer o de quiénes vamos a depender para solucionar los problemas que aquejan la sociedad puertorriqueña. Y con relación a un modelo que indudablemente yo lo reconozco, tenemos que balancear; y aspiramos no tan solo a mejorar, sino a rediseñar.

Así que el atacar, desde mi punto de vista, una determinación que lo que hace es hablar de otra manera respecto a la relación entre estos dos países y cómo esto nos abre la puerta del diálogo también. Para el ulterior desarrollo que necesita nuestro pueblo no es un asunto que tengamos que repudiar, no es un asunto que tengamos que rechazar. Yo creo que esto hay que defenderlo, hay que apoyarlo. Y en esa medida yo creo que ha sido muy tarde el restablecimiento de esa relación, pero ha sido y eso es lo que quiero poner de relieve y quiero significar apoyando la iniciativa y la expresión del compañero representante Varela Fernández que tenemos ante nuestra consideración.

Son mis palabras, señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, senadora González López.

SR. NIEVES PEREZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Senador Nieves Pérez.

SR. NIEVES PEREZ: Señor Presidente, quiero expresarme brevemente sobre esta medida del compañero representante Conny Varela, y creo que debemos aprobarla, votar por ella.

Tengo que decir que en mi carácter personal me emocioné mucho cuando vi por televisión, durante la Cumbre de las Américas que se estuvo celebrando en estos días, me emocioné mucho cuando en un intercambio con otro jefe de estado, el Presidente Raúl Castro, de Cuba, se paró y básicamente expresó de que él le había dicho a otros jefes de estado que el Presidente Barack Obama era un hombre honesto.

En nuestra vida natural uno ver ese tipo de expresión de parte de un gobernante de Cuba hacia el Presidente de Estados Unidos es realmente un paso de avance. Cuba está a 90 millas de Estados Unidos. Y aunque no queramos admitirlo, la historia de Cuba y su relación con Estados Unidos también ha marcado la historia de Puerto Rico.

Han ocurrido muchos eventos desde la década de los '60 donde precisamente se afectó el tipo de relaciones que tenemos con Estados Unidos por las circunstancias que ocurrieron entre Estados Unidos y Cuba. Y, ciertamente, Puerto Rico siempre hemos tenido una historia común con los compañeros que viven en Cuba, y tenemos una historia común entre nosotros, y tenemos una historia también común con Estados Unidos.

Ha sido un paso de avance lo que ha ocurrido en las pasadas semanas entre Estados Unidos y Cuba. Y creo sin duda que las expresiones por parte de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, expresando o dando la bienvenida a los avances que han ocurrido en las relaciones entre Cuba y Estados Unidos son positivas.

Y yo espero que con la normalización de relaciones entre Cuba y Estados Unidos, estipulando las diferencias que puedan existir entre tipos de gobierno, entre visiones de mundo, pero tal vez buscando las coincidencias que ya tantos sectores dentro del mismo Estados Unidos han

buscado con Cuba, particularmente desde el punto de vista comercial, desde el punto de vista de intercambio cultural, deportivo y de tantas áreas del quehacer humano que tenemos tanto que enriquecer, Cuba enriquecer a Estados Unidos y, por consiguiente, a Puerto Rico, por nuestra relación con Estados Unidos. Yo creo que es bien positivo este paso. Y yo quiero felicitar al compañero Conny Varela por este paso y a este Senado por también darlo.

Para finalizar, en esta historia de Cuba, Estados Unidos, Puerto Rico hay muchos muertos. Esta relación, por los problemas en la relación entre Estados Unidos y Cuba también ocasionó muertos aquí en Puerto Rico de parte y parte. Puerto Rico en algunas ocasiones fue hasta peón, peón, donde aquí personas de distintos movimientos políticos, de la izquierda, de la derecha, hasta del centro, particularmente en las décadas del '60 y los '70, fueron peones en unas guerras que aquí ocurrieron, que muy poca gente conoce o quiere hacer referencia o quiere recordar. Pero no podemos olvidarnos de los muertos, que las muertes ocurrieron en Puerto Rico, en las distintas maneras en que se afectaron las relaciones políticas entre nosotros mismos los puertorriqueños, dado al conflicto entre Estados Unidos y Cuba.

Así que yo creo que si le podemos poner punto final a ese triste capítulo de la Guerra Fría y podemos hacer una pequeña expresión de parte de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico a esos efectos, no tan solo vamos a estar apoyando un avance positivo en cuanto a Cuba y Estados Unidos, también nos vamos a estar ayudando a nosotros. Y yo estoy bien de acuerdo con el senador Rivera Schatz, tenemos una coincidencia de que tenemos un reclamo de que Puerto Rico es una colonia y debe de dejar de serlo.

Pero, precisamente, ya aclarado el tema de Cuba, está presente o debe estar presente o debemos hacerle presente a Estados Unidos que le queda un tema por resolver aquí en Puerto Rico, que ahora nos está haciendo daño económicamente, nos está haciendo mucho daño económico el tener las limitaciones que tenemos actualmente en nuestra relación con Estados Unidos.

Así que ese tema está pendiente. Y lo que debemos hacer es crear los mecanismos para hacer un reclamo claro a Estados Unidos desde nuestros puntos de vista distintos de la estadidad, la independencia y de los que reclamamos un ELA Soberano, que podamos hacer un frente común y decirle a Estados Unidos que tiene que resolver este problema, ya y que nosotros, Puerto Rico es parte del mundo, es parte de las Américas, es parte del Caribe, y tenemos que resolver este problema de status ya, reclamar los instrumentos necesarios para llevar a cabo nuestro desarrollo económico. Yo abogaré por el ELA Soberano, otros compañeros por la estadidad, la independencia o algunas modificaciones al ELA, pero este problema colonial tiene que ser resuelto ya porque nos está afectando nuestra vida diaria.

Así que le pido a los compañeros que aprobemos esta expresión legislativa del compañero Conny Varela.

Son mis palabras.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, senador Nieves Pérez.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Portavoz Santiago Negrón.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Gracias, señor Presidente.

Creo que cualquier persona comprometida con la descolonización de Puerto Rico coincidiría con las palabras del senador Rivera Schatz y su apreciación de la lamentable omisión del tema de Puerto Rico en la agenda de Casa Blanca bajo la Presidencia de Barack Hussein Obama.

Pero en política, como en todo, hay que departamentalizar. Y el hecho de que el Presidente de los Estados Unidos le haya dado la espalda a la historia, se haya negado a asumir su responsabilidad ante la situación colonial de Puerto Rico, creo yo que no debe ser obstáculo para

reconocer el importantísimo paso que representa el que se restablezcan relaciones diplomáticas entre la República de Estados Unidos y la República de Cuba.

Ciertamente, un paso inicial que no resuelve el tema más complejo del embargo al pueblo cubano, pero una señal importante, que como recordaba la Presidenta de Argentina, Cristina Fernández, yo tuve el privilegio de estar en la plenaria en la que se presentaron los discursos en la Cumbre de las Américas. Como decía la Presidenta Fernández, si Cuba estaba allí por primera vez en una Cumbre de las Américas no era porque había tendido la mano en un gesto amistoso, sino porque había resistido durante décadas, durante décadas una presión inmoral e injusta de parte de los Estados Unidos, que recordemos, no es el mismo tratamiento que se le da a China. Si el problema es el socialismo o el comunismo, pues entonces que Estados Unidos mañana interrumpa toda relación comercial con China, si es que ese fuera el problema. Definitivamente, no lo es.

Y para nosotros los puertorriqueños el hecho de que Estados Unidos dé por fin ese paso de normalización de las relaciones, va a tener también una enorme importancia en el tema del status. Como decía Lola Rodríguez de Tió, “de un pájaro, las dos alas”. Y es imposible que los Estados Unidos den por terminadas sus diferencias con la América Latina hasta tanto no atiendan el caso de Puerto Rico.

Y puedo decir con muchísimo orgullo, con muchísimo orgullo que los treinta (30) años que la institución que yo represento aquí, el Partido Independentista Puertorriqueño, ha dedicado a cultivar solidaridad en el ámbito internacional, rindiera un fruto de una manera espectacular en esta Cumbre de las Américas.

El Presidente Barack Hussein Obama, que probablemente no había tenido que enfrentar literalmente cara a cara el tema de Puerto Rico durante su Administración, en dos días tuvo que escuchar primero, en la SICA el Sistema de Integración Centroamericana, la reunión que se da entre jefes de estado de Centroamérica y el Presidente de los Estados Unidos, tuvo que escuchar las muy elocuentes palabras del Presidente Daniel Ortega, con las que comenzó esta reunión con el tema de Puerto Rico.

Más adelante, en la reunión de jefes de estado, por casualidades de la vida, se dio un encuentro directo entre el Presidente Obama y el Presidente de mi partido, Rubén Berríos, donde tuvo que literalmente enfrentar el tema de Puerto Rico, y el encuentro fue recogido por una televisora. Y al otro día, en la plenaria de la Cumbre de las Américas, tuvo también que recibir los señalamientos hechos por el Presidente de Cuba, Raúl Castro, y por el Presidente de la República de Nicaragua, Daniel Ortega.

Por lo tanto, yo creo que aunque podamos coincidir, insisto en que a la Presidencia de Barack Obama le ha faltado brillo y consciencia histórica, sobre todo en lo que corresponde al tema de Puerto Rico, el que se abra la puerta a la normalización de las relaciones con Cuba, es algo que nosotros no tenemos ninguna duda, eventualmente repercutirá en una revisión de las relaciones de Puerto Rico y de los Estados Unidos en un momento en que además así lo requiere nuestra lamentable situación económica, la impotencia que representa un status de inferioridad política.

Por esas razones, votaré a favor de la medida.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, portavoz Santiago Negrón.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Portavoz Seilhamer Rodríguez.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente, lo que se está votando en la tarde de hoy es exclusiva y únicamente una Resolución Concurrente para felicitar al Presidente de Estados Unidos por restablecer las relaciones diplomáticas con Cuba, exclusivamente eso. Y a mí me parece que queda huérfana si no viene acompañada de unas garantías.



En primer lugar, debe haber unas garantías de proteger y fomentar los derechos humanos y las libertades civiles de los cubanos. De qué se logra si esta reanudación de las relaciones diplomáticas mantiene desprovistos a los residentes de la Isla hermana, de los derechos fundamentales, humanos y civiles.

En segundo lugar, a mí me parece que debe también garantizar la participación de todos los sectores, de los exiliados, de los disidentes, de los residentes.

Y en tercer lugar, debe haber un compromiso para que Cuba se inserte en la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo en nuestra región.

Y en esta medida, independientemente si se va a atender o no, se está felicitando al Presidente de Estados Unidos sin una garantía que nuestros hermanos cubanos tengan los derechos que tenemos nosotros y que disfrutamos, aunque aspiramos a tener aún los derechos completos como ciudadanos permanentes de Estados Unidos.

Son mis palabras.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias, portavoz Seilhamer Rodríguez.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Portavoz López León.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Senador Rivera Schatz en su turno de rectificación.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente, escuchando a algunos ...Ah, perdón. El compañero quiere hablar...

SR. FAS ALZAMORA: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Me disculpa el compañero Rivera Schatz.

Senador Fas Alzamora.

SR. FAS ALZAMORA: Señor Presidente, yo favorezco esta Resolución, pero creo que toda expresión como ésta, es la expresión del Pueblo de Puerto Rico a través de su Asamblea Legislativa, representada el pueblo en esta democracia representativa. Cada vez que tengamos la oportunidad de mencionar asuntos que en alguna forma puedan tener alguna vinculación con la situación del status de Puerto Rico, debe aprovecharse y enviar el mensaje, porque tanto está la gota dando en la piedra hasta que hace un hoyo, y yo creo que no debemos perder esta oportunidad en también enviar algún tipo de mensaje relacionado a Puerto Rico.

Yo favorezco esta Resolución en los términos planteados; pero a los efectos de lo que acabo de decir, voy a solicitar que la misma se enmiende y que se incluya un Artículo 2, de tal forma que entonces el Artículo 2 entonces se convierta en el 3 y el 3 en el 4, que diga –y es una enmienda que atiende a todos los planteamientos de status político en este país sin cargarlo para ningún lado–, que diga: “Artículo 2.- Se solicita al Presidente Obama que atienda con prioridad la situación del status político de Puerto Rico y su derecho a la autodeterminación.”

Esa sería mi enmienda.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señora Portavoz.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, un pequeño receso.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Receso en Sala.

**RECESO**

- - - -

Transcurrido el receso, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Eduardo Bhatia Gautier.

- - - -

SR. PRESIDENTE: Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico.

Había una enmienda propuesta por el senador Fas Alzamora para que se incluyera una oración adicional.

Señor Portavoz, ¿usted va a aclararle al Cuerpo lo que vamos a votar en este momento?

SR. TORRES TORRES: En efecto, señor Presidente, hay una moción presentada por el compañero Fas Alzamora. Hay objeción...

SR. PRESIDENTE: Hay objeción a la enmienda que propone el senador Fas Alzamora. Vamos a votar en este momento. A todos los Senadores, favor de...

SRA. NOLASCO SANTIAGO: Señor Presidente, que se lean las enmiendas

SR. PRESIDENTE: Senadora Nolasco pide que se lea, con razón, lo doy con lugar. Senador Fas Alzamora, ¿usted tiene la enmienda que pueda leerse?

SR. FAS ALZAMORA: Sí. La enmienda es, como un Artículo 2 que diga: "Artículo 2.- Se solicita al Presidente Barack Obama que atienda con prioridad la situación del status político de Puerto Rico y su derecho a la autodeterminación".

Esa es la enmienda.

SR. PRESIDENTE: Debidamente leída la enmienda.

Todos aquéllos que estén a favor de la enmienda presentada por el senador Fas Alzamora a esta Resolución se servirán poner de pie en este momento. Hay doce (12) Senadores puestos de pie. Favor de sentarse.

Todos aquéllos que estén en contra, favor de ponerse de pie. Con doce (12) Senadores a favor y doce (12) Senadores en contra, la moción no se aprueba.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Dalmau.

SR. DALMAU SANTIAGO: Quiero hacer constar, para el récord, mi abstención.

SR. PRESIDENTE: El senador Dalmau no votó, se abstuvo.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Entiendo que usted manifestó que se derrota la moción.

SR. PRESIDENTE: Se derrota la moción.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos entonces, Presidente, que se apruebe la Resolución Concurrente...

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Habíamos pedido un turno de rectificación.

SR. TORRES TORRES: Sí, el compañero Senador había pedido un turno de rectificación y la Presidencia lo reconoció...

SR. PRESIDENTE: Adelante, Senador.

SR. RIVERA SCHATZ: Sí, brevemente, señor Presidente. Muchísimas gracias a los compañeros y compañeras del Senado.

Escuchando a los compañeros de la Mayoría y a la distinguida compañera Senadora del Partido Independentista, solamente me conmueve muchísimo la sensibilidad del distinguido senador de San Juan, Ramón Luis Nieves, que dijo que se emocionó cuando Raúl Castro hizo las expresiones que hizo sobre el Presidente Barack Obama. Me imagino que si lo escucha cantando en algún momento futuro “God Bless America”, tal vez se emocione todavía más.

Pero, señor Presidente, lo cierto es que felicitar al Presidente Barack Obama por rectificar o cambiar la política en cuanto a Cuba, pero no actuar en cuanto a Puerto Rico, me parece, señor Presidente, que no estaríamos sirviéndole bien a nuestros constituyentes. Si el Presidente Barack Obama quiere rectificar como Raúl Castro rectificó, que en ocasiones anteriores se expresó de otra manera en cuanto a Barack Obama, pero eso es un asunto de ellos, y a nadie debe molestarle.

Lo cierto es que en su cinismo el Presidente Barack Obama, todavía cuando tuvo el encuentro con el licenciado Rubén Berríos, Presidente del Partido Independentista, y él lo increpó en cuanto al asunto de Puerto Rico, le dijo Barack Obama –según reseña la prensa– al ex senador Berríos, “que Puerto Rico resuelva eso”.

De nuevo, obviando la responsabilidad que él tiene y que los Estados Unidos tienen sobre Puerto Rico, porque somos una colonia. Así que la soberbia y el cinismo que en una ocasión utilizó contra Cuba, la sigue usando contra Puerto Rico, y aquí quieren aprobar una Resolución para felicitar a quien abusó contra Cuba, según él, o a quien estaba equivocado contra Cuba, según él, y a quien sigue obviando el reclamo de Puerto Rico.

Me parece que la enmienda que propuso el distinguido senador Fas Alzamora en nada lastimaba el propósito del compañero representante Varela. Sencillamente se le está diciendo, usted resolvió un asunto con Cuba, formidable. Resuelva también el de Puerto Rico. Básico, sencillo y elemental. Yo no puedo entender cómo haya compañeros aquí en este Hemiciclo o en la Asamblea Legislativa que quieran felicitar a una persona que quiere rectificar contra el hermano pueblo cubano y no quiera hacer nada con el pueblo puertorriqueño. ¿Acaso hay gente aquí que solamente quieren que se corrijan los problemas del mundo y no quieren atender los problemas de Puerto Rico?

Ciertamente, señor Presidente, votar a favor de esta Resolución, desde mi punto de vista, y con el mayor respeto a aquéllos que la respalden, es obviar y hacerse de la vista larga ante la actitud de un Presidente americano que no ha querido escuchar el mandato claro del Pueblo de Puerto Rico en cuanto al Plebiscito en noviembre del año pasado.

Son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignadas.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, señor Presidente, que se apruebe la Resolución Concurrente de la Cámara 47.

SR. PRESIDENTE: Ante la consideración del Cuerpo la Resolución Concurrente de la Cámara 47, todos aquéllos que estén a favor dirán que sí. En contra dirán que no. Aprobada la Resolución Concurrente de la Cámara 47.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Dalmau Santiago.

SR. DALMAU SANTIAGO: Para que se haga constar mi abstención a la votación de esta medida.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignada su abstención.

-----

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos regresar al turno de Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo.

SR. PRESIDENTE: Si no ha objeción, regresamos al turno de Mensajes; vamos a estar votando en unos minutos. Estaremos votando, Votación Final, en apenas dos (2) minutos o tres (3). Adelante, si no hay objeción, que se regrese al turno.

### **MENSAJES Y COMUNICACIONES DE TRAMITE LEGISLATIVO**

Luego de preparado el Orden de los Asuntos, la Secretaría da cuenta del siguiente Mensaje y Comunicación de Trámite Legislativo:

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado, con enmiendas, la R. C. del S. 517.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, señor Presidente, se dé por recibida la comunicación de la Cámara de Representantes.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se da por recibida.

SR. TORRES TORRES: Por otro lado, y respecto a esta misma información, señor Presidente, solicitamos que el Senado concurra con las enmiendas introducidas por los compañeros de la Cámara de Representantes en esta Resolución Conjunta 517, es una reasignación de fondos, señor Presidente. Para que se concurra y se incluya en el Calendario de Votación Final.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? Si no hay objeción, el Senado concurre y se incluye en Votación Final.

Próximo asunto.

SR. TORRES TORRES: Presidente, en la sesión del pasado jueves, 9 de abril, se desistió del Comité de Conferencia relacionado al Proyecto del Senado 1118 y se decidió concurrir con las enmiendas introducidas por la Cámara de Representantes; sin embargo, aunque concurrimos, decidimos no darle paso al Calendario de Votación Final para el ahorro en el trámite procesal legislativo.

Solicitamos, señor Presidente, que dicho Proyecto del Senado 1118 se incluya en el Calendario de Votación Final de hoy.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, se incluye en el Calendario de Votación Final.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos regresar al turno de Mociones, Presidente.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, regresamos al turno de Mociones.

### **MOCIONES**

Luego de preparado el Orden de los Asuntos, la Secretaría da cuenta de la siguiente Moción Escrita:

El senador Cirilo Tirado Rivera, ha radicado la siguiente Moción por escrito:

“La Comisión de Recursos Naturales y Ambientales del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, respetuosamente solicita a este Alto Cuerpo que se le conceda prórroga de noventa (90) días laborables adicionales a partir de la notificación de esta, para culminar el trámite legislativo necesario para rendir el informe a las siguientes medidas: R. C. del S. 235, R. C. del S. 257, R. C. del S. 470, P. del S. 596, P. del S. 606, P. del S. 647, P. del S. 674, P. del S. 690, P. del S. 1047, P. de la C. 1275, P. de la C. 1455, P. de la C. 1577, P. de la C. 2075.”

SR. TORRES TORRES: Solicitamos se reciba la moción presentada por el compañero Tirado Rivera; que se enmiende la misma, Presidente, y se le otorguen sesenta (60) días.

SR. PRESIDENTE: Se enmienda. ¿Alguna objeción a que se enmiende y sea en sesenta (60) días? No habiendo objeción, son sesenta (60) días.

¿Alguna objeción a la solicitud? Se le extiende sesenta (60) días a las Resoluciones y Proyectos que han sido solicitados.

Próximo asunto.

-----

Luego de preparado el Orden de los Asuntos, la Secretaría da cuenta de la siguiente Comunicación:

El senador Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, ha radicado la siguiente Moción por escrito:

“El 25 de junio de 2013 fue aprobada la Ley Núm. 29, cuyo propósito fue enmendar la sección 4 de la Ley Núm. 83 de 2 de mayo de 1941, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico”, a los efectos de reestructurar y reorganizar el cuerpo rector de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico y modificar el término de los nombramientos de sus miembros.

Según la Exposición de Motivos de la citada Ley Núm. 29, supra, esta Asamblea Legislativa tiene un compromiso con la sociedad puertorriqueña de reexaminar las estructuras gubernamentales con el propósito de procurar que éstas sean verdaderamente representativas, que las instrumentalidades públicas operen de forma eficiente y transparente y que los servicios que ofrecen a la ciudadanía sean de la mejor calidad posible.

En el caso particular de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico (AEE, en adelante), dicha corporación pública fue creada con el objetivo de “[...] hacer asequible a los habitantes del Estado Libre Asociado, en la forma económica más amplia, los beneficios de aquéllos, e impulsar por [ese] medio el bienestar general y aumentar el comercio y la prosperidad”. Así pues, con el propósito de lograr que los objetivos de política pública esbozados anteriormente se alcancen de la forma más efectiva y responsiva al bienestar de la ciudadanía, la Ley Núm. 29, supra, reorganizó y designó nuevos miembros al Cuerpo Rector de la AEE. Véase Exposición de Motivos de la Ley Núm. 29, supra.

Conforme a la nueva estructura establecida en la citada Ley Núm. 29, supra, el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico nombró, con el consejo y consentimiento del Senado, cuatro (4) de los nueve (9) miembros que componen la Junta de Gobierno de la AEE.

De los otros cinco (5) miembros que componen la Junta de Gobierno, dos (2) serán miembros *ex officio*, siendo estos el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio. Los restantes tres (3) miembros de la Junta de Gobierno se elegirán mediante una elección que será supervisada por el Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO). De estos tres (3) miembros electos, dos (2) representarán los intereses de los consumidores residenciales, y uno (1) los intereses de los consumidores comerciales o industriales.

Según dispone la propia Ley Núm. 83, supra, los poderes de la AEE se ejercerán y su política general se determinará por una Junta de Gobierno. Por tanto, este cuerpo rector es el responsable de las acciones, ejecutorias, resultados o consecuencias de las determinaciones de la AEE.

Actualmente, dicha entidad pública se encuentra inmersa en múltiples controversias económicas, financieras, ambientales e incluso, expuesta a multas millonarias por el incumplimiento con los estándares de calidad de aire, según regulados por agencias federales. Desde que la nueva Junta de Gobierno asumió el mando de la AEE, se han tomado múltiples decisiones, entre las que se incluyen, entrar en acuerdos de indulgencia con los bonistas, el nombramiento de un Oficial de Reestructuración, la firma de acuerdos para suplido de petróleo con compañías internacionales, entre otros.

No obstante el tiempo concedido, es momento que la Junta de Gobierno de la AEE comparezca ante este Alto Cuerpo con el propósito de demostrar que el objetivo por el cual sus miembros fueron nombrados, o sea, *que las instrumentalidades públicas operen de forma eficiente y transparente*, se está logrando. Para ello, deben proveer información y explicar detalladamente al Pueblo la gama de decisiones tomadas y las consabidas consecuencias de sus determinaciones.

La Sección 13.14 del Reglamento del Senado de Puerto Rico, R del S. 21, según enmendada, dispone que el Presidente del Senado y los Presidentes de Comisiones Permanentes o Especiales, tendrán facultad para expedir órdenes de citación a cualquier persona o entidad para que comparezca a declarar, suministrar información o entregar cualquier evidencia documental o física, o ambas cosas, dentro de un proceso de investigación, conforme a lo dispuesto en los Artículos 31 a 35, inclusive, del Código Político, según enmendado, 2 LPRA secs. 151 y ss.

Conforme a la citada Sección 13.14, la Regla 27 del Reglamento del Senado, y a tenor con lo ordenado en la Resolución del Senado 600, aprobada el 13 de enero de 2014, respetuosamente se solicita al Hon. Eduardo Bhatia Gautier, Presidente del Senado de Puerto Rico y al Hon. Ramón Luis Nieves Pérez, Presidente de la Comisión de Asuntos Energéticos y Recursos de Agua, expedir una orden de citación a la Junta de Gobierno de la AEE, por conducto de su Presidente, Harry Rodríguez García, para que comparezca ante el Senado de Puerto Rico a declarar, suministrar información o entregar cualquier evidencia documental o física, o ambas cosas, pertinente a la situación económica de la AEE, incluyendo, pero no limitado, al plan de reestructuración de la AEE, cumplimiento con las normas federales sobre la calidad del aire, entre otros asuntos pertinentes.”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, la moción presentada por el compañero Seilhamer Rodríguez tiene el mismo contenido de la petición que hizo, que se convirtió en Resolución. Solicitamos acción de la Presidencia para tal moción.

SR. PRESIDENTE: La moción que somete el senador Larry Seilhamer en este momento es muy similar a la petición que se hizo temprano en la tarde de hoy, el cual fue objetado por entonces la Portavoz Alterna del Partido Popular, en cuyo caso la misma se va a tramitar como una Resolución.

Según la Regla 27.6 del Reglamento del Senado, “Cuando se someta un asunto al Cuerpo, en forma de moción, siendo en realidad una resolución de acuerdo a las disposiciones de este Reglamento, el Presidente no permitirá la consideración del asunto. En su lugar, el Presidente ordenará que se le dé el trámite reglamentario de una resolución a dicha moción”.

Que se le dé el trámite reglamentario de dicha moción. Recibido.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Larry Seilhamer.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente, es para ver si yo puedo interpretar su ruling correctamente. Yo no tengo que volver a radicar una resolución, se va a atender la misma, esa misma moción...

SR. PRESIDENTE: Como una resolución.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: ...mediante trámite de resolución.

SR. PRESIDENTE: Exactamente.

SR. TORRES TORRES: No la moción, Presidente, para aclarar, y con el permiso...

SR. PRESIDENTE: La petición...

SR. TORRES TORRES: No se atiende la moción, se atiende la petición inicial que estaba en el turno de Peticiones, y se convirtió en resolución por oposición. No es esta moción. Esta moción no se le está dando paso, basado en la Regla 27.6.

SR. PRESIDENTE: Debidamente aclarado por el portavoz Torres Torres.

La petición sometida en la tarde de hoy, sometida en el Orden de los Asuntos del día de hoy ha sido convertida en una resolución, según fue decidido en momentos con la Portavoz Alterna.

----

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, Presidente, se forme el Calendario de Votación Final que incluya las siguientes medidas: Proyecto del Senado 1118 en su concurrencia; Resolución Conjunta del Senado 174; Resolución Conjunta del Senado 517 en su concurrencia; Resoluciones del Senado 1127; 1128; 1129; 1134; 1135; Proyectos de la Cámara 1661; 1885; Resolución Concurrente de la Cámara 47. Sería ése el Calendario de Votación Final, señor Presidente, solicitamos autorice el mismo, y que constituya el Pase de Lista oficial para todos los fines legales pertinentes.

SR. PRESIDENTE: Antes de pasar a Votación Final, a todos los Senadores, se les recuerda que este próximo jueves tendremos un evento aquí, a las cinco de la tarde (5:00 p.m.), es el homenaje a don Miguel Hernández Agosto; y que el próximo miércoles, este miércoles, comienza aquí la reunión de la Directiva de la Confederación de Parlamentarios de las Américas, va a ser aquí en Puerto Rico.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente, para unas expresiones no controversiales, precisamente sobre la actividad del próximo 16.

SR. PRESIDENTE: Sí. Vamos a escuchar al senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Que es la actividad que se va a rendir un homenaje al pasado Presidente, don Miguel Hernández Agosto.

Como le expliqué hace algún tiempo atrás, tengo que ir a Estados Unidos, voy a llevar a mi hija a una universidad donde fue aceptada y es indelegable –¿verdad?– tengo que estar allí. Así que lamentablemente por esa exclusiva razón es que no estaré acompañando como hubiese querido a los compañeros Senadores y al pasado Presidente Hernández Agosto en la actividad que este Senado habrá de celebrarle. Así que mis excusas al Cuerpo y al pasado Presidente. Para que se haga constar que es por esa exclusiva razón que no voy a estar en la actividad.

SR. PRESIDENTE: El senador Rivera Schatz –y quisiera abonar a eso– estuvo cien por ciento disponible y la actividad era para la semana pasada. Se tuvo que cambiar la actividad de la semana pasada por asuntos de logística de calendario, y tan pronto se le informó, él nos dejó saber que tenía un conflicto de fecha para esa fecha. Así que agradezco mucho sus palabras, y que sepa que excusado y debidamente explicado por la razón por la que usted no va a estar aquí, que no haya ninguna interpretación incorrecta al respecto.

Gracias al Senador.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, Presidente, autorice la Votación Final, y que conste como el Pase de Lista oficial.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, Votación Final.

¿Algún Senador va a emitir un voto explicativo y/o abstenerse?

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Rivera Schatz y senador Seilhamer.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente, habré de emitir un voto en contra, con voto explicativo, a la Resolución Concurrente de la Cámara 47.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignado.

Hay un grupo de Senadores que le está pidiendo que...

SR. RIVERA SCHATZ: Bueno, el compañero Pérez, el compañero Martínez, la compañera Peña y la compañera Padilla habrán de unirse al voto explicativo de este servidor.

SR. PRESIDENTE: Cómo no. Debidamente consignado.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Seilhamer.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente, yo estaré, en mi carácter individual, sometiendo un voto explicativo a la Resolución Concurrente de la Cámara 47.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignado.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Dalmau.

SR. DALMAU SANTIAGO: Señor Presidente, para anunciar mi abstención en la Resolución Concurrente de la Cámara 47.

SR. PRESIDENTE: Consignado.

SRA. NOLASCO SANTIAGO: Para unirme al voto explicativo del senador Seilhamer.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignado su voto, senadora Margarita Nolasco.

¿Algo más? Que se abra la Votación.

## **CALENDARIO DE APROBACION FINAL DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES**

Son consideradas en Votación Final las siguientes medidas:

Concurrencia con las enmiendas introducidas  
por la Cámara de Representantes  
al P. del S. 1118

R. C. del S. 174

“Para ordenar al Secretario de Salud del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a realizar enmiendas a la reglamentación aplicable a la práctica de la medicina radiológica, a los fines de requerir que los informes de mamografías incluyan resúmenes que contengan datos sobre la densidad del seno del paciente e información sobre los beneficios que pueden representar el que se realicen pruebas suplementarias.”

Concurrencia con las enmiendas introducidas  
por la Cámara de Representantes  
a la R. C. del S. 517



R. del S. 1127

“Para ordenar a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos se están llevando a cabo conforme a lo dispuesto en su Ley Habilitadora y la reglamentación pertinente promulgada; indagar en cuanto a las relaciones entre dicha Junta y sus miembros, el Colegio de Cirujanos Dentistas de Puerto Rico, sus directivos y miembros, y con el Departamento de Salud; con el propósito de evaluar si las mismas están contribuyendo a un clima de colaboración entre el sector público y los profesionales de la salud dental.”

R. del S. 1128

“Para ordenar a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la posibilidad de establecer condiciones que permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor actual es menor que la deuda hipotecaria, también conocidas como “Underwater mortgage”, ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las tasas de interés prevalecientes en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un pago mensual más bajo.”

R. del S. 1129

“Para ordenar a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al mantenimiento de la infraestructura de la Autoridad de Energía Eléctrica en el Distrito de Arecibo y las razones para los incidentes que tuvieron lugar en Barceloneta y Arecibo el 24 y 25 de marzo de 2015, respectivamente.”

R. del S. 1134

“Para expresar la más sincera felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a don Teodoro Vidal Santoni, por su trayectoria como autor, coleccionista e investigador del arte y el folclor puertorriqueño y por su extensa y fructífera labor a favor de la historia, cultura y arte en Puerto Rico.”

R. del S. 1135

“Para expresar la más sincera y calurosa felicitación del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la joven Carolina del Mar Torres Torres, por motivo de su graduación de duodécimo grado, ante su perseverancia y éxito, como ejemplo para la población discapacitada de Puerto Rico, en especial a la comunidad con limitaciones auditivas.”

P. de la C. 1661

“Para añadir un Artículo 11-A a la Ley 9-2013, mejor conocida como “Ley de la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2013”, a los fines de establecer las obligaciones de las entidades gubernamentales en cuanto a las aportaciones retenidas a los socios por concepto de ahorros, plazos de amortización de préstamos, las primas de seguro o cualquier otro pago aplicable al momento, según dispuesto en los Artículos 11, 13 y 32 de la Ley, respectivamente;

para disponer el término para remitir dichas aportaciones a la Asociación de Empleados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico; y para otros asuntos relacionados.”

P. de la C. 1885

“Para declarar la tercera semana del mes de abril de cada año como la “Semana de la Prevención del Síndrome del Bebé Sacudido”, con el propósito de promover la educación y prevención del síndrome de la sacudida y sus consecuencias.”

R. Conc. de la C. 47

“Para expresar el más firme apoyo a la determinación del Presidente de los Estados Unidos de América, Hon. Barack Obama, de restablecer relaciones diplomáticas entre el gobierno estadounidense y el gobierno de la República de Cuba.”

**VOTACION**

La Resolución Conjunta del Senado 174; las Resoluciones del Senado 1128, 1129, 1134, 1135, los Proyectos de la Cámara 1661, 1885; y la concurrencia con las enmiendas introducidas por la Cámara de Representantes al Proyecto del Senado 1118 y a la Resolución Conjunta del Senado 517, son considerados en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

**VOTOS AFIRMATIVOS**

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, Ángel R. Martínez Santiago, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, Miguel A. Pereira Castillo, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Luis D. Rivera Filomeno, Thomas Rivera Schatz, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total ..... 27

**VOTOS NEGATIVOS**

Total ..... 0

**VOTOS ABSTENIDOS**

Total ..... 0

La Resolución del Senado 1127, es considerada en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Miguel A. Pereira Castillo, Luis D. Rivera Filomeno, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total ..... 19

VOTOS NEGATIVOS

Senadores:

Ángel R. Martínez Santiago, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Thomas Rivera Schatz y Lawrence N. Seilhamer Rodríguez.

Total ..... 8

VOTOS ABSTENIDOS

Total ..... 0

La Resolución Concurrente de la Cámara 47, es considerada en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Miguel A. Pereira Castillo, Luis D. Rivera Filomeno, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total ..... 18

VOTOS NEGATIVOS

Senadores:

Ángel R. Martínez Santiago, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Thomas Rivera Schatz y Lawrence N. Seilhamer Rodríguez.

Total ..... 8

VOTOS ABSTENIDOS

Senador:

José L. Dalmau Santiago.

Total ..... 1

SR. PRESIDENTE: Por el resultado de la Votación, todos los Proyectos y Resoluciones han sido aprobados.

-----

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, para regresar al turno de Mociones.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, regresamos al turno de Mociones.

MOCIONES

Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Mociones de **Conmemoración, Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame**:

Moción Núm. 5260

Por el senador Bhatia Gautier:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de conmemoración con motivo de los actos de recordación de las Víctimas del Holocausto Judío, que se celebrarán el jueves, 16 de abril de 2015, en el Monumento del Holocausto en San Juan.”

Moción Núm. 5261

Por el senador Bhatia Gautier:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación al Programa ENLACE con las Escuelas Públicas de la Escuela de Derecho de la Universidad de Puerto Rico y a sus participantes, curso de primavera que culmina el sábado, 18 de abril de 2015.”

Moción Núm. 5262

Por el senador Pérez Rosa:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe una merecidísima felicitación a los Agentes, asignados a la Liga Atlética Policiaca, con motivo de la Semana de la Liga Atlética Policiaca a celebrarse durante la semana del 19 al 25 de abril de 2015.”

Moción Núm. 5263

Por el senador Pérez Rosa:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe una merecidísima felicitación a los miembros de la Banda de Florida en su primer aniversario de fundación.”

Moción Núm. 5264

Por el senador Ruiz Nieves:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación al señor Antonio “Negro” Morales Cruz, a quien la Capital Indígena de Puerto Rico, Jayuya, el Municipio y la Corporación para el Desarrollo de Actividades Cívicas, Culturales y Recreativas, reconocerá durante el décimo cuarto (14to.) Festival del Tomate.”

Moción Núm. 5265

Por el senador Ruiz Nieves:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación al Chef Roberto Cancel a quien la Capital Indígena de Puerto Rico, Jayuya, el Municipio y la Corporación para el Desarrollo de Actividades Cívicas, Culturales y Recreativas, reconocerá durante el décimo cuarto (14to.) Festival del Tomate.”

Moción Núm. 5266

Por el senador Dalmau Santiago:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación y reconocimiento a NeoMed Center, Inc., entidad privada sin fines de lucro, que por veintiún (21) años consecutivos, ha estado brindando servicios de salud de gran calidad a personas desventajadas y a las comunidades en general.”

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, Presidente, se aprueben las mociones en orden consecutivo, de la 5260 a la 5266.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, así se acuerda.

SR. TORRES TORRES: Por último, Presidente, solicitamos autorización del Cuerpo para que el compañero senador Pereira Castillo pueda participar en la vista pública convocada por la Comisión de Asuntos Energéticos de mañana martes, 14 de abril de 2015, a las nueve de la mañana (9:00 a.m.); para que se autorice al compañero a participar de la misma.

SR. PRESIDENTE: ¿Hay alguna objeción? No habiendo objeción, se autoriza al compañero Pereira a ser parte de esa vista pública.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos, Presidente, el receso de los trabajos del Senado hasta el próximo jueves, 16 de abril de 2015, a las cuatro y treinta (4:30 p.m.).

SR. PRESIDENTE: El Senado de Puerto Rico recesa sus trabajos hasta este próximo jueves, 16 de abril, a las cuatro y treinta de la tarde (4:30 p.m.). Receso. Siendo hoy, 13 de abril, a las cuatro y cincuenta y uno de la tarde (4:51 p.m.) de 2015.

**“VOTO EXPLICATIVO**  
(P. de la C. 1649)

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

Durante la Sesión Ordinaria del jueves 26 de marzo de 2015, el Senado de Puerto Rico tuvo ante su consideración el Proyecto de la Cámara 1649 (P de la C. 1649), cuyo propósito es adicionar un inciso (r) al Artículo 3 de la Ley Núm. 22 de 24 de julio de 1985, según enmendada, conocida como “Ley del Banco de Desarrollo Económico para Puerto Rico”, a fin de facultar a esta instrumentalidad pública a establecer un Programa de Orientación y Capacitación para los pequeños y medianos comerciantes, mediante acuerdos con el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, la Compañía de Comercio y Exportación, la Compañía de Fomento Industrial, el Departamento de Agricultura, la Autoridad de Desperdicios Sólidos, la Administración de Asuntos Energéticos y la Oficina del Principal Ejecutivo de Informática, sobre asuntos tecnológicos, ambientales y energéticos, entre otros; y establecer reglamentación.

Según la Exposición de Motivos de la medida, la misma tiene el propósito de propiciar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Núm. 22 de 24 de julio de 1985, según enmendada, mediante el establecimiento de un Programa de Orientación y Capacitación dirigido a los pequeños y medianos comerciantes, para que reciban adiestramientos sobre asuntos tecnológicos, ambientales y energéticos, entre otros.

Aunque favorecemos el propósito loable de la medida, consignamos por escrito varias preocupaciones que surgen de las enmiendas introducidas en la misma, las cuales pueden ocasionar un serio conflicto de interés en la otorgación de los servicios por parte del Banco de Desarrollo Económico.

La Ley Núm. 22, supra, crea un cuerpo corporativo y político que se conoce como el "Banco de Desarrollo Económico para Puerto Rico", en lo sucesivo denominado "el Banco", teniendo como propósito la promoción del desarrollo del sector privado de la economía de Puerto Rico, haciendo disponible a cualquier entidad dedicada a la manufactura, comercio, agricultura, turismo y otras empresas de servicios, sin que se entienda esto como una limitación, préstamos directos, garantías de préstamos y fondos para invertir en dichas empresas, dando preferencia a los pequeños y medianos empresarios puertorriqueños, según se definan éstos por reglamento de la Junta de Directores del Banco.

El P de la C. 1649 propone enmendar la Ley Núm. 22, supra, a los fines de añadir como nuevas facultades y deberes, establecer un Programa de Orientación y Capacitación, el cual estará disponible para aquellos interesados en presentar una solicitud de financiamiento, antes de la radicación de la solicitud de préstamo o inversión y durante el trámite de la determinación y cierre.

A su vez, la medida faculta al Banco a dar asesoramiento, suscribir acuerdos de colaboración con otras dependencias del gobierno o contratar con terceros que se dediquen a dar consejería empresarial para delegar los servicios que ahora se autorizan mediante la presente medida. Por último, se faculta al Banco a ofrecer y cobrar por servicios de gestión de manera que se facilite la adquisición de licencias, permisos y certificaciones de todo tipo y que pueda cobrar por todos los servicios a ofrecer en virtud de la presente medida. Sobre este último asunto es que versa nuestra mayor preocupación.

Cabe destacar que estas enmiendas fueron añadidas por la Cámara de Representantes, por lo que no estaban contempladas en la intención original de su autor. Al examinar el Informe Positivo

presentado por la Comisión Cameral de Desarrollo Socio-Económico y Planificación, se desprende que solicitaron la comparecencia escrita del Banco. Según el Informe, el Banco sugirió:

*Por otro lado, el BDE reconoce que sus recursos **están esencialmente dirigidos a la concesión de financiamiento a los pequeños y medianos empresarios.** Debido a ello, sugiere proveer alternativas en el lenguaje del estatuto que contemplen la posibilidad de que esta instrumentalidad pública pueda delegar estas funciones en terceros ya sea del sector público o privado. También, el BDE recomienda que se incorpore un lenguaje en el proyecto a los efectos de que los servicios de asesoría que presente esta entidad corporativa o cualquier persona o entidad en el que delegue, no deberán interpretarse como una garantía de aprobación de financiamiento del Banco. Estas preocupaciones fueron atendidas en las enmiendas que fueron incorporadas en el entirillado electrónico que se acompaña.*

*Finalmente, el Banco de Desarrollo Económico de Puerto Rico concurre con el alcance de esta medida, aun cuando la responsabilidad de orientar y capacitar a los pequeños y medianos empresarios sobre asuntos tecnológicos, ambientales y energéticos, entre otros, no debe residir exclusivamente en este cuerpo corporativo. Véase Informe Positivo al P de la C. 1649, presentado por la Comisión de Desarrollo Socio-Económico y Planificación de la Cámara de Representantes, 17 de junio de 2014, en la pág. 3.*

De las expresiones del Banco anteriormente reseñadas se desprende dos asuntos primordiales: (1) el Banco es una entidad dirigida esencialmente a la concesión de financiamiento, no de gestoría; (2) el Banco, según lo resumido en el informe, no recomendó que se incorporaran las facultades de ofrecer servicios de gestoría de manera que se facilite la adquisición de licencias, permisos y certificaciones de todo tipo y cobrar por esos servicios.

Lamentablemente, estas enmiendas incluidas en el texto decretativo aprobado por la Cámara de Representantes no fueron remitidas al análisis del Banco por la Comisión Senatorial Informante. Tampoco fueron consultadas las demás Entidades Públicas que se incluyeron en la medida, como parte de las agencias responsables, en conjunto con el Banco, de brindar asesoramiento mediante el Programa de Orientación y Capacitación. Mucho menos la Comisión Senatorial informante investigó si estas agencias cuentan con los recursos necesarios para entrar en estos acuerdos de colaboración.

Cabe resaltar la postura del Banco, en cuanto a que es una entidad dirigida esencialmente a la concesión de financiamiento. Por tanto, corresponde indagar si las actividades de gestoría son afines con el trámite de financiamiento que realiza el Banco, conforme a la Ley Núm. 22, supra. Según indicado, el Banco no tuvo la oportunidad de expresarse sobre este particular.

Igualmente, las enmiendas pertinentes a los servicios de gestoría del Banco y el cobro por dichos servicios, nos obligan a cuestionar si las solicitudes de financiamiento presentadas por peticionarios que decidan no pagar al Banco por sus servicios de gestoría, porque, por ejemplo, prefieren realizarlos los propios solicitantes y evitar incurrir en gastos adicionales, serán atendidas con igual criterio y diligencia que las solicitudes que pagaron al Banco por servicios de gestoría.

A su vez, surge la preocupación si esas licencias, permisos y certificaciones que en su mayoría son otorgadas por las Agencias de la Rama Ejecutiva, sobre las cuales el Banco se encargará de su adquisición y cobrará por dicha adquisición, se otorgarán con prioridad al Banco.

De esta forma, las demás agencias contribuyen a otorgar una ventaja competitiva al Banco en sus servicios de gestor. Por consiguiente, las solicitudes de financiamiento de aquellos que pagaron por sus servicios, serán atendidas por el Banco con mayor prioridad.

Finalmente, cuestionamos si estos servicios de gestoría serán a unos precios costosísimos o significativamente mayor en atención a las ventajas que ofrece llevar a cabo estos servicios por conducto de la entidad que finalmente decide si otorga o no el financiamiento solicitado. Véase que la medida no restringe el costo de dicho servicio, sino que se limita a simplemente, conceder la facultad.

Estas situaciones evidentemente representan un claro conflicto de interés al Banco, entre las solicitudes de financiamiento cuyos servicios de gestoría fueron realizados y cobrados por el Banco y aquellas solicitudes cuyos trámites fueron realizados por los propios solicitantes. Esta situación atenta contra los propios pequeños y medianos empresarios puertorriqueños que no tienen el dinero suficiente para el desarrollo de sus empresas y se vean en la obligación de sufragar a unos precios exorbitantes las gestiones de gestoría del Banco.

Estas inquietudes fueron presentadas durante el debate de la medida, pero no fueron contestadas por el Presidente de la Comisión Informante, mucho menos por los demás miembros de la Mayoría Parlamentaria. Al contrario, su debate se limitó a criticar la ineficiencia de las agencias y como la gestoría del Banco eliminaba que los solicitantes se enfrentaran a ese temible monstruo llamado burocracia.

Es muy lamentable que la Comisión de Gobierno Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado de Puerto Rico, nuevamente, renuncie a su responsabilidad de analizar las medidas legislativas sustantivas y presente escuetos informes que se limitan a un resumen de la Exposición de Motivos. Los cambios que se introducen en las facultades de una entidad tan importante como es el Banco de Desarrollo Económico ameritaban, por lo menos, la Opinión de dicha entidad.

Reiteramos que la medida tiene un fin loable y por ello, decidimos avalar la misma. Reconocemos que la posibilidad de un conflicto de interés es latente, principalmente en las solicitudes atendidas por el Banco, en las cuales surjan interrogantes sobre su función como gestor y su función primordial de aprobar financiamientos a negocios elegibles. Estas controversias, que se pueden evitar con un análisis legislativo responsable, serán atendidas y resueltas, lamentablemente, por los tribunales, con los consabidos daños que pueden provocar y cuyo costo será sufragado por el Pueblo de Puerto Rico.

Por los fundamentos anteriormente expresados, este servidor emite este Voto Explicativo, reafirmando su voto “**a favor**” al Proyecto de la Cámara 1649.

Respetuosamente sometido,  
(Fdo.)  
Larry Seilhamer Rodríguez  
Portavoz  
Delegación Partido Nuevo Progresista”



**INDICE DE MEDIDAS  
CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA  
13 DE ABRIL DE 2015**

<b><u>MEDIDAS</u></b>	<b><u>PAGINA</u></b>
R. C. del S. 174.....	26541 – 26542
Informe Parcial en torno a la R. del S. 120 .....	26542 – 26549
Informe Final en torno a la R. del S. 237 .....	26549 – 26638
R. del S. 1127.....	26638 – 26639
R. del S. 1128.....	26639 – 26641
R. del S. 1129.....	26641 – 26642
P. de la C. 1661 .....	26642 – 26644
P. de la C. 1840 (segundo informe) .....	26644 – 26645
P. de la C. 1885.....	26645 – 26646
R. Conc. de la C. 47 .....	26646 – 26654