

ORIGINAL

RECIBIDO JUN 25 26 PM 2:35
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 434

INFORME NEGATIVO

25 de junio de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Turismo y Recursos Naturales y Ambientales, previo estudio y consideración, **no recomienda** la aprobación del P. de la C. 434.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El P. de la C. 434 tiene la intención de "enmendar los Artículos 3 y 7 de la Ley 430-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico"; a los fines de establecer el uso mandatorio de protectores de hélices en toda embarcación que navegue dentro de los límites de las Áreas Naturales Protegidas, establecer cuáles serán las embarcaciones exentas; definir "protector de hélice"; disponer el importe de multa administrativa por el incumplimiento con esta Ley; y para otros fines relacionados."

INTRODUCCIÓN

Los recursos marinos y costeros de Puerto Rico constituyen un patrimonio natural de extraordinario valor ecológico, económico y recreativo cuya protección representa una responsabilidad ineludible del Estado. Las áreas marinas, estuarios, lagunas, bahías y demás cuerpos de agua que forman parte del entorno natural de nuestro archipiélago sirven como hábitat para numerosas especies de flora y fauna, muchas de ellas protegidas o catalogadas en peligro de extinción, al tiempo que proveen espacios esenciales para la recreación, el turismo, la navegación y el desarrollo de actividades económicas vinculadas al mar.

[Handwritten signature]

La creciente utilización de estos recursos para fines recreativos y turísticos ha generado la necesidad de adoptar medidas adicionales dirigidas a garantizar que el disfrute de los mismos ocurra de forma compatible con la conservación ambiental y la seguridad pública. En particular, el aumento en la actividad de embarcaciones dentro de áreas de alto valor ecológico ha puesto de manifiesto diversos riesgos para la vida marina y para las personas que utilizan estos espacios para actividades acuáticas. La interacción entre embarcaciones motorizadas, bañistas, buzos, pescadores y especies marinas requiere de mecanismos regulatorios que permitan minimizar incidentes y promover una convivencia segura entre las distintas actividades que se desarrollan en estos entornos.

Diversos estudios y experiencias internacionales han evidenciado que las hélices expuestas de embarcaciones representan una de las principales fuentes de lesiones graves para especies marinas tales como manatíes, tortugas marinas, delfines y otras especies acuáticas. Las heridas provocadas por el impacto directo con hélices pueden ocasionar mutilaciones permanentes a los animales e incluso provocar su muerte. Esta realidad reviste especial importancia en Puerto Rico, donde numerosas especies protegidas utilizan las áreas costeras y las reservas naturales como zonas de alimentación, reproducción y tránsito.

De igual forma, la seguridad de las personas que utilizan los cuerpos de agua para actividades recreativas constituye un asunto de alto interés público. A través de los años se han reportado incidentes en los que nadadores, buceadores, operadores marítimos y otros usuarios han resultado lesionados tras entrar en contacto con hélices de embarcaciones. Las consecuencias de estos accidentes suelen ser particularmente severas y pueden incluir laceraciones profundas, amputaciones, lesiones incapacitantes e incluso la pérdida de vidas humanas. Ante esta realidad, resulta razonable adoptar medidas preventivas dirigidas a reducir los riesgos inherentes a la operación de embarcaciones en áreas donde convergen actividades recreativas y ecosistemas sensibles.

La experiencia de distintas jurisdicciones demuestra que la utilización de protectores de hélice constituye una herramienta efectiva para reducir significativamente los riesgos asociados a la navegación en determinadas áreas. En los Estados Unidos y otras jurisdicciones internacionales se han desarrollado iniciativas regulatorias encaminadas a promover o requerir el uso de estos dispositivos en contextos específicos, particularmente en aquellas zonas donde existe una alta concentración de usuarios recreativos o especies marinas vulnerables. Estas medidas han surgido como parte de una tendencia dirigida a fortalecer la seguridad marítima mediante soluciones tecnológicas que permiten reducir daños sin impedir el desarrollo de actividades de navegación.

En atención a estas consideraciones, resulta necesario actualizar el marco regulatorio contenido en la Ley 430-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico", a los fines de incorporar herramientas preventivas que contribuyan simultáneamente a la protección de la vida humana y a la

conservación de los recursos naturales. La obligatoriedad del uso de protectores de hélice en embarcaciones que operen dentro de las Áreas Naturales Protegidas constituye una medida razonable y proporcional que promueve una navegación más segura, reduce el riesgo de accidentes y fortalece los esfuerzos de conservación ambiental que impulsa el Gobierno de Puerto Rico.

La medida propuesta persigue establecer un balance adecuado entre el aprovechamiento responsable de los recursos acuáticos, la continuidad de las actividades marítimas y la protección de los ecosistemas sensibles que distinguen a nuestro archipiélago. A su vez, reconoce la importancia de proteger a los bañistas, trabajadores del mar y usuarios de embarcaciones, al tiempo que fomenta prácticas de navegación compatibles con la preservación de las especies marinas y los recursos naturales. Mediante esta legislación se reafirma el compromiso del Estado con la adopción de políticas públicas preventivas y sostenibles dirigidas a garantizar la seguridad de la ciudadanía y la conservación de los recursos naturales para las generaciones presentes y futuras.

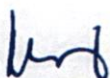
ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión de Turismo, Recursos Naturales y Ambientales del Senado de Puerto Rico, como parte de la evaluación del Proyecto de la Cámara 434, solicitó a la Cámara Baja los memoriales explicativos recibidos. Así las cosas, tuvo la oportunidad de revisar los memoriales explicativos al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, la Negociado de la Policía de Puerto Rico y a la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa. Con la información recibida, procederemos con el trámite legislativo correspondiente.

Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (en adelante "DRNA") en cumplimiento de su ley habilitadora, Ley 23-1972, conocida como la *Ley Orgánica del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales*, según enmendada, es la responsable de implementar la política pública del Gobierno de Puerto Rico, contenida en la sección 19 del Artículo VI de la Constitución.

Conforme a la Ley 171-2018, según enmendada, conocida como el *Plan de Reorganización del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de 2018*, es esa la agencia responsable de implementar la política pública del Gobierno de Puerto Rico sobre el manejo ambiental sostenible, conservación y aprovechamiento de recursos naturales, integrando funciones previamente de otras agencias y consolidando reglamentos de manera uniforme y eficiente. La misión del DRNA es proteger, conservar y administrar los recursos naturales y ambientales de la isla, garantizando un desarrollo en armonía con la protección de los mismos y el bienestar de futuras generaciones. Dentro de ese



deber ministerial, "el DRNA está enfocado en mantener armonía entre la protección de los recursos y el desarrollo económico de la isla."

El DRNA compareció para presentar sus comentarios en torno a la medida que nos ocupa. Según expuso la agencia, la propuesta legislativa surge en respuesta a la preocupación creciente por los incidentes ocasionados por el contacto con hélices en movimiento, los cuales pueden provocar lesiones graves tanto a bañistas y usuarios de los cuerpos de agua como a los propios operadores de embarcaciones.

Como parte de su análisis, el DRNA explicó que los protectores de hélice son dispositivos diseñados para rodear y resguardar la hélice de una embarcación, con el objetivo principal de minimizar los riesgos asociados al contacto directo con dicho componente mecánico. La agencia señaló que estos mecanismos constituyen una herramienta de seguridad ampliamente reconocida, ya que reducen significativamente la probabilidad de accidentes cuando personas se encuentran en las inmediaciones de embarcaciones operando en el agua. De igual forma, destacó que su utilidad trasciende la protección de los seres humanos, toda vez que contribuyen a reducir los daños que pudieran sufrir especies marinas al entrar en contacto con hélices expuestas.

El Departamento también resaltó que la utilización de estos dispositivos puede generar beneficios ambientales importantes, particularmente en áreas donde habitan especies marinas vulnerables. A su juicio, los protectores de hélice ayudan a prevenir lesiones y daños a organismos acuáticos que accidentalmente pudieran quedar expuestos al movimiento de las hélices. También, indicó que estos mecanismos ofrecen cierta protección a la propia embarcación, al reducir la posibilidad de daños ocasionados por impactos contra objetos sumergidos u otros obstáculos presentes en los cuerpos de agua.

En su memorial, el DRNA contextualizó la propuesta dentro de la realidad marítima y recreativa de Puerto Rico, señalando que las actividades relacionadas con el turismo costero, la pesca recreativa y los deportes acuáticos han experimentado un crecimiento sostenido a través de los años. No obstante, reconoció que el aumento en la actividad náutica también ha traído consigo un incremento en los riesgos asociados a la interacción entre embarcaciones y usuarios de las aguas. Según la agencia, los accidentes relacionados con hélices en movimiento pueden ocasionar lesiones de extrema gravedad, provocar daños físicos permanentes e incluso resultar fatales, por lo que su prevención debe constituir una prioridad dentro de la política pública de seguridad marítima.

En cuanto a la medida propuesta, el Departamento expresó que la obligatoriedad del uso de protectores de hélice representa una alternativa razonable para promover entornos marítimos más seguros y reducir la exposición de las personas a accidentes potencialmente mortales. Asimismo, sostuvo que la implantación de esta medida generaría beneficios tanto para los operadores de embarcaciones como para los bañistas,

pescadores, deportistas acuáticos y demás usuarios de los cuerpos de agua, además de ofrecer protección adicional a la fauna marina.

No obstante, el DRNA también realizó varias observaciones técnicas relacionadas con la implementación de la propuesta. En particular, indicó que el uso de protectores de hélice resulta altamente recomendable en bahías, canales, marinas, áreas de navegación restringida y zonas donde existe una alta concentración de personas o especies marinas. Sin embargo, advirtió que en condiciones de mar abierto estos dispositivos podrían afectar el rendimiento de determinadas embarcaciones al generar resistencia adicional y limitar su velocidad de navegación. Por tal razón, la agencia sugirió evaluar mecanismos que permitan remover o desactivar los protectores cuando las embarcaciones operen fuera de áreas de riesgo, siempre que ello sea compatible con los objetivos de seguridad de la medida.

De igual forma, el Departamento enfatizó la importancia de complementar la nueva obligación legal con iniciativas educativas dirigidas a los operadores de embarcaciones. A esos efectos, recomendó el desarrollo de campañas de orientación y capacitación enfocadas en la correcta instalación, utilización y mantenimiento de los protectores de hélice, entendiendo que la efectividad de la medida dependerá, en gran parte, del conocimiento y cumplimiento adecuado por parte de la comunidad náutica. Según señaló, estas campañas contribuirían a reforzar los objetivos de seguridad pública que motivan la legislación.

La agencia también destacó la necesidad de establecer mecanismos efectivos de supervisión y cumplimiento para garantizar la implantación adecuada de la medida. Entre las alternativas sugeridas, mencionó la posibilidad de incorporar procesos de inspección durante la expedición y renovación de licencias o permisos relacionados con embarcaciones, de manera que pueda verificarse el cumplimiento con los nuevos requisitos de seguridad. Igualmente, recomendó que la legislación contemple excepciones razonables para aquellos tipos de embarcaciones cuyas características técnicas hagan incompatible la instalación de protectores de hélice, siempre que dichas excepciones no comprometan los estándares mínimos de seguridad que persigue la medida.

Finalmente, el DRNA concluyó que el Proyecto de la Cámara 434 constituye una iniciativa alineada con los objetivos de protección de la vida humana, prevención de accidentes y fortalecimiento de la seguridad acuática en Puerto Rico. La agencia reconoció que la propuesta responde a una necesidad legítima de política pública y reafirma el compromiso gubernamental con la adopción de medidas preventivas dirigidas a reducir riesgos tanto para las personas como para los recursos marinos. No obstante, recomendó considerar las observaciones técnicas presentadas, particularmente aquellas relacionadas con la implementación práctica de la medida, los mecanismos de

huf

cumplimiento, las campañas educativas y las excepciones operacionales necesarias para asegurar una implantación efectiva y balanceada de la política pública propuesta.

Negociado de la Policía de Puerto Rico

El Departamento de Seguridad Pública, en adelante "DSP", creado mediante la Ley 20-2017, según enmendada, tiene la responsabilidad de reorganizar, fortalecer y modernizar los instrumentos de seguridad pública del Estado. Como parte de su estructura organizacional se encuentra el Negociado de la Policía de Puerto Rico en adelante "NPPR", cuya misión principal consiste en proteger la vida y la propiedad, preservar el orden público, garantizar el respeto de los derechos civiles, prevenir y perseguir la actividad delictiva y hacer cumplir las leyes y reglamentos vigentes. En atención a las disposiciones de la medida bajo consideración, el DSP entendió pertinente evaluar su alcance a la luz de las funciones que desempeña el NPPR y, particularmente, la División de Vigilancia Marítima adscrita al Negociado de Fuerzas Unidas de Rápida Acción, en adelante FURA.

El memorial expone que la División de Vigilancia Marítima de FURA desempeña un rol esencial en la seguridad marítima, al tener la responsabilidad de prevenir e investigar el tráfico de sustancias controladas, armas ilegales y personas, combatir actividades de trata humana y terrorismo, vigilar las costas y cuerpos de agua de Puerto Rico y colaborar con las agencias federales, estatales y municipales pertinentes. De igual manera, tiene a su cargo la realización de operaciones de rescate, la vigilancia preventiva en las aguas navegables, el cumplimiento de la Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico y de la Ley de Pesquerías de Puerto Rico, la investigación de accidentes marítimos y la atención de emergencias y actividades autorizadas por las entidades competentes.

El DSP señaló, además, que las embarcaciones oficiales de FURA son utilizadas para una amplia gama de operaciones, incluyendo el transporte de funcionarios debidamente autorizados, la atención de querellas relacionadas con accidentes marítimos y la ejecución de rescates de personas, embarcaciones y aeronaves accidentadas. Destacó que dichas funciones requieren un alto grado de disponibilidad operacional y una coordinación constante con el Cuerpo de Vigilantes del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y la Guardia Costanera de los Estados Unidos.

En cuanto a la medida propuesta, el DSP reconoció que su propósito persigue un fin legítimo y responde a un enfoque preventivo dirigido a fortalecer la seguridad de los usuarios de los cuerpos de agua y la protección de los recursos naturales. En su análisis comparado, señaló que la obligatoriedad de utilizar protectores de hélice no constituye una práctica generalizada en la mayoría de las jurisdicciones de los Estados Unidos, donde las leyes de navegación se concentran principalmente en la utilización de chalecos

salvavidas, la educación de los operadores, los límites de velocidad y otras medidas de seguridad. Indicó, sin embargo, que existen ejemplos particulares, como la denominada "Ryan's Law" del estado de Nueva York, que exige la utilización de protectores de hélice en determinadas embarcaciones destinadas a la enseñanza de menores de edad, así como las disposiciones federales que requieren dichos dispositivos en las embarcaciones de rescate de la Guardia Costanera de los Estados Unidos.

De igual manera, el Departamento puntualizó que, aunque los protectores de hélice son reconocidos como herramientas de seguridad que contribuyen a reducir accidentes y a proteger las propias hélices de daños, su utilización ha sido tradicionalmente una recomendación de seguridad y no un requisito de aplicación general. Señaló que en Puerto Rico la Ley de Navegación y Seguridad Acuática no establece la obligatoriedad de estos dispositivos, limitándose a reglamentar otros aspectos relacionados con la seguridad y la operación de las embarcaciones.

No obstante reconocer los méritos de la propuesta, el DSP advirtió que la implantación de la medida podría conllevar implicaciones operacionales y fiscales significativas. Expresó que los protectores de hélice para motores de alto caballaje suelen requerir diseños y manufacturas especializadas, lo que dificulta su disponibilidad y aumenta considerablemente sus costos. Particularmente, indicó que las embarcaciones de FURA operan con motores que exceden los trescientos caballos de fuerza y que, a diferencia de la Guardia Costanera de los Estados Unidos, el Negociado no cuenta con embarcaciones exclusivas para operaciones de rescate, sino que utiliza las mismas embarcaciones para la totalidad de sus misiones operacionales, por lo que la implementación de la medida requeriría la adquisición de equipos protectores para toda su flota.

Finalmente, el Departamento estimó necesario que se realice un análisis más profundo sobre la disponibilidad y los costos de estos dispositivos, así como sobre el impacto presupuestario que su implantación podría generar para las agencias concernidas. De igual forma, recomendó que se ausculte la posición del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, por entender que la propuesta legislativa incide directamente sobre las funciones regulatorias y operacionales que dicha agencia ejerce en materia de navegación y seguridad acuática.

Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en adelante OPAL, evaluó el posible impacto fiscal de la medida que nos ocupa. En su informe, la OPAL reconoció que la implantación de la campaña educativa podría generar determinados costos relacionados con la preparación, producción y divulgación de materiales educativos y orientativos. No obstante, puntualizó que el ordenamiento

jurídico vigente ya le impone al DRNA responsabilidades continuas en materia de educación, orientación y adiestramiento sobre seguridad marítima, por lo que las actividades contempladas en la medida se encuentran comprendidas dentro de las facultades y deberes ordinarios de la agencia.

Señaló, además, que la campaña educativa propuesta serviría como un mecanismo complementario a la política pública que persigue el proyecto, particularmente en lo relacionado con la obligatoriedad de instalar protectores de hélice en las embarcaciones que operen en las Áreas Naturales Protegidas. Sin embargo, entendió que dicha obligación no constituye una responsabilidad adicional que represente un costo marginal significativo para el Departamento, sino una extensión de las funciones educativas y preventivas que ya forman parte de su quehacer institucional.

Por consiguiente, la OPAL concluyó que cualquier impacto fiscal que pudiera derivarse de la aprobación de este proyecto deberá ser absorbido con los recursos presupuestarios existentes del DRNA, sin que se identifique la necesidad de asignaciones adicionales de fondos públicos para la implementación de la medida.

La intención que persigue el Proyecto de la Cámara 434 es cónsona con la política pública del Gobierno de Puerto Rico dirigida a promover la conservación de los recursos naturales, fortalecer la seguridad de los usuarios de los cuerpos de agua y reducir la incidencia de accidentes ocasionados por el contacto con hélices de embarcaciones. La medida parte de una preocupación legítima relacionada con la protección de especies marinas vulnerables, particularmente aquellas que habitan en las áreas naturales protegidas del archipiélago, así como de la necesidad de establecer mecanismos preventivos que reduzcan los riesgos para bañistas, pescadores, buzos y demás personas que hacen uso de nuestros recursos acuáticos.

Durante el proceso de evaluación legislativa, las agencias consultadas coincidieron en reconocer los beneficios potenciales que podría generar la utilización de protectores de hélice como medida de seguridad y conservación ambiental. El DRNA expresó que estos dispositivos constituyen herramientas eficaces para reducir la probabilidad de accidentes y disminuir los daños ocasionados a especies marinas y a las personas que realizan actividades recreativas en los cuerpos de agua. También, destacó que la propuesta se encuentra alineada con los objetivos de protección de la vida humana y de fortalecimiento de la seguridad acuática en Puerto Rico.

No obstante, el propio DRNA formuló importantes reservas de carácter técnico y operacional que ameritan ser ponderadas antes de imponer un mandato de aplicación general. La agencia advirtió que el desempeño de determinadas embarcaciones podría verse afectado por la utilización de protectores de hélice en condiciones de mar abierto, al generar resistencia adicional y limitar su velocidad de navegación. Por ello, recomendó



la creación de excepciones razonables para ciertos tipos de embarcaciones y la evaluación de mecanismos que permitan remover o desactivar dichos dispositivos cuando las condiciones operacionales así lo requieran. De igual manera, señaló la necesidad de establecer procedimientos adecuados de supervisión, inspección y cumplimiento, así como desarrollar programas educativos y de capacitación para garantizar la implementación efectiva de la medida.

Por su parte, el Departamento de Seguridad Pública y el Negociado de la Policía de Puerto Rico reconocieron el fin loable de la propuesta y su naturaleza preventiva. Sin embargo, expresaron serias preocupaciones relacionadas con las implicaciones operacionales y fiscales que su implantación podría generar. En particular, señalaron que los protectores de hélice para motores de alto caballaje requieren diseños especializados y de manufactura personalizada, lo que dificulta su disponibilidad y eleva considerablemente su costo. Más aún, destacaron que las embarcaciones de la División de Vigilancia Marítima de FURA son utilizadas indistintamente para operaciones de vigilancia, rescate, seguridad y apoyo interagencial, y que la imposición del requisito propuesto obligaría al Gobierno a adquirir equipos para la totalidad de su flota marítima, sin que exista al presente un análisis detallado sobre los costos, la disponibilidad de los dispositivos ni el impacto operacional que ello representaría.

Asimismo, el DSP puntualizó que la obligatoriedad del uso de protectores de hélice no constituye una práctica generalizada en la mayoría de las jurisdicciones de los Estados Unidos. Si bien existen disposiciones específicas para determinadas embarcaciones de rescate y situaciones particulares, la tendencia predominante en la legislación comparada ha sido la adopción de otras medidas de seguridad, tales como programas de educación, licenciamiento de operadores, límites de velocidad y el uso de equipos de protección personal. Ello pone de manifiesto que la medida propuesta constituye un cambio significativo en la política pública de navegación y seguridad acuática que requiere un análisis técnico más profundo y un estudio detallado de sus efectos prácticos antes de su implantación.

Por otro lado, la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa concluyó que la campaña educativa contemplada en el proyecto no representa un impacto fiscal significativo para el DRNA, por entender que las labores de orientación y educación en materia de seguridad marítima forman parte de las responsabilidades ordinarias de dicha agencia. No obstante, el análisis de la OPAL se circunscribió exclusivamente a los costos relacionados con la campaña educativa y no evaluó las posibles repercusiones fiscales derivadas de la adquisición, instalación y mantenimiento de protectores de hélice por parte de las agencias gubernamentales y de los operadores de embarcaciones afectados por la medida.

A juicio de esta Comisión, si bien la medida responde a una preocupación legítima y persigue objetivos meritorios relacionados con la protección de la vida humana y la

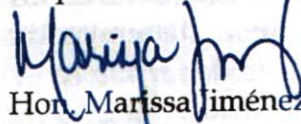
conservación ambiental, el expediente legislativo demuestra que aún subsisten interrogantes significativas sobre su viabilidad práctica y operacional. Las observaciones formuladas tanto por el DRNA como por el DSP evidencian la necesidad de realizar un estudio más amplio sobre la disponibilidad de los dispositivos, su costo, las excepciones necesarias para determinados tipos de embarcaciones, el impacto sobre las operaciones de seguridad marítima y las implicaciones presupuestarias que pudieran derivarse de su implementación.

En consecuencia, esta Comisión entiende que la medida, en su estado actual, carece de los elementos técnicos y operacionales necesarios para garantizar una implantación efectiva y balanceada de la política pública que persigue.

CONCLUSIÓN

Por todo lo antes expuesto, la Comisión de Turismo, Recursos Naturales y Ambientales del Senado de Puerto Rico no recomienda la aprobación del Proyecto de la Cámara 434.

Respetuosamente sometido,



Hon. Mariya Jiménez Santoni
Presidenta

Comisión de Turismo, Recursos Naturales y Ambientales