

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. Conc. del S. 43

12 de octubre de 2022

Presentada por el *señor Ruiz Nieves*

Coautora la señora Hau

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN CONCURRENTE

Para reclamar al Congreso y al Presidente de los Estados Unidos de América que adopten legislación que enmiende la Ley Pública 66-261, conocida como la Ley de la Marina Mercante de 1920 (también como la Ley Jones o la Ley de Cabotaje) para eximir de su aplicación a toda embarcación que utilice al Puerto de Las Américas “Rafael Cordero Santiago” que ubica en el Municipio de Ponce en todo o, al menos en su fase de transbordo, de la aplicación de las leyes federales de cabotaje; y para otros fines relacionados.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Puerto de las Américas “Rafael Cordero Santiago”, que ubica en el Municipio de Ponce, es un proyecto de trasbordo de carga marítima crucial para el desarrollo económico de la región sur y de todo Puerto Rico. Sin embargo, expertos en el tema han expresado públicamente desde hace varios años que la legislación federal de cabotaje, que opera sobre Puerto Rico, constituye un impedimento serio contra la operación y viabilidad económica de dicho puerto. Un puerto, que ha cobrado importancia extrema para las embarcaciones que transportan al país mercancías, productos y equipos esenciales a nuestro desarrollo económico y calidad de vida, máxime cuando importamos alrededor de un 85% de los productos que consumimos.

La Ley Pública 66-261, conocida como la Ley de la Marina Mercante de 1920 (también como la Ley Jones o la Ley de Cabotaje), en su sección 27, 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 los Estados Unidos, ni cuyos dueños no sean ciudadanos de los Estados Unidos[...].”

El 14 de marzo de 2013, la “Government Accountability Office (GAO, por sus siglas en inglés), presentó un informe titulado “PUERTO RICO Characteristics of the Island’s Maritime Trade and Potential effects of Modifying the Jones Act”. En el mismo”, se enumeran las siguientes jurisdicciones de los Estados Unidos que todavía están sujetas a algún tipo de restricción de cabotaje federal: el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Guam, Islas Vírgenes, los Estados Federados de Micronesia, las Islas Marshall y Palau.¹

Luego de su adopción, el Congreso determinó eximir diversas jurisdicciones de la aplicación de dicha ley. Así, Islas Vírgenes fue exenta como parte del acuerdo de compra de dichas islas con el gobierno de Dinamarca;² Samoa Americana, fue eximida tras la Convención Tripartita de 1899 entre los gobiernos de Estados Unidos y el Reino Unido; las Islas Marianas fueron eximidas tras el acuerdo de asociación que alcanzara con los Estados Unidos, y a Guam se le eximió del requisito de que los barcos que se utilicen para transportarse hacia su territorio fuesen de construcción estadounidense.

En síntesis, Puerto Rico es la única jurisdicción con una aplicación completa de la Ley de Cabotaje. No obstante, en 1980, el Congreso enmendó la Ley de Servicios de

¹ Estas son las áreas insulares (territorios y posesiones) de Estados Unidos. Nótese, sin embargo que la Ley Jones de 1920, le aplica además a los estados de Hawaii y Alaska.

² 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).

Pasajeros de 1886 para que no aplicara a uso de barcos cruceros que llegaban a Puerto Rico para atender una crisis económica que sufría Puerto Rico. Esa enmienda, tuvo un efecto positivo enorme sobre la industria turística puertorriqueña.

Desde la presentación del informe del GAO sobre el impacto de la Ley de Cabotaje sobre Puerto Rico, se reconoce que las embarcaciones que se utilizan para transportar mercancía hacia y desde nuestros puertos han superado su vida útil.³ Reconocen, además, que estas embarcaciones son ineficientes en el uso adecuado y moderno del combustible, y no tienen capacidad para transportar cargas a granel, petróleo y gas natural.

En el año 2015 -mediante la Resolución del Senado 237- , se encargó la realización de un estudio abarcador sobre el impacto de la Ley de Cabotaje sobre la economía de Puerto Rico. Entre sus hallazgos, el Senado concluyó que la utilización de la marina mercante norteamericana resultaba en ocasiones hasta tres veces más costosa que sus competidores en rutas similares y que la imposición de la referida Ley era discriminatoria y detrimental para la economía de Puerto Rico, y para los consumidores de bienes.

Por otra parte, a través de la Resolución del Senado 63, en esta 19na. Asamblea Legislativa, la Comisión de Gobierno de este Cuerpo Legislativo, radicó su Primer informe Parcial, recibido por el pleno del Senado., sobre la imperante situación que afectó la operación del Puerto de San Juan por un paro laboral. En dicho informe, se enfatizó la importancia y el trasfondo del Puerto de Ponce.

En específico, el senador Ramón Ruiz Nieves, Presidente de dicha Comisión, hizo un recuento histórico sobre el Puerto de San Juan y los muelles que componen la importante facilidad portuaria. Mencionó que el 88% del comercio transoceánico se transporta en buques de contenedores. Que estos contenedores, se traspordan en múltiples ocasiones, ya sea en otros buques o mediante transportación terrestre para

³ United States Government Accountability Office, "PUERTO RICO: Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act", p. 6.

llegar a su destino. Además, indicó que Puerto Rico se encuentra en una localización privilegiada en estas rutas marítimas internacionales y requiere de un eficiente Puerto para beneficiarse de dicho comercio.

Señaló, que hace años se anticipó que el Puerto de San Juan llegaría a su capacidad máxima entre los años 2007 y 2020, pues controlaba prácticamente el manejo de toda la carga marítima con destino doméstico. Que, por esto se recomendó el establecimiento en el sur de la Isla un puerto de transbordo, por su localización y condiciones viables para los nuevos buques Post-Panamax. El Municipio de Ponce, aprovecho la oportunidad y propuso establecer un Puerto de Tercera Generación en las instalaciones construidas para el Puerto de las Américas, Rafael "Churumba" Cordero. Que más tarde, se aprobó la Ley 240-2011, que creó la Autoridad del Puerto de Ponce para seleccionar el operador del Puerto de Ponce y reglamentar las actividades en dichas facilidades. Expresó que dicha Autoridad recibió de la Autoridad del Puerto de las Américas la transferencia de funciones y facilidades del Puerto. Como dato histórico el senador indicó que el Municipio de Ponce posee desde el 20 de diciembre de 1911 una franquicia para operar los muelles municipales y fue adquiriendo las propiedades aledañas a éste por medio de la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce que rige la estructura física del muelle.

Asimismo, en la comparecencia de los deponentes, Secretario del DDEC, Hon. Manuel Cidre, y el Alcalde Ponce, Hon. Luis Irizarry Pabón, se destacó la importancia del Puerto de Ponce, como una facilidad complementaria a las facilidades portuarias de San Juan. En detalle, se expresó la preocupación por el futuro del país y el Secretario compartió esa preocupación indicando que paralizar la operación de un puerto no puede ser una opción y que la falta legislación para protegernos ante la eventualidad de un conflicto obrero patronal, como ocurrió, puede poner en riesgo la disponibilidad de bienes y productos esenciales para la ciudadanía.

Señaló el Secretario del DDEC, que el Puerto de Las Américas en Ponce pudiese ser una alternativa de ese muelle secundario; y el Alcalde de Ponce, reconoció la

necesidad de poner a disposición el Puerto de Las Américas y todo recurso vital a Puerto Rico como parte de esa segunda opción que por tantos años han aspirado.

Así, que coincidimos, reconocemos y valoramos, el enorme beneficio que representaría para los ciudadanos de Puerto Rico la no aplicabilidad de la Ley de Cabotaje a toda facilidad portuaria en el país. No obstante, pueden evaluarse otras alternativas como a) la exención temporera la de Ley, b) la eliminación del requisito de que la embarcación haya sido construida en los Estados Unidos, c) la eliminación del requisito de que el titular de la embarcación deba ser estadounidense, o d) la no aplicabilidad de la Ley de Cabotaje a embarcaciones que utilicen u operen desde el Puerto de las Américas "Rafael Cordero Santiago", que ubica en el Municipio de Ponce, (aunque sea limitado a su fase de transbordo).

Por su impacto positivo sobre la economía del área sur y el crecimiento económico de todo Puerto Rico, esta Asamblea Legislativa reclama que se exima Puerto de las Américas "Rafael Cordero Santiago" en Ponce, de la aplicación de las Leyes Federales de Cabotaje, al menos en su parte de transbordo. Esta exención, podría ser permanente o temporera en caso de que se entienda prudente conceder un período de tiempo razonable para evaluar el impacto de la misma sobre la economía de Puerto Rico o sobre la industria de la transportación marítima en los Estados Unidos. Reiterando, que este reclamo va dirigido a una exención permanente, aunque podría incluir dicho periodo transitorio

RESUÉLVASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Reclamar al Congreso y al Presidente de los Estados Unidos que
- 2 adopten legislación que enmiende la Ley Pública 66-261, conocida como la Ley de la
- 3 Marina Mercante de 1920 (también como la Ley Jones o la Ley de Cabotaje) para
- 4 eximir de su aplicación a toda embarcación que utilice al Puerto de Las Américas

1 “Rafael Cordero Santiago “, que ubica en el Municipio de Ponce, en todo o, al menos
2 en su fase de transbordo.

3 Sección 2.-Instruir a la Comisionada Residente en Washington, Hon. Jennifer
4 A. González Colón, sobre la política pública de esta Asamblea Legislativa en este
5 asunto con el reclamo de que presente y gestione la aprobación de la legislación
6 correspondiente para viabilizar la enmienda solicitada.

7 Sección 3.-Copia de esta Resolución y su traducción al idioma inglés será
8 remitida al Presidente de los Estados Unidos Joseph R. Biden, a la Presidenta de la
9 Cámara de Representantes, Nancy P. Pelosi, al Portavoz de la Mayoría en el Senado
10 Charles E. Schumer, a los Presidentes de las comisiones congresionales con
11 jurisdicción sobre Puerto Rico y sobre el asunto de la transportación marina, al
12 Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Hon. Pedro R. Pierluisi
13 Urrutia y a la Comisionada Residente de Puerto Rico en Washington, Hon. Jenniffer
14 A. González Colón.

15 Sección 4.-Esta Resolución Concurrente comenzará a regir inmediatamente
16 después de su aprobación.