

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

RECIBIDO MAR 25 26 PM 4:52

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{era} Sesión
Ordinaria
TRÁMITES Y RECORDS SENADO PR

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1012

INFORME POSITIVO

25 de marzo de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Turismo y Recursos Naturales y Ambientales, previo estudio y consideración, recomienda la aprobación del P. del S. 1012 sin enmiendas.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Para añadir un nuevo inciso (11) al Artículo 9 de la Ley 430-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico", a los fines de facultar al Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales a extender, de manera temporera, la vigencia del marbete o autorización de navegación de embarcaciones documentadas por el gobierno federal, en aquellos casos en que las agencias federales competentes no puedan emitir o renovar los certificados requeridos por razones ajenas al control del propietario; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La Ley 430-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico", establece el marco jurídico que regula la inscripción, numeración, operación y seguridad de las embarcaciones que transitan por las aguas jurisdiccionales del país, así como los mecanismos administrativos necesarios para su control y fiscalización. En virtud de dicho estatuto, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (en adelante "DRNA") tiene la responsabilidad de expedir los marbetes y autorizaciones correspondientes que certifican que las embarcaciones cumplen con los requisitos legales y reglamentarios exigidos para poder navegar en las aguas de Puerto Rico. Dentro de este esquema regulatorio, las embarcaciones que se encuentran documentadas bajo la jurisdicción federal de los Estados Unidos deben acreditar, como parte del proceso de renovación del marbete estatal, la vigencia de su

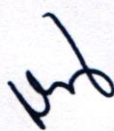
certificado de documentación emitido por el Centro Nacional de Documentación de Embarcaciones (NVDC por sus siglas en inglés) de la Guardia Costanera de los Estados Unidos. Este documento federal constituye la evidencia oficial de la titularidad y nacionalidad de la embarcación bajo la jurisdicción de los Estados Unidos, conforme a las disposiciones del Título 46 Capítulo 121 del U.S. Code y las reglamentaciones aplicables del Código de Regulaciones Federales (Code of Federal Regulations).

La experiencia reciente ha demostrado que existen circunstancias extraordinarias que pueden interrumpir o paralizar el funcionamiento regular de las agencias federales encargadas de emitir dicha documentación. Entre estas situaciones se encuentran los cierres del gobierno federal ("shutdown"), así como otros eventos de carácter excepcional tales como desastres naturales, emergencias de salud pública o interrupciones tecnológicas que afectan la prestación de servicios administrativos. En tales escenarios, el NVDC puede verse imposibilitado de procesar solicitudes o emitir los certificados de documentación necesarios para completar los trámites requeridos ante el DRNA. Como resultado, los propietarios de embarcaciones que dependen de este documento federal para renovar su marbete estatal se enfrentan a una imposibilidad material de cumplir con dicho requisito, aun cuando hayan realizado oportunamente las gestiones correspondientes ante la agencia federal.

La imposibilidad de obtener el permiso para la embarcación ha generado, en distintas ocasiones, un problema de carácter tanto operativo como jurídico. Por un lado, los propietarios de embarcaciones que han actuado diligentemente y han cumplido con las disposiciones legales aplicables quedan impedidos de operar sus embarcaciones debido a circunstancias completamente ajenas a su control. Por otro lado, el DRNA se encuentra limitado en su capacidad de atender estos casos de manera flexible, toda vez que el ordenamiento jurídico vigente no contempla un mecanismo que le permita conceder remedios temporales o provisionales sin incurrir en actuaciones contrarias al principio de legalidad que rige la gestión administrativa. De esta manera, ocurre una paralización administrativa que afecta tanto a los ciudadanos como a la propia agencia encargada de velar por el cumplimiento de la política pública en materia de navegación.

La ausencia de una disposición legal que permita extender provisionalmente la vigencia de los marbetes o autorizaciones de navegación en estos contextos extraordinarios coloca a los navegantes en una posición particularmente desventajosa. Además, puede generar consecuencias económicas y sociales adversas, especialmente en sectores vinculados a la actividad marítima, tales como el turismo náutico, la pesca recreativa, el transporte marítimo de corta distancia y otras actividades de recreación acuática que constituyen importantes motores de desarrollo para numerosas comunidades costeras del país.

Ante esta realidad, la medida legislativa objeto de este informe tiene el propósito de atender la brecha normativa existente, mediante la creación de un mecanismo que permita al Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales extender



temporalmente la vigencia de los marbetes de navegación en aquellas situaciones en que la imposibilidad de renovar la documentación federal responda a un cierre gubernamental, interrupción administrativa o contingencia extraordinaria que no sea atribuible al solicitante. La propuesta legislativa establece un proceso ágil y razonable, sujeto a que el propietario de la embarcación demuestre haber solicitado la renovación correspondiente ante la autoridad federal pertinente o presente evidencia del impedimento administrativo que impide la emisión del documento.

Bajo el esquema propuesto, la extensión de la vigencia del marbete tendría un carácter estrictamente provisional y no excedería de noventa (90) días, o del periodo que dure la interrupción de los servicios federales. De esta forma, se procura mantener la continuidad y legalidad de las operaciones marítimas, evitando la imposición de sanciones injustas a los propietarios que han cumplido con sus obligaciones, al tiempo que se previene la pérdida de recaudos para el erario y se protege el funcionamiento de las actividades económicas vinculadas al uso de las aguas jurisdiccionales.

De igual forma, la medida reconoce la necesidad de armonizar las competencias del Gobierno de Puerto Rico con las facultades de las autoridades federales, particularmente con la jurisdicción de la Guardia Costanera de los Estados Unidos, sin interferir con sus funciones regulatorias. A su vez, se busca dotar al DRNA de la discreción administrativa necesaria para atender de forma prudente, ordenada y efectiva aquellas circunstancias excepcionales que puedan afectar el proceso ordinario de documentación de embarcaciones.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión de Turismo y Recursos Naturales y Ambientales del Senado de Puerto Rico, como parte de la evaluación del P. del S. 1012 solicitó memoriales explicativos al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y a la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa. Con las recomendaciones y posturas recibidas, procedemos a confeccionar nuestro informe.

Departamento de Recursos Naturales y Ambientales

El 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. De igual forma, hace constar que "la misión del DRNA es proteger, conservar y administrar los recursos naturales y ambientales de la isla, de forma balanceada para propiciar una mejor calidad de vida y garantizar su disfrute a las próximas 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."

Posteriormente, la Ley 171-2018, según enmendada, conocida como el Plan de Reorganización del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de 2018, es 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.

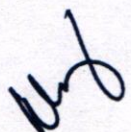
El DRNA en su memorial explicativo, señaló que la Ley 430-2000 constituye el estatuto principal que regula la inscripción, numeración, operación y seguridad de las embarcaciones que transitan por las aguas jurisdiccionales de Puerto Rico. En virtud de dicho marco legal, corresponde a esta agencia la responsabilidad de expedir los marbetes y autorizaciones que certifican el cumplimiento con los requisitos legales aplicables para operar embarcaciones dentro de la jurisdicción local.

Conforme a las disposiciones de dicha Ley, las embarcaciones documentadas son aquellas que poseen un certificado de documentación vigente emitido por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. Este certificado acredita la titularidad, nacionalidad y estatus registral de la embarcación y constituye un elemento esencial para asegurar la certeza jurídica respecto a su condición legal. Ahora bien, de tratarse de una embarcación documentada por el gobierno federal y que desee operar en las aguas de Puerto Rico deben registrarse ante el DRNA una vez transcurrido el término de reciprocidad de sesenta (60) días.

El memorial del DRNA también describe el rol del NVDC, unidad que tiene a su cargo el procesamiento de las transacciones relacionadas con la documentación federal de embarcaciones y la custodia de los registros oficiales correspondientes. Entre las funciones principales de dicha entidad se encuentran la verificación de la titularidad de las embarcaciones, la expedición y renovación de certificados de documentación, el mantenimiento de los registros oficiales y la supervisión del cumplimiento con la normativa marítima federal aplicable.

No obstante, DRNA advierte que en determinados escenarios, tales como cierres del gobierno federal (*shutdowns*) u otras situaciones que afecten la continuidad de los servicios administrativos federales, puede producirse la suspensión o limitación en la expedición o renovación de certificados de documentación federal. En estos casos, aun cuando el propietario haya cumplido diligentemente con la radicación de su solicitud ante la autoridad federal competente, la ausencia del certificado actualizado impide completar el proceso de inscripción o renovación del marbete ante el DRNA.

Según expone la agencia, esta situación puede generar consecuencias desproporcionadas para los propietarios de embarcaciones que han cumplido con sus obligaciones legales, pero que se ven impedidos de operar sus embarcaciones debido a circunstancias completamente fuera de su control. Asimismo, el DRNA reconoce que el marco legal vigente no le provee actualmente una autorización expresa que le permita



extender provisionalmente la vigencia del marbete en este tipo de escenarios, lo cual limita la capacidad administrativa de la agencia para atender estas situaciones con la flexibilidad razonable que las mismas ameritan.

A la luz de lo anterior, el DRNA indica que el P. del S. 1012 atiende de manera ordenada esta laguna normativa al facultar expresamente al secretario de la agencia a conceder extensiones temporales, condicionadas y limitadas, cuando la imposibilidad de renovar la documentación federal responda a causas extraordinarias que no sean atribuibles al propietario de la embarcación. La medida, además, reconoce la facultad del secretario para establecer mediante orden administrativa, carta circular o reglamentación los mecanismos y criterios necesarios para la implantación de esta facultad, conforme a las disposiciones de la Ley 38-2017, conocida como *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico*.

De igual forma, el memorial destaca que la propuesta legislativa no interfiere con la jurisdicción federal ni altera los requisitos sustantivos establecidos por las autoridades marítimas federales en materia de documentación de embarcaciones. Por el contrario, provee una herramienta administrativa provisional que permitiría manejar situaciones excepcionales sin menoscabar la política pública de seguridad en la navegación ni la necesaria coordinación entre las jurisdicciones estatal y federal. En ese contexto, el DRNA entiende prudente que se soliciten comentarios al *United States Coast Guard*, a los fines de asegurar la adecuada armonización interjurisdiccional durante la implantación de la medida.

Finalmente, el Departamento expresó su respaldo a la aprobación del Proyecto del Senado 1012, al entender que la propuesta fortalece el marco jurídico vigente al conferir a la agencia una facultad claramente delimitada para atender circunstancias extraordinarias. De igual forma, sostiene que la medida promueve mayor agilidad administrativa, evita la imposición de sanciones injustas contra propietarios que han cumplido con sus obligaciones y contribuye a preservar la continuidad operacional de actividades económicas vinculadas al turismo náutico, la recreación y otros sectores relacionados con la navegación en Puerto Rico.

Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (en adelante "OPAL") presentó su informe sobre el efecto fiscal del Proyecto del Senado 1012, estableciendo que la medida propone autorizar al Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales a conceder prórrogas temporeras de hasta noventa (90) días, o mientras dure la interrupción de labores en el gobierno federal, en la vigencia del marbete o autorización de navegación de embarcaciones documentadas a nivel federal, cuando existan circunstancias fuera del control del propietario que impidan renovar el certificado requerido. La medida exige que el propietario evidencie haber gestionado

oportunamente la renovación o que existe un impedimento oficial, y que presente el certificado actualizado dentro de treinta (30) días tras restablecerse los servicios. Asimismo, el proyecto añadiría un nuevo inciso al Artículo 9 de la Ley Núm. 430-2000 para facultar dichas extensiones provisionales bajo criterios específicos.

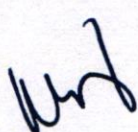
En cuanto al análisis fiscal, la OPAL concluye que el proyecto no tendría un impacto fiscal significativo, ya que su implementación se realizaría con los recursos administrativos existentes del DRNA, sin necesidad de asignaciones presupuestarias adicionales. Aunque la prórroga podría ocasionar un diferimiento temporero en los recaudos por concepto de emisión o renovación del marbete, estos ingresos se recibirían posteriormente una vez se complete el trámite federal, sin generar costos recurrentes ni desembolsos adicionales sustanciales.

Finalmente, la OPAL concluye que la propuesta no conlleva impacto sobre el Fondo General, no altera la estructura contributiva ni genera nuevos gastos, por lo que su implementación se limita a una nueva distribución administrativa de ingresos. Reitera que, de aprobarse, la medida no representaría costo fiscal adicional y sería compatible con el marco presupuestario y fiscal vigente del Gobierno de Puerto Rico.

El Proyecto del Senado 1012 se inserta dentro del marco jurídico vigente que regula la navegación y seguridad acuática en Puerto Rico, atendiendo una situación particular que, aunque no prevista expresamente por el legislador al momento de aprobar la Ley 430-2000, ha demostrado tener implicaciones prácticas significativas tanto para los ciudadanos como para la administración pública. En ese sentido, esta medida responde a una realidad que en varias ocasiones ha afectado a nuestra ciudadanía pues incide directamente sobre la capacidad de los propietarios de embarcaciones para cumplir con los requisitos legales exigidos por el ordenamiento estatal.

Del análisis de la medida, se desprende que el problema que se pretende atender no surge de un incumplimiento por parte de los ciudadanos, sino de una imposibilidad material provocada por circunstancias extraordinarias fuera de su control, tales como cierres del gobierno federal, emergencias o interrupciones administrativas que afectan la emisión de certificados de documentación por parte del Centro Nacional de Documentación de Embarcaciones de la Guardia Costanera de los Estados Unidos. Esta situación genera una disonancia entre el cumplimiento sustantivo de la obligación y la imposibilidad formal de acreditar dicho cumplimiento ante el DRNA.

En ese contexto, la legislación vigente carece de mecanismos que permitan atender esta realidad de forma flexible, lo que produce una paralización administrativa que impacta adversamente tanto a los propietarios de embarcaciones como a la propia agencia reguladora. Esta laguna normativa incide, además, sobre la continuidad de diversas actividades económicas vinculadas al uso de las aguas jurisdiccionales, incluyendo el turismo náutico, la pesca recreativa y otras industrias relacionadas.



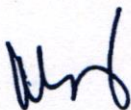
A la luz de lo anterior, la medida propone una solución razonable y proporcionada mediante la creación de un mecanismo de extensión provisional de los marbetes de navegación, condicionado a la demostración de que el solicitante ha cumplido con los trámites correspondientes ante la autoridad federal o que existe un impedimento oficial que imposibilita la obtención del certificado requerido. Este mecanismo se encuentra debidamente delimitado, tanto en su alcance como en su duración, al establecer un término máximo de noventa (90) días o el periodo que dure la interrupción de los servicios federales, lo cual evita que la excepción se convierta en la norma.

El análisis del memorial explicativo del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales resulta particularmente relevante, toda vez que confirma la existencia del problema identificado y valida la necesidad de la intervención legislativa. El Departamento reconoce que, bajo el estado de derecho actual, no cuenta con la autoridad expresa para conceder extensiones provisionales en estos escenarios, lo que restringe su capacidad de respuesta ante situaciones extraordinarias. En ese sentido, la agencia sostiene que la medida atiende adecuadamente esta deficiencia normativa, al conferirle una facultad claramente delimitada que le permitirá actuar con mayor agilidad y razonabilidad, sin menoscabar los principios de legalidad ni la política pública de seguridad en la navegación.

De una parte, el DRNA enfatiza que la propuesta legislativa mantiene una adecuada armonización con la jurisdicción federal, particularmente con las funciones regulatorias de la Guardia Costanera de los Estados Unidos. La medida no altera los requisitos sustantivos establecidos a nivel federal, sino que se limita a establecer un remedio administrativo provisional dentro del ámbito de la jurisdicción estatal. Este elemento resulta fundamental para garantizar la validez jurídica de la propuesta y evitar conflictos de preeminencia federal. De igual forma, la facultad conferida al Secretario para reglamentar la implementación de estas extensiones, conforme a la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, asegura que el ejercicio de dicha discreción se realice de manera ordenada, transparente y sujeta a criterios objetivos.

Por otra parte, el análisis de la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa aporta un elemento adicional de importancia al evaluar el impacto fiscal de la medida. Conforme a su informe, la implementación del Proyecto del Senado 1012 no conlleva un impacto fiscal significativo ni requiere la asignación de recursos adicionales. La OPAL concluye que cualquier efecto sobre los recaudos sería de carácter temporero, limitado a un diferimiento en la captación de ingresos por concepto de marbetes, los cuales eventualmente se materializarían una vez se complete el proceso de renovación federal. De igual forma, se establece que la medida no genera nuevos gastos, no afecta el Fondo General ni altera la estructura contributiva vigente, por lo que resulta fiscalmente viable y compatible con el marco presupuestario del Gobierno de Puerto Rico.

La medida propuesta atiende de manera efectiva una necesidad real dentro del ordenamiento jurídico vigente. La misma logra un balance adecuado entre la flexibilidad



administrativa necesaria para atender circunstancias excepcionales y el mantenimiento de los controles regulatorios indispensables para garantizar la seguridad en la navegación y el cumplimiento con la normativa aplicable. De igual forma, la propuesta promueve principios de equidad y razonabilidad al evitar la imposición de sanciones a ciudadanos que han cumplido diligentemente con sus obligaciones, al tiempo que protege la continuidad de actividades económicas relevantes para el desarrollo de las comunidades costeras. Igualmente, fortalece la capacidad institucional DRNA al dotarlo de herramientas legales que le permitan responder de manera más efectiva a contingencias extraordinarias, sin incurrir en actuaciones ultra vires.

En virtud de todo lo anterior, esta Comisión concluye que el P. del S. 1012 es una medida meritoria, jurídicamente sólida, administrativamente viable y fiscalmente responsable, por lo que recomienda su aprobación.

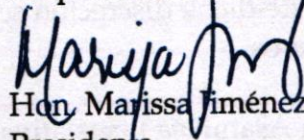
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Turismo y Recursos Naturales y Ambientales certifica que el P. del S. 1012 no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

La Comisión de Turismo, Recursos Naturales y Ambientales del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación del P. del S. 1012 sin enmiendas.

Respetuosamente sometido,



Hon. Marissa Jiménez Santoni
Presidenta

Comisión de Turismo, Recursos Naturales y Ambientales