

NÚMERO: 9524

Fecha: **22 de diciembre de 2023**

Aprobado: Omar J. Marrero Díaz



Secretario de Estado
Departamento de Estado
Gobierno de Puerto Rico

COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

REGLAMENTO SOBRE TARIFAS DE PRACTICAJE Y SOBRECARGOS
PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO

ÍNDICE

Contenido	Página
CAPÍTULO I – BASE LEGAL, PROPÓSITO Y DEFINICIONES	
Artículo 1. Título	1
Artículo 2. Base Legal	1
Artículo 3. Propósito	1
Artículo 4. Definiciones	2
CAPÍTULO II – TARIFAS POR SERVICIOS DE PRACTICAJE	
Artículo 5. Tarifas por Servicios de Practicaje	6
Artículo 6. Sobrecargos para Fideicomisos de Administración y Operación	8
Artículo 7. Sobrecargo para el Fideicomiso del Plan de Pensiones y Bienestar los Prácticos de Puerto Rico	16
Artículo 8. Sobrecargo para la Comisión de Practicaje de Puerto Rico	16
CAPÍTULO III – OTROS CARGOS Y PENALIDADES	
Artículo 9. Cargos por Movimientos entre Muelles y/o Anclajes	16
Artículo 10. Cancelación, Tiempo de Espera o Inhabilidad del Práctico de Desembarcar	18
CAPÍTULO IV - MÉTODO DE FACTURACIÓN	
Artículo 11. Método de Facturación para Servicios de Practicaje, Sobrecargos Aportaciones, Otros Cargos y/o Penalidades	19
CAPÍTULO V – DISPOSICIONES ADICIONALES	
Artículo 12. Separabilidad	20
Artículo 13. Derogación	21
Artículo 14. Enmiendas	21
Artículo 15. Conflicto de Reglamentos	21

CAPÍTULO VI - VIGENCIA

Artículo 16. Vigencia del Reglamento

21

CAPÍTULO I

BASE LEGAL, PROPÓSITO Y DEFINICIONES

Artículo 1. Título

Este Reglamento se conocerá como “Reglamento Sobre Tarifas de Practicaje y Sobrecargos Para el Servicio de Practicaje en los Puertos de Puerto Rico”.

Artículo 2. Base Legal

Este reglamento se promulga en virtud de las facultades conferidas a la Comisión de Practicaje de Puerto Rico (“Comisión”) mediante su ley habilitadora, Ley Número 226 de 12 de agosto de 1999, (“Ley 226-1999”), conocida comúnmente como la Ley de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico y La Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico, Ley Número 38 de 30 de junio de 2017, según enmendada (“Ley 38-2017”).

Artículo 3. Propósito

Este Reglamento deroga el Reglamento Número 7187 titulado “RESOLUCIÓN 2006-001, ADOPTADA EL 21 DE JULIO DE 2006, SOBRE TARIFAS DE PRACTICAJE Y SOBRECARGOS EN EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO” y ratificar e incorporar al cuerpo de este Reglamento las disposiciones del Reglamento Número 9384 titulado “ENMIENDA AL REGLAMENTO 7187 DE 21 DE JULIO DE 2006, RESOLUCIÓN 2006-001, ADOPTADA EL 21 DE JULIO DE 2006, SOBRE TARIFAS DE PRACTICAJE Y SOBRECARGOS EN EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO”. Subsiguientemente, el Reglamento 9384 quedará sin efecto, luego de la presente ratificación.

Este Reglamento se promulga, además, con el propósito de actualizar la estructura de tarifas de practicaje y sobrecargos para el servicio de practicaje en los puertos de Puerto Rico, así

como el sobrecargo para sufragar los gastos operacionales de la Comisión. La última revisión de tarifas data del año 2006 y los aumentos escalonados que se contemplaron en ese entonces, entiéndase en el Reglamento 7187, culminaron en el año 2011. Esto ha causado que los servicios de practica y las operaciones del servicio de practica se encuentren en una situación económica precaria, que pone en riesgo la integridad y continuidad de unos servicios que son indispensables para Puerto Rico. Es harto conocido que el 90% de los bienes importados a Puerto Rico llegan por mar y que es imperativo contar con una estructura tarifaria que salvaguarde la prolongación de esta actividad sin que sea una carga excesivamente onerosa para las embarcaciones que transitan las aguas de Puerto Rico.

La Comisión, de conformidad con sus facultades estatutarias y después de cumplir con los procedimientos legales aplicables, determinó que la nueva estructura tarifaria es justa y razonable y, además, obedece a los objetivos de proveer servicios seguros, continuos y de excelencia a las embarcaciones que frecuentan los Puertos de Puerto Rico.

El Reglamento también tiene como propósito ratificar y consolidar las enmiendas contenidas en el Reglamento – 9384 con el propósito de consolidar todas las disposiciones relacionadas a las tarifas del servicio de practica y sobrecargos en el servicio de practica en los Puertos de Puerto Rico. Este objetivo persigue proveer claridad a todos los participantes involucrados en el tránsito de embarcaciones en las aguas de los Puertos de Puerto Rico.

Artículo 4. Definiciones

Para fines de este Reglamento, los siguientes términos, frases y palabras, utilizados en singular o plural indistintamente, tendrán el siguiente significado y alcance:

- 1) Aguas Sujetas a Servicios de Practicaje en Puerto Rico – significa todas las aguas navegables de Puerto Rico conforme dispuso el Congreso de los Estados Unidos en la Sección 8 de la Ley de Relaciones Federales 48 USC 749.0, según enmendada.
- 2) *Beam Rate* – componente de la tarifa a ser cobrado por cada pie de manga (*beam*) de una Embarcación.
- 3) Calado - significa la distancia vertical entre la línea de flotación y la línea base o quilla de una Embarcación.
- 4) Comisión – significa la Comisión de Practicaje de Puerto Rico.
- 5) Circunstancias Especiales y/o Excepcionales – son situaciones que permiten utilizar los fondos restringidos para sufragar gastos administrativos y operacionales, según las disposiciones del Artículo 6 de este Reglamento.
- 6) *Draft Rate* – componente de la tarifa a ser cobrada por cada pie de Calado (*draft*) de una Embarcación.
- 7) Embarcación – Incluye toda descripción de nave acuática u otro instrumento artificial capaz de ser usado como medio de transportación en el agua.
- 8) Fideicomisos de Operación y Administración – se refiere al *San Juan Bay Pilots Trust Funds* (“SJBPTF”) y al *Southeast Harbor Pilots Trust Fund* (“SHPTF”) (en conjunto denominados “Fideicomisos”).
- 9) Fideicomiso del Plan de Pensiones y Bienestar de los Prácticos de Puerto Rico– se refiere al Fideicomiso establecido para el Plan de Pensiones y Bienestar de los Prácticos (en adelante denominado “Plan de Pensiones”).
- 10) Fecha de Vigencia – este Reglamento entrará en vigor el 1 de abril de 2024.

- 11) Fondos Restrictos – fondos provenientes de sobrecargos cobrados por los fideicomisos de administración y operación, destinados a sufragar gastos extraordinarios de emergencia a las lanchas de los Prácticos, acondicionamiento de las lanchas de los Prácticos y/o la adquisición de lanchas para los Prácticos. Asimismo, en Circunstancias Especiales y/o Excepcionales, la Comisión tendrá discreción para permitir que estos fondos restrictos se utilicen para sufragar gastos administrativos y operacionales.
- 12) *GRT Rate* – componente de la tarifa a ser cobrada por *GRT* (tonelaje bruto registrado) para una Embarcación.
- 13) *GRT* – las toneladas brutas máximas registradas de una Embarcación, según establecido en el correspondiente (i) “International Tonnage Certificate” de la Embarcación y/o registrado en el Lloyd’s Register, (ii) *Certificate of Documentation* (“*COD*”) o, en su defecto, (iii) según registrado por la correspondiente sociedad clasificadora con jurisdicción sobre la Embarcación, lo que sea mayor.
- 14) *LOA Rate* – componente de la tarifa a ser cobrada por pie de eslora de una Embarcación.
- 15) Práctico – significa el práctico local licenciado o el practico designado certificado. Es práctico la persona experimentada, versada y diestra que, a través de la práctica, adquiere el conocimiento del lugar en que navega, cualificándolo para dirigir y dirige a vista el rumbo de las embarcaciones, llamándose de costa o de puerto, respectivamente, según sea en una u otro donde ejerce su profesión.
- 16) Practicaje o Pilotaje – significa el acto de pilotar. Ciencia o arte que enseña el oficio de Práctico. Pilotaje es, además, el honorario o derecho que paga la Embarcación al Práctico por su Servicio de Practicaje.

- 17) San Juan Bay Pilots Corporation (“SJPB”) – se refiere a la asociación de Prácticos que prestan Servicios de Practicaje principalmente en la Bahía de San Juan, Puerto Rico.
- 18) San Juan Bay Pilots Trust Fund (“SJBPTF”) – se refiere al Fideicomiso de Administración y Operación para los Servicios de Practicaje provistos en aquellos puertos de la Bahía de San Juan, Puerto Rico y actualmente administrado por Harbor Holdings & Operations, Inc.
- 19) Southeast Harbor Pilots (“SHP”) – se refiere al grupo de Prácticos que prestan Servicios de Practicaje a todos los puertos de Puerto Rico excepto a la Bahía de San Juan, Puerto Rico.
- 20) Southeast Harbor Pilots Trust Fund (“SHPTF”) – se refiere al Fideicomiso de Administración y Operación para los Servicios de Practicaje provistos en todos los puertos de Puerto Rico excepto la Bahía de San Juan, Puerto Rico.
- 21) Servicio de Practicaje – se refiere a las operaciones y asistencias de los Prácticos en las aguas y puertos de Puerto Rico. Los servicios de los Prácticos incluyen el asesoramiento y la asistencia proporcionados para garantizar la navegación segura y eficiente de las Embarcaciones en las aguas jurisdiccionales de Puerto Rico. Estos servicios pueden incluir la dirección y asesoramiento sobre rutas, maniobras de atraque y desatraque, y cualquier otra actividad necesaria para garantizar la seguridad y eficacia de la navegación marítima en la región.
- 22) Sobrecargos de Operaciones – se refiere a los sobrecargos a ser facturados y cobrados por (i) los Fideicomisos, (ii) la Comisión y (iii) el Plan de Pensiones, para garantizar la sana operación de los Servicios de Practicaje en Puerto Rico.

- 23) Tarifa por Servicios de Practicaje – se refiere a la factura a ser cobrada por concepto de honorarios del Práctico.
- 24) *Tug and Barge* – Embarcación sujeta a los Servicios de Practicaje compuesta por remolcador y una o varias barcasas, y todas estarán sujetas a la Tarifa de Practicaje.

CAPÍTULO II

TARIFAS POR SERVICIOS DE PRACTICAJE

Artículo 5 – Tarifas por Servicios de Practicaje

(A) *San Juan Bay Pilots Corp.* (“SJB”) Los honorarios por Servicio de Practicaje a ser cobrados por los Prácticos de la SJB, a toda Embarcación que ingrese o egrese de aquellos puertos de la Bahía de San Juan, se facturarán utilizando una fórmula que tiene como base el *GRT*, según se desglosa a continuación y es equivalente al producto de la siguiente fórmula:

$$(GRT \times GRT \text{ Rate}) + (Draft \times Draft \text{ Rate}) + (LOA \times LOA \text{ Rate}) + (Beam \times Beam \text{ Rate})$$

Período	<i>GRT</i>	<i>GRT Rate</i> (\$)	<i>Draft Rate</i> (\$)	<i>LOA Rate</i> (\$)	<i>Beam Rate</i> (\$)
Año 1	<10k	0.00348	7.40898	0.24748	1.23738
	>10k	0.00464	9.87151	0.33302	1.64983
	>120k	0.00290	9.87151	0.33302	1.64983
Año 2	<10k	0.00377	8.01779	0.26781	1.33905
	>10k	0.00503	10.68267	0.36039	1.78540
	>120k	0.00295	10.68267	0.36039	1.78540
Año 3	<10k	0.00401	8.52956	0.28490	1.42452
	>10k	0.00535	11.36454	0.38339	1.89937
	>120k	0.00295	11.36454	0.38339	1.89937
Año 4	<10k	0.00476	10.11982	0.33802	1.69011
	>10k	0.00634	13.48335	0.45487	2.25348
	>120k	0.00315	13.48335	0.45487	2.25348

Año 5	<10k	0.00534	11.34900	0.37908	1.89540
	>10k	0.00711	15.12108	0.51012	2.52720
	>120k	0.00325	15.12108	0.51012	2.52720
Año 6	<10k	0.00564	12.00375	0.40095	2.00475
	>10k	0.00752	15.99345	0.53955	2.67300
	>120k	0.00330	15.99345	0.53955	2.67300

(B) Cargos Mínimos de SJB

- i. El cargo mínimo de eslora (*LOA*) será de cien (100) pies.
- ii. El cargo mínimo de manga (*Beam*) será de treinta (30) pies.
- iii. El cargo mínimo de calado (*Draft*) será de diez (10) pies.

(C) *Southeast Harbor Pilots* (“SHP”). Los honorarios por Servicio de Practicaje a ser cobrados por los Prácticos de la SHP, a toda Embarcación que ingrese o egrese de aquellos puertos que no pertenecen a la Bahía de San Juan, se facturarán utilizando como base el *Draft Rate* y el *GRT Rate*, según se desglosa a continuación, y será equivalente al producto de la siguiente fórmula, con un “*tonnage cap*” de ciento veinte mil toneladas (120,000 *GRT*):

$$(\text{Draft} \times \text{Draft Rate}) + (\text{GRT} \times \text{GRT Rate})$$

Período	<i>Draft Rate</i> (\$)	<i>GRT Rate</i> (\$)
Año 1	19.00	0.0050
Año 2	19.00	0.0055
Año 3	19.00	0.0060
Año 4	19.00	0.0065
Año 5	19.00	0.0070
Año 6	19.00	0.0075

(D) Tarifa por Excepción de Southeast Harbor Pilots (“SHP”). Los honorarios de practicaje a ser cobrados por los prácticos de la SHP para aquellas Embarcaciones con (i) un calado mayor a siete pies (7’) pero no mayor a diez pies (10’) y (ii) un *GRT* igual o menor a setecientos cincuenta (750), se facturarán utilizando como base del *Draft Rate* y el *GRT Rate*, según se desglosa a continuación, y será equivalente al producto de la siguiente fórmula:

$$(Draft \times Draft Rate) + (GRT \times GRT Rate)$$

Período	<i>Draft Rate</i> (\$)	<i>GRT Rate</i> (\$)
Año 1	16.00	0.0015
Año 2	16.00	0.0015
Año 3	16.00	0.0015
Año 4	16.00	0.0015
Año 5	16.00	0.0015
Año 6	16.00	0.0015

Artículo 6 – Sobrecargos para Fideicomisos de Administración y Operación

(A) San Juan Bay Pilots Trust Funds (“SJBPTF”). Los sobrecargos para sufragar los gastos operacionales y administrativos del SJBPTF, a ser cobrados a toda Embarcación que ingrese y egrese de aquellos puertos de la Bahía de San Juan, se facturarán utilizando una fórmula que utiliza como base el *GRT*, según se desglosa a continuación y será equivalente al producto de la siguiente fórmula:

$$(GRT \times GRT Rate) + (Draft \times Draft Rate) + (LOA \times LOA Rate) + (Beam \times Beam Rate)$$

Período	<i>GRT</i>	<i>GRT Rate</i> (\$)	<i>Draft Rate</i> (\$)	<i>LOA Rate</i> (\$)	<i>Beam Rate</i> (\$)
Año 1	<10k	0.00252	5.36512	0.17921	0.89603
	>10k	0.00336	7.14833	0.24115	1.19471
	>120k	0.00210	7.14833	0.24115	1.19471
Año 2	<10k	0.00262	5.57168	0.18611	0.93053
	>10k	0.00349	7.42355	0.25004	1.24070
	>120k	0.00205	7.42355	0.25004	1.24070
Año 3	<10k	0.00279	5.92732	0.19798	0.98992
	>10k	0.00372	7.89739	0.26642	1.31990
	>120k	0.00205	7.89739	0.26642	1.31990
Año 4	<10k	0.00279	5.94338	0.19852	0.99261
	>10k	0.00373	7.91879	0.26715	1.32348
	>120k	0.00185	7.91879	0.26715	1.32348
Año 5	<10k	0.00287	6.11100	0.20412	1.02060
	>10k	0.00383	8.14212	0.27468	1.36080
	>120k	0.00175	8.14212	0.27468	1.36080
Año 6	<10k	0.00291	6.18375	0.20655	1.03275
	>10k	0.00388	8.23905	0.27795	1.37700
	>120k	0.00170	8.23905	0.27795	1.37700

(B) Cargos Mínimos

- i. El cargo mínimo de eslora (*LOA*) será de cien (100) pies.
- ii. El cargo mínimo de manga (*Beam*) será de treinta (30) pies.
- iii. El cargo mínimo de calado (*Draft*) será de diez (10) pies.

(C) Sobrecargo para Fondos Restrictos. El SJBPTF cobrará un sobrecargo a base del *GRT*

Rate equivalente a \$0.002 y, deberá destinar estos fondos recibidos, a las correspondientes cuentas de los Fondos Restrictos, según se desglosa a continuación:

- i. No menos de un *GRT Rate* equivalente al \$0.001 en calidad de Fondo Restricto, para sufragar únicamente gastos extraordinarios o de emergencia a las lanchas de prácticos.
- ii. No menos de un *GRT Rate* equivalente al \$0.001 en calidad de Fondo Restricto, para la adquisición de lanchas de prácticos.

- iii. No obstante lo anterior, la Comisión podrá usar y/o autorizar el uso de los fondos restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales.
- iv. Las Circunstancias Especiales y/o Excepcionales incluyen, pero no se limitan a las siguientes:
 - 1. Cuando se puedan afectar los servicios esenciales de la ciudadanía;
 - 2. Cuando surjan necesidades inesperadas, imprevistas e inaplazables;
 - 3. Cuando está en peligro de suspenderse o afectarse adversamente el funcionamiento de alguno de los Fideicomisos;
 - 4. Circunstancias o eventos inesperados que ocasionan dificultades financieras severas;
 - 5. Circunstancias en que el uso de fondos restringidos resulte necesario para mantener las operaciones de los Fideicomisos;
 - 6. En caso de desastres naturales, por ejemplo, terremotos, huracanes, o tormentas;
 - 7. En casos de fuerza mayor;
 - 8. En casos de pandemia o suceso internacionales que alteren el curso ordinario de las operaciones marítimas (Ej. COVID-19);
 - 9. Las necesidades inmediatas surgidas como consecuencia de dilación y olvido administrativo, no se consideran especiales, ni excepcionales;
 - 10. Este listado no pretende ser exhaustivo, por lo que no excluye otras Circunstancias Especiales y/o Excepcionales en las que la Comisión, en el ejercicio de su discreción, determine que se justifica el uso de fondos restringidos para sufragar gastos operacionales y administrativos.

- v. Procedimiento para la aprobación del uso de Fondos Restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales, debe seguirse el siguiente procedimiento:
1. La Comisión, en el ejercicio de su discreción, dispondrá por escrito y de manera detallada los fundamentos que justifican el uso de los Fondos Restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales.
 2. El uso de los Fondos Restringidos en Circunstancias Especiales y/o Excepcionales deberá ser justo y razonable.
 3. Para determinar si el uso de Fondos Restringidos para Circunstancias Especiales y/o Excepcionales será justo y razonable, la Comisión deberá considerar el interés público en promocionar y mantener los Servicios de Practicaje eficientes, confiables y seguros. Además, la Comisión debe considerar:
 - a. El interés público de que en cada puerto haya disponibles Prácticos debidamente cualificados que rindan el servicio a toda Embarcación que lo solicita.
 - b. Cualquier otro factor que la Comisión entienda es relevante al determinar una tarifa justa y razonable.
 4. El escrito del Fideicomiso mediante el cuales detalla la necesidad de utilizar los Fondos Restringidos se les notificará a todas las partes interesadas. Asimismo, se les informará de su derecho a radicar una contestación a la solicitud, dentro de los diez (10) días laborables subsiguientes al recibo de

la notificación. La notificación especificará la fecha en que deberá radicarse la contestación o cualquier alegación responsiva.

5. En el caso de que una solicitud de aprobación para el uso de los Fondos Restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales sea radicada por un Fideicomiso la misma deberá estar acompañada de toda la información relevante, fiscal y no fiscal que la Comisión requiera, sobre las actividades de Servicios de Practicaje del puerto afectado.

vi. Exclusión de Fondos Restringidos. Los Fondos Restringidos no formarán parte del presupuesto operacional anual a ser autorizado por el SJBPTF.

(D) Southeast Harbor Pilots Trust Fund (SHPTF). Los sobrecargos para sufragar los gastos operacionales del fideicomiso conocido como Southeast Harbor Pilots Trust Fund, a ser cobrados a toda embarcación saliendo y entrando de los puertos que no pertenecen a la Bahía de San Juan, se facturarán utilizando una fórmula a base del *GRT Rate*, según se desglosa a continuación y será equivalente al producto de la siguiente fórmula:

$$(GRT \times GRT \text{ Rate Cargo Operacional}) + (GRT \times GRT \text{ Rate PPU Replacement})$$

Período	<i>GRT Rate</i> Cargo Operacional (\$)	<i>GRT Rate</i> PPU Replacement (\$)
Año 1	0.02	0.00146
Año 2	0.02	0.00146
Año 3	0.02	0.00146
Año 4	0.02	0.00146
Año 5	0.02	0.00146
Año 6	0.02	0.00146

- i. Sobrecargo para repago de deuda del Southeast Harbor Pilots Trust Fund. El SHPTF cobrará un *GRT Rate* equivalente a \$0.0047 a partir de la Fecha de Vigencia de este Reglamento hasta el repago total de las deudas del SHPTF relacionadas a los Fondos Restringidos. Este sobrecargo cesará con la correspondiente certificación expedida por el SHPTF a favor de la Comisión sobre el repago total de sus deudas.
- ii. Sobrecargo para *Boat Overhaul* y *Boat Repower*. El SHPTF cobrará un *GRT Rate* equivalente a \$0.0052 durante un período de cinco (5) años a partir de la Fecha de Vigencia de este Reglamento, para el cambio y remodelación de las lanchas Victorious y Centurion.
- iii. Sobrecargo para Fondos Restringidos. El SHPTF cobrará un sobrecargo a base del *GRT Rate* equivalente a \$0.00188 y, deberá destinar estos fondos recibidos, a las correspondientes cuentas de los Fondos Restringidos, según se desglosa a continuación:
 - (a) No menos de un *GRT Rate* equivalente al \$0.00041 en calidad de Fondo Restringido, para sufragar únicamente gastos extraordinarios o de emergencia a las lanchas de prácticos.
 - (b) No menos de un *GRT Rate* equivalente al \$0.00147 en calidad de Fondo Restringido, para la adquisición de lanchas de prácticos.
 - (c) No obstante lo anterior, la Comisión podrá usar y/o autorizar el uso de los fondos restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales.
 - (d) Las Circunstancias Especiales y/o Excepcionales incluyen, pero no se limitan a las siguientes:
 - 1. Cuando se puedan afectar los servicios esenciales de la ciudadanía;
 - 2. Cuando surjan necesidades inesperadas, imprevistas e inaplazables;

3. Cuando está en peligro de suspenderse o afectarse adversamente el funcionamiento de alguno de los Fideicomisos;
 4. Circunstancias o eventos inesperados que ocasionan dificultades financieras severas;
 5. Circunstancias en que el uso de fondos restringidos resulte necesario para mantener las operaciones de los Fideicomisos;
 6. En caso de desastres naturales, por ejemplo, terremotos, huracanes, o tormentas;
 7. En casos de fuerza mayor;
 8. En casos de pandemia o suceso internacionales que alteren el curso ordinario de las operaciones marítimas (Ej. COVID-19);
 9. Las necesidades inmediatas surgidas como consecuencia de dilación y olvido administrativo, no se consideran especiales, ni excepcionales;
 10. Este listado no pretende ser exhaustivo, por lo que no excluye otras Circunstancias Especiales y/o Excepcionales en las que la Comisión, en el ejercicio de su discreción, determine que se justifica el uso de fondos restringidos para sufragar gastos operacionales y administrativos.
- (e) Procedimiento para la aprobación del uso de Fondos Restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales, debe seguirse el siguiente procedimiento:
1. La Comisión, en el ejercicio de su discreción, dispondrá por escrito y de manera detallada los fundamentos que justifican el uso de los Fondos Restringidos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales.

2. El uso de los Fondos Restrictos en Circunstancias Especiales y/o Excepcionales deberá ser justo y razonable.
3. Para determinar si el uso de Fondos Restrictos para Circunstancias Especiales y/o Excepcionales será justo y razonable, la Comisión deberá considerar el interés público en promocionar y mantener los Servicios de Practicaje eficientes, confiables y seguros. Además, la Comisión debe considerar:
 - a. El interés público de que en cada puerto haya disponibles Prácticos debidamente cualificados que rindan el servicio a toda Embarcación que lo solicita.
 - b. Cualquier otro factor que la Comisión entienda es relevante al determinar una tarifa justa y razonable.
4. El escrito del Fideicomiso mediante el cuales detalla la necesidad de utilizar los Fondos Restrictos se les notificará a todas las partes interesadas. Asimismo, se les informará de su derecho a radicar una contestación a la solicitud, dentro de los diez (10) días subsiguientes al recibo de la notificación. La notificación especificará la fecha en que deberá radicarse la contestación o cualquier alegación responsiva.
5. En el caso de que una solicitud de aprobación para el uso de los Fondos Restrictos para atender Circunstancias Especiales y/o Excepcionales sea radicada por un Fideicomiso la misma deberá estar acompañada de toda la información relevante, fiscal y no fiscal que la Comisión requiera, sobre las actividades de Servicios de Practicaje del puerto afectado.

iv. Exclusión de Fondos Restringidos. Los Fondos Restringidos no formarán parte del presupuesto operativo anual a ser autorizado por el SHPTF.

Artículo 7. Sobrecargo para el Fideicomiso del Plan de Pensiones y Bienestar de los Prácticos de Puerto Rico – Toda Embarcación sujeta a los servicios de practica que entre y salga de los puertos de Puerto Rico deberá aportar un sobrecargo calculado a base de un *GRT Rate* equivalente a \$0.0075 a ser destinado para el Plan de Pensiones y Bienestar de los Prácticos de Puerto Rico.

Artículo 8 – Sobrecargo para la Comisión de Practica de Puerto Rico – Toda Embarcación sujeta a los servicios de practica que entre y salga de los puertos de Puerto Rico deberá aportar un sobrecargo calculado a base de un *GRT Rate* equivalente a \$0.00208569 a ser destinado para sufragar los gastos operacionales de la Comisión de Practica de Puerto Rico.

CAPÍTULO III

OTROS CARGOS O PENALIDADES

Artículo 9. Cargos por Movimientos entre Muelles y/o Anclajes

(A) Debido a las particularidades y configuración del Puerto de San Juan, la Comisión establece las siguientes zonas, las cuales determinarán la Tarifa de Practica que los Prácticos quedan autorizados a cobrar en movimientos de Embarcaciones de muelle a muelle, de un muelle al anclaje o vice-versa. Las zonas establecidas son:

Zona	Sector
A	Muelle 1 – Fernández Juncos – San Antonio Channel
B	Army Terminal, Puerto Nuevo A – Puerto Nuevo O
C	Muelles 15, 16 y Tender Pier

D	<i>Gulf Oil Dock/Capeco/Puma/PR Energy</i>
E	Cataño Oil Dock (COD)
F	Muelles de Granos (Molinos de P.R., Nutrimix & Pan American Grain)

- i. Movimientos de muelle a muelle, dentro de una misma zona: la Tarifa de Practicaje establecida en el Artículo 5 Inciso (A), o sea, un (1) movimiento;
 - ii. Movimiento de muelle a muelle, de una zona a otra: el equivalente a una vez y media (1 ½) la Tarifa de Practicaje establecida en el Artículo 5 Inciso (A), o sea, el equivalente a uno y medio (1 ½) movimientos;
 - iii. Movimiento de un muelle al anclaje o del anclaje a un muelle: el equivalente a una vez y media (1 ½) la Tarifa de Practicaje establecida en el Artículo 5 Inciso (A) de este Reglamento, o sea, el equivalente a uno y medio (1 ½) movimientos.
- (B) En los demás, puertos de Puerto Rico, para los movimientos de embarcaciones de muelle a muelle, o de un muelle al anclaje o viceversa, los Servicios de Practicaje serán facturados al equivalente de una vez y media (1 ½) de la Tarifa de Practicaje establecida en el Artículo 5, Inciso (C) o (D) de este Reglamento o sea el equivalente a uno y medio (1 ½) movimientos.
- (C) No obstante cualquier disposición en contrario en este Reglamento, debido a la dificultad de su maniobrabilidad, los movimientos de las Embarcaciones que estén imposibilitadas por cualquier razón de moverse o maniobrar asistidas por su propio sistema de propulsión (conocido en inglés como “*deadship*”), estarán sujetas a una tarifa especial equivalente a dos (2) veces la Tarifa de Practicaje establecida en el Artículo 5, Incisos (A), (C) o (D) de este Reglamento, o sea el equivalente a dos (2) movimientos.

- (D) Los sobrecargos o aportaciones establecidas en el Artículo 6 de este Reglamento, no obstante lo dispuesto en este Artículo 9 Incisos (A), (B) y (C) de este Reglamento, sólo se facturarán como un (1) movimiento.

Artículo 10. Cancelación, Tiempo de Espera o Inhabilidad del Práctico de Desembarcar.

- (A) Cargo por Cancelación. Los Prácticos quedan autorizados a cobrar a las Embarcaciones una penalidad de doscientos cincuenta dólares (\$250.00), cuando la cancelación ocurre dentro de las dos (2) horas previas a la hora en que el Servicio de Practicaje fue solicitado.
- (B) Cargo por Tiempo de Espera. Los Prácticos quedan autorizados a cobrar a las Embarcaciones la suma de trescientos dólares (\$300.00) de penalidad por cada hora o fracción adicional, hasta un máximo de dos (2) horas, desde que el Práctico aborda la embarcación y tiene que esperar para comenzar el movimiento de la embarcación por un período de más de treinta (30) minutos pasados la hora para cual el Servicio de Practicaje fue solicitado. Los Prácticos, además, quedan autorizados a cobrar un cargo por demora equivalente a trescientos dólares (\$300.00) luego de pasados los treinta (30) minutos desde que el primer cabo sea asegurado en tierra (*First Line*) hasta que la Embarcación esté debidamente asegurada ("*All Fast*"). Estas penalidades son aplicables cuando dicha demora ocurre por razones que no son atribuibles al Práctico.
- (C) Cargo por Inhabilidad del Práctico Desembarcar. Los Prácticos quedan autorizados a cobrar un cargo de quinientos dólares por día (\$500.00) hasta su regreso a Puerto Rico, cuando el Práctico quede inhabilitado a desembarcar la Embarcación a su salida de algún puerto de Puerto Rico, y tenga que permanecer abordo hasta que la embarcación arribe en otro puerto. Además del cargo diario, el Práctico queda autorizado a solicitarle a la Embarcación el reembolso, a costo, por los gastos incurridos por concepto de

transportación aérea (Primera Clase, sujeto a disponibilidad) y hospedaje, y hasta un máximo de cincuenta dólares (\$50.00) por día por concepto de dietas, hasta su regreso a Puerto Rico a la brevedad posible.

- (D) Cargo por Ajuste de Cargo de Combustible. Se autoriza a los Fideicomisos a cobrar un ajuste por alza en el costo de combustible equivalente al uno por ciento (1%) del total de la factura de Fideicomiso por cada diez centavos (\$0.10) sobre el costo base de tres dólares (\$3.00) por galón.

CAPÍTULO IV

MÉTODO DE FACTURACIÓN

Artículo 11. Método de Facturación para Servicios de Practicaje, Sobrecargos, Aportaciones, Otros Cargos y/o Penalidades El cobro y/o facturación por los Servicios de Practicaje, Sobrecargos, Aportaciones, Otros Cargos y/o Penalidades consistirán en dos (2) partes, a saber:

- (A) La tarifa de Servicio de Practicaje dispuestos en los Artículos 5, 9 y 10 de este Reglamento, según sean aplicables, serán facturados por cada Practico o grupo de Prácticos, y/o la entidad representante de los Prácticos, directamente a la Embarcación, su Capitán, dueño, agente o representante. El pago de los mismos se efectuará luego de prestarse los Servicios de Practicaje, excepto cuando la Embarcación, Capitán, dueño, agente, o representante tenga establecida una línea de crédito con el Práctico o con la entidad representante de los Prácticos que tengan derecho al cobro de las tarifas de practicaje.
- (B) Los sobrecargos o aportaciones dispuestos en los Artículos 6, 7, 8 y 10 de este Reglamento, según sean aplicables, serán facturados por el Plan de Pensiones, los

correspondientes Fideicomisos o la Comisión, según sea el caso, directamente a la Embarcación, su Capitán, dueño, agente o representante. El pago de los mismos se efectuará luego de prestarse los Servicios de Practicaje, excepto cuando la Embarcación, Capitán, dueño, agente o representante tenga establecida una línea de crédito con el Plan de Pensiones, los Fideicomisos o la Comisión. De así entenderlo procedente y conveniente, la Comisión, por mutuo acuerdo por escrito con el Plan de Pensiones y/o todos o algunos de los Fideicomisos, sujeto a los términos de sus respectivas cláusulas constitutivas (“*by-laws*”) de los mismos, podrá autorizar que el Plan de Pensiones y/o todos o algunos de los correspondientes Fideicomisos acumulen en una (1) sola factura todos los sobrecargos o aportaciones aplicables. En cuyo caso, deberá desglosarse en la factura cada uno de los diferentes sobrecargos o aportaciones y, al recibo del correspondiente pago de parte de la Embarcación, su Capitán, dueño, agente o representante, deberá distribuirse inmediatamente los correspondientes fondos a cada una de las entidades acumuladas en las facturas.

- (C) Las tarifas por Servicios de Practicaje, sobrecargos, aportaciones, cargos o penalidades dispuestas en este Reglamento que no se hayan pagado en un término treinta (30) días calendario después de haber facturado, devengarán intereses por mora equivalentes al seis por ciento (6%) anual.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES ADICIONALES

Artículo 12. Separabilidad – La declaración por un Tribunal competente de que una palabra, oración, inciso, artículo, sección, disposición o parte de este Reglamento es inválida, nula o inconstitucional no menoscabará o invalidará las restantes disposiciones y partes del mismo,

sino que su efecto se limitará a la palabra, oración, inciso, artículo, sección, disposición o parte específica declarada inconstitucional o nula.

Artículo 13. Derogación – Este Reglamento deroga en su totalidad el Reglamento Número 7187 titulado “RESOLUCIÓN 2006-001, ADOPTADA EL 21 DE JULIO DE 2006, SOBRE TARIFAS DE PRACTICAJE Y SOBRECARGOS EN EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO” y además deroga, luego de ratificar e incorporar a este Reglamento las disposiciones allí contenidas, el Reglamento Número 9384 titulado “ENMIENDA AL REGLAMENTO 7187 DE 21 DE JULIO DE 2006, RESOLUCIÓN 2006-001, ADOPTADA EL 21 DE JULIO DE 2006, SOBRE TARIFAS DE PRACTICAJE Y SOBRECARGOS EN EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LOS PUERTOS DE PUERTO RICO”.

Artículo 14. Enmiendas – Toda enmienda a este Reglamento deberá aprobarse de la misma forma que el Reglamento original.

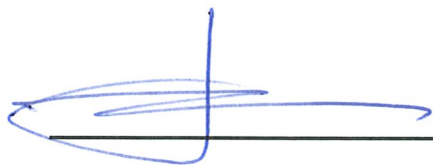
Artículo 15. Conflicto de Reglamentos – De existir algún conflicto entre este Reglamento y algún otro reglamento emitido por la Comisión, las disposiciones de este Reglamento prevalecerán.

CAPÍTULO VI

VIGENCIA

Artículo 16. Vigencia – Las disposiciones contenidas en este Reglamento entrarán en vigor el día **1 de abril de 2024**, para permitir una transición razonable a todas las partes involucradas en la industria del Servicio de Practicaje. Todos los períodos anuales contenidos en este Reglamento tendrán su aniversario el 1 de abril de cada año subsiguiente.

Aprobado en San Juan, Puerto Rico hoy día 22 de diciembre de 2023.



José F. Nazario, Presidente Interino

Fecha de Aprobación: **22 de diciembre de 2023**

Fecha de Radicación: **22 de diciembre de 2023**

Fecha de Vigencia: **1 de abril de 2024**