

Número: **9034**

Fecha: 22 de junio de 2018

Aprobado: Hon. Luis G. Rivera Marín
Secretario de Estado



Por: Eduardo Arosemena Muñoz
Secretario Auxiliar
Departamento de Estado
Gobierno de Puerto Rico

**GOBIERNO DE PUERTO RICO
COMISION DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO
SAN JUAN, PUERTO RICO**

**ENMIENDAS AL REGLAMENTO 7187 SOBRE TARIFAS DE
PRACTICAJE Y SOBRECARGOS EN EL SERVICIO DE
PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO
RESOLUCIÓN 2018-001**

1. Esta Resolución se aprueba en virtud de la autoridad concedida a la Comisión de Practicaje de Puerto Rico mediante el Artículo 5 y el Artículo 23(b) de la Ley 226 del 12 de agosto de 1999.
2. La Resolución tiene el fin de reglamentar un aumento de las tarifas de pilotos y los sobrecargos operacionales y de la Comisión. El aumento de las tarifas de pilotos optimizará su ingreso neto promedio. El aumento de los sobrecargos operacionales de los Fideicomisos de Administración y Operación producirá los recursos necesarios para comprar y mantener los barcos y equipos empleados en el pilotaje. El aumento del sobrecargo de la Comisión, el cual no se ha alterado desde el 2001, servirá para que la Comisión cumpla rigurosamente con sus deberes como regulador de la industria del pilotaje.



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

INDICE

	<u>Pagina</u>
Resumen Ejecutivo	1
Introducción	2
Discusión de Comentarios Importantes	4
I. Enmienda a Tarifas de Practicaje	16
A. Embarcaciones Sujetas a Practicaje	16
B. Excepción a Embarcaciones Pequeñas	17
II. Enmienda a Sobrecargos y Aportaciones	17
A. Sobrecargos de los Fideicomiso(s) de Administración y Operación	18
B. Sobrecargo Plan de Bienestar y Pensión	19
C. Sobrecargo de la Comisión	19
Conclusión	19

Las enmiendas aumentarán los cargos que pagan los consumidores del pilotaje. No obstante, de no aumentarse los sobrecargos operacionales y el de la Comisión, los Fideicomisos de Administración y Operación quedarán insolventes y la Comisión no contará con los recursos para regular la industria. Los aumentos, por ende, son necesarios y sirven al interés público. El ligero aumento en la tarifa de los pilotos permite optimizar sus ingresos netos al ajustarlos por inflación. Ello mantiene la proporción de los ingresos netos de los pilotos a la utilidad económica de, los riesgos inherentes a y la dificultad del pilotaje.

3. Esta Resolución enmienda el Reglamento 7187 de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico, en específico las secciones I, II.A y II.C del Reglamento 7187.
4. La Resolución se aprobó mediante votación de la mayoría de los comisionados y radicó en el Departamento de Estado el 22 de junio de 2018.

Las enmiendas entrarán en vigor 30 días a partir de la fecha de radicación.

INTRODUCCIÓN

La industria marítima es inherente a la viabilidad y buena marcha de la economía puertorriqueña. El 90% de los bienes productivos y de consumo se importan al territorio por vía marítima. Por ende, la seguridad del tráfico marítimo está vinculada con el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía. El gobierno tiene el deber de regular con particular rigor la entrada y salida de nuestros puertos, todos de difícil y peligroso acceso. Un mero error de cálculo puede redundar en una catástrofe ambiental, una distorsión del tráfico económico y/o grave daño a la vida y propiedad.

Los pilotos son profesionales de gran calibre, encargados de asumir el mando de los barcos durante la entrada y salida de los puertos y otros canales peligrosos. Su

conocimiento sobre las características de dichos puertos y canales los habilita para salvaguardar la seguridad en el tráfico marítimo, garantizando su continuidad y protegiendo los recursos naturales y marinos. La siguiente es una atinada descripción del rol ocupado por los pilotos:

[P]ilots have one of the most challenging jobs in the maritime world. They provide a vital safety service to the shipping industry and the public. Compulsory state-licensed pilots in the United States use in depth local knowledge, seasoned navigational and ship handling expertise, and informed independent judgement to guide ocean going foreign trade vessels of all sizes and types into and out of this country's ports and waterways.

Paul G. Kirchner and Clayton L. Diamond, *Unique Institutions, Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulation in the United States*, Vol. 23, No.1, U.S.F. MARITIME LAW JOURNAL, page 168.

No obstante lo anterior, a finales de los años noventa no existía en Puerto Rico un esquema reglamentario adecuado en la industria del pilotaje. Esa deficiencia mereció la atención correctiva de la legislatura, que aprobó la Ley 226 del 12 de agosto de 1999. La Ley 226 tiene el “fin de reglamentar la actividad de los prácticos que ofrecen y rinden el servicio a las embarcaciones que navegan en las aguas navegables de Puerto Rico, con el propósito de que los recursos naturales, el medio ambiente, la vida y propiedad de los ciudadanos queden absolutamente protegidas”. **Exposición de Motivos.**

Para instrumentalizar esa gestión reguladora, la Ley 226 concedió amplias facultades a la Comisión de Practicaje de Puerto Rico. Entre esas facultades, se encuentra fijar las tarifas a ser cobradas por los pilotos y los sobrecargos para el Fideicomiso de

Administración y Operación y para la propia Comisión¹. Además, la Ley 226 delega a la Comisión “los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla”. **Artículo 5.** Estas enmiendas al Reglamento 7187 sobre Tarifas y Sobrecargos en el Servicio del Practicaje en los Puertos de Puerto Rico se aprueban en el ejercicio de las amplias facultades concedidas a la Comisión.

DISCUSION DE COMENTRIOS IMPORTANTES

1. Tarifas de Practicaje

La San Juan Bay Pilots Corporation (“SJBPC”) y la Southeast Harbor Pilots, Inc. (“SHPI”) propusieron un aumento escalonado a la tarifa, a implementarse durante un periodo de cinco años. El componente por pie de calado aumentaría a \$19.50 dólares durante el primer año y ascendería a \$20.50 el quinto año. El componente por tonelaje bruto ascendería a \$0.0130 el quinto año. Según el cálculo y proyecciones de los pilotos, ese aumento llevaría su compensación anual promedio de aproximadamente \$180,000.00 anuales a \$300,000.00. **Véase Informe del Oficial Examinador, pág. 18.** Los pilotos arguyen que esa compensación sería proporcional a la utilidad económica de su labor, la pericia exigida para ser piloto, la dificultad del trabajo y los riesgos inherentes al pilotaje. Comparan su compensación con el promedio entre los pilotos en Estados Unidos (“EEUU”), alrededor de \$420,000.00 anuales. Entienden que la Ley 226 ordena a la Comisión equiparar su compensación a la de sus homólogos en los Estados Unidos.

La Asociación de Navieros (“los Navieros”) argumentó mediante comentario escrito que el aumento propuesto es de todo punto irrazonable y tendría un impacto

¹ “Una de las principales funciones que asumirá la Comisión será la de fijar las tarifas de practicaje y sobrecargos para sufragar los gastos directos del Fideicomiso de Administración y Operación y de la Comisión”. **Informe sobre P. De La C. 2329, Comisión de Desarrollo Socioeconómico y Planificación y Comisión de Gobierno, pág. 5.**

nocivo sobre la industria marítima. Advirtió que la matrícula de la Florida Caribbean Cruise Ship Association dejará de visitar los puertos de la Isla si se aprueba un alza tarifaria de esa magnitud. Los Navieros también argumentaron que debía incluirse en el cómputo del ingreso neto de los pilotos los beneficios marginales de los que disfrutaban: plan médico, pensión y gastos operacionales. Los pilotos en los puertos estadounidenses con los que se comparan los pilotos puertorriqueños, no disfrutaban de esos beneficios.

El Oficial Examinador avaló el aumento propuesto y los parámetros comparativos sugeridos por los pilotos. No obstante, el informe no contiene un análisis detallado sobre la adecuación de la comparación con los puertos en EEUU o el impacto de un aumento tarifario como el solicitado.²

Los pilotos tienen razón cuando argumentan que su compensación anual debe ser proporcional a la utilidad económica de, el riesgo inherente a y las dificultades asociadas al pilotaje. Más aún, la compensación debe atraer a profesionales del más alto calibre. Como intimamos en la introducción, el buen desempeño del piloto está inextricablemente ligado a la seguridad económica del país y la protección de los recursos naturales marinos. Su trabajo también propende a la protección de la propiedad de los propios Navieros y más importante aún, de la vida de tripulantes y pasajeros.

Ahora bien, los Navieros también tienen razón al insistir en la inclusión de los beneficios marginales en el cálculo del ingreso neto promedio de los pilotos. La Ley 226 así lo ordena: “La determinación del ingreso neto promedio de los prácticos en los diferentes puertos, incluyendo el valor de todos los beneficios marginales que estos

² Debemos aclarar que el Oficial Examinador no posee facultad decisional. Su única función es hacer efectiva la participación del público interesado a través de la vista pública y la confección de un informe. El oficial puede ofrecer recomendaciones, mas no reglamentar. Esa función corresponde exclusivamente a esta Comisión. Los Comisionados tienen el deber y la facultad para realizar su investigación y análisis independientes. El empleo de un Oficial Examinador no supone una renuncia a esa facultad.

reciben del practicaaje”. **Ley 226-1999, Artículo 23(b)(4)(b)**. Por eso, sumamos al “take home pay” de los pilotos la aportación anual al plan médico y el plan de pensiones. Esa operación matemática refleja una compensación anual promedio de \$308,714.89 para los pilotos de la SJBPC y \$246,299.80 para los pilotos de la SHPI, en el año 2016³. Si adoptáramos la propuesta de los pilotos, la compensación anual promedio en el 2022 sería de \$495,458.44 dólares para los pilotos de la SJBPC y \$340,963.72 para los pilotos de la SHPI. *Véanse Anejos 1 y 2*. Esos ingresos serían de todo punto irrazonables, pues colocarían una carga excesivamente onerosa sobre los consumidores del pilotaje.

La contención de los pilotos de que el propósito de la Ley 226 es equiparar sus ingresos al promedio entre los pilotos de EEUU es incorrecta. La exposición de motivos reconoce “la necesidad de equiparar a Puerto Rico a todas las jurisdicciones de los Estados Unidos . . .”. Pero el legislador se refería a la creación de un esquema reglamentario de avanzada y la financiación de operaciones y equipo moderno. El historial legislativo refrenda nuestra interpretación.

El Informe de Las Comisiones de Desarrollo Socioeconómico y Planificación y de Gobierno sobre el P. de la C. 2329 revela la preocupación del legislador por la pobre regulación de la industria del practicaaje y la incidencia de accidentes en la bahía de San Juan. Como producto de su investigación, el legislador concluyó que Puerto Rico debía seguir el modelo reglamentario de los 24 estados costeros:

[L]a propia American Pilots’ Association ha reconocido que en las jurisdicciones donde hay servicio de practicaaje y existe una Comisión de Practicaaje las incidencias disminuyen considerablemente. Actualmente, en

³ Utilizamos el año 2016 como base porque el Huracán María distorsionó las operaciones durante el segundo semestre del 2017.

los Estados Unidos hay veinticuatro (24) jurisdicciones que tienen Comisión de Practicaje. He aquí una de las razones principalísimas para el impulso de esta nueva Comisión.

Informe sobre P. De La C. 2329, Comisión de Desarrollo Socioeconómico y Planificación y Comisión de Gobierno.

De lo anterior se colige que al escribir “equiparar a Puerto Rico a todas las jurisdicciones de Estados Unidos” el legislador se refirió a la creación misma de la Comisión y la delegación a ésta de amplias facultades. La reglamentación de la industria del pilotaje por la Comisión propendería a la mejor protección de la seguridad en el tráfico marítimo, entendió el legislador.

Nada en el historial legislativo sugiere que la intención de la legislatura fuera equiparar los ingresos de los pilotos al promedio en EEUU. Debe destacarse que la de EEUU es la primera economía del mundo, con un índice de actividad industrial que potencia el constante crecimiento del tráfico marítimo. La realidad económica de Puerto Rico, lamentablemente, dista de la de los estados. Por ende, es normal que los pilotos en EEUU generen ingresos mayores a los de nuestros pilotos.

No obstante lo anterior, una mirada a EEUU es útil para determinar qué constituye un paquete de compensación justo y razonable, proporcional a la utilidad económica de, los riesgos inherentes a y la dificultad del pilotaje. El puerto de Tampa, por ejemplo, maneja 23 millones de toneladas anuales. Puerto Rico maneja alrededor de 20 millones de toneladas. La compensación promedio del piloto en Tampa, Florida una vez se restan los gastos operacionales, es de \$391,500.00 aproximadamente. Ello demuestra que la compensación promedio en Puerto Rico—\$308,714.89 en el norte y

\$246.299.80 en el sur⁴—es adecuada. La diferencia entre esa compensación y el promedio en Tampa se debe al mayor volumen que maneja ese puerto. El ingreso neto promedio de los pilotos puertorriqueños compensa su ingente esfuerzo y atrae a profesionales del más alto calibre.

Según datos de la Administración Federal de Transporte Marítimo, en puertos como el de Tampa, el piloto realiza menos servicios anuales que el piloto puertorriqueño. No obstante, el tonelaje manejado en ese puerto es mayor al de Puerto Rico. Por eso el ingreso neto es mayor. Esto es, factores fuera del control de los entes reguladores inciden decisivamente sobre los ingresos que generan los pilotos.

Nuestra investigación también refleja que, en Estados Unidos, como norma general, los pilotos generan ingresos anuales equivalentes a 11 veces el ingreso anual promedio de los individuos en el estado. Nuestros pilotos ganan 10.6 veces el ingreso anual promedio de los individuos en Puerto Rico. La proporción nos parece adecuada.

Por las razones esbozadas, la Comisión concluye que lo único razonable en este momento es optimizar el paquete de compensación de los pilotos mediante un ajuste por inflación. Ese aumento preservará la competitividad y naturaleza atractiva del paquete de compensación. El primer y segundo ajustes deben hacerse a base de la inflación desde el 2011, año en que se concedió el último aumento. Esto es, el ajuste promedio el primer año será de 7%. Los otros cuatro ajustes anuales serán en promedio 1.5%. Para una ilustración del aumento, **Véase Anejo 3.**

Ahora bien, la acción reglamentaria de esta Comisión no hace exigible un aumento por inflación a partir del 2023. Transcurrido el periodo de aumentos, los miembros de esta comunidad industrial podrán explorar la viabilidad de establecer un

⁴ Los pilotos del sur manejan menos volumen de tonelaje que los del norte.

aumento anual por inflación, con el beneficio de la experiencia que habrán tenido por un lustro.

Los comisionados valoramos el esfuerzo de nuestros pilotos, pero no podemos fijar su tarifa con abstracción de la realidad económica del país. Nótese que a pesar de que el aumento aprobado es mucho menor al propuesto por los pilotos, éstos están en una posición privilegiada. De hecho, la SJBPC expresó durante la vista pública que el aumento propuesto elevaría el ingreso neto promedio del piloto a \$300,000. **Informe del Oficial Examinador, pág. 18.** El ingreso neto en el 2016 fue de \$310,542.90. Al cabo del quinto año, aumentará a \$337,041.30. En el sur, la compensación aumentará de \$246,299.80 a \$263,784.45. *Véase Anejo 3.*

Por otro lado, los Navieros establecen un presupuesto fiscal según el año natural. La aplicación inmediata de la nueva tarifa supondría un gasto no contemplado en ese presupuesto. En aras de la razonabilidad, la nueva tarifa entrará en vigor en enero del 2019. De esa forma, los Navieros y otros consumidores del pilotaje podrán incluir la nueva tarifa en su presupuesto.

Este aumento tarifario es mucho menor al aprobado mediante la Resolución 2015-001. Ello se debe a que, en esta ocasión, calculamos correctamente el ingreso neto promedio de los pilotos. En aquella ocasión no se consideraron los beneficios marginales.

En fin, el aumento aprobado optimizará el ingreso neto promedio de los pilotos sin gravar onerosamente las operaciones de los Navieros y otros consumidores del pilotaje. **Para una ilustración del aumento por embarcaciones, Véase Anejo 4.**

2. Sobrecargos o Aportaciones

El San Juan Bay Pilots Trust Fund (SJBPTF) propuso aumentar su sobrecargo a \$0.0105 por tonelada bruta. Destaca el aumento en los costos operacionales y la

disminución del tonelaje como fundamentos para el aumento; la brecha entre ambos conceptos le ha obligado a “hacer ajustes y malabares para poder continuar operando al servicio de Puerto Rico y la comunidad marítima de la Isla.” Véase **Propuesta del San Juan Bay Pilots Trust Fund**. Aduce además que el aumento es necesario para “cumplir con las obligaciones, hacer los arreglos pertinentes a los equipos y activos y asegurar el cumplimiento con las entidades reguladoras”. *Id.*

El Southeast Harbor Pilots Trust Fund (SHPTF) propuso un aumento a \$0.0238 por tonelada bruta. Los fundamentos de su propuesta son los mismos de la del SJBPTF.

Los Navieros reconocieron la necesidad de aumentar el sobrecargo de los fideicomisos, de forma tal que se financie adecuadamente un sistema de pilotaje seguro y confiable. No obstante, recomendaron la unificación de los fideicomisos, lo cual según su criterio redundará en ahorros significativos. Entienden que cualquier aumento debe condicionarse a la unificación.

El Oficial Examinador recomendó la adopción de un sobrecargo uniforme para todo Puerto Rico, de \$0.0215. Además, recomendó a la Comisión consolidar los fideicomisos lo antes posible.

El Artículo 3(b) de la Ley 226-1999 aclara que “la seguridad en el tránsito marítimo es el objetivo primario en la reglamentación del practicaaje”. La protección de la seguridad en el tránsito marítimo depende de la disponibilidad de suficientes recursos para sufragar los costos operacionales. Los Fideicomisos deben estar siempre adecuadamente financiados, de forma tal que puedan comprar equipo moderno, embarcaciones de primera calidad y todo lo que sea necesario para mantener estándares de excelencia en el pilotaje. El aumento en el costo del petróleo y la disminución del tonelaje ha creado una brecha presupuestaria en los Fideicomisos que requiere nuestra atención.

La unificación de los Fideicomisos propuesta por los Navieros y avalada por el Oficial Examinador es a nuestro juicio deseable. Sólo hay 3 pilotos en el sur, por lo cual no se justifica mantener un Fideicomiso aparte. No obstante, ese proceso rebasa los límites de este ejercicio reglamentario. La consolidación de los Fideicomisos requiere un proceso de ponderación y análisis del cual los fiduciarios, navieros y pilotos sean parte activa. Probablemente por esa razón, el Oficial Examinador recomendó la consolidación “lo antes posible”, no dentro de este proceso. La Comisión iniciará ese nuevo proceso con prontitud.

Además, no podemos condicionar el aumento a la consolidación. Aunque aspiramos a lograr tal consolidación, sería irresponsable adoptar una medida que podría privar al pilotaje de los fondos operacionales necesarios. Independientemente de si se consolidan o no los Fideicomisos, éstos necesitan aumentar sus fondos. Congelar el aumento mientras se calibra la consolidación podría prolongar innecesariamente la situación precaria de los Fideicomisos. Por ahora, sólo podemos establecer un sobrecargo uniforme, como primer paso hacia la consolidación. La uniformidad fomentará el desarrollo económico de los puertos.

El SJBPTF y el SHPTF presentaron sus presupuestos proyectados para los próximos años. Como parte de nuestra investigación, conducimos un estudio exhaustivo de las partidas. Muchas no estaban sustanciadas o justificadas. Por eso, pedimos a los fideicomisos que explicaran la procedencia de esas partidas. No lo hicieron. Por ende, ajustamos las partidas basándonos en la experiencia de los pasados años.

Nuestro análisis de los presupuestos y del margen de error en el tonelaje proyectado nos condujo a la conclusión de que el sobrecargo uniforme debe ser de \$0.0211 por tonelada bruta. Dicho sobrecargo entrará en vigor en enero del 2019,

por las razones expuestas en la sección anterior, atinentes al impacto presupuestario sobre los Navieros de un gasto no contemplado. Ese acomodo es justo y razonable.

El nuevo sobrecargo servirá para financiar la compra y mantenimiento de lanchas, además de todo otro equipo necesario para mantener el estándar de excelencia exigido por la Ley 226-1999. Somos conscientes de la situación particular del Fideicomiso del sur. De no haberse logrado la unificación de los Fideicomisos antes de enero del 2019, la Comisión podrá establecer medidas transitorias para atender cualquier insuficiencia.

3. Sobrecargo de la Comisión

La Comisión ha contado con el mismo sobrecargo desde su inepción hace 17 años. Sus recursos económicos no han sido suficientes para realizar investigaciones de incidentes, disciplinar adecuadamente a los pilotos, realizar exámenes de drogas y alcohol, confeccionar los reglamentos administrativos necesarios para instrumentalizar el mandato legislativo y pagar todos los servicios profesionales necesarios para asegurarnos de cumplir con la ley 226 y la LPAU. Los costos de oficina—luz, agua, materiales—han aumentado.

La Comisión, además, ha decidido asumir los costos de los nuevos cursos de educación continua exigidos por la “National Transportation Safety Board” (“NTSB”) a los pilotos. La Guardia Costanera, durante la vista pública, ofreció una elocuente explicación sobre la importancia de esos cursos. Según su alocución, el 80% de los accidentes marítimos son consecuencia de errores humanos. La NTSB recomendó, como medidas preventivas, entrenar a los pilotos en el manejo de fatiga y el Bridge Resource Management (“BRM”).

El BRM es un modelo operacional diseñado para viabilizar el manejo y uso efectivo de los recursos humanos y tecnológicos, de forma tal que se garantice la seguridad de la

tripulación y pasajeros en cada viaje marítimo. La comunicación entre pilotos, “masters” y otros miembros de la tripulación es una de las claves del BRM. El trabajo en equipo permite un mejor análisis de la información al realizar cambios de curso durante la entrada y salida del puerto.

Para ser duchos en BRM, los pilotos necesitan recibir entrenamiento constante. No huelga destacar, que también se protege la propiedad, como barcos, muelles y otros bienes colocados en los puertos. Por ende, los navieros y cruceros se benefician considerablemente del esfuerzo de los pilotos.

El entrenamiento en BRM incluye aspectos tales como “situational awareness”, “communications”, “cultural awareness”, “assertive leadership”, “decision-making techniques”, risk assessment”. Ese entrenamiento permite a los pilotos aprender a lidiar de forma asertiva con capitanes y tripulantes de otras culturas. La buena comunicación y relación entre el piloto y esas personas es inherente al éxito del pilotaje. Además, los pilotos abordan barcos con diferentes características, cada uno de los cuales exige un análisis particular del curso de entrada y salida del puerto; ello requiere la capacidad para hacer composición de lugar con agudeza y rapidez.

En virtud del presupuesto proyectado—basado en las necesidades antes descritas—la Comisión propuso un aumento de su sobrecargo a \$0.00184036 por tonelada bruta. El oficial examinador recomendó la implementación del sobrecargo propuesto.

Los Navieros entienden que la ley no exige a la Comisión pagar la educación continua; hacerlo sería “actuar fuera del marco de la ley 226”. **Comentarios Escritos de la Asociación de Navieros.** Además, arguyen que los demás profesionales asumen el costo de su educación continua. Los argumentos son infundados.

Si bien la ley no exige a la Comisión sufragar el costo de la educación continua de pilotos, esa potestad se puede inferir de los amplios poderes concedidos. Como ya explicamos, el desempeño de los pilotos está vinculado a la buena marcha de la economía y la seguridad pública. Más aún, la regulación del pilotaje debe orientarse en parte hacia el cumplimiento del mandato constitucional de proteger los recursos naturales de la Isla. Por ende, importantes consideraciones de política pública estatutaria y constitucional justifican la decisión de la Comisión de asumir el costo de la educación continua.

El argumento sobre los otros profesionales no nos impresiona. Los abogados y CPA's, por ejemplo, no realizan trabajos con la trascendencia del pilotaje. Un mero error de cálculo de un piloto puede redundar en la clausura del puerto de San Juan y producir daños millonarios a la propiedad de los propios Navieros. Ello causaría una distorsión en la importación de bienes productivos y de consumo. Los errores de abogados o CPA's no tienen repercusiones si quiera parecidas a las de un error en la navegación de un barco mientras entra o sale de un puerto.

Los pilotos están al servicio de toda la ciudadanía. Como expresan dos comentaristas:

The primary responsibility of every state pilot is to protect the public interest by facilitating the safe and efficient movement of vessels in state waters. In that respect, the principal customer of the pilot's service is not the vessel or the vessel's operator, but rather the state and its public interests.

Paul G. Kirchner and Clayton L. Diamond, Unique Institutions, *Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulation in the United States*, Vol. 23, No.1, U.S.F. MARITIME LAW JOURNAL, PAGE 188.

En esa misma tesitura, la Ley 226-1999 ordena la protección del medioambiente, la vida y propiedad de todos los ciudadanos. Su Artículo 5 delega en la Comisión “los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla”. Los comisionados entienden que tienen la potestad para y la responsabilidad de asumir el control de los nuevos cursos de educación continua de los pilotos, incluido el pago de los cursos⁵. De esa forma, la Comisión se asegura de que los pilotos se mantengan al día y reciban los mejores cursos. El costo la nueva educación continua es una inversión en la seguridad del tráfico marítimo que beneficiará a todos los consumidores del pilotaje, principalmente a los Navieros.

Los Navieros también sugieren que el Plan de Bienestar y Pensiones tiene una partida para la educación continua. Eso es incorrecto. El Plan creó un fondo para educación continua que se agotó en el 2004. Además, el Plan debe concentrar sus recursos y oficios administrativos en los planes médicos y el retiro de los pilotos.

Finalmente, los Navieros entienden que el traspaso de la titularidad de los barcos a la Comisión produciría un ahorro contributivo sustancial. Pero la Comisión no puede ser dueña de los barcos. La Ley 226 ordena con claridad: “Todos los gastos administrativos y operacionales al proveer servicios de practica, excepto la compensación a los prácticos licenciados, serán pagados de los fondos que ingresen al Fideicomiso”. **Artículo 24(d), Ley 226-1999.**

La compra de barcos es uno de los principales gastos operacionales. Si el Fideicomiso es el que tiene que comprar los barcos, también debe ser su titular. En el pasado, la Comisión cometió el error de comprar algunos barcos. Ello se basó en una

⁵ Nos referimos a los cursos contemplados en la Resolución 2017-004, sobre educación continua adicional.

interpretación errada de la Ley 226. La Comisión puede supervisar el desempeño de los Fideicomisos, mas no asumir los gastos que por ley corresponden a éstos.

La Comisión aprueba el nuevo sobrecargo de \$0.00184036 por tonelada bruta, a entrar en vigor 30 días luego de la radicación. Durante los próximos 6 meses, la Comisión—que no ha recibido un solo aumento en 17 años—debe dirigir otros procesos y estudios conducentes al mejoramiento de la industria del pilotaje, tales como la aprobación de nuevos reglamentos, el estudio sobre la unificación de los fideicomisos, e investigar señalamientos serios sobre casos de indisciplina en el servicio de practicaaje. Los nuevos fondos serán indispensables para realizar esa tarea. Por eso, en este renglón, no podemos ofrecer el acomodo ofrecido con respecto a la tarifa de los pilotos y el sobrecargo operacional.

POR TODO LO ANTERIOR, LA COMISIÓN APRUEBA LAS SIGUIENTES ENMIENDAS:

I. Se enmienda la sección I del Reglamento 7187—“Tarifas de Practicaaje”—del siguiente modo:

I. Enmienda a Tarifas de Practicaaje

A. Embarcaciones Sujetas a Practicaaje

1. Aumento de honorarios por servicio de practicaaje en 5 etapas

Periodo	Componente por Pie Calado	Componente por tonelaje bruto
Primer (1) año	\$18.00	\$0.0020
Segundo (2) año	\$18.25	\$0.0022
Tercer (3) año	\$18.50	\$0.0023
Cuarto (4) año	\$18.75	\$0.0024
Quinto (5) año	\$19.00	\$0.0025

2. Límites

Límites	Calado	Tonelaje
Mínimo	15 pies	10,000 toneladas
Máximo	Ninguno	75,000 toneladas

B. Excepción a Embarcaciones Pequeñas

En los Puertos de Puerto Rico arriban embarcaciones sujetas a pilotaje, cuyo calado es mayor de siete (7) pies, pero su tonelaje bruto máximo es igual o menor a setecientos cincuenta (750) toneladas brutas. La tarifa dispuesta en esta resolución supondría una carga demasiado onerosa sobre ese tipo de embarcación, de la cual depende el comercio entre Puerto Rico y las islas cercanas.

1. Las embarcaciones con dichas características, por ende, pagarán la siguiente tarifa por pilotaje:

Periodo	Componente por pie de calado	Componente por tonelaje bruto
Primer (1) año	\$16.00	\$0.0020
Segundo (2) año	\$16.00	\$0.0022
Tercer (3) año	\$16.00	\$0.0023
Cuarto (4) año	\$16.00	\$0.0024
Quinto (5) año	\$16.00	\$0.0025

2. Para los componentes antes desglosados, los prácticos estarán autorizados a cobrar cada componente de la tarifa de practicaaje antes dispuesta, conforme a los siguientes límites:

Límites	Calado	Tonelaje
Mínimo	10 pies	10,000 toneladas
Máximo	Ninguno	75,000 toneladas

II. Se enmienda la sección II del Reglamento 7187—"Sobrecargos o Aportaciones"—del siguiente modo:

II. Enmienda a Sobrecargos o Aportaciones

A. Fideicomiso(s) de Administración y Operación:

Sobrecargo de los Fideicomiso(s): **\$0.0211 por tonelada bruta.**

1. Separación de fondos:

- a. Fondo operacional: \$0.0103 se usará para los gastos operacionales regulares. De ser posible, los fondos excedentes se destinarán a los usos descritos en los sub incisos II.A.1.ii y II.A.1.iii.

Los siguientes fondos restringidos sólo podrán desembolsarse previa aprobación de la Comisión:

- b. Fondo restringido de emergencia: \$0.0005 se separará en calidad de fondo restringido para sufragar únicamente gastos extraordinarios o de emergencia relacionados con las lanchas de práctico o gastos operacionales según la Comisión determine.

- c. Fondo restringido de adquisición de lanchas y mejoras que extiendan su vida útil:

\$0.001 se separará en calidad de fondo restringido para adquisiciones de lanchas o mejoras que extiendan su vida útil.

El fondo restringido de emergencia del SJBPTF se reduce por no existir necesidad de repagar contribuciones atrasadas. El fondo restringido de adquisiciones del SHPTF se redujo de .0015 a .001, por entender la Comisión que su realidad operacional justifica la nueva cantidad.

2. Los fondos restringidos no formarán parte del presupuesto operacional anual a ser autorizado por los correspondientes fideicomisos de administración y operación.

Además, el Plan de Bienestar y Pensiones y la Comisión se beneficiarán de este sobrecargo, según explicamos a continuación.

B. Sobrecargo Plan de Bienestar y Pensiones

El sobrecargo correspondiente al Plan de Bienestar y Pensiones se mantiene en \$0.0075 por tonelada bruta.

C. Sobrecargo de La Comisión

El sobrecargo de la Comisión será de \$0.00184036 por tonelada bruta.

III. Otros Cargos y penalidades

Estos conceptos permanecen inalterados. Refiérase al Reglamento 7187.

IV. Método de Facturación

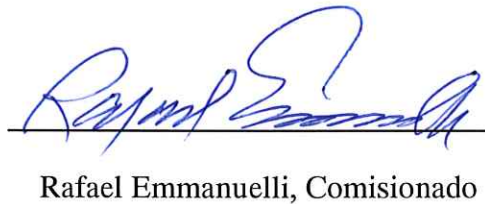
El método permanece inalterado. Refiérase al Reglamento 7187.

V. Conclusión

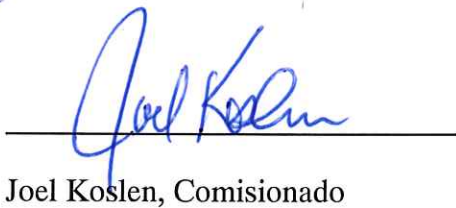
Resuélvase que esta Resolución adelanta los fines de la Ley Núm. 226-1999 y cumple con los rigores procesales de dicha ley y la Ley Núm. 38-2017, mejor conocida como la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno. Las disposiciones del Reglamento 7187 o de cualquier Resolución vigente que sean incompatibles con lo aquí establecido deberán entenderse derogadas.



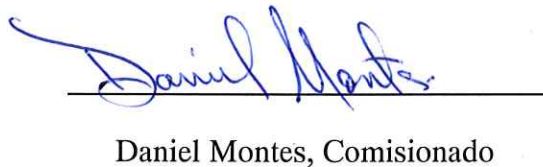
Jorge Miró, Comisionado



Rafael Emmanuelli, Comisionado



Joel Koslen, Comisionado



Daniel Montes, Comisionado

