

# *Ley para Establecer la Política Pública en el Area de la Seguridad Portuaria*

Ley Núm. 12 de 18 de febrero de 2008

Para establecer la política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el área de seguridad portuaria con la encomienda de equiparar las leyes locales a las exigencias de las leyes federales que exigen un elevado nivel de seguridad en los puertos; reconocer el acuerdo interagencial para la implantación del sistema automatizado de control de carga y mercancías, y autorizar su financiamiento a través de propuestas de fondos federales y/o privados; y para otros fines.

## EXPOSICION DE MOTIVOS

El comercio marítimo es un proceso dinámico que desempeña un papel vital en la economía. El grueso del comercio mundial se mueve por la vía marítima. En los Estados Unidos nada más, según informes al Congreso de la Oficina General de Contabilidad, se concluyó que un ataque a cualquiera de los puertos principales de la Nación podría provocar una baja en la economía de todo el país por un periodo no menor de veinte (20) días, ya que el setenta (70) por ciento de los valores importados llegan a través de la vía marítima en los contenedores. Puerto Rico es aún más vulnerable, por cuanto la inmensa mayoría de la materia prima para nuestras industrias, así como de los suministros de primera necesidad para nuestra población y de los artículos de consumo, ingresan mediante la transportación marítima.

Se han tomado medidas en todos los puertos del mundo con el fin de atajar vulnerabilidades en su seguridad. La Organización Marítima Internacional (OMI), adoptó el Código Internacional de Seguridad de Embarcaciones y Puertos, conocido por sus siglas en inglés como (ISPS) mediante resolución adoptada el 12 de diciembre de 2002, en una conferencia de más de ciento sesenta (160) gobiernos contratantes, el cual sería de cumplimiento mundial a partir del 1 de julio de 2004. En Estados Unidos el Gobierno Federal ha aprobado leyes y reglamentos que permitan aumentar los niveles de seguridad, tales como la [Ley de Seguridad en la Transportación Marítima \(MTSA\) de 2002, Ley Pública 107-295](#). A través de esta legislación, se identificó la necesidad de establecer programas de investigación y desarrollo para una nueva generación de métodos para obtener información y de tecnología para seguridad portuaria.

Además de la Autoridad de los Puertos, existen otras entidades que operan muelles de carga y pasajeros en la Isla, como son la Comisión del Puerto de Ponce y la Comisión del Puerto de Mayagüez.

Estos códigos de seguridad requieren que las embarcaciones y las facilidades de los puertos hagan evaluaciones de vulnerabilidad y desarrollen planes de seguridad que incluyan inspección de pasajeros, vehículos, equipajes, furgones; que desarrollen un programa de patrullas de seguridad, que se establezcan áreas restringidas, que desarrollen procedimientos de identificación del personal, medidas de control de acceso y de vigilancia. Por tanto, se responsabiliza a las autoridades locales que manejan directamente las facilidades portuarias, de tomar las medidas a su disposición para desarrollar programas de seguridad que sirvan de disuasivos al criminal y faciliten la identificación de cualquier amenaza a los puertos y a la ciudadanía en general.

Uno de los asuntos tocados en este proceso es el control de la carga en contenedores. Actualmente, se ha desarrollado alianzas donde se intercambia información sobre la identificación, control y sellado de la totalidad de los contenedores de alto riesgo, mediante la utilización de equipos de modelos de inspección, no invasivos, durante el proceso de examen de los contenedores. Por ejemplo, el Gobierno Federal ha apoyado el desarrollo de tecnologías como los sistemas de radiografía por rayos X, y por rayos gamma, y una variedad de sistemas portátiles. Las tecnologías de inspección no invasiva (NII), proveen un gran potencial para inspeccionar una porción más grande del tráfico comercial mientras que facilitan el flujo del comercio legítimo, carga, y pasajeros. El Servicio de Aduana Federal ha desplegado en varios puntos de entrada estos sistemas así como equipo de detección nuclear, detectores personales de radiación (PRDs), dispositivos de identificación de isótopo de radiación (RIIDs), y monitores manuales para radiación (RPMs). Entre los puertos internacionales que operan bajo esta modalidad de control se encuentran los de Miami, y Nueva York/Nueva Jersey en los Estados Unidos, así como Halifax, Montreal, Vancouver, Rotterdam, Le Havre, Marsella, Bremerhaven, Hamburgo, Antwerp, Zeebrugge, Singapur, Yokohama, Tokio, Nagoya, Liverpool, Dubai, Génova, y Shanghai, entre otros.

El Gobierno de Puerto Rico, consciente de su misión de asegurar un desarrollo económico sostenido, reconoce que una parte importante de la lucha contra el terrorismo es controlar la incertidumbre sobre el nivel de riesgo a nuestra economía. Una de las áreas de mayor preocupación para nosotros es el manejo de carga que entra a través de nuestros puertos en contenedores: la Isla recibe al menos un millón de contenedores o furgones, y se estima que se inspecciona menos del diez (10) por ciento. Esta situación se complica aún más ante la eliminación del arbitrio general sobre muchos productos, que reduce las instancias, en que rutinariamente, se hubiera realizado una inspección por parte del Departamento de Hacienda.

Conocemos los muchos reportajes sobre cómo en estos furgones llegan armas ilegales, drogas, mercancía robada, bienes no declarados para fines de evasión de derechos de aduana y arbitrios, y hasta pasajeros indocumentados. La exposición creada a actos delictivos es real, con el potencial de causar pérdidas de vida e interrupción en la economía del país. Además de aumentar esa exposición, el no cumplir con las disposiciones federales causará que nuestros puertos sean clasificados como de nivel de seguridad “desconocido”, causando que la Aduana Federal sea más rigurosa con la entrada de carga en estas facilidades, exigirá un escrutinio mayor de su carga, una inspección más detallada y requerimiento extenso de información, lo que retrasará el trámite ordinario, y por ende, el importe de los productos. Esto, a su vez, generaría un aumento en los costos de operación de la facilidad y una pérdida en la eficiencia del puerto.

El 2 de agosto de 2007, se formalizó un “Acuerdo Interagencial para la Implantación del Sistema Automatizado de Control de Carga y Mercancías”, entre: el Departamento de Estado, la Autoridad de los Puertos, el Departamento de Hacienda, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Policía de Puerto Rico y la Oficina de Gerencia y Presupuesto. El fin de este acuerdo, es integrar esfuerzos entre estas agencias para evitar el tráfico ilegal en nuestros puertos y aeropuertos de armas, drogas y cualquier otro elemento contrario a las leyes.

Además, el acuerdo tiene como finalidad la búsqueda de recursos para adquirir sistemas automatizados tipo aduanero. El programa se llama Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA o ASYCUDA, por sus siglas en inglés), el cual es una herramienta de informática para el control y la administración de la gestión aduanera desarrollada por la Conferencia de las Naciones Unidas

Sobre Comercio y Desarrollo. En este acuerdo todas las agencias involucradas participarán económicamente y con recursos para que se pueda implantar el mismo.

Es en los mejores intereses de Puerto Rico tener un flujo libre del comercio interestatal y extranjero, así como el asegurar el movimiento eficiente de la carga marítima. Esto sólo se puede lograr con acciones efectivas que aseguren la seguridad de los ciudadanos; aumenten la seguridad portuaria, formulen los requisitos para la seguridad portuaria física; requieran el establecimiento de los programas de seguridad en las instalaciones portuarias; mejoren la información sobre la carga que ingresa a la Isla, y descifren las intenciones de quienes pudieran atentar contra la seguridad de los puertos. Todas estas acciones han sido logradas en otras jurisdicciones cuando el Gobierno promueve la participación de todos los sectores en la prevención de crímenes y el cumplimiento de las leyes internacionales y nacionales en los puertos.

Esta Legislatura debe hacer todos los esfuerzos por implantar una política pública que permita verdaderamente abonar a la seguridad de nuestros ciudadanos. Los puertos en Puerto Rico no pueden quedarse rezagados ante la necesidad de asegurar las puertas de entrada a la Isla, proteger la vida y bienes de la ciudadanía y garantizar el disfrute de sus derechos. Por tanto, se establece en esta Ley un mecanismo para que las agencias a cargo de la seguridad pública y de los puertos marítimos, coordinen y diseñen estrategias de seguridad y aprovechen los recursos disponibles para desarrollar un mejor sistema de seguridad portuaria.

*Decrétase por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico:*

#### **Artículo 1. — Definiciones** (23 L.P.R.A. § 322)

Para fines de esta Ley, los siguientes términos y frases tendrán el siguiente significado:

**a) Embarcación** — incluye toda descripción de nave acuática u otro instrumento artificial capaz de ser usado como medio de transportación en los mares, y que haga uso de las aguas navegables y facilidades portuarias de Puerto Rico.

**b) Contenedores** — significa aquel artefacto, configurado en forma de capacidad variable diseñado para transportar y almacenar mercancías y ser embarcado, almacenado o transferido entre medios de transporte terrestre y marítimos, de manera modular sin necesidad de extraer su contenido de carga hasta llegar a su destino final. Para propósitos de esta Ley, se entenderán como similares los términos: contenedor, furgón y camión de carga.

**c) Puerto Marítimo** — incluye todo Terminal Marítimo en las costas de Puerto Rico, público o privado, según la definición de Terminal Marítimo dispuesta en el Artículo 2, inciso (e)(2) de la [Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, según enmendada](#), incluyendo áreas de almacenamiento de contenedores, de registros y seguridad, de oficinas administrativas, y de tráfico de equipo pesado anexas a los mismos.

**d) Seguridad** — se refiere a la protección física de las personas, de las instalaciones, equipos y mercancías, embarcaciones y contenedores frente a posibles amenazas delictivas, incluyendo las terroristas.

**e) Mares de Puerto Rico** — significan todas las aguas navegables de Puerto Rico, conforme dispuso el Congreso de los Estados Unidos, en la Sección 8 de la Ley de Relaciones Federales, [48 USC 749, según enmendada](#).

**Artículo 2. — Declaración de Política Pública** (23 L.P.R.A. § 3222)

El mantener abiertas las vías de transporte marítimo es requisito de supervivencia para el Pueblo de Puerto Rico. La posible utilización de los mares de Puerto Rico y de las embarcaciones y facilidades de puertos, en los mismos, para llevar a cabo o como objetivo de actos de terrorismo un riesgo que exige atención apremiante. La seguridad de la ciudadanía y del comercio es de tal importancia, máxime en el contexto de la amenaza del terrorismo, que la implantación de modelos de seguridad en el área de los puertos debe ser prioridad para las autoridades responsables de este renglón de la infraestructura. Debido al reto que representa el creciente tránsito marítimo y de contenedores en la Isla, es un objetivo primario del Gobierno de Puerto Rico el establecimiento de los elementos mínimos necesarios para que se asegure la salud y seguridad de los puertorriqueños, salvaguardar la gran inversión de capital realizada en los puertos y que se proteja el beneficio público que conlleva el buen funcionamiento del comercio y la economía.

El 2 de agosto de 2007, se formalizó un “Acuerdo Interagencial para la Implantación del Sistema Automatizado de Control de Carga y Mercancías”, entre: el Departamento de Estado, la Autoridad de los Puertos, el Departamento de Hacienda, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Policía de Puerto Rico y la Oficina de Gerencia y Presupuesto. El fin de este acuerdo es integrar esfuerzos entre estas agencias para evitar el tráfico ilegal en nuestros puertos y aeropuertos de armas, drogas, y cualquier otro elemento contrario a las leyes.

Además, el acuerdo tiene como finalidad la búsqueda de recursos para adquirir sistemas automatizados tipo aduanero. El programa se llama Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA o ASYCUDA, por sus siglas en inglés), el cual es una herramienta de informática para el control y la administración de la gestión aduanera desarrollada por la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. En este acuerdo, todas las agencias involucradas participarán económicamente, y con recursos para que se pueda implantar el mismo.

Es por tanto, política pública del Estado Libre Asociado:

- a) Que los puertos marítimos de Puerto Rico cumplirán con todas las disposiciones federales descritas en la "Maritime Transportation Security Act", y su equivalente internacional la “International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)”, en o antes del 1 de enero de 2009.
- b) Reconocer el “Acuerdo Interagencial para la Implementación del Sistema Automatizado de Control de Carga y Mercancías” del 2 de agosto de 2007.
- c) Que en o antes del 1 de octubre de 2008, la Autoridad de los Puertos deberá implantar un modelo de carriles rápidos de evaluación de los bienes que entran por vía marítima a la Isla, esta fecha será prorrogable por las agencias que suscriben el Acuerdo Interagencial.
- d) Que las medidas que se tomen para velar por la seguridad marítima se diseñan de manera que limite al mínimo los retrasos en el flujo rápido de la carga.

**Artículo 3. — Presupuesto** (23 L.P.R.A. § 3223)

- a) Para cumplir, formalizar y realizar toda aquella gestión o adquisición necesaria para ejercer los poderes y obligaciones conferidos por esta Ley o por cualquier otra ley relacionada de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico o del Congreso de los Estados Unidos, dentro los términos de tiempo exigido, el Gobierno de Puerto Rico, sus dependencias, instrumentalidades y subdivisiones políticas, deberán desarrollar estrategias y realizar gestiones para financiar y/o sufragar cualquier costo relacionado con esta Ley, mediante la participación en programas que provean fondos

federales, desarrollo de alianzas estratégicas con la agencias de seguridad nacional o permitiendo la inversión privada.

b) Para el cumplimiento de esta Ley no se habrá de empeñar el crédito o el poder de imponer tributos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o de cualquiera de sus subdivisiones políticas ni hacerse responsable del pago del principal de cualesquiera empréstitos, garantía o bonos emitidos por ninguna entidad ni utilizar fondos públicos del Presupuesto General aprobado por la Legislatura, a menos que antes no se haya consumido, agotado, y así se pueda documentar, toda posibilidad de financiamiento federal y/o de fondos privados.

**Artículo 4. — Cláusula de Salvedad** (23 L.P.R.A. § 3221 nota)

Si algún artículo de esta Ley fuera declarado inconstitucional por algún tribunal con jurisdicción, quedará en todo vigor y efecto el resto de sus disposiciones.

**Artículo 5. — Vigencia.** Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

Nota. Este documento fue compilado por personal de la [Oficina de Gerencia y Presupuesto](#) del Gobierno de Puerto Rico, como un medio de alertar a los usuarios de nuestra Biblioteca de las últimas enmiendas aprobadas para esta Ley. Aunque hemos puesto todo nuestro esfuerzo en la preparación del mismo, este no es una compilación oficial y podría no estar completamente libre de errores inadvertidos; los cuales al ser tomados en conocimiento son corregidos de inmediato. En el mismo se han incorporado todas las enmiendas hechas a la Ley a fin de facilitar su consulta. Para exactitud y precisión, refiérase a los textos originales de dicha ley y a la colección de Leyes de Puerto Rico Anotadas L.P.R.A.. Las anotaciones en letra cursiva y entre corchetes añadidas al texto, no forman parte de la Ley; las mismas solo se incluyen para el caso en que alguna ley fue derogada y ha sido sustituida por otra que está vigente. Los enlaces al Internet solo se dirigen a fuentes gubernamentales. Los enlaces a las leyes enmendatorias pertenecen a la página web de la [Oficina de Servicios Legislativos](#) de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico. Los enlaces a las leyes federales pertenecen a la página web de la [US Government Publishing Office GPO](#) de los Estados Unidos de Norteamérica. Los enlaces a los Reglamentos y Ordenes Ejecutivas del Gobernador, pertenecen a la página web del [Departamento de Estado](#) del Gobierno de Puerto Rico. Compilado por la Biblioteca de la Oficina de Gerencia y Presupuesto.

Véase además la [Versión Original de esta Ley](#), tal como fue aprobada por la Legislatura de Puerto Rico.

⇒ ⇒ ⇒ Verifique en la Biblioteca Virtual de OGP la **Última Copia Revisada** (Rev.) para esta compilación.

Ir a: [www.ogp.pr.gov](http://www.ogp.pr.gov) ⇒ Biblioteca Virtual ⇒ Leyes de Referencia--PUERTOS.