ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO
JUNTA DE DIRECTORES
SAN JUAN, PUERTO RICO 00936-2829

RESOLUCION NUM. 94-21 5094

Resolución para establecer honorarios de los Pilotos de Puerto Rico que prestan servicio en los puertos de la Isla; para establecer el cobro de un cargo adicional por tonelaje bruto (sobrecargo).

CONTENIDO PAGINA

POR CUANTO	1
PRIMERO	1-2
SEGUNDO	2
TERCERO	3
CUARTO	2-3
QUINTO	3
SEXTO	3
RESUELVASE FINALMENTE	3-4
APROBADA	4
ANEJOS	

Núm. 5094
Fecha 28 de junio de 1994 10:30 A.M.
Aprobado: Baltasar Corrada del Río
Secretario de Estado
Por: [signature]
Secretaria Auxiliar de Estado

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD DE LOS PUERTOS DE PUERTO RICO
JUNTA DE DIRECTORES
SAN JUAN, PUERTO RICO 00936-2829

RESOLUCION NUM. 94-21

Resolución para establecer honorarios de los Pilotos de Puerto que prestan servicio en los puertos de la Isla; para establecer el cobro de un cargo adicional por tonelaje bruto (sobrecargo)

POR CUANTO, la Ley de la Autoridad de los Puertos, Ley Número 125 del 7 de mayo de 1942, según enmendada, (LPRA 333), y la Ley Núm. 151 del 28 de junio de 1968, según enmendada, y conocida como Ley de Puertos y Muelles de Puerto Rico que establece la facultad para reglamentar el servicio de pilotaje en Puerto Rico;

POR CUANTO, de conformidad con las disposiciones del Reglamento Núm. 4286 de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico para la regulación de la Actividad de Pilotaje en los Puertos de Puerto Rico;

RESUELVASE

HONORARIOS DE PILOTAJE

PRIMERO: Se dispone el establecimiento de un cargo especial de $0.0050 por tonelada bruta para toda embarcación entrando y saliendo de los Puertos de la Isla para cubrir los costos de la compra de embarcaciones; cubrir el costo de construcción y habilitación de un Edificio y facilidades de muelle para los pilotos de la Isla, además de cubrir los gastos de administración y operación de lo antes mencionado

por conducto de la "Caribbean Harbor Pilots, Inc." y/o el Fideicomiso, cuya creación fue autorizada en virtud del Reglamento de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico para la regulación de la actividad de pilotaje. Este cargo especial ya aplica en el Puerto de San Juan.

SEGUNDO: El cargo especial de $.0050 por tonelada bruta provisto en el Inciso Primero anterior, regirá hasta el 1ro de diciembre de 1994. Con razonable anticipación a dicha fecha de expiración, la Junta Consultiva de Pilotos someterá al Director Ejecutivo su recomendación en torno al término de extensión y la cuantía del cargo durante tiempo adicional.

TERCERO: Al incrementar este cargo especial también se dispone que se reduzca la aportación al Plan de Pensiones de los Pilotos a $.0050 por tonelada bruta para toda embarcación entrando y saliendo de puerto.

El referido cargo especial de $.0050 para engrosar el Plan de Pensiones de los Pilotos, deberá ser observado con regularidad por la Junta Consultiva de Pilotos, la cual oportunamente someterá recomendaciones al Director Ejecutivo en cualquier momento que entienda que, actuarialmente, tal aportación es excesiva o, en su caso, insuficiente, para la estabilidad y eficacia de dicho Fondo de Pensiones.

CUARTO: <u>Método de Facturacion y/o Cobro</u>

1) El cobro y/o facturación de lo anterior consistirá de dos partes, a saber:

   a) Los honorarios por calado, el cual cada piloto o grupo de pilotos facturará, y/o la Corporación representante de los pilotos cobrará directamente del barco, su capitán, agente o representante. Este pago se efectuará luego de prestarse los servicios, excepto cuando el barco, capitán, dueño o agente tenga establecida una línea de crédito

con el piloto o con la Corporación representante de los pilotos que tenga derecho al cobro de los honorarios de pilotaje.

b) El cargo adicional por tonelaje, por lo cual el piloto y/o la Corporación representante de los pilotos facturará, y el barco o su representante remitirá el pago enviando la cantidad correspondiente al Fideicomisario.

2. Los cargos adicionales que no se hayan pagado en un término de treinta (30) días calendario después de haberse facturado por el servicio prestado, devengará intereses al nueve (9%) por ciento anual y será una deuda pagadera al Fideicomiso, la Corporación representante de los pilotos o al Fondo de Pensiones, según sea el caso. El cargo por calado devengará intereses al nueve (9%) por ciento anual luego de transcurridos treinta (30) días de haberse expedido la facturación correspondiente.

QUINTO: Radicar la presente Resolución o Reglamento en el Departamento de Estado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

SEXTO: En la fecha de formalización de esta Resolución, cesará la vigencia de aquellas disposiciones de la Resolución 83-04 del 1ro de marzo de 1983, según enmendada, que estén en contravención con esta Resolución. Todas las demás disposiciones de la Resolución 83-04, según enmendada, seguirán vigentes con toda su fuerza y vigor.

RESUELVASE FINALMENTE: Que esta Resolución es útil y necesaria al interés público y que está en armonía con los fines para los cuales fue creada la Autoridad de los Puertos

de Puerto Rico, de acuerdo con las disposiciones de la Ley Núm. 125, del 7 de mayo de 1942, según enmendada por la Ley Núm. 65 del 17 de agosto de 1989, en particular la Sección 336 (1) 1, 23 L.P.R.A. 336, y de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada.

San Juan, Puerto Rico a 10 de febrero de 1994.

PRESIDENTE
JUNTA DE DIRECTORES

SECRETARIO
JUNTA DE DIRECTORES

INFORME SOBRE COSTOS Y NECESIDADES PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS DE PILOTAJE EN LOS PUERTOS DE LA ISLA DE PUERTO RICO

Solicitado por:

Caribbean Harbor Pilots, Inc.

Preparado por:

Manuel Fernandez Casablanca, PhD

TABLA DE CONTENIDO

Seccion I - Condiciones Actuales

Seccion II - Recomendaciones

Seccion III - Proyección de Costos Operativos

Introducción

El propósito de éste informe es el de presentar de forma coherente y condensada, el estado actual de las operaciones de pilotaje en los Puertos de la isla, e.g., Ponce, Tallaboa, Guayanilla, Las Mareas, Jobos, Mayaguez, Guánica y Yabucoa. En adición, proponer una serie de cambios orientados a mejorar sustancialmente, tánto los servicios de pilotaje, como las condiciones de trabajo de los pilotos asignados a éstos puertos, y sus costos correspondientes.

SECCION I - CONDICIONES ACTUALES

Puerto de Ponce - (Tallaboa - Guayanilla)

En la actualidad, el Puerto de Ponce cuenta con tres pilotos asignados operando como contratistas independientes , y prestando sus servicios en los puertos de Ponce, Tallaboa y Guayanilla. Los pilotos asignados a éste puerto trabajan de acuerdo a una rotación establecida, de forma que el piloto, una vez terminado su turno, dispone de tiempo para descansar

antes de entrar nuevamente a su rotación.

Actualmente, para prestar el servicio se utiliza una embarcación de poco calado que transporta al piloto hasta el punto de abordaje. La embarcación en uso actualmente, no és la más adecuada para la taréa asignada; ella está obsoleta y carece de velocidad, é instrumentos de seguridad necesarios para prestar el servicio adecuadamente. En Ponce, no existen facilidades físicas donde los pilotos pueden estar durante su turno de trabajo, o puedan ser contactados. El sistema de de comunicación es inadecuado, y se limíta al teléfono personal del piloto, y un radio portatil de alcanze limitado.

El tráfico marítimo en los puertos de Ponce, Tallaboa, y Guayanilla fué de aproximadamente 11,342,633 tonn. para 1992.

Puerto Las Mareas - (Jobos)

En Las Mareas hay un piloto asignado para la prestación de servicios de pilotaje, esencialmente sirviendo a las naves que entran y salen de la refineria Philips. En éste puerto el piloto asignado no cuenta con una rotación, u otro piloto

que le substituya, por ende, no tiene tiempo de descanso, ni vacaciones, ni tiempo de enfermedad. En aquellos casos que el piloto está enfermo, ó en vacaciones, és su deber conseguir un piloto substituto, y en adición, pagar él, por los servicios del piloto substituto. El efecto de esta anomalia es perjudicial tánto para el piloto, como para los usuarios de sus servicios. En Las Mareas no se requiere el uso de embarcación de servicio ya que el piloto es transportado hasta el punto de abordaje por los remolcadores de la refineria.

El tráfico marítimo en el puerto de Las Mareas/Jobos fué de aproximadamente 4,406,211 tonn. para 1992.

Puerto Mayaguez - (Guanica)

En Mayaguez hay un piloto asignado para la prestación de servicios de pilotaje, tánto a Mayaguez como a Guanica. El piloto asignado a este puerto padece de una situación similar a la encontrada en Las Mareas, es decír, no cuenta con un relevo que le permita tiempo de descanso, vacaciones, ó tiempo por enfermedad. En adición, se hace necesario el uso de una embarcación de servicio para el abordaje. Tánto los servicos del piloto substituto, como los costos de operación

son sufragados por el piloto.

El Puerto de Mayaguez no cuenta con facilidades fisícas, ni sistema de comunicación adecuado.

El tráfico marítimo en Mayaguez y Guánica fué de aproximadamente 146,178 tonn. para 1992.

Puerto de Yabucoa

En Yabucoa hay un piloto asignado para la prestación de servicios de pilotaje, esencialmente sirviendo embarcaciones que entran y salen de la refineria Sun Oil. En éste puerto, al igual que en Las Mareas y Mayaguez, el piloto asignado no cuenta con una rotación, u otro piloto que le releve durante tiempos de enfermedad, vacaciones, ó tiempo de descanso. El piloto no requiere embarcación de servicio ya que, igual que en el Puerto de Las Mareas, el piloto usa las facilidades físicas y embarcaciones de la refineria.

El tráfico marítimo en Yabucoa fué de aproximadamente 4,837,442 tonn. para 1992

Conclusiones

En base a lo antes expuesto llegamos a las siguientes conclusiones en relación a los servicios de pilotaje actuales en los puertos de la isla.

1) En el Puerto de Ponce, incluyendo Tallaboa y Guayanilla, vemos que no hay facilidades físicas, la embarcación de servicio y equipo de comunicaciones son inadecuados a la tarea. Finalmente, los gastos de operación deben ser sufragados por los pilotos en su carácter individual.

2) En el Puerto de Las Mareas, incluyendo Jobos, el piloto asignado no dispone de relevo que le permita tiempo de descanso, vacaciones, y tiempo de enfermedad. En adición, debe sufragar sus costos de operación y equipo, incluyendo los costos de piloto substituto.

3) En el Puerto de Mayaguez, incluyendo Guánica, el piloto asignado no dispone de relevo que le permita tiempo libre. No hay facilidades físicas. Finalmente, tánto los costos de la embarcación de servicio, como los costos operativos

son sufragados por el piloto.

4) En el Puerto de Yabucoa el piloto asignado no dispone de relevo que le provea tiempo de descanso, vacaciones, y tiempo de enfermedad. Debe sufragar sus costos.

En adición a estas anomalias ó características particulares negativas de cada puerto, podemos señalar otras de indole general, aplicables a todos los puertos de la isla, e.g., falta de una colectividad representativa de los pilotos de la isla ante la comunidad marítima y otros foros; falta de programas ó asistencia a programas y seminarios de mejoramiento técnico profesional; establecimiento de normas éticas y conducta profesional encaminadas al mejoramiento general de ésta clase.

SECCION II - RECOMENDACIONES

A tenor con lo expuesto en la Sección 7 - (Entidades de Pilotos), del Reglamento para Regular el Servicio de Pilotaje en Puerto Rico, y en armonía con la Resolución 91-56 de la Autoridad de los Puertos de PR, con fecha de 13 de noviembre de 1991, se recomienda que los Pilotos de la isla se agrupen bajo una entidad con personalidad jurídica propia que los represente, y que a su vez, se haga cargo, y asuma la responsabilidad de establecer una entidad operativa para la prestación de los servicios de pilotaje en los puertos de la isla, y en adición, el manejo de los fondos destinados para estos propósitos.

Se sugiere que se adopte un modelo operativo similar al modelo actualmente en uso en el puerto de San Juan. Los resultados obtenidos en San Juan bajo el modo operativo corporativo han sido muy exitosos, mejorandose el servicio y condiciones de trabajo sustancialmente. En esencia, se recomienda que se establezcan dos entidades separadas, una corporación para el manejo de las operaciones, y un fideicomiso para el manejo de los fondos destinados a operaciones; dicho fideicomiso tendrá representación, tánto

de la Autoridad de los Puertos de PR, como de los Navieros de la isla de PR.

Una vez se establezcan estas entidades, se recomienda que se adquiera el equipo y facilidades necesarias para prestar el servicio de pilotaje de una manera efectiva y segura. En base a las condiciones actuales en los puertos de la isla, se recomienda que se adquiera ó construya unas facilidades centrales en el puerto de Ponce, estas facilidades funcionarán como oficina central de los pilotos de la isla y centro de contabilidad y contacto con los agentes navieros y comunidad marítima; esta oficina funcionará con dos empleados permanentes que tendrán la responsabilidad de mantener contacto permanente con los usarios de los servicios de pilotaje referente a tráfico marítimo, facturación y cualquier otro asunto pertinente.

En adición a las facilidades físicas, se recomienda la adquisición de dos embarcaciones de pilotaje destinadas a prestar servicios en los puertos de Ponce y Mayaguez. Estas embarcaciones deben ser adecuadas para la prestación de servicios de pilotaje.

A los fines de proveer tiempo de descanso, vacaciones, y tiempo de enfermedad a los pilotos asignados a los puertos de Las Mareas, Yabucoa, y Mayaguez, se recomienda la contratación de un piloto alterno cuya función primordial será la de establecer una rotación con los pilotos asignados a los puertos antes mencionados. Este piloto alterno será pagado con fondos operativos y no afectará la compensación de los pilotos en propiedad.

Finalmente, se recomienda que se haga extensiva a los pilotos de la isla, (tráfico marítimo en los puertos de la isla), la sección primera, parrafo segundo, de la Resolución 91-56, referente a un cargo especial de $0.0050 por tonelada bruta para toda embarcación utilizando servicios de pilotaje en estos puertos. El propósito de este cargo especial será la de cubrir los costos de implementación de las mejoras recomendadas en este informe. Al igual que en el puerto de San Juan, se recomienda que al implementar el cargo especial, se reduzca la aportación al Plan de Pensiones de los Pilotos por concepto de tráfico marítimo en la isla a $0.0050 por tonelada bruta. La implementación de esta medida pondrá a los pilotos de la isla en igualdad de condiciones con los pilotos de San Juan.

SECCION III - PROYECCION DE COSTOS E INGRESOS

Los costos de implementación de las mejoras recomendadas se proyectan de la siguiente manera:

Empleados Oficina	$ 19,200
Piloto Alterno	36,000
Costos Financiamiento*	28,000
Diesel y Mantenimiento	16,000
Consultoría Económica	9,000
Consultoría Legal	5,000
Gastos Oficina y Otros	12,000
TOTAL PROYECTADO	$ 125,200

* Se estima que se pueden adquirir dos embarcaciones de pilotaje adecuadas a un costo aproximado de $130,000 dólares, e.g., $70,000 dólares la embarcación para el puerto de Ponce, y $60,000 dólares para Mayaguez. Las facilidades físicas, se estima, pueden adquirirse en cerca de $125,000 dólares. Financiamiento promedio a 8.5% anual

10 años las embarcaciones, y 30 años el edificio.

Los ingresos, en base al tonelaje registrado en la isla para 1992 de aproximadamente 21,000,000 de toneladas brutas, y un incremento en tráfico marítimo proyectado de de 5% para 1993, equivalente a 22,000,000 de toneladas aproximadamente, y el cargo especial de $0.0050, ascenderían a aproximadamente $110,000 dólares para 1993.

En base a las proyecciones presentadas habría un déficit para 1993 de $15,000 dólares aproximadamente que sería, de ser necesario, aportado por los pilotos.