

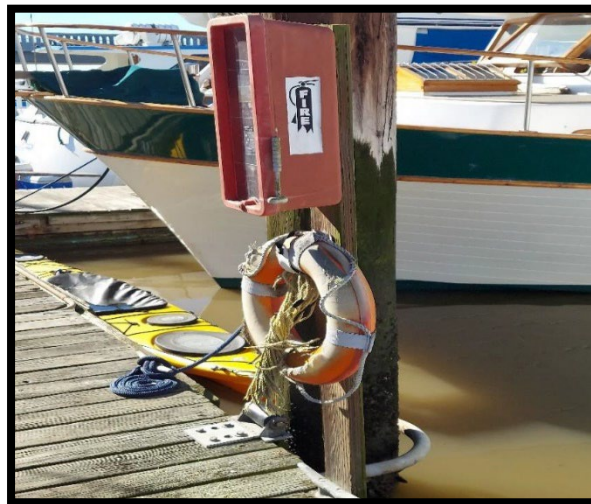
HUNDIRSE O NADAR:

DISTRITO PORTUARIO DE MOSS LANDING

RESUMEN

Varias quejas de seguridad y mantenimiento provocaron una revisión por parte del Gran Jurado Civil del Condado de Monterey (MCCGJ), del Distrito Portuario de Moss Landing (MLHD). Esta investigación encontró problemas sistémicos en el programa de seguridad del distrito y los procedimientos de mantenimiento, así como una falta de comunicación y previsión financiera. Hay pocos procedimientos o procesos formales, y la mayor parte del trabajo se realiza "según sea necesario". La mayoría de las quejas de seguridad que revisamos están relacionadas con problemas de mantenimiento.

La revisión del MCCGJ en 2002 identificó muchos de los mismos problemas y algunas de sus conclusiones y recomendaciones de hace veinte años siguen sin resolverse en la actualidad. El MCCGJ 2021/2022 desarrolló recomendaciones para abordar las preocupaciones de seguridad y mantenimiento; falta de procesos formales para la presentación y catalogación de quejas y solicitudes de mantenimiento, y falta de un cronograma de inspecciones periódicas. La seguridad debe ser un tema regular en la agenda de las reuniones de la Junta de Comisionados.

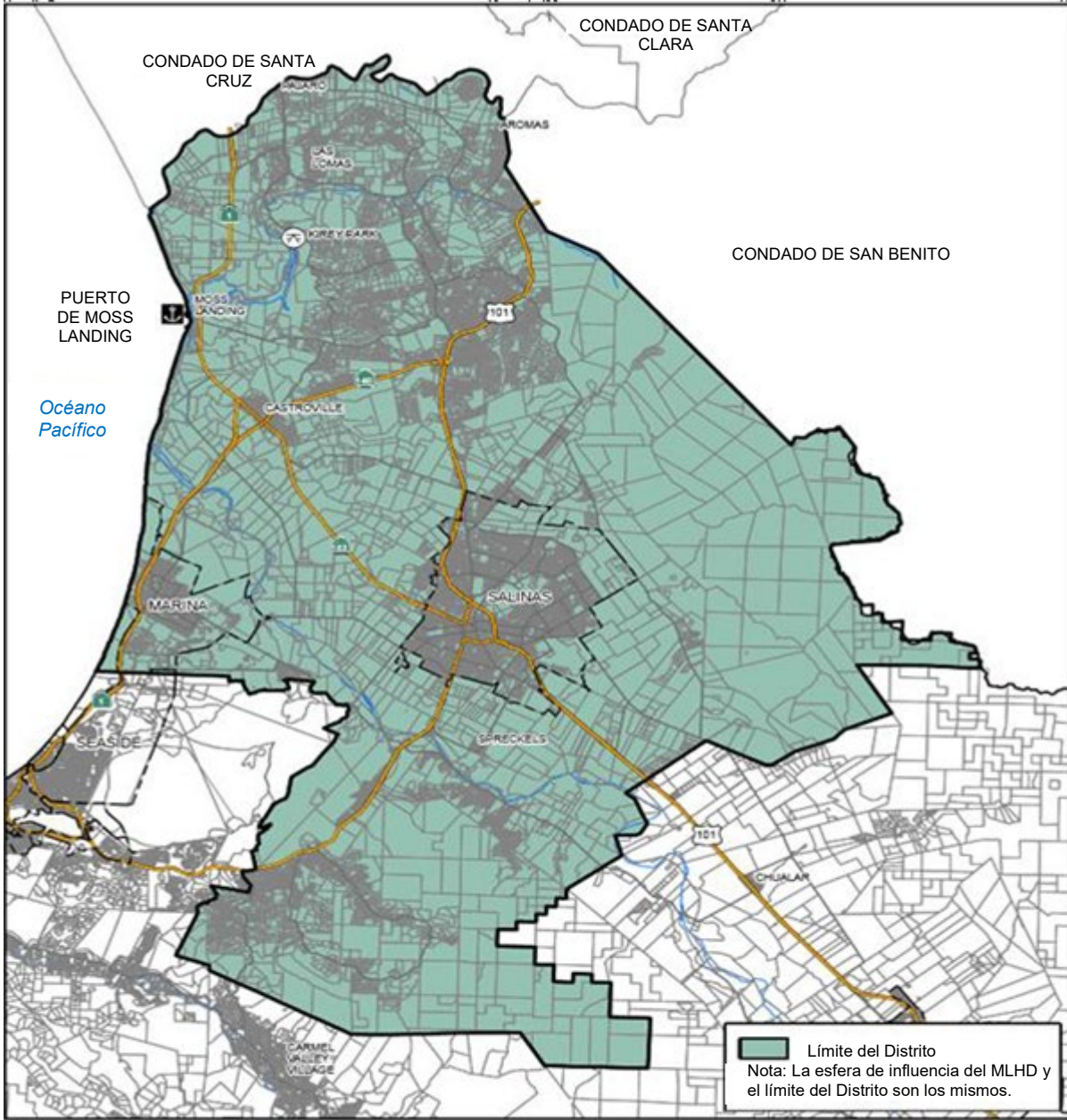


El MLHD debe mejorar sus operaciones financieras. El distrito debe desarrollar un plan de mejoras capitales y establecer un presupuesto equilibrado mientras crea una reserva. El distrito debe maximizar sus esfuerzos para recuperar las tarifas de atraque vencidas mientras ajusta sus tarifas de atraque para cubrir los gastos.

Además, el distrito debe garantizar el cumplimiento de la Ley Brown y ser abierto y transparente en sus operaciones y comunicación.

GLOSARIO

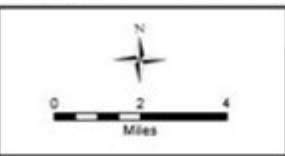
AB1234	Proyecto de Ley 1234 de la Asamblea de California, Capacitación en ética
ACoE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército
BOC	Junta de Comisionados
BOS	Junta de Supervisores del Condado de Monterey
LAFCO	Comisión de Formación de Agencias Locales
MBARI	Instituto de Investigación del Acuario de la Bahía de Monterey
MCCGJ	Gran Jurado Civil del Condado de Monterey
MLH	Puerto de Moss Landing
MLHD	Distrito Portuario de Moss Landing
MLML	Laboratorios Marinos de Moss Landing
NH	Puerto del Norte de Moss Landing
PG&E	Pacific Gas & Electric
SH	Puerto del Sur de Moss Landing
TAMC	Agencia de Transporte del Condado de Monterey



LAFCO del Condado de Monterey
 COMISIÓN DE FORMACIÓN DE AGENCIAS
 LOCALES

P.O. Box 1349
 Salinas, CA 99902
 Teléfono (831) 754-5836

132 W. Calihan St., Suite 102
 Salinas, CA 99902
 FAX (831) 754-5831



DISTRITOS ESPECIALES

DISTRITO PORTUARIO DE MOSS LANDING

Esfera de influencia afirmada: 05/12/2016
 Mapa elaborado: Feb. 2017

ANTECEDENTES

Moss Landing está cambiando rápidamente de identidad. El pueblo histórico está viendo desafiado su dominio de la pesca comercial, ya que el MLHD atrae arrendatarios de investigación marina y ecoturismo.

Una parte importante del puerto está ocupada por el Instituto de Investigación del Acuario de la Bahía de Monterey (MBARI), los Laboratorios Marinos de Moss Landing (MLML) y Gregg Marine, una empresa que desarrolla e implementa tecnología de perforación marina. Hay 660 amarres para botes, que están ocupados por embarcaciones de investigación, embarcaciones transitorias, embarcaciones turísticas y de alquiler, embarcaciones para vivir a bordo y arrendatarios de amarres. El puerto alberga una cantidad mucho mayor de botes de pesca comercial y embarcaciones para vivir a bordo que los puertos de Monterey o Santa Cruz. En 2015, los Servicios Nacionales de Pescadores Marinos incluyeron al Puerto de Moss Landing (MLH) como el puerto de pesca comercial más grande de California, según el peso de los peces capturados.

Ubicado en la confluencia de Elkhorn Slough y el Océano Pacífico, Moss Landing comenzó inicialmente como un puerto ballenero a fines del siglo XIX. Las fábricas de conservas abrieron más tarde y el Ferrocarril del Sur Pacifico colocó vías, que todavía corren adyacentes al pantano en la actualidad.

El MLHD se formó el 22 de junio de 1943 y está regido por una Junta de Comisionados de 5 miembros, cada uno sirviendo por periodos escalonados de 4 años. Gracias al dragado actualizado y la estabilización del canal del puerto y la construcción de muelles y dársenas por parte del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU., el MLH fue designado puerto de refugio seguro durante todo el año. El MLHD es el distrito especial más grande de California (en millas cuadradas) con una población de 234,000 habitantes. Se extiende desde el límite del condado de Santa Cruz hasta San Benancio y Corral de Tierra, saliendo de la autopista Salinas-Monterey y al este hasta el límite del condado de San Benito.

En 1951, el Club náutico Elkhorn completó la construcción de aproximadamente 60 amarres para botes y salas de club en el lado norte del puerto.

En 1966, la Universidad Estatal de California estableció los MLML en Moss Landing y, a mediados de la década de 1990, el MBARI se mudó de la ciudad de Pacific Grove a la parte sur del puerto. El Distrito de Agua de Pajaro-Sunny Mesa proporciona agua potable y el Distrito de Servicios Comunitarios de Castroville proporciona servicio de alcantarillado a las instalaciones del MLH.

La BOC del MLHD declaró que la histórica tienda de cerámica "Little Baja" ha sido demolida para dar paso a una posada boutique de 30 habitaciones en la costa. El MLHD construyó un edificio comercial de 9500 pies cuadrados en el estacionamiento de la parte norte del puerto que permanece desocupado.

El Proyecto de Mejoramiento de la parte norte del puerto, que se completó en 2007, incluyó una nueva rampa de lanzamiento de 4 carriles, pavimentación del sitio de 5 acres para estacionamiento, desagües pluviales y lavado de botes, un muelle de acceso público de 900 pies en la orilla del agua y un muelle de servicio para visitantes de 110 pies junto al atracadero.

La Fundación Elkhorn Slough estima que el impacto del puerto en la economía local en 2020 fue: \$6 millones de la pesca comercial, \$7 millones de la navegación recreativa, \$1 millón de los barcos de alquiler y un total de \$67 millones del MBARI, los MLML y el sitio de The Synergy/Large Lithium Battery.

METODOLOGÍA

El Gran Jurado Civil empleó varios métodos de investigación del MLHD. Inicialmente, reunimos documentos públicos relacionados con todos los aspectos del MLHD a través de extensas búsquedas en Internet, así como documentos solicitados obtenidos del MLHD. Realizamos varias entrevistas. Por último, realizamos dos recorridos, uno en bote y el otro a pie improvisado por los muelles de la parte norte y la parte sur del puerto.

DISCUSIÓN

Hace veinte años, el MLHD tenía 10 empleados. Ahora el MLHD tiene una plantilla de ocho, con dos vacantes de trabajadores de mantenimiento. Las tarifas de atraque han aumentado constantemente de \$5.40/pie lineal en 2002 a \$8.40/pie lineal en 2021. El presupuesto para mantenimiento ha fluctuado desde un mínimo de \$35,000 en el año fiscal 2017 a \$90,000 en el año fiscal 2020, pero se redujo a \$75,000 para el año fiscal que finaliza el 30 de junio de 2021. Se mantienen \$2.5 millones en reserva para dragado periódico. No hay evidencia de que el MLHD haya desarrollado un plan de mejora de capital o una estrategia de mantenimiento a largo plazo.

Una de las recomendaciones del informe del MCCGJ para 2002 fue que el distrito desarrolle y siga un plan comercial financiero integral para que sirva como un plan general para el funcionamiento del distrito. La respuesta del MLHD al informe del MCCGJ para 2002 indicó que “Se harían esfuerzos para *recordar* mejor el plan no escrito... así que, aunque se ha implementado un “plan maestro” general, sería engañoso crear una falsa sensación de seguridad en un plan más específico, solo para que las nuevas regulaciones socaven los cimientos del plan. El distrito sabe por qué está pasando por una situación financiera débil y se está moviendo en una dirección con la que espera mejorar esa situación”. Veinte años después, el plan conmemorativo nunca se ha documentado.

Dos tercios de los ingresos totales provienen del alquiler de amarres (\$2.54 millones de los ingresos totales de \$3,546 millones). El MCCGJ de 2002 informó que, si bien el distrito había aumentado las tarifas de atraque y tomado medidas para cobrar las tarifas atrasadas, todavía no tenía fondos suficientes para financiar el mantenimiento a largo plazo o para abordar los problemas de seguridad y el dragado periódico.

El Club náutico Elkhorn (un club social con sede en la parte norte del puerto para propietarios de embarcaciones y propietarios en general) tiene una relación informal con el MLHD. El capitán del puerto del Club náutico Elkhorn, que vive cerca y camina diario por los muelles de la parte norte del puerto, está disponible como fuente para observar e identificar las condiciones de seguridad del puerto. Sin embargo, este recurso potencial no es utilizado por el distrito.

El MCCGJ descubrió que la instalación de bombeo del puerto ha fallado en el pasado, lo que provocó que los arrendatarios de amarres buscaran puertos alternativos en los que descargar los desechos de los barcos. Existe en la parte sur del puerto una barcaza móvil de bombeo que ya no está en servicio. Además, a los arrendatarios del atracadero no se les notifica cuándo la instalación de bombeo está fuera de servicio o cuándo se restablecerá el servicio.

El distrito debe establecer un comité de seguridad de la junta, que incluya a un arrendatario de atracaderos y un funcionario del Club náutico como miembros asesores. Un registro de quejas por escrito y un informe sobre las reparaciones realizadas son obligatorios para ayudar a desarrollar un plan de mejora de capital y un presupuesto para las necesidades continuas de seguridad y mantenimiento.



Se ha observado que las reuniones de la BOC son informales, lo que crea posibilidades de infracciones a la Ley Brown. Los avisos de reuniones de la BOC solo se publican fuera de la oficina de la parte sur del puerto y el sitio web no se actualiza de manera oportuna. Dado el gran tamaño geográfico del MLHD, no está claro si la BOC se enfoca lo suficiente en el mejor interés del puerto. Actualmente, solo un comisionado tiene un barco en el puerto.

El MCCGJ recomienda cambios desde hace mucho tiempo para abordar estos problemas. La BOC debe completar un estudio integral de planificación estratégica, un estudio de reserva de activos de capital, una revisión integral de seguridad portuaria y un plan de mantenimiento y reemplazo para las instalaciones portuarias. Los miembros de la junta deben asistir a la capacitación sobre la Ley Brown y la capacitación sobre ética AB 1234 (Asamblea de Ley) cada dos años. Todos los miembros de la junta deben recibir capacitación sobre gestión cuando los miembros de la junta recién elegidos y los miembros actuales de la junta reciben capacitación continua sobre gestión de la junta.

Los dueños de embarcaciones deben tener certificados de seguro de responsabilidad civil, nombrando al puerto como asegurado adicional, para garantizar la calidad de agua de mar de la embarcación y con el objetivo de eliminar las embarcaciones abandonadas.

HALLAZGOS

- F1** El MCCGJ descubrió que el MLHD llevó a cabo un Plan Estratégico integral para el Distrito en el informe de 2002 del MCCGJ.
- F2** El MCCGJ no pudo verificar que el MLHD completó un estudio integral de reserva de activos de capital para establecer reservas de capital y reemplazar las instalaciones antiguas del Distrito con el tiempo.
- F3** El MHLHD no ha completado un plan integral de mantenimiento y reemplazo para las instalaciones portuarias.
- F4** El mantenimiento del MLHD se lleva a cabo "según sea necesario", respondiendo a las quejas verbales de los arrendatarios de los espacios o las observaciones del personal.
- F5** El informe posterior al tsunami de "The Sea Engineering, Inc." con fecha del 2 de

febrero de 2022, validó muchos de las conclusiones del MCCGJ.

- F6** El MHLHD carece de un proceso formal para reportar las quejas recibidas y/o datos sobre el número, tipo y resolución de las quejas.
- F7** El MCCGJ no pudo verificar que el MLHD mantiene un registro o base de datos de mantenimiento integral.
- F8** El MHLHD no distribuye copias de las Ordenanzas del Distrito 60 a todos los arrendatarios de los resguardos. Sin embargo, las Ordenanzas del Distrito están disponibles en el sitio web del distrito.
- F9** El MLHD no hace cumplir las Ordenanzas del Distrito de manera uniforme.
- F10** El MLHD carece de un proceso formal para que los arrendatarios presenten solicitudes y reciban la aprobación por escrito de la junta para modificaciones personales a los muelles.
- F11** El MLHD no requiere que los arrendatarios adquieran un seguro de responsabilidad civil para embarcaciones.
- F12** El MCCGJ observó que los barcos están en mal estado en el puerto y es posible que no estén en condiciones de navegar.
- F13** El MLHD carece de instalaciones de bombeo, duchas, lavandería o áreas de estacionamiento pavimentadas y despojadas designadas para arrendatarios en la parte norte del puerto.
- F14** El MCCGJ observó equipos de seguridad (anillos salvavidas y cuerdas) que están en mal estado y requieren reemplazo.
- F15** El MCCGJ no encontró escaleras de seguridad colocadas adecuadamente para permitir que las personas salgan del agua de manera segura.
- F16** La BOC del MLHD no publica constantemente la agenda de la junta fuera de la oficina en la parte sur del puerto y no publica en ningún lugar en la parte norte del puerto.
- F17** El MLHD no actualiza las agendas de la BOC en la página web de manera oportuna.
- F18** El MCCGJ verificó que los miembros actuales de la junta hayan recibido clases de la Ley Brown, capacitación en ética AB 1234 y que los miembros de la junta hayan recibido capacitación en gestión de la Asociación de Distritos Especiales de California u otra organización calificada.
- F19** El MCCGJ descubrió que el MLH experimenta fallas recurrentes en la instalación de bombeo, lo que obliga a los arrendatarios de amarres a navegar a otros puertos para limpiar los desechos. El MLH no publica avisos de las interrupciones ni cuándo el servicio estaría disponible nuevamente.

RECOMENDACIONES

- R1** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MLHD deberá contratar a un consultor

- calificado para completar un plan comercial/estratégico/de marketing integral.
- R2** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MLHD debe completar un plan para implementar las instalaciones del distrito y el plan de reemplazo.
 - R3** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MLHD debe contratar a un consultor calificado para realizar un estudio de mantenimiento integral y desarrollar un plan de reemplazo.
 - R4** Antes del 1 de octubre de 2022, el MLHD desarrollará y adoptará procedimientos para hacer seguimiento de las quejas y solicitudes de mantenimiento de arrendatarios.
 - R5** Antes del 1 de octubre de 2022, el MHLHD distribuirá copias de todas las ordenanzas del distrito a todos los arrendatarios, actuales y futuros.
 - R6** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MHLHD adoptará un proceso formal para que los arrendatarios soliciten modificaciones en los muelles y la aprobación de la junta.
 - R7** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MHLHD implementará una ordenanza que requiera que todos los arrendatarios de amarres muestren un comprobante de seguro de responsabilidad civil válido para embarcaciones, nombrando al MLHD como asegurado adicional.
 - R8** Antes del 1 de septiembre de 2022, el MHLHD inspeccionará todo el equipo de seguridad existente y realizará reparaciones y reemplazos, según sea necesario.
 - R9** Antes del 1 de marzo de 2023, el MHLHD debe exigir que todos los miembros de la junta asistan a las clases de la Ley Brown, a la capacitación en ética AB 1234 y a la capacitación en gestión de la junta.
 - R10** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MLHD debe formar un comité con los arrendatarios de la parte norte y sur del puerto.
 - R11** Antes del 1 de septiembre de 2022, el MLHD debe publicar las reuniones de la BOC, los paquetes de agenda en la cartelera de anuncios de la parte sur del puerto y en un lugar destacado en la parte norte del puerto.
El MLHD debe publicar las actas de las reuniones de la BOC de manera oportuna para mejorar la transparencia.
 - R12** Antes del 31 de diciembre de 2022, el MLHD instalará los equipos de seguridad requeridos en los muelles.
 - R13** El MLHD debe garantizar el funcionamiento continuo de las instalaciones de bombeo disponibles en el puerto.

RESPUESTAS REQUERIDAS

De conformidad con el Código Penal §933 y 933.05, el Gran Jurado Civil solicita

respuestas de los siguientes órganos rectores en un lapso de 90 días:

- Distrito Portuario de Moss Landing
Hallazgos: F1-19
Recomendaciones: R1-13

RESPUESTAS INVITADAS

- Club náutico Elkhorn
Hallazgos: F1-19
Recomendaciones: R1-13

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. La sección 929 del Código Penal requiere que los informes del Gran Jurado no contengan el nombre de ninguna persona o hechos que conduzcan a la identidad de cualquier persona que proporcione información al Gran Jurado.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) 2002-2003 Informe del Gran Jurado Civil del Condado de Monterey, “Distrito Portuario de Moss Landing”
- (2) “As Moss Landing reinvents itself,” (Mientras Moss Landing se reinventa) The San Jose Mercury News, 12.30.2018
- (3) Puntos de la agenda del MLHD: Reemplazo de la Pila de Moss Landing por Associated Pacific Constructors 5/10/2020, lechada de estacionamiento singular de Boyd Asphalt Services 10/27/21
- (4) Mapa de límites del Distrito Portuario de Moss Landing, LAFCO, febrero de 2006
- (5) Audiencia CDP de la Comisión Costera de California 11/26/2019, “Trayectoria de Moss Landing 3-19-0340”
- (6) Código de Regulaciones de California, Sección 4405, “Trabajar sobre el agua”, re: escaleras de muelle
- (7) Información Legislativa de California, Código de Puertos y Navegación (NHC), División 6, Muelles y Puertos (1690-1699), Artículo 1. Conclusiones legislativas (1690) y artículo 2. Jurisdicción y Poderes de la Junta (6270-6276).
- (8) “The Changing Face of Moss Landing” (La cara cambiante de Moss Landing), Santa Cruz Sentinel 12/22/2018, actualizado el 09/20/21, Hannah Hagemann. Reimpreso en el Monterey Herald el 12/20/18.
- (9) Oficina de Desarrollo Económico del Condado, Dra. Caroline Pomeroy y Dr. Michal Dalton.
- (10) “Draft Environmental Assessment and 404 (b)(1) Analysis for MLHD Maintenance Dredging” (Evaluación ambiental preliminar y análisis 404 (b)(1) para el dragado de mantenimiento del MLHD), Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU., Distrito de San Francisco, mayo de 2020.
- (11) Descripción del trabajo: Capitán y personal de puerto
- (12) Informe del Distrito Portuario de LAFCO Moss Landing 2021
- (13) “Electronic Latitude: Local Cruising Destinations - Moss Landing Harbor” (Latitud electrónica: Destinos de cruceros locales: puerto de Moss Landing), Tom Burden, 06/01/2020. [latitud 38.com](http://latitud38.com),
- (14) Boletas de solicitud de mantenimiento 01.-16.2019 hasta 01.02.20--promedio 25-30/mes
- (15) Comprobantes de solicitud de mantenimiento de enero al 13 de mayo de 2021, promedio de 20+/mes
- (16) Cámara de Comercio de Moss Landing info@mosslandingchamber.com
- (17) Plan Comunitario de Moss Landing, borrador de noviembre de 2020, www.co.Monterey.ca.us/home/showpublisheddocument/97823/6374000985909

00000

- (18) "Moss Landing's Live-aboard Exist by Their Own Rules" (Vidas a bordo de Moss Landing existen por sus propias reglas), Semanario del Condado de Monterey, 10/19/2006, Stuart Thornton
- (19) MLHD www.mosslandingharbor.dst.ca.us
- (20) "Solicitudes para Atraque-sin vidas a bordo del MLHD"
- (21) MLHD: "Presupuesto al término del ejercicio fiscal 06/30/21 (comparando el final del ejercicio 06/30/2015 hasta el final del ejercicio 06/30/21)"
- (22) Lista de tarifas del MLHD Revisada al 1 de julio de 2016, Tabla 20.10
- (23) Políticas generales de seguridad del MLHD para empleados
- (24) Informe y estados financieros del auditor independiente del MLHD al término de los años fiscales 2018, 2019, 2020
- (25) Código de Ordenanza del MLHD
- (26) Organigrama de MHLHD (muestra 14 empleados, pero solo diez clasificados por nombre y dos cargos de mantenimiento abiertos).
- (27) Respuestas del MLHD al Informe del MCCGJ para 2002; "Moss Landing Harbor District" (Distrito Portuario de Moss Landing).
- (28) Informe del personal del MLHD 12/15/21 "Proyectos pendientes" [tres de cuatro en espera o en trámite de permisos; cuarta cancelación de contrato con Mahoney & Associates (agente de cotización del MHLHD para el edificio comercial de la parte norte del puerto)]
- (29) Resolución No. 99-1 (11/19/1999) Aprobación de Estatutos/Elección de Directivos de Compañía de Financiamiento del MLHD
- (30) ROBSON Forensics "Marina Drownings, Life Rings, and Safety Ladders" (Ahogamientos en marinas, salvavidas y escaleras de seguridad)
- (31) Factura de servicios de seguridad de ROI "Capacitación anual en seguridad (04/27/21) para seguridad en la construcción en el sitio, protección contra caídas, seguridad eléctrica, escaleras, atrapadas en medio (HAZCOM)
- (32) Informe de LAFCO de San Mateo sobre el Distrito Portuario del Condado de San Mateo (07/15/2015)
- (33) "Socioeconomics of the Moss Landing Commercial Fishing Industry" (Socioeconomía de la industria pesquera comercial de Moss Landing), informe para el Condado de Monterey
- (34) UFC 4-152-01 (enero de 2017) pág. 7-9, "Safety Ladders and Life Rings" (Escaleras de seguridad y salvavidas)
- (35) Oficina de publicaciones del gobierno de los EE. UU., Registro del Congreso

(edición encuadernada), vol. 153 (2007), Parte 21, págs. 29151-29152, "60th Anniversary of the Moss Landing Harbor District" (60 aniversario del Distrito Portuario de Moss Landing)