GOBIERNO DE PUERTO RICO

20ma. Asamblea Legislativa — 4ta. Sesión Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. Conc. de la C. 42

2 DE SEPTIEMBRE DE 2026

Presentada por los representantes *Varela Fernández, Ferrer Santiago, Torres García, Feliciano Sánchez, Figueroa Acevedo;* la representante *Rosas Vargas;* el representante *Fourquet Cordero;* las representantes *Martínez Soto, Hau Irizarry, Higgins Cuadrado;* el representante *Rivera Ruiz de Porras;* la representante *Vargas Laureano;* y el representante *Torres Cruz*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN CONCURRENTE

Para solicitar al Congreso de los Estados Unidos la aprobación de legislación para eximir a la isla de Puerto Rico de la exclusividad de cabotaje contenida en la Ley Jones de 1920, y para expresar el reclamo de que Puerto Rico sea incluido en toda iniciativa congresional reciente o futura, incluyendo aquellas dirigidas a los territorios estadounidenses del Pacífico, que busque aliviar o eliminar restricciones de cabotaje; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ante los retos del presente y venideros, la Asamblea Legislativa tiene el deber de buscar nuevas maneras de fortalecer la economía y mejorar la calidad de vida de los puertorriqueños. En Puerto Rico, dentro de nuestra relación política con el Gobierno de los Estados Unidos de América, las leyes federales de cabotaje nos aplican con todo su rigor. Esto nos condena a utilizar única y exclusivamente la marina mercante más costosa del mundo.

El cabotaje es el transporte de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa. La transportación marítima interestatal es un enlace económico vital para las jurisdicciones no contiguas (Alaska, Hawaii, Guam, Islas Vírgenes, Samoa, las Islas Marianas del Norte y Puerto Rico) a los Estados Unidos y los

estados continentales de la Unión. Hay precedentes de excepciones a la aplicación de la Ley Jones de 1920, y a los requisitos de utilizar con exclusividad barcos y tripulación estadounidense para transportar productos y mercancías entre Estados Unidos continental y las jurisdicciones de Islas Vírgenes, Samoa y las Islas Marianas del Norte.

La Asamblea Legislativa del Estado de Hawaii aprobó en el año 2013 la Resolución Concurrente 119 y la Resolución 150, las cuales piden eximir a Hawaii, Alaska y Puerto Rico de las leyes de cabotaje federales esbozadas en la Sección 27 del Acta de la Marina Mercante de 1920, conocida como Ley Jones. Dicha ley federal requiere que la mercancía que sea transportada dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos de costa a costa tenga que serlo con barcos de los Estados Unidos, con bandera de los Estados Unidos, de dueños estadounidenses, construidos en los Estados Unidos y navegados por ciudadanos estadounidenses. La Ley Jones restringe la competitividad del transporte marítimo en Hawaii, Alaska y Puerto Rico, generando un oligopolio ineficiente de tal magnitud que el propio Departamento de Justicia Federal tuvo que encausar criminalmente a ejecutivos de dichas empresas por violaciones a las leyes antimonopolio en el año 2011.

Previo a las resoluciones aprobadas por el estado de Hawaii, fue publicado el informe titulado *Puerto Rico: Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act*, por la Oficina de Contabilidad General del Congreso (GAO). Esta oficina realizó el estudio con el propósito de analizar las características del comercio marítimo de Puerto Rico y el potencial efecto de modificar la Ley Jones de 1920. El informe señala que las leyes de cabotaje han creado un "discreto" mercado entre Puerto Rico y los Estados Unidos, y que el comercio con embarcaciones de bandera extranjera sería más económico. También indica que una tripulación bajo las leyes de cabotaje puede costar hasta cinco veces más que otra fuera del ámbito de la Ley Jones. Sin embargo, justifica el ordenamiento legal al advertir que la no existencia del estatuto podría desembocar en la desaparición de las cuatro compañías que controlan el comercio local, priorizando así los intereses de un oligopolio por encima de los de 3.2 millones de residentes en Puerto Rico.

El GAO también señala que el tráfico marítimo entre los Estados Unidos y San Juan equivale a un tercio de todo el tráfico marítimo de la Isla, que el ochenta por ciento (80%) de la carga se mueve desde los Estados Unidos hacia Puerto Rico, y que el viaje de regreso es significativamente más económico. Comerciantes incluso prefieren rutas más largas hacia Canadá para evitar los costos impuestos por la Ley Jones. Es evidente que no usar barcos de bandera estadounidense reduce costos.

En este contexto, recientemente se ha presentado en el Congreso de los Estados Unidos legislación impulsada por el senador Mike Lee, dirigida a eximir a los territorios estadounidenses del Pacífico de restricciones federales de cabotaje, reconociendo que dichas jurisdicciones enfrentan costos desproporcionados y limitaciones estructurales que afectan su desarrollo económico. Esta Asamblea Legislativa afirma que las mismas

consideraciones aplican plenamente a Puerto Rico, cuya realidad económica, geográfica y logística es equivalente a la de los territorios mencionados. Por ello, expresamos nuestro firme interés en que cualquier iniciativa congresional que alivie o elimine restricciones de cabotaje incluya explícitamente a Puerto Rico, en igualdad de trato y condiciones.

Es claro que la Ley Jones es un anacronismo que, después de más de cien años de aprobada, no justifica su existencia en torno a Puerto Rico. Permitir que Puerto Rico utilice otras flotas podría reducir significativamente el costo de transportar mercancía hacia y desde la Isla, abaratando alimentos y artículos de primera necesidad. Las circunstancias actuales de la economía requieren que cada dólar cuente y se utilice de la manera más eficiente posible.

Por todo lo expuesto, esta Asamblea Legislativa solicita al Congreso de los Estados Unidos que apruebe legislación dirigida a extender a Puerto Rico las exclusiones existentes en las leyes de cabotaje, y que cualquier legislación reciente o futura —incluyendo la promovida para los territorios del Pacífico— considere a Puerto Rico de manera expresa y equitativa.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.– Se solicita al Congreso de los Estados Unidos que apruebe legislación para excluir a la isla de Puerto Rico de la aplicación de las leyes de cabotaje, concediendo exención a las disposiciones sobre cabotaje de la Ley Jones de 1920. Asimismo, se expresa el deseo de esta Asamblea Legislativa de que toda legislación federal actualmente considerada, incluyendo propuestas dirigidas a eximir a los territorios del Pacífico de restricciones de cabotaje, sea extendida de igual manera a Puerto Rico, por tratarse de una jurisdicción que enfrenta condiciones económicas y logísticas equivalentes.

Sección 2.– Se solicita al Presidente de los Estados Unidos y a los miembros de su administración apoyar toda legislación que el Congreso formule para atender el reclamo presentado en este documento, incluyendo iniciativas como las recientemente promovidas en el Senado federal para aliviar restricciones de cabotaje

a territorios no contiguos, y que Puerto Rico sea incluido expresamente en dichas medidas.

Sección 3.– Se resuelve que copias certificadas de esta Resolución Concurrente se remitan al Presidente de los Estados Unidos, al Líder de la Mayoría del Senado de los Estados Unidos, al Presidente de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, al Secretario del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, a los miembros de las legislaturas de Alaska y Hawaii, a los gobernadores de Alaska, Guam, Hawaii y Puerto Rico, y al senador Mike Lee, autor de legislación reciente relacionada con la flexibilización de restricciones de cabotaje aplicables a territorios estadounidenses no contiguos.

Sección 4.– Esta Resolución Concurrente entrará en vigor inmediatamente luego de su aprobación.