

La Cuestión Del Cabotaje

(VEA EDITORIAL EN PAGINA 15).

La cuestión del cabotaje ha surgido, más de una vez, incluso recientemente, en nuestras discusiones públicas. Alguna confusión hay en ello. Empecemos por decir que desde los primeros días del cambio de soberanía, al hablarse de cabotaje se confundió éste con el libre cambio. Basta leer los periódicos de la época para comprobarlo. Se clamaba por el cabotaje, cuando lo que se quería decir, lo que se pedía, era la abolición de derechos tarifarios entre Estados Unidos y Puerto Rico, es decir, el establecimiento del libre cambio comercial. Todavía se observan restos de esta confusión.

Cabotaje es tráfico marítimo entre los puertos nacionales. Viene a querer decir comercio marítimo doméstico. En inglés se dice *coast-wise-shipping*. El cabotaje en Estados Unidos está regulado por ley. La ley de Estados Unidos re-

serva el cabotaje a barcos de matrícula nacional. No se permite el tráfico marítimo doméstico en barcos de matrícula extranjera. Y

Federales de Puerto Rico, puesto que la sesión de la Ley Jones que hizo continuar algunas de la Ley Foraker, no fué derogada al aprobarse la Ley 600.

Nada tiene que ver la vigencia de la ley de cabotaje con el libre cambio comercial con Estados Unidos y no está obligada en su comercio con Estados Unidos a usar barcos de matrícula americana. Tampoco tiene nada que ver el cabotaje con si los aranceles sobre importaciones extranjeras son iguales o no en Puerto Rico y Estados Unidos. No son iguales los aranceles de Islas Vírgenes con los Estados Unidos.

Habría Que Pensarlo

La matrícula de los barcos que hacen el comercio entre Estados Unidos y Puerto Rico, está sujeta a las disposiciones de ley, antes citadas; la existencia o ausencia de tarifas y cuotas en el comercio de Puerto Rico con Estados Unidos y la identidad o diferencia en los respectivos aranceles contra importaciones extranjeras obedecen, a otras disposiciones de ley.

Cuando ahora se habla del posible reexamen de los términos de relaciones económicas entre Puerto Rico y Estados Unidos, sin duda que la aplicación de la ley de cabotaje de Estados Unidos al comercio entre Puerto Rico y el continente, habría de volver a ser tema importante de discusión. Ello sería así sobre todo si se tiene en cuenta que los barcos de matrícula americana dedicados al cabotaje no tienen opción a subsidios federales marítimos, como la tienen los barcos mercantes de Estados Unidos que se dedican al comercio exterior.

Claro está que ello obedece a que en el comercio exterior existe una competencia con barcos de otras matrículas y a que, en general, los costos de operación de los barcos de matrícula americana son mucho más altos que los costos de barcos de otras matrículas. El menor costo de operación permite a los barcos extranjeros ofrecer fletes a tipos que serían imposibles para la marina mercante de Estados Unidos, dado su costo de operación, si no fuera porque ésta cuenta con el subsidio federal.

Washington, D. C.
17 de mayo de 1954.



DR. ANTONIO FERNÓS ISERN
"...tema importante de discusión"

aquí surge otra confusión. Se cree por algunos en Puerto Rico, que tal legislación a disposiciones constitucionales. No hay tal cosa. El cabotaje está reservado en Estados Unidos a la marina mercante nacional solamente a virtud de disposiciones legislativas. Desde el punto de vista constitucional, igualmente se podría permitir el cabotaje en barcos de matrícula extranjera:

Confusión

Una tercera confusión existente es creer que si la ley de Estados Unidos reserva el cabotaje (el comercio marítimo doméstico del continente,) a barcos de matrícula nacional, la misma ley ha de aplicarse al tráfico marítimo entre el continente y las áreas no continentales sujetas a la autoridad de Estados Unidos. No es así. Alaska está incluida en la ley, pero tiene ciertas excepciones; parte del comercio marítimo entre Alaska y Estados Unidos se hace en barcos canadienses. A las Filipinas nunca se les incluyó en la ley de cabotaje de Estados Unidos. No se aplica la ley hoy a Guam ni a las Islas Vírgenes. De entre las áreas ultramarinas solamente se aplica íntegra a Hawaii y Puerto Rico.

Ley Foraker

La aplicación de la ley de cabotaje de Estados Unidos al comercio marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos no obedece pues, en modo alguno, a disposiciones de la Constitución de Estados Unidos; ni siquiera a una regla general. La ley de cabotaje de Estados Unidos se aplica a Puerto Rico desde 1900, a virtud de disposiciones de la Ley Foraker, todavía vigentes, que dicen así:

"Section 9. —..... the coasting trade between Puerto Rico and the United States shall be regulated in accordance with the provisions of law applicable to such trade between any two great coasting districts of the United States".

"El comercio costanero entre Puerto Rico y los Estados Unidos se reglamentará de acuerdo con las disposiciones de ley aplicable a cualesquiera dos grandes distritos costaneros de Estados Unidos.

Esta disposición continuó al aprobarse la Ley Jones. Forma hoy parte del Acta de Relaciones