

# Estado Libre Asociado de Puerto Rico

## SENADO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>a</sup>. Sesión  
Ordinaria



### CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA LUNES 13 DE ABRIL DE 2015

MEDIDA LEGISLATIVA	COMISIÓN QUE INFORMA	TÍTULO
R. C. del S. 174  <i>Por la señora Nolasco Santiago</i>	Salud y Nutrición  <i>Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título</i>	Para ordenar al Secretario de Salud <u>del Estado Libre Asociado</u> 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 <del>podría representarle la realización de</del> <u>pueden representar el que se realicen</u> pruebas suplementarias.
R. del S. 120  <i>Por los señores Bhatia Gautier y Tirado Rivera</i>	Recursos Naturales y Ambientales  <i>Informe Parcial</i>	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.

<b>MEDIDA LEGISLATIVA</b>	<b>COMISIÓN QUE INFORMA</b>	<b>TÍTULO</b>
R. del S. 237	Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social	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.
<i>Por la señora López León</i>	<i>Informe Final</i>	
R. del S. 1127	Reglas, Calendario y Asuntos Internos	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.
<i>Por el señor Torres Torres</i>	<i>Sin enmiendas</i>	

MEDIDA LEGISLATIVA	COMISIÓN QUE INFORMA	TÍTULO
R. del S. 1128	Reglas, Calendario y Asuntos Internos	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; <del>y para otros fines.</del>
<i>Por el señor Rodríguez Otero</i>	<i>Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título</i>	
R. del S. 1129	Reglas, Calendario y Asuntos Internos	Para ordenar a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas <u>del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico,</u> 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 <del>y para otros fines relacionados.</del>
<i>Por el señor Martínez Santiago</i>	<i>Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título</i>	

MEDIDA LEGISLATIVA	COMISIÓN QUE INFORMA	TÍTULO
P. de la C. 1661	Banca, Seguros y Telecomunicaciones	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.
<i>Por el representante Varela Fernández</i>	<i>Con enmiendas en el Decrétase</i>	
P. de la C. 1840	De lo Jurídico, Seguridad y Veteranos	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, <u>acoso sexual</u> e incesto, según tipificados por la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012”; y para otros fines.
<i>Por la representante Gándara Menéndez</i>	<i>Segundo Informe Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título</i>	
P. de la C. 1885	Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica	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.
<i>Por el representante Rodríguez Aguiló</i>	<i>Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Decrétase</i>	

<b>MEDIDA LEGISLATIVA</b>	<b>COMISIÓN QUE INFORMA</b>	<b>TÍTULO</b>
R. Conc. de la C. 47	Reglas, Calendario y Asuntos Internos	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.
<i>Por el representante Varela Fernández</i>	<i>Sin enmiendas</i>	

ORIGINAL

RECIBIDO  
SENADO DE PUERTO RICO  
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

A.S.M.U.

2015 FEB 11 AM 10:19

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

// de febrero de 2015

### Informe positivo sobre la R. C. del S. 174

#### 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 Secretaria 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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "José Luis Dalmau Santiago". The signature is written in a cursive style with a circular flourish at the beginning.

Hon. José Luis Dalmau Santiago

Presidente

Comisión de Salud y Nutrición

ENTIRILLADO ELECTRONICO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

1<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**R. C. del S. 174**

30 de mayo de 2013

Presentada por la señora *Nolasco Santiago*

*Referida a la Comisión de Salud y Nutrición*

**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 ~~busear~~ 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 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 canceres 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 representar la realización de~~ pruebas suplementarias.

RESUELVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

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

8 Sección 2. – La reglamentación debidamente enmendada, según dispuesto en la Sección 1  
 9 de esta Resolución Conjunta, deberá ser ampliamente divulgada previo a su entrada en vigor  
 10 dentro de los eiente veinte (120) treinta (30) días después de aprobada esta Resolución  
 11 Conjunta.

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

## ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup>. Asamblea  
Legislativa5<sup>ta</sup>. Sesión  
Ordinaria**SENADO DE PUERTO RICO**Informe Parcial sobre la R. del S. 120  
de abril de 2015RECIBIDO ABR7'15 AM10:02  
TRAMITES Y RECORDS SENADO P R**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 quiere 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 *Escherichia 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. *Escherichia 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.

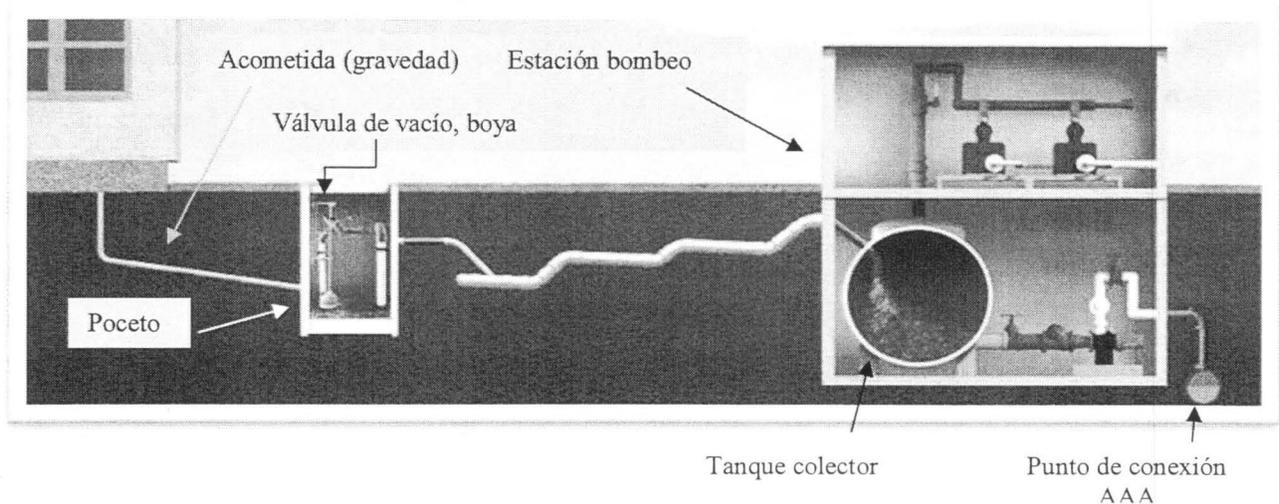
#### ***LA PROPUESTA DE VIATEK***

---

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

ER

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.



Cirilo Tirado Rivera  
Presidente

**ORIGINAL**

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO**

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

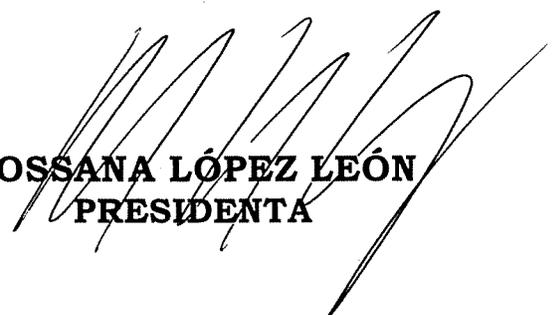
5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

COMISIÓN DE DERECHOS CIVILES, PARTICIPACIÓN CIUDADANA  
Y ECONOMÍA SOCIAL  
9 de abril de 2015

SENADO DE P.R.  
SECRETARIA  
RECIBIDO  
2015 APR -9 AM 10: 51  
*JL*

**INFORME FINAL**  
**Resolución del Senado Núm. 237**

  
**ROSSANA LÓPEZ LEÓN**  
**PRESIDENTA**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>I. Alcance de la Medida</b>	p. 9
<b>II. Análisis de la Medida</b>	p. 10-18
<b>III. Deponentes ante la Comisión</b>	p. 18-21
Colegio de Abogados de Puerto Rico	p. 21-30
Colegio de Contadores Públicos Autorizados de Puerto Rico	p. 30-32
Departamento de Asuntos del Consumidor	p. 32-36
Departamento de Agricultura	p. 37-40
Departamento de Transportación y Obras Públicas	p. 40-41
Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos de Puerto Rico	p. 41-43
Dr. Jeffrey Valentín Mari (economista)	p. 43-49
Cámara de Comercio de Puerto Rico	p. 49-50
Centro Unido de Detallistas de Puerto Rico	p. 50-52

Asociación de Productos de Puerto Rico	p. 52-54
Asociación de Industriales de Puerto Rico	p. 54-56
Hawái Shippers Council	p. 56-51
Dr. Nelson Rochet Santoro	p. 62-64
Dr. José Villamil Fernández	p. 64-72
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.	p. 72-86
Lcdo. Rafael Cox Alomar	p. 86-89
Pan American Grain	p. 89-91
Dra. Martha Quiñones Domínguez	p. 91-94
Seafarers International Union	p. 94-96
Lcdo. Juan M. Dalmau Ramírez	p. 96-100
Asociación de Economistas de Puerto Rico	p. 100
Municipio de San Juan	p. 100-102

Dr. Francisco R. Zayas Seijo	p. 102-105
Lcdo. José Ortiz Daliot	p. 102-105
Guardia Nacional de Puerto Rico	p. 105-110
Autoridad de Puertos	p. 111-114
Compañía de Comercio y Exportación de Puerto Rico	p. 114-116
Departamento del Trabajo y Recursos Humanos	p. 116-117
Departamento de Desarrollo Económico y Comercio	p. 117-118
Banco de Desarrollo Económico	p. 118-119
Asociación de Farmacias de Puerto Rico	p. 119-120
Departamento de Estado	p. 120-121
Compañía de Fomento Industrial	p. 121-124
International Organization of Masters, Mates & Pilots	p. 124-127
Departamento de Hacienda	p. 127-128
Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico	p. 128-130

Comisión para la Defensa de los Derechos a los Ciudadanos	p. 130-131
Dr. Enrique Vázquez Quintana	p. 131-134
Empire Gas Company, Inc.	p. 135-137
Puma Energy Caribe, L.L.C	p. 137-138
La Cámara de Comercio del Sur de Puerto Rico	p. 138-140
Puerto de Ponce	p. 139-140

#### IV. **Hallazgos y Conclusiones de la Comisión**

##### **INDICE SOBRE ESTUDIOS CITADOS**

Lcdo. Héctor Collazo, <i>Informe sobre la Ley de Cabotaje</i> , Comisión de Derecho y Relaciones Internacionales, Colegio de Abogados de Puerto Rico, págs. 4-5 (21 de julio de 2012).	p. 23, 24, 82
Federal Reserve Bank of New York, "The Competitiveness of Puerto Rico's Economy" (2012).	p. 26, 31, 60, 75, 98, 146
World Economic Forum, "Enabling Trade Valuing	

Growth Opportunities”  
(2012-2013).

p. 33

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).

p. 38, 39, 155, 156

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

p. 64

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).

p. 66, 162, 165

Departamento de Estado  
de Estados Unidos, “*ROLE  
OF THE MARITIME  
INDUSTRY IN THE UNITED  
STATES*” (2000).

p. 66, 168

“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).

p. 82

United States Government Accountability Office, “PUERTO RICO: Characteristics of the Island’s Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act” (Marzo 2013). P.89, 110

p. 16, 96, 117

Conferencia dictada por el profesor Stiglitz, cual tuvo como trasfondo su más reciente libro, *The Price of*

*Inequality: How Today's  
Divided Society Endangers  
Our Future*, del año 2012.

p. 132

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*.

p. 147

The Jones Act: Lost at Sea  
Terry Miller, Embajador  
norteamericano ante el  
Comité Económico y Social  
de la Organización de  
Naciones Unidas en 2006  
y actualmente Director del  
Centro Internacional de  
Comercio y Economía  
(CITE por sus siglas en  
Ingles) de la Fundación  
Heritage. y James Jay  
Carafano, Ph.D., 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. The Heritage Foundation, 2010.

p. 141

### **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

---

<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).

la que rige hoy día el transporte marítimo entre Estados Unidos y nuestro país.<sup>4</sup>



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

---

<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 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.

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 Inglés), 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 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**

---

<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).



**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 cargar 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.

---

<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.*



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 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.

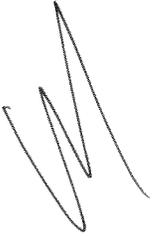
### DEPONENTES ANTE LA COMISIÓN



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**);

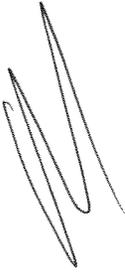
- 
- Autoridad de Puertos (en adelante la **Autoridad**);
  - Asociación de Farmacias de Puerto Rico (en adelante la **AFCPR**); y
  - Compañía de Comercio y Exportación de Puerto Rico (en adelante la **COMEX**).
  - Sr. Ramón González Cordero, Presidente de Empire Gas Company, Inc.
  - Sr. Víctor Domínguez, 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:

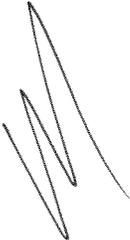
1. La Ley de Cabotaje es un impedimento para el desarrollo económico de Puerto Rico y la posibilidad de aumentar su comercio internacional... le cuesta por lo menos \$537 millones de dólares anuales; **Y LA POSIBILIDAD DE DESARROLLAR SU ECONOMÍA NACIONAL INSERTÁNDOSE EN LA ECONOMÍA INTERNACIONAL;**
2. 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

---

<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).



de Estados Unidos, basada en la otorgación de un permiso para que barcazas 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 barcazas 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 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

---

<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).

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

---

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



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, 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

---

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



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 quemar 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 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, cabildeará 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 exporto (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 Shanghái, 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 (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.”

<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).



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 artilleros 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

<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>



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 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:

[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

---

<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](http://www.oecd.org). p.11.

<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.



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 específica 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

---

<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.



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.

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”.

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

---

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



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** avalaron 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

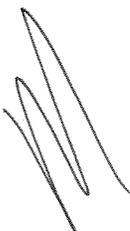


Alaska, Hawái, Puerto Rico y Guam a un régimen regulatorio consistente. Indicó además, que la unión de las cuatro jurisdicciones garantizaría mayor poder político y por ende un procedimiento más efectivo en búsqueda de una reforma de la imposición de las leyes de cabotaje. A su vez, dispuso que este 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 barcas 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

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



por la imposición de las leyes de cabotaje porque no existen barcazas 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 barcazas especializadas en transportar ganado. Sin embargo, no existen este tipo de barcazas dentro de la flota autorizada por la Ley Jones de 1920.

Indicó además, que el costo de la construcción en Estados Unidos de estas barcazas, 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 barcazas 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 barcazas 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 barcazas 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 barcazas 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 barcazas con bandera de conveniencia típicamente emplean a tripulaciones del tercer mundo.

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

---

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



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 barcasas 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 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.

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

---

<sup>20</sup> Dr. José Villamil, “The Maritime Industry in Puerto Rico” (Estudios Técnicos, Inc., 2013).



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:

---

<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).

**World and U.S. Merchant Fleets in 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 al año de la publicación del estudio realizado por el Departamento de Estado, en ninguno de los reglones analizados 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

---

<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.

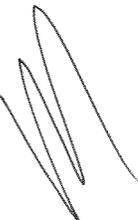
posiblemente se perderían algunas características del servicio actual como es el servicio dedicado.

- 
- 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 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 barcazas 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

<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>



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:

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 barcazas 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*

---

<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 Ingles) 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.

*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 transportación.

Además, en 2012 el Banco de la Reserva Federal de Nueva York<sup>27</sup> indicó que los altos costos de transportación 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 Unites 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

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



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 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

---

<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.

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>

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.

---

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



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 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

---

<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%.



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

---

<sup>32</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).



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.
  - 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:

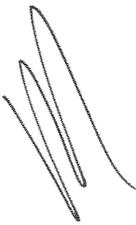


...el error histórico que hemos cometido es que hemos politizado el tema de las leyes de cabotaje. Desde el punto de vista de nosotros los estadolibristas hemos hecho planteamientos en D.C. cuando hemos hecho planteamientos de status. Una vez solamente se trabaja el tema con relación al status, los otros 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 trescientos 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".

Por su parte, el **licenciado Juan Dalmau Ramírez**, Secretario General del Partido Independentista Puertorriqueño *avaló* la encomienda presentada por la Resolución del Senado 237.

<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).



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

<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.

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:

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” (RRF, 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 RRF 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

---

<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).

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

---

<sup>36</sup> El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA en Inglés), es un acuerdo regional firmado 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 firmado 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.

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 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 manufactureros 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 manufacturero 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

---

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



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 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 barcasas 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, barcasas internacionales podrían tener completo acceso a la nación y a Puerto Rico; y

- Durante época de guerra, las barcazas 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**

<b>Año</b>	<b>Furgones inspeccionados</b>
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, recalcó 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 “Pharnaceutical 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 acostumbran 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

---

<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

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 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.

---

<sup>40</sup> Periódico El Nuevo Día, "Arriba una Nueva Era en la Gasolina" (23 de marzo de 2014).



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

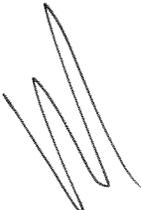


Estados Unidos te cuesta ciento veinticuatro (124) millones de dólares, lo que eso te genera un costo para el consumidor...” Así las cosas, tanto el señor González Cordero como la Senadora, coincidieron en que al no tener barcos norteamericanos capaces de transportar gas, lo que conviene, al menos, es 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]

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:

---

<sup>41</sup> Ver nota 39.

<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.

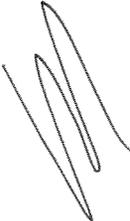


*“The history of the U.S. merchant marine since passage of the Jones Act has been a story of decline, interrupted only by a massive shipbuilding boom during World War II. In 1920, U.S.-flagged ships carried 52 percent of the nation's seaborne trade. By 1939, U.S.-flagged shipping tonnage had declined 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 escenarios y teatros de guerra que aquélla 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 contruidos, 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:

<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

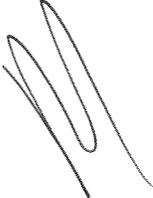
<p>“Operation Enduring Freedom”/ “Operation Iraqi Freedom”</p>	<p>2001 - al presente</p>	<p>0</p>
--	---------------------------	----------



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>

<sup>44</sup> Ver nota 10.



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 Unites 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.*

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

---

<sup>45</sup> “Report on the Competitiveness of Puerto Rico’s Economy” (29 de enero de 2012).

<sup>46</sup> Actualización del Informe sobre LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA DE PUERTO RICO. (31 de julio de 2014).

*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>.



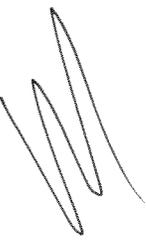
Además, tal como hiciese Jamaica se han construido otros puertos en el Caribe, incluso después de la construcción del puerto del municipio de Ponce, tales como la República Dominicana y Cuba. Estos han destacado un mercado creciente que ha alimentado el desarrollo económico de estas Islas. Igualmente, 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:

---

<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.



*“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.

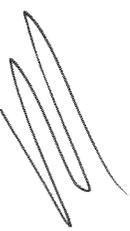
Además, el Foro Económico Mundial (World Economic Forum) en colaboración con Bain & Company<sup>49</sup> y el Banco Mundial indicaron en 2013, a raíz de un informe realizado relacionado al tráfico mundial y sus barreras, que la Ley Jones de 1920 es *“the most restrictive of global cabotage laws and an anomaly in an otherwise open market like the United States.”*

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

---

<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 & 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.

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 trasportación 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

---

<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 containerships 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.

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>

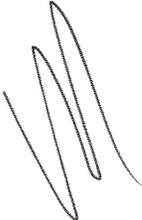
<sup>53</sup> Véase In Re Puertorrican Cabotage AntiTrust Litigation.

<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.



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 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

---

<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.

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 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.

---

<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".

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 perdidoso 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

---

<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).

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 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 transportación 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	4-7	1310	De todos los renglones

<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).

	New Jersey			
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.

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 confianza, 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.

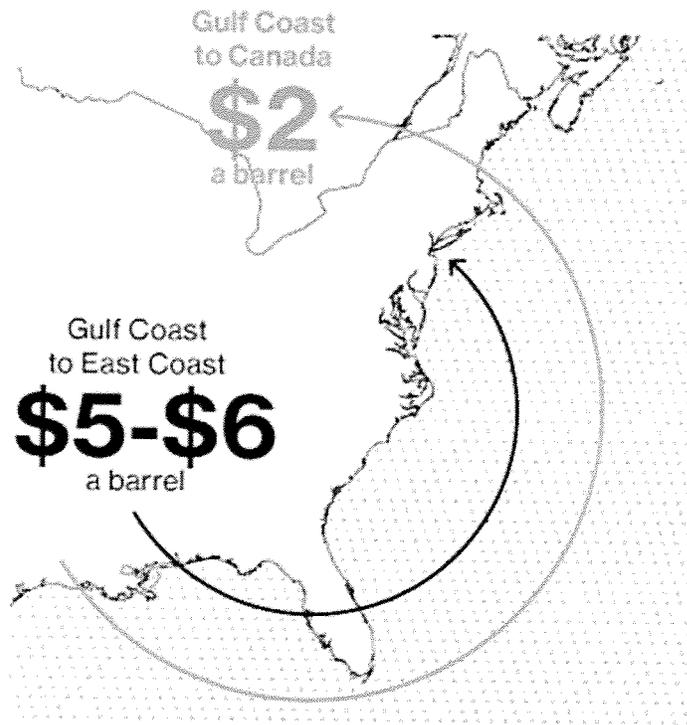
A continuación de muestra una gráfica sobre la controversia antes indicada.

**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

<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>

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 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

---

<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).



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,

---

<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.

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>



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 trasportan 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.

---

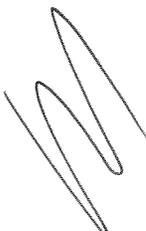
<sup>70</sup> Capital Research Center, "The Sinking Ship of Cabotage: How the Jones Act lets unions and a few companies hold the economy hostage" (7 de abril de 2013).

## 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-continentales 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>

---

<sup>71</sup> Unites States Trade Representative, “The Economic Effects of Significant U.S. Import Restraints”, Investigation No. 332-325 (1995).

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, 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

---

<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%.

<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>a</sup> Asamblea Legislativa.

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

---

<sup>74</sup> Véase 46 U.S.C. § 55104.

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

<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".

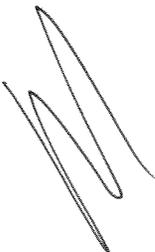
1980 con la exención a la Ley de Servicios de Pasajeros de 1886 en Puerto Rico, la eliminación de la aplicación de la Ley Jones de 1920, sería de gran beneficio económico todos los ciudadanos y conllevaría un crecimiento fiscal para nuestro país.

### **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.



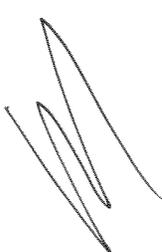
Como mencionáramos al principio de este Informe, los méritos de los propósitos originales de la Ley Jones de 1920, hoy no tienen fundamentos ni validez. La economía mundial y las filosofías de los Estados, están enmarcadas en la necesidad de interdependencia económica, comercial y colaboración de unos 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

---

<sup>76</sup> Véase sección "Análisis de la Medida" de este Informe.

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.

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 saluda 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**

ORIGEN	DESTINO	CONTENEDOR	COSTO VS. RUTA SIMILAR	COMENTARIO
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.

ORIGEN	DESTINO	CONTENEDOR	COSTO VS. RUTA SIMILAR	COMENTARIO
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.

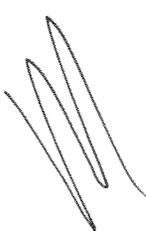


Demuestra además, como se han afectado los costos de transporte de esta empresa multinacional, que por su poder económico y presencia mundial puede absolver con dificultad la subida de precios de las otras compañías navieras desde la salida de Horizon. Más sin embargo, debemos señalar que este **no** 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 Ingles, 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



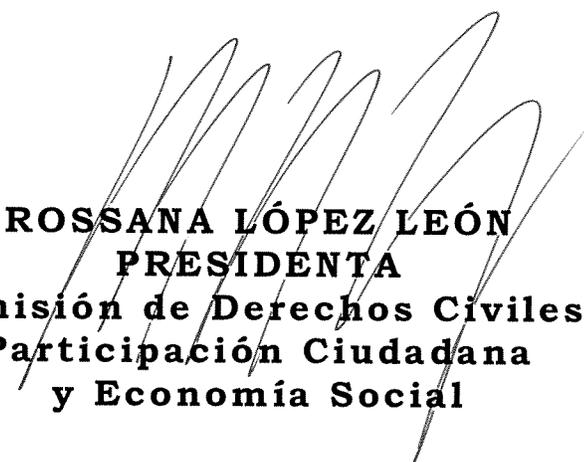
- Solicitar al Departamento de Asuntos al Consumidor, que realice un análisis sobre la facultad de esta agencia en imponer topes a los márgenes de ganancias de las tarifas impuestas; y su poder para fiscalizar de las transacciones, negocios, contratos y acuerdos por las compañías que operan el mercado 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.



**ROSSANA LÓPEZ LEÓN**  
**PRESIDENTA**  
**Comisión de Derechos Civiles,**  
**Participación Ciudadana**  
**y Economía Social**

**ORIGINAL**

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

10 de abril de 2015

Informe Positivo sobre la Resolución del Senado 1127

SENADO DE P.R.  
SECRETARIA  
RECIBIDO  
2015 APR 10 AM 8:46  
*[Handwritten signature]*

**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**

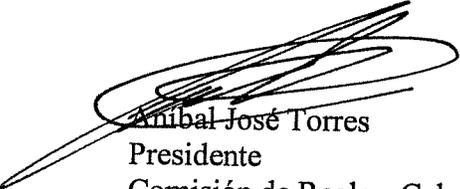
La R. del S. 1127 presentada a la consideración del Senado ordena a la Comisión de Salud y Nutrición del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación en relación a los procedimientos de licenciatura y examen ofrecidos por la Junta Dental Examinadora; determinar si los mismos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



Anibal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 1127**

26 de marzo de 2015

Presentada por *Torres Torres*

Referida a

**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:**

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

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

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

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO**

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

\ o de abril de 2015

**Informe Positivo sobre la Resolución del Senado 1128**

SENADO DE P.R.  
SECRETARIA  
RECIBIDO  
2015 APR 10 AM 8:48  
*ggf*

**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

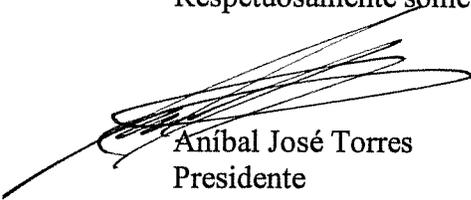
Consideramos que esta solicitud puede ser atendida eficiente y adecuadamente por las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, permitiéndole a las Comisiones desempeñar sus funciones legislativas de 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,



Aníbal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma.</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 1128**

27 de marzo de 2015

Presentada por *el senador Rodríguez Otero*

Referida a

~~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.

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

- 1 Sección 1.- Se ordena a las Comisiones de Banca, Seguros y Telecomunicaciones; y de
- 2 Vivienda y Comunidades Sostenibles del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico,

1 ~~realizar una investigación en torno a la crisis hipotecaria actual que incluya la viabilidad de~~  
2 ~~ampliar las opciones legales y administrativas mediante acuerdos con los bancos y~~  
3 ~~cooperativas para enfrentar la amenaza de ejecución de hipoteca de muchos dueños de~~  
4 ~~hogares que les permita retenerlos sobre la posibilidad de establecer condiciones que~~  
5 ~~permitan a miles de ciudadanos con hipotecas cuyo valor es menor que la deuda hipotecaria,~~  
6 ~~también conocidas como "Underwater mortgage", ampliar las opciones legales y~~  
7 ~~administrativas mediante acuerdos con los bancos y cooperativas que facilite refinanciar a las~~  
8 ~~tasas de interés prevaleciente en el mercado actual, como paliativo a la crisis económica que~~  
9 ~~enfrentan y eliminar el riesgo de la ejecución de sus hogares mediante la posibilidad de un~~  
10 ~~pago mensual más bajo .~~

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

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

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

\o de abril de 2015

**Informe Positivo sobre la Resolución del Senado 1129**

SENADO DE P.R.  
SECRETARIA  
RECIBIDO  
2015 APR 10 AM 8:43  
*JH*

**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 entrillado electrónico que se acompaña, de la R. del S. 1129, de la autoría del senador Martínez Santiago.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

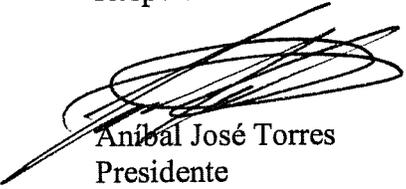
La R. del S. 1129 presentada a la consideración del Senado ordena a la Comisión de Corporaciones Públicas y Alianzas Público Privadas del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación con relación al mantenimiento de la infraestructura de la Autoridad de Energía Eléctrica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



Aníbal José Torres  
Presidente  
Comisión de Reglas, Calendario  
y Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ta</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 1129**

27 de marzo de 2015

Presentada por *el senador Martínez Santiago*

Referida a

**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:

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

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

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

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

RECIBIDO MAR 27 '15 AM 11:18

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

ORIGINAL

SENADO DE PUERTO RICO

27 de marzo de 2015

Informe Positivo sobre el P. de la C. 1661

*Suscrito por la Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones (BST)*

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.

# INTRODUCCIÓN

---

## 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 LA 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.

# INFORME

---

## 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 enmienda 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 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

II  
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

---

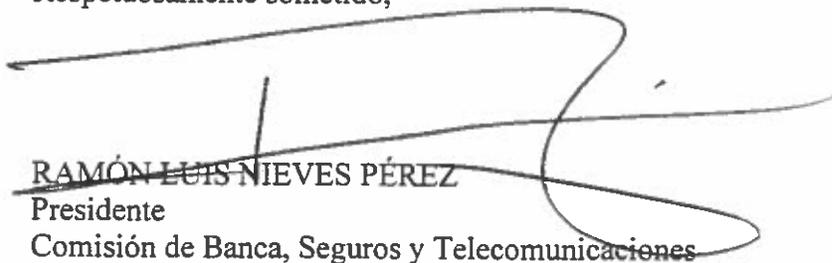
En cumplimiento con el Artículo 1.006 de la Ley de Municipios Autónomos, Ley Núm. 81-1991, y la Sección 32.5 del Reglamento del Senado, luego de evaluar la medida esta Comisión estima que la aprobación del P. de la C. 1661, no tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los gobiernos de los municipios.

### 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,



~~RAMÓN LUIS NIEVES PÉREZ~~  
Presidente  
Comisión de Banca, Seguros y Telecomunicaciones

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)  
(25 DE SEPTIEMBRE DE 2014)

---

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17ma. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

**P. de la C. 1661**

30 DE ENERO DE 2014

Presentado por el representante *Varela Fernández*

Referido a la Comisión de Asuntos Laborales y Sistemas de Retiro del Servicio Público

**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 veinte 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:*

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

1 "Artículo 11-A.-OBLIGACIONES DE LAS ENTIDADES GUBERNAMENTALES,  
2 SANCIONES.

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

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

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

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

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

# Estado Libre Asociado de Puerto Rico

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

RECIBIDO MAR27'15 AM11:46  
TRAMITES Y RECORDS SENADO P R

27 de marzo de 2015



**Segundo Informe Positivo sobre el P. de la C. 1840**  
*Suscrito por la Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos [JSV]*

### 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.



# Informe

---

## *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.

RESPECTUOSAMENTE SOMETIDO.



MIGUEL A. PEREIRA CASTILLO

Presidente

Comisión de lo Jurídico, Seguridad y Veteranos

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO  
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)  
(3 DE NOVIEMBRE DE 2014)

---

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17ma. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1840

10 DE ABRIL DE 2014

Presentado por la representante *Gándara Menéndez*

Referido a la Comisión de lo Jurídico

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

MAP

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:

∧

1 Artículo 1.-Título de la Ley

2 Esta Ley se conocerá como "Ley para la Protección de las Víctimas de Violencia  
3 Sexual en Puerto Rico".

4 Artículo 2.-Política Pública

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

13 Artículo 3.-Órdenes de Protección

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



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

5 a) Ordenar a la parte peticionada abstenerse de molestar, hostigar,  
6 perseguir, intimidar, amenazar, o de cualesquiera otras formas  
7 constitutivas bajo esta Ley, dirigidas a la parte peticionada.

8 b) Ordenar a la parte peticionada abstenerse de penetrar en cualquier lugar  
9 donde se encuentre la parte peticionaria, cuando a discreción del  
10 Tribunal dicha limitación resulte necesaria para prevenir que la parte  
11 peticionada moleste, intimide, amenace o de cualquier otra forma aceche  
12 y/o interfiera con la parte peticionaria y/o un miembro de su familia.

13 ~~e) Ordenar a la parte peticionada pagar una indemnización económica por~~  
14 ~~los daños incurridos que fueren causados por la conducta de agresión~~  
15 ~~sexual y/o actos lascivos. Dicha indemnización podrá incluir, pero no~~  
16 ~~estará limitada a, compensación por gastos de mudanza, gastos por~~  
17 ~~reparaciones a la propiedad, gastos legales, gastos médicos y psiquiátricos,~~  
18 ~~gastos de psicólogos y de consejería, orientación, alojamiento, y otros~~  
19 ~~similares, sin perjuicio de otras acciones civiles a las que tenga derecho la~~  
20 ~~parte peticionaria.~~

21 d) Ordenar a la parte peticionada entregar a la Policía de Puerto Rico para  
22 su custodia, bien sea con carácter temporero, indefinido o permanente,



1 cualquier arma de fuego sobre la cual se le haya expedido una licencia de  
2 tener o poseer, de portación y/o de tiro al blanco, según fuere el caso,  
3 cuando a juicio del tribunal dicha arma de fuego pueda ser utilizada por  
4 la parte promovida para causarle daño corporal a la parte peticionaria o a  
5 miembros de su familia.

6 e d) Emitir cualquier orden necesaria para dar cumplimiento a los propósitos  
7 y a la política pública de esta Ley.

8 f e) Cualquier Juez o Jueza del Tribunal de Primera Instancia podrá dictar  
9 una orden de protección conforme a esta Ley. Toda orden de protección  
10 podrá ser revisada en los casos apropiados en cualquier sala de superior  
11 jerarquía.

12 g f) Cualquier persona podrá solicitar los remedios civiles que establece esta  
13 Ley para sí, o a favor de cualquier otra persona cuando ésta sufra de  
14 incapacidad física o mental, en caso de emergencia o cuando la persona  
15 se encuentre impedida de solicitarla por sí misma.

16 h g) El padre o madre, director escolar, maestro o un oficial del orden público  
17 o el Procurador de Menores o el Procurador de Asuntos de Familia, o  
18 cualquier fiscal o funcionario autorizado por el/la Secretario(a) del  
19 Departamento de la Familia, el trabajador social escolar o cualquier  
20 familiar o la persona responsable del menor, podrá solicitar al tribunal  
21 que expida una orden de protección a menores en contra de la persona  
22 que viole o se sospecha que viole esta Ley.



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

- 2 a) El procedimiento para obtener una orden de protección se podrá  
3 comenzar mediante la presentación de una petición verbal o escrita; o  
4 dentro de cualquier caso pendiente entre las partes; o a solicitud del  
5 Ministerio Fiscal.
- 6 b) Para facilitar a las personas interesadas el trámite de obtener una orden  
7 de protección bajo esta Ley, la Oficina de Administración de los  
8 Tribunales tendrá disponible en la Secretaría de los Tribunales de Puerto  
9 Rico formularios para solicitar y tramitar dicha orden. Asimismo,  
10 proveerá la ayuda y orientación necesaria para cumplimentarlos y  
11 presentarlos.
- 12 c) Una vez presentada una petición de orden de protección, de acuerdo a lo  
13 dispuesto en esta Ley, el Tribunal expedirá una citación a las partes bajo  
14 apercibimiento de desacato al Tribunal, para una comparecencia dentro  
15 de un término que no excederá de veinte (20) días. La notificación de las  
16 citaciones y copia de la petición se hará conforme a las Reglas de  
17 Procedimiento Civil de Puerto Rico y será diligenciada por un alguacil  
18 del Tribunal o por cualquier otro oficial del orden público, a la brevedad  
19 posible, y tomará preferencia sobre otro tipo de citación, excepto aquellas  
20 de similar naturaleza.



- 1 d) La incomparecencia de una persona debidamente citada al amparo de  
2 esta Ley será condenable como desacato al Tribunal que expidió la  
3 citación.
- 4 e) Cuando la petición sea presentada, la notificación de la misma se  
5 efectuará conforme a lo establecido en las Reglas de Procedimiento Civil  
6 de Puerto Rico. A solicitud de parte peticionaria, el Tribunal podrá  
7 ordenar que la entrega de la citación se efectúe por cualquier persona  
8 mayor de dieciocho (18) años de edad que no sea parte, ni tenga interés  
9 en el caso.

10 f) Órdenes *Ex Parte*.-

11 El Tribunal podrá emitir una orden de protección de forma *ex parte*, si determina  
12 que:

- 13 1) Se han hecho las gestiones de forma diligente para notificar a la parte  
14 peticionada con copia de la citación expedida por el Tribunal y de la  
15 petición que se ha presentado ante el Tribunal y no se ha tenido éxito;
- 16 2) Existe la probabilidad de que dar la notificación previa a la parte  
17 peticionada provocará el daño irreparable que se intenta prevenir al  
18 solicitar la orden de protección;
- 19 3) Cuando la parte peticionaria demuestre que existe una probabilidad  
20 sustancial de un riesgo inmediato a la seguridad del peticionario y/o a  
21 algún miembro de su familia.



1 Siempre que el Tribunal expida una orden de protección de manera *ex parte*, lo  
2 hará con carácter provisional. Notificará a la parte peticionada en un periodo no  
3 mayor de cuarenta y ocho (48) horas (la notificación a la parte peticionada de la orden  
4 provisional incluirá la salvedad de que si, por la razón que fuese, la orden no puede ser  
5 diligenciada dentro dicho término, ello no tendrá como consecuencia dejar sin efecto la  
6 misma) con copia de la orden o de cualquier otra forma y le brindará una oportunidad  
7 para oponerse a ésta. A esos efectos señalará una vista a celebrarse dentro de los  
8 próximos veinte (20) días de haberse expedido dicha orden *ex parte*. Durante esta vista  
9 el Tribunal podrá dejar sin efecto la orden o extender los efectos de la misma por el  
10 término que estime necesario.

11 Artículo 6.-Contenido de las Órdenes de Protección

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



- 1 d) Toda orden de protección expedida por un Tribunal se hará constar en un  
2 formulario.

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

- 4 a) Copia de toda orden de protección deberá ser archivada en la Secretaría  
5 del Tribunal que la expide. La Secretaría del Tribunal proveerá copia de  
6 la misma, a petición de las partes ~~o de cualesquiera persona(s)~~  
7 ~~interesada(s)~~.

- 8 b) Cualquier orden expedida al amparo de esta Ley deberá ser notificada  
9 personalmente a la parte peticionada, ya sea a través de un alguacil del  
10 Tribunal, un oficial del orden público, o cualquier persona mayor de  
11 dieciocho (18) años que no sea parte ni tenga interés en el caso de  
12 acuerdo al procedimiento establecido en las Reglas de Procedimiento  
13 Civil de Puerto Rico, según enmendadas.

- 14 c) La División de Estadísticas de la Policía de Puerto Rico recibirá  
15 mensualmente copia de todo informe de intervención preparado al  
16 amparo de esta sección, recopilará la información contenida en los  
17 mismos y preparará anualmente un informe estadístico público sobre los  
18 incidentes de violencia sexual en Puerto Rico. Copia de este informe se  
19 enviará a la Oficina de la Procuradora de las Mujeres, así como también a  
20 la Asamblea Legislativa ~~quien lo distribuirá a todas las oficinas de las~~  
21 ~~distintas Comisiones.~~

22 La Administración de los Tribunales proveerá a la División de



1 Estadísticas de la Policía la información sobre las órdenes de protección  
2 solicitadas y expedidas, así como aquella información que sea útil para  
3 que el informe contenga, entre otra, la siguiente información:

- 4 (1) Grupo poblacional que mayormente se ve afectado por los  
5 delitos incluidos en esta Ley.
- 6 (2) Edades de dichos grupos, divididos por cantidad de  
7 incidencias.
- 8 (3) Cantidad de personas que solicitaron órdenes de protección  
9 y el delito por el cual se emitió.
- 10 (4) Cantidad de personas que retiraron dichas solicitudes de  
11 órdenes de protección.
- 12 (5) Cantidad de personas que obtuvieron órdenes de  
13 protección.
- 14 (6) Cantidad de personas que no obtuvieron órdenes de  
15 protección.
- 16 (7) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la  
17 Secretaría de cada Tribunal a las Comandancias de la  
18 Policía de la jurisdicción donde reside la parte peticionaria.
- 19 (8) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la  
20 Secretaría de cada Tribunal a los patronos de la parte  
21 peticionaria.
- 22 (9) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la



1                   Secretaría de cada Tribunal a la compañía de seguridad  
2                   encargada de los controles de acceso de la residencia de la  
3                   parte peticionaria.

4                   (10) Cantidad de órdenes de protección enviadas por la  
5                   Secretaría de cada Tribunal a las escuelas de la parte  
6                   peticionaria.

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

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

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

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

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

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



1 Artículo 10 9.-Vigencia

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

A handwritten signature or set of initials in black ink, located on the left side of the page below the second article. The signature is stylized and appears to consist of several overlapping loops and lines.

**ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO**

**ORIGINAL**

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**COMISIÓN DE GOBIERNO, EFICIENCIA GUBERNAMENTAL  
E INNOVACIÓN ECONÓMICA**

26 DE FEBRERO DE 2015

INFORME RECOMENDANDO LA APROBACIÓN DEL P. DE LA C. 1885, CON ENMIENDAS

RECIBIDO  
SENADO DE PUERTO RICO  
SECRETARIA  
2015 FEB 26 PM 4:37

**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.

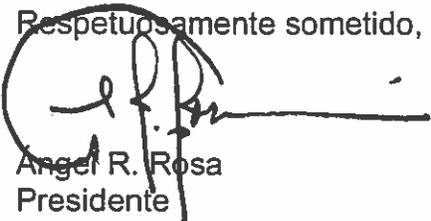
### **IMPACTO FISCAL MUNICIPAL**

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,



Angel R. Rosa  
Presidente

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17ma. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1885

29 DE ABRIL DE 2014

Presentado por el representante *Rodríguez Aguiló*

Referido a la Comisión de Gobierno

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:*

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

4            Artículo 2.- El Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico emitirá,  
5 con al menos diez (10) días de anticipación a la tercera semana del mes de abril de cada

1 año, una proclama alusiva a la fecha dispuesta con el propósito de promover la  
2 educación y prevención acerca del síndrome y sus consecuencias.

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

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

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

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

**ORIGINAL**

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

27 de marzo de 2015

*HP*  
RECIBIDO MAR27'15 AM 9:12  
TRAMITES Y RECORDS SENADO P R

**Informe Positivo sobre la  
Resolución Conc. de la Cámara 47**

**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.

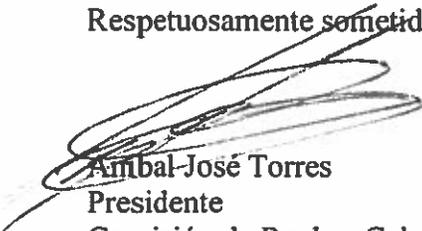
Por varios siglos, la Isla de Cuba ha establecido lazos muy estrechos con la Isla de Puerto Rico. En términos económicos, políticos, educativos y de salud, ambos pueblos han colaborado en beneficio de su gente, por encima de las diferencias ideológicas. Como hermanos caribeños y antillanos, aplaudimos 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,



**Amal-José Torres**  
**Presidente**  
**Comisión de Reglas, Calendario**  
**y Asuntos Internos**

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)  
(9 DE FEBRERO DE 2015)

---

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17ma. Asamblea  
Legislativa

5ta. Sesión  
Ordinaria

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**R. Conc. de la C. 47**

16 DE ENERO DE 2015

Presentada por el representante *Varela Fernández*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

**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.

*RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:*

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

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

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