

Columnas

martes, 26 de marzo de 2019



TRIBUNA INVITADA

Por [Kenneth Rivera Robles](#)

domingo, 24 de marzo de 2019

 33

¿Cabotaje para todos?

CPA Kenneth Rivera Robles

Hace casi 100 años –y como consecuencia de la carencia de asistencia naval durante la primera Guerra Mundial– el senador Wesley Jones introdujo el Merchant Marine Act of 1920, mejor conocido como Ley Jones. La misma requiere, en uno de sus incisos, que cualquier transportación marítima entre dos puertos de los EE.UU. se haga utilizando barcos cualificados bajo la Ley Jones.

Para cualificar un barco bajo la Ley Jones, el mismo tiene que ser construido en los EE.UU. y sus dueños y tripulación deben ser primordialmente de EE.UU. Por ejemplo, si se envía mercancía entre el puerto de Jacksonville y San Juan, se tiene que hacer mediante un barco cualificado. Hay que notar que si una persona envía mercancía desde Jacksonville hasta Panamá o Colombia, NO tiene que hacerse utilizando un barco americano o cualificado bajo la Ley Jones. De hecho, la mayoría de los embarques que llegan a los EE.UU. son de barcos foráneos y los barcos de EE.UU. sólo constituyen 1.5% de los barcos siendo utilizados hoy día.

El problema de fondo es que dichas embarcaciones cualificadas son en promedio más caras de operar que otros barcos. En septiembre de 2011 el U.S. Department of Transportation Maritime Administration publicó un estudio que indica que operar un barco cualificado bajo Ley Jones es 2.7 veces más caro que operar un barco no cualificado.

Dichos costos adicionales –en vez de ayudar al sector– lo que han hecho ha sido perjudicarlo. Actualmente las compañías de transportación no usan barcos elegibles si la transportación es entre EE.UU. y un punto foráneo. Más aun, cuando dicha ley se firmó habían 2,752 embarcaciones cualificadas bajo bandera americana y actualmente dicho número se ha reducido a 181 embarcaciones (de esos solamente 96 están disponibles para servir puertos en EE.UU.). Ello ha llevado a que, por ejemplo, actualmente no haya barcos cualificados que puedan transportar gas natural licuado, lo que limita la capacidad de Puerto Rico de adquirir dicho bien de los EE.UU. Asimismo, el número de marineros cualificados en EE.UU. se ha reducido de 61,430 a 10,671. Así que esta medida –con toques proteccionistas– no ha tenido un saldo económico positivo para la industria en general.

El problema es que la carga económica adicional de dicho estatuto recae principalmente en los lugares que son parte de EE.UU. que no tienen acceso a transportación terrestre. Esto deja a Hawaii, Alaska y a Puerto Rico como los principales lugares que cargan el peso económico de dichos costos adicionales.

Puerto Rico es la única posesión a la que la Ley Jones le aplica de manera completa. Guam tiene una exención parcial de dicho estatuto y a las demás posesiones (Islas Vírgenes, Islas Marianas y Samoa Americana) tienen exención total. Curiosamente, Puerto Rico tiene exención en el caso de los cruceros turísticos y todos hemos visto cómo esa industria se ha tornado en una sumamente vibrante y con un saldo positivo a nivel local.

Debemos considerar que dicho estatuto ha sido criticado por varios sectores dentro de EE.UU. que van desde grupos conservadores como The Cato Institute, grupos moderados como el American Bar Association y partes del sector liberal como la congresista Alexandria Ocasio-Cortez.

Recientemente se hicieron dos estudios sobre el efecto económico de dichas medidas. Uno de ellos estima el costo económico en el sector de alimentos en \$367 millones anuales en el caso de importación de alimentos y bebidas. El segundo estudio extrapola dicho impacto a todos los sectores y determina un costo total anual de casi \$1,200 millones. Esto resulta en un costo exorbitante para los residentes de la isla.

Si dicha ley tiene el fin principal de proveer seguridad nacional a todos en EE.UU., pues lo justo sería que dicha carga económica recayera sobre todos los ciudadanos de EE.UU. y no sobre ciertas jurisdicciones por su situación geográfica. No entendemos por qué Puerto Rico, siendo una de las jurisdicciones más pobres dentro de EE.UU., es la que tiene que pagar la factura al final del día relacionada a dichos costos adicionales.

Otras columnas de Kenneth Rivera Robles

sábado, 9 de marzo de 2019

Cannabis medicinal: el hijo ilegítimo del fisco

A pesar de haberse legalizado, a esta industria no se le reconoce el mismo tratamiento que a otros sectores de la economía

sábado, 9 de febrero de 2019

Ladrillos Amarillos

El CPA Kenneth Rivera Robles urge la adopción de enmiendas al Código de Rentas Internas local para sacar máximo provecho de los incentivos en el programa de Zonas de Oportunidad.

sábado, 12 de enero de 2019

Cuentapropistas y la Reforma

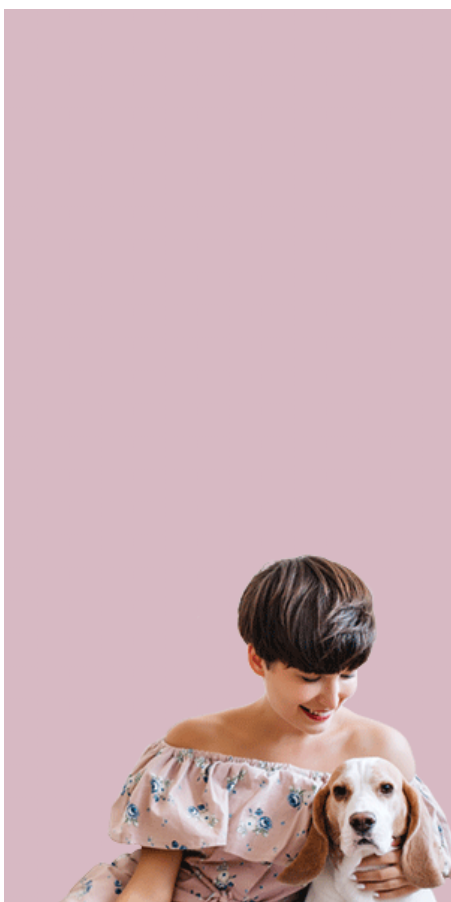
Mucho se ha comentado sobre el efecto de la Reforma Contributiva –Ley 257 del 10 de diciembre de 2018– en particular, para las personas que trabajan por cuenta propia. Como regla general, el beneficio al cual la mayoría de los individuos tendrían derecho sería a una reducción de 5% en su obligación contributiva. En algunos casos dependiendo del nivel de ingreso y el entorno familiar, la persona también podría tener derecho al crédito al trabajo. En este caso, la ley estipula que se faculte a la Secretaria de Hacienda a disponer los requisitos que serían necesarios para poder acogerse a ese beneficio.

 Ver 33 comentarios



Sobre este columnista

Contador Público Autorizado



Más Columnistas

- Enrique Vázquez Torres
- Paul E. González Mangual
- Nicolás Ramos Gandía
- Silverio Pérez
- Ismael Torres
- Orlando Parga
- Ileán Pérez Cruz
- Juan Zaragoza

Más en Opinión

ÚLTIMAS

- Mi experiencia en una escuela chárter
- Cafeto en flor
- La empatía de Jacinda Ardern
- Otras terapias de conversión
- Carmen Yulín: ¿ruptura o más de lo mismo?
- “¡No me dejen sola!”
- Puesta en escena
- En auge el “guiso” tecnológico
- Por Clemente y el deporte
- Hora cero para Mónica Puig

+VISTAS

+COMPARTIDAS



Ambiente de serenidad,
tranquilidad y calma en
Cidra Country Club



Desde
149



Cidra

OFERTA DEL DÍA



¿Quiénes somos?

[FAQ](#)


[Contáctanos](#)

[Tarifario](#)

[Términos y Condiciones](#)

[Política de Privacidad](#)



 © Derechos Reservados 2019