

**ALCANCE DIGITAL N° 117**

# **LA GACETA**

**Diario Oficial**

Año CXXXIV

San José, Costa Rica, jueves 23 de agosto del 2012

N° 162

## **PODER LEGISLATIVO**

### **PROYECTOS**

Nos. 17050, 18508, 18511, 18512

## **PODER EJECUTIVO**

### **DECRETOS**

Nos. 37247-H, 37249-H

## **REGLAMENTOS**

### **JUNTA DE PROTECCIÓN SOCIAL**

2012  
Imprenta Nacional  
La Uruca, San José, C. R.

CONSTRUIAMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica

## **PODER LEGISLATIVO**

### **PROYECTOS**

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:**

#### **TEXTO EN DISCUSION**

**LEY PARA REGULAR LA COMERCIALIZACIÓN, ALMACENAMIENTO Y  
TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE POR LAS ZONAS MARINAS y  
FLUVIALES SOMETIDAS A LA JURISDICCIÓN DEL ESTADO  
COSTARRICENSE**

**Expediente Legislativo 17050.**

#### **ARTÍCULO 1.- Objeto de la Ley**

La presente Ley es de orden público y regula la comercialización, almacenamiento y transporte de combustible por las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense, así como las infracciones y sanciones aplicables a las conductas prohibidas descritas en esta ley.

Se exceptúan de la aplicación de esta Ley, los permisos y autorizaciones otorgadas a embarcaciones, buques o navíos extranjeros para el ingreso y permanencia en el territorio nacional, por parte la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 121 inciso 5) de la Constitución Política.

#### **ARTÍCULO 2.- Principios generales**

Esta Ley se regirá por los siguientes principios rectores:

- a) Respeto de la vida, la salud y la seguridad humana.
- b) Lucha contra el narcotráfico y la delincuencia organizada.
- c) Prevención, persecución y sanción del delito.
- d) Control y fiscalización de todas las actividades que se realizan en las zonas marinas jurisdiccionales del Estado costarricense (Aguas interiores, Mar territorial, Zona contigua, Zona económica exclusiva y plataforma continental).

#### **ARTÍCULO 3.- Fines**

Esta ley tendrá los siguientes fines:

1. Vigilar el medio ambiente y evitar desastres ambientales por contaminación con combustible.
2. Fortalecer las capacidades del Estado para combatir el narcotráfico y la delincuencia organizada.
3. Brindar mayor protección y seguridad jurídica en nuestro territorio marino y hacer respetar las leyes de la República en las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado.
4. Dotar de mayores recursos al Servicio Nacional de Guardacostas para el control de estas zonas.

## **ARTÍCULO 4.- Definiciones**

Para los propósitos de la presente ley, los términos que se indican a continuación, deberán entenderse de la siguiente manera:

1. Zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense o zonas marinas jurisdiccionales: están conformadas por las siguientes áreas:
  - a) Aguas interiores: son todas aquellas que tienen como límite interno el territorio del Estado y como límite externo la línea de base del mar territorial definida en los artículos 5, 6 y 7 de la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar. Comprende los ríos, lagunas, canales y litorales, entre otros.
  - b) Mar territorial: es el área marina bajo dominio del Estado que se encuentra más allá del territorio y es jurídicamente independiente de este y del espacio aéreo. Se extiende 12 millas náuticas a partir de la línea de base que se aplique en cada segmento de la costa.
  - c) Zona contigua: es el área marina que extiende 24 millas náuticas contadas a partir de la línea de base de mar territorial que se aplique a cada segmento de la costa.
  - d) Zona económica exclusiva: es el área marina establecida en el artículo 6 de la Constitución Política y se extiende hasta 200 millas marinas a partir de la línea de base del mar territorial.
  - e) Plataforma continental: es el área que comprende el territorio continental, dentro del cual se reconoce soberanía costarricense. Incluye el territorio insular como lo es la Isla del Coco, con las respectivas implicaciones establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
2. Embarcación, buque o navío: cualquier buque, bote de todo tipo, las motos acuáticas, así como a cualquier aparato sumergible o submarino. Los motores fuera de borda y cualquier categoría de implementos o equipo de navegación, así como todo aditamento que porte la embarcación, sean o no necesarios para su desplazamiento, serán considerados parte de la misma.
3. Rango Máximo de Autonomía: Distancia máxima a la que una embarcación puede separarse de la línea de la costa. Este rango se determina por parte de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con vista en las características de la nave, en el certificado de navegabilidad que anualmente otorga a cada una de las embarcaciones, buques o navíos de la flota nacional.
4. Salario Base: Para lo dispuesto en esta Ley, se entiende por "salario base" el concepto usado en el artículo 2 de la Ley N° 7337, de 5 de mayo de 1993.

## **ARTICULO 5.- Lugares autorizados para la venta y abastecimiento de combustible para transporte acuático y actividades conexas**

El Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones en coordinación con Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica, Ministerio de Salud, Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, Ministerio de Agricultura y Ganadería, la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) y la municipalidad respectiva, deberán diseñar, proporcionar y ejecutar un plan estratégico para establecer los puntos específicos y las condiciones para la prestación del servicio de abastecimiento y venta de combustible para las embarcaciones, buques o navíos.

Deberán cumplirse todos los requisitos que establezcan las instituciones involucradas de conformidad con sus competencias.

Queda prohibida la venta de combustible desde una embarcación, buque o navío.

## **ARTÍCULO 6.- Transporte prohibido de combustible**

Se prohíbe transportar combustible de cualquier tipo que sea, por vía acuática, fluvial o marina, utilizando cualquier tipo de embarcación, en cantidades superiores a las autorizadas por la autoridad competente, salvo que los responsables de la embarcación hayan obtenido previamente y demuestren que poseen la autorización especial para transportar mayores cantidades de combustible con fines, específicamente, de reserva o cualquier otro uso que esté legalmente permitido.

## **ARTÍCULO 7.- Solicitud de autorización para transportar exceso de combustible para fines de reserva u otro uso permitido.**

Para transportar combustible en cantidades superiores a las que requiere la embarcación, buque o navío para su navegación en rango máximo, el responsable de la embarcación deberá solicitar, de previo, la autorización especial ante la Dirección de Transporte y Comercialización de Combustible, del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, a quien le corresponderá establecer los requisitos y las condiciones técnicas para el transporte y la valoración de las causas de la solicitud, la cual se podrá otorgar con el fin exclusivo de reserva para ese navío o para realizar alguna actividad permitida. Asimismo, la referida autorización por parte de la Dirección deberá ser comunicada por ésta al Servicio Nacional de Guardacostas.

## **ARTÍCULO 8.- Determinación del rango máximo autorizado**

Para determinar la violación del rango máximo de autonomía autorizado para cada embarcación, el Juzgado Penal respectivo que tramite la causa ordenará a la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la designación de un perito que determine esa variable técnica.

Las embarcaciones, buques o navíos sin bandera que incurran en las conductas tipificadas en la presente ley serán decomisados y puestos en depósito judicial del Servicio Nacional de Guardacostas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley.

## **ARTÍCULO 9.- Almacenamiento irregular de combustible.**

Se prohíbe almacenar combustible en lugares y condiciones no autorizadas por la autoridad competente.

## **ARTÍCULO 10.- Bienes decomisados**

Los bienes decomisados producto de esta Ley, serán entregados en depósito judicial al Servicio Nacional de Guardacostas, el cual podrá utilizarlos para el cumplimiento exclusivo de sus fines, previo aseguramiento, hasta que se defina su situación jurídica final.

En el caso del combustible, éste será entregado en custodia a la Refinadora Costarricense de Petróleo, la cual determinará si el producto decomisado es apto para su consumo. En caso negativo procederá a su destrucción. Tratándose de combustible utilizable, RECOPE creará un crédito por la cantidad que resultare después de deducir los gastos de transporte y análisis correspondientes, el cual será puesto a la orden del Juzgado respectivo que tramita la causa.

En caso de absolutoria, el Juzgado respectivo asignará el crédito a su legítimo propietario.

En caso de condenatoria, el Juzgado entregará el crédito a favor del Servicio Nacional de Guardacostas para la realización de sus operaciones.

### **ARTÍCULO 11.- Abandono de bienes decomisados**

Si transcurrido un año del decomiso de los bienes no se puede establecer la identidad del autor o partícipe del hecho o este ha abandonado los bienes, la autoridad competente ordenará el comiso definitivo de los mismos, los cuales pasarán a la orden del Servicio Nacional de Guardacostas.

Asimismo, cuando transcurran más de tres meses de finalizado o cerrado el proceso penal sin que quienes puedan alegar interés jurídico legítimo sobre los bienes de interés económico utilizados en la comisión de los delitos previstos en esta Ley, hayan hecho gestión alguna para retirarlos, la acción del interesado para interponer cualquier reclamo caducará y el Servicio Nacional de Guardacostas podrá disponer de los bienes, previa autorización del tribunal que conoció de la causa.

### **ARTÍCULO 12.- Sanción por transporte irregular de combustible**

Será sancionado con una pena de multa de cinco salarios base, así como con el comiso a favor del Servicio Nacional de Guardacostas del combustible trasegado, a quien, sin contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Comercialización de Combustible, del Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones y de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Transportare, por cualquier zona marina sometida a la jurisdicción del Estado costarricense, combustible distinto al que utiliza la embarcación, buque o navío para su propulsión normal.

b) Transportare, por cualquier zona marina sometida a la jurisdicción del Estado costarricense, combustible del mismo tipo que utiliza la embarcación, buque o navío detenido para su propulsión y navegación óptima cuando acarree una cantidad mayor al rango máximo de autonomía autorizado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, confrontado con el certificado de navegabilidad respectivo.

### **ARTICULO 13.- Sanción por comercialización o suministro de combustible desde una embarcación, buque o navío, sin contar con autorización o licencia**

Será sancionado con una pena de multa de diez salarios base a quien comercializare o suministrarle combustible desde una embarcación ubicada en alguna de las áreas que integran las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense, sin contar con la licencia, autorización o permiso respectivo, debidamente emitido por la autoridad competente.

### **ARTÍCULO 14.- Sanción por almacenamiento irregular de combustible**

Será sancionado con una pena de multa de doce salarios base a quien almacenare combustible en lugares o condiciones no autorizados por la autoridad competente.

### **ARTÍCULO 15.- Sanción para los responsables y encargados de las embarcaciones, buques o navíos con bandera nacional o extranjera**

Será sancionado con una pena de multa de quince salarios base, así como con el comiso del combustible trasegado, a favor del Servicio Nacional de Guardacostas, a quién sea el responsable o encargado de cualquier buque con bandera extranjera en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de Costa Rica o de cualquier buque con bandera nacional que sea hayan capturado en aguas jurisdiccionales de otros Estados o en aguas internacionales, cuando se encontraren transportando combustible distinto al que utiliza su embarcación o del mismo tipo pero en cantidades superiores a las autorizadas por la autoridad competente.

## **ARTÍCULO 16.- Cancelación de las licencias de pesca**

Cuando se haya demostrado la responsabilidad de un infractor por la comisión de las conductas prohibidas en esta ley y exista una sentencia condenatoria, el Juzgador pondrá en comiso las embarcaciones, buques o navíos capturados si los hubiere y ordenará, cuando sea procedente, la cancelación de las licencias de pesca que existan a nombre de los condenados así como la inhabilitación para ser concesionario de este tipo de licencias por un período de cinco años.

## **ARTÍCULO 17.- Comiso a favor del Servicio Nacional de Guardacostas**

Cuando, dentro del plazo de diez años, contado desde la fecha en que sea impusiere alguna de las sanciones establecidas en esta ley, el infractor sea sancionado por segunda ocasión cometiendo alguna de las conductas prohibidas en esta Ley, la embarcación caerá en comiso a favor del Servicio Nacional de Guardacostas, el cual podrá disponer de ella de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley N° 8000 del 05 de mayo del 2000 y sus reformas.

En los casos de bienes comisados sujetos a inscripción en el Registro Nacional, bastará la orden de la autoridad judicial competente para que la sección respectiva de dicho Registro proceda a la inscripción o el traspaso del bien a favor del Servicio Nacional de Guardacostas.

Inmediatamente después de que la sentencia condenatoria se encuentre firme, la autoridad competente enviará la orden de inscripción o traspaso, a la cual deberá adjuntársele la respectiva boleta de seguridad y estará exenta del pago de todos los impuestos de transferencia y propiedad previstos en la Ley N° 7088, así como del pago de los timbres y derechos de traspaso o inscripción. Para estos casos, no será necesario aportar la respectiva nota emitida por el Departamento de Exenciones del Ministerio de Hacienda.

## **ARTÍCULO 18.- Destino de las multas**

El producto de las multas cobradas en cumplimiento de la presente Ley, deberá depositarse en el Fondo Especial del Servicio Nacional de Guardacostas, creado en el artículo 26 de la Ley N° 8000, del 05 de mayo del 2000.

Rige a partir de su publicación.

**NOTA: ESTE PROYECTO PUEDE SER CONSULTADO EN LA COMISIÓN CON POTESTAD LEGISLATIVA PLENA II**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**AUTORIZACIÓN AL PODER EJECUTIVO PARA SUSCRIBIR UN CONTRATO  
DE PRÉSTAMO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA MODERNIZACIÓN  
DE INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE MOÍN**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 18.508**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **AUTORIZACIÓN AL PODER EJECUTIVO PARA SUSCRIBIR UN CONTRATO DE PRÉSTAMO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE MOÍN**

**Expediente N.º 18.508**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

Con un tráfico de contenedores cercano al millón de TEUs<sup>1</sup>, 10 millones de toneladas métricas anuales y con un potente mercado de carga nacional, el Complejo Portuario Limón-Moín exhibe un buen lugar entre los puertos de América Latina y principalmente en Centro América, en manejo de carga de importación y exportación.

Consecuentemente, su liderazgo como principal puerto de frutas frescas hacia los mercados europeos y norteamericanos le asegura la frecuencia regular de diversos servicios de rutas marítimas que se constituyen en un imán para el tráfico de otras cargas de exportación, pero que ha desencadenado una saturación en la capacidad del puerto.

En agosto del año 2008, con la asesoría de una empresa holandesa, se logró moldear un Plan Maestro Portuario para los próximos treinta años, a fin de modernizar y ampliar las terminales portuarias de Limón y Moín, mediante el método de concesión.

Expertos, así como autoridades portuarias, han entendido que el Complejo Portuario de Moín-Limón está pasando por un momento vital en el que la estrategia de largo plazo debe ser seleccionada para el desarrollo portuario en la costa caribeña de Costa Rica.

Las proyecciones trazadas en el Plan Maestro Portuario muestran un aumento en el tráfico de contenedores, carga paletizada, convencional y granel líquido, requiriendo estimular la especialización y el desarrollo de su infraestructura para atender la creciente demanda. Se estima que el comportamiento del tráfico de contenedores alcance entre 2 a 2,5 millones de TEUs en los próximos años.

El Plan Maestro redefine las operaciones de las terminales de Limón y de Moín. La recomendación más apremiante la constituye la construcción de una nueva terminal para contenedores en el sector de Moín con una dimensión de 1,5 km, dada sus características propias de abrigo y ampliación de la infraestructura actual con la extensión en 300 metros de la que se denominaría el puesto 5-7 en Puerto Moín. A las actuales instalaciones de Moín se trasladarán las operaciones de carga general, petróleo, químicos y fertilizantes. Amén de liberarse espacio en Moín actual para el desarrollo de potenciales negocios tales como una terminal granelera siendo la costa este de los Estados Unidos el mercado de importación y exportación más relevante para Costa Rica. Asimismo, el desarrollo de la industria de vehículos con mayor trasiego por la vertiente del Caribe y finalmente, el desarrollo de la industria de exportación a gran escala de grava y materiales de construcción desde Costa Rica hacia el Caribe y otros destinos.

---

<sup>1</sup> Twenty Equivalent Unit por sus siglas en inglés lo cual es equivalente a una unidad de 20'pies.



Para el manejo de productos de petróleo, se contempla la construcción de un muelle con capacidad suficiente para el aumento de las importaciones de hidrocarburos, proyecto ya encaminado por medio de Refinadora Costarricense de Petróleo (Recope), muestra del desarrollo portuario que se debe seguir.

Por su parte, Puerto Limón, dejará de cumplir con las características de terminal de contenedores y carga general, para lo cual se deberá ir pasando paulatinamente esa actividad hacia Moín. El objeto principal del Plan Maestro es transformar la Terminal de Limón en un puerto especializado para cruceros, una marina internacional y demás actividades complementarias, en tanto que el manejo de la carga de importación y exportación se dejará en terminales especializadas en Puerto Moín.

La estrategia de desarrollar terminales especializadas de carga y para cruceros es una medida para atender efectivamente el aumento en el tráfico de comercio exterior, como país exportador, y explotar el alto potencial turístico a nivel internacional complementándose con el crecimiento de la infraestructura turística en Costa Rica, la cual ha contribuido al desarrollo económico de este país.

La fase 2 del Plan Maestro Portuario debería entrar en operación a finales del año 2015 o a más tardar a inicios del 2016. La fase 1 de dicho Plan que comprende el equipamiento de la terminal 5/6, la ampliación del muelle petrolero y la construcción de la terminal 5/7 se está ejecutando parcialmente. Ello por cuanto solo las obras de la ampliación del muelle petrolero tienen orden de inicio por parte de Recope. El proyecto del equipamiento de la terminal 5/6 se llevará a cabo por medio de licitaciones con financiamiento con cargo a las tarifas de Japdeva con un primer paquete de adquisiciones con un valor de \$15 millones cuyas aprobaciones de ley por parte del MOPT y Mideplan ya están dadas y se espera que en los próximos días se tengan las del Ministerio de Hacienda y Banco Central de Costa Rica. Los planos constructivos de la terminal 5-7 están listos así como el estudio de impacto ambiental. En su conjunto, completar la totalidad de la fase 1 pendiente desde el año 2008 ayudará a disminuir las altas tasas de congestión portuaria y por ende, la disminución de costos incrementales por demoras, en la cadena logística de exportación e importación de bienes desde y hacia Costa Rica que finalmente paguen los usuarios del puerto y consumidores finales. El Plan de Inversión propuesto sería el siguiente:

Muelle Carga Convencional Puesto 5-7 (300 mts)	\$ 17.000.000,00 <sup>2</sup>
Dragado Puesto 5-7 (13 MTS)	\$ 11.000.000,00
Patios de apoyo al puesto 5-7	\$ 5.000.000,00
Terminal Fluvial canales del norte	\$ 700.000,00
Reubicación administración de Desarrollo	\$ 1.000.000,00
Reubicación paso a desnivel	\$ 2.200.000,00
Calle acceso a Puerto Moín	\$ 2.000.000,00
Reubicación servicios públicos poblado de Moín	\$ 100.000,00
Sistemas de Seguridad	\$ 500.000,00
	\$ 40.000.000,00

---

<sup>2</sup> Los montos indicados a estas categorías son aproximados, mismos que podrán disminuir o incrementar sin incrementarse el total.

Es importante destacar, que las categorías incluidas en el Plan de Inversión señalado supra, eventualmente podrían presentar algún cambio, mismo que estará justificado y se enmarcará dentro del proyecto.

Ahora bien, en virtud de que el costo total del Plan Maestro Portuario es de \$70 millones y dado las limitadas capacidades financieras de la Institución para enfrentar el costo de inversión, es que se ha acordado que el Gobierno a través del presente proyecto de ley financie \$40 millones. Los \$30 millones adicionales serían financiados por Japdeva a través de la reciente Ley N.º 8966 que lo autoriza a contratar financiamiento, de los cuales \$15 millones ya están en trámite utilizando una figura novedosa de financiamiento contemplada en la Ley de Contratación Administrativa.

Por las razones expuestas, sometemos a consideración de los señores diputados el siguiente proyecto de ley **Autorización al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de préstamo para el financiamiento de la modernización de infraestructura del Puerto de Moín.**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN AL PODER EJECUTIVO PARA SUSCRIBIR UN CONTRATO  
DE PRÉSTAMO PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA MODERNIZACIÓN  
DE INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE MOÍN**

**ARTÍCULO 1.- Autorización para suscribir un contrato de préstamo al Poder Ejecutivo.** Autorízase al Poder Ejecutivo a suscribir un contrato de préstamo con fuentes nacionales o internacionales hasta por un monto de cuarenta millones de dólares moneda de los Estados Unidos de Norteamérica (US \$40.000.000), para financiar el Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria del Puerto de Moín.

**ARTÍCULO 2.- Objetivo del contrato de crédito público.** El objeto del contrato de préstamo será el desarrollo de infraestructura portuaria para el cumplimiento de las actividades desarrolladas en el Puerto de Moín encomendadas por ley.

**ARTÍCULO 3.- Autorizaciones previas.** Previo a suscribir el contrato de crédito público el Poder Ejecutivo deberá contar con las autorizaciones de ley.

**ARTÍCULO 4.- Organismo Ejecutor.** Las actividades que se definan en el Contrato de préstamo corresponderá ejecutarlas a Japdeva.

**ARTÍCULO 5.- Condiciones financieras.** Según sea la fuente de financiamiento, las condiciones financieras aplicables al Contrato de préstamo derivado de esta autorización, en ningún caso presentarán las siguientes situaciones:

a) La comisión de crédito anual sobre saldos no desembolsado del financiamiento excede el uno coma cinco por ciento (1,5%).

b) La comisión por inspección y vigilancia por pagar, semestralmente, es superior a lo que resulte de aplicar el dos por ciento (2%) del monto del financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

c) Los intereses pactados sobre los saldos deudores diarios de préstamo son a una tasa de interés en dólares superior a la tasa Libor a seis (6) meses más un margen del cuatro coma cero por ciento (4,0%), o su equivalente en otras monedas diferentes del dólar. En caso que el empréstito no se base en la tasa Libor, para efectos de calcular la tasa máxima permitida, se utilizará la referencia de mercado más precisa que refleje el costo de convertir la tasa Libor a una tasa fija más el margen del cuatro coma cero por ciento (4,0%).

d) Los plazos para realizar los desembolsos son inferiores a tres (3) años, y los plazos para amortización son inferiores a diez (10) años, contados a partir de la suscripción del contrato de préstamo.

**ARTÍCULO 6.- Procedimientos de adquisición de obras, bienes, servicios y de selección y contratación de consultores.** Se autoriza al Poder Ejecutivo a través del Organismo Ejecutor, en caso de requerirlo el ente financiador, a utilizar las normas y políticas de contratación de la institución financiera, para la adquisición de obras, bienes, servicios y de selección y contratación de consultores que se deriven del contrato de préstamo; sin embargo, los principios constitucionales y el régimen de prohibiciones de contratación administrativa, establecidos en la legislación ordinaria, serán de aplicación obligatoria, al igual que los procedimientos por la vía supletoria.

**ARTÍCULO 7.- Exoneraciones.** Exonéranse del pago de cualesquiera impuestos, tasas, contribuciones, derechos o retenciones, a los actos requeridos para formalizar el contrato de préstamo, así como la inscripción de esos documentos.

Asimismo, no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones y derechos de carácter nacional los permisos de construcción, de viabilidad ambiental para ejecutar las obras, así como las adquisiciones de materiales, equipo, bienes, repuestos y accesorios necesarios y los servicios requeridos para la implementación y operación que realice Japdeva por los montos máximos autorizados. Esta exención no cubre a los terceros con los que Japdeva contrate en la ejecución e implementación del Programa.

Rige a partir de su publicación.

**Dado en la Presidencia de la República,** a los diecisiete días del mes de julio de dos mil doce.

Laura Chinchilla Miranda  
**PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

Edgar Ayales  
**MINISTRO DE HACIENDA**

**30 de julio de 2012**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Hacendarios.

1 vez.—O. C. N° 22163.—Solicitud N° 43992.—C-104340.—(IN2012082785).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**CREACIÓN DE LA RECTORÍA DE AGUAS Y MARES Y DEL  
VICEMINISTERIO DE AGUAS Y MARES DENTRO DEL  
MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 18.511**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **CREACIÓN DE LA RECTORÍA DE AGUAS Y MARES Y DEL VICEMINISTERIO DE AGUAS Y MARES DENTRO DEL MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA**

**Expediente N.º 18.511**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

A nivel internacional Costa Rica es reconocida como un país pionero y ambientalmente comprometido, que ha estado en la vanguardia mundial a efectos de implementar nuevos instrumentos y crear alianzas del sector público y privado, para proteger, conservar, y promover la investigación de las riquezas naturales, entre ellas la marina.

Ello es congruente con el mandato constitucional inserto en el artículo 50 el cual obliga al Estado a procurar el mayor bienestar a todos los habitantes del país, garantizando el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, en respeto del derecho a la protección de la salud humana que se deriva del derecho a la vida; siendo entonces que el objetivo primordial del uso y protección del ambiente es obtener un desarrollo y evolución favorable al ser humano en armonía con este, en el que la calidad ambiental, y los medios económicos resultan ser de los parámetros fundamentales para las personas.

Para todos es conocido, que la riqueza costero-marina de Costa Rica es de una incalculable dimensión y valor, dado que nuestro territorio marino es diez veces más grande que la masa continental del país (51.100 Km<sup>2</sup> vs 568.054 Km<sup>2</sup> de superficie marina).

Gracias a este recurso marino, costero e hídrico, costarricenses y extranjeros son beneficiados por los múltiples usos y aprovechamiento de estas riquezas, como lo son la pesca, el turismo, el comercio marítimo, la navegación, la investigación científica y tecnológica, la captura de carbono, el recreo y dispersión, para citar algunos ejemplos. Lo anterior sin desmérito de los demás recursos del fondo oceánico que a la fecha son inexplorados como lo constituyen el gas natural, la energía inextinguible de las mareas y ventillas hidrotermales con metales como cobre, zinc, plomo, plata, oro y otros, entre muchos otros recursos que son custodiados por nuestros mares.

Dado al incuantificable valor del recurso marino costero, como patrimonio de las naciones, los países se han comprometido a implementar una serie de medidas tendientes a la conservación, protección y aprovechamiento sostenible tanto de los ecosistemas, especies y hábitats, así como promover grandes esfuerzos tendientes a la restauración de estos.

En este sentido, recientemente en la Convención sobre la Diversidad Biológica de las Naciones Unidas reunidas en la Décima Reunión de las Partes en Nagoya-Japón, los Estados aprobaron la Decisión X/2, mediante la cual se adoptó el Plan Estratégico 2011-2020 “Vivir en Armonía”. Una de las metas contempladas en este instrumento internacional, es que para el año 2020, al menos 10% de las zonas marinas y costeras, especialmente las zonas de particular importancia para la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas, estarán conservadas mediante sistemas amplios y bien conectados de áreas protegidas ecológicamente representativas gestionadas eficazmente y equitativamente con medidas de conservación basadas en el área e integradas a paisajes terrestres y marinos más amplios.

En igual término, en cumplimiento a la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, adoptada por Costa Rica mediante la Ley N.º 8586 en el año 2007, nuestro país se comprometió a conservar y restaurar los hábitat que sean importantes para preservar las especies en peligro de extinción; prevenir, eliminar, compensar o minimizar en forma apropiada, los efectos negativos de actividades o de obstáculos que dificultan o impiden la migración de las especies; y prevenir, reducir o controlar los factores que ponen en peligro o implican un riesgo de poner en peligro dichas especies.

Sin embargo, son muchos retos que deben ser enfrentados por los Estados.

En el caso de Costa Rica, nuestras costas y mares efectivamente están sufriendo contaminación y esto hace que el país contribuya a la afectación del clima mundial y regional. Esto debido a que la saturación de las capas superficiales marinas reduce la capacidad de absorción de carbono que hace normalmente el océano (el océano absorbe aproximadamente el 50% del carbono lanzado a la atmósfera; por cada tonelada emitida, los océanos eliminan unos 550 Kg, pero este valor va a la baja debido a la saturación de las capas superficiales marinas).

Asimismo, las acciones de control y vigilancia dentro de las áreas protegidas marinas, han debido de enfrentar en los años recientes una evolución muy rápida de las actividades que se desarrollan dentro de ellas, que supera sus propias capacidades, y que se manifiesta en varias formas:

- Una presión mayor sobre los recursos pesqueros que ellas preservan como consecuencia de la sobrepesca en mar abierto y zonas circundantes;
- Vertiginoso crecimiento de las actividades de turismo marino, tanto en su volumen de visitas, como por nuevas formas en que se presentan estas. A la fecha, Costa Rica tiene formadas ya incipientes “clusters” de la industria del turismo marino en todas sus posibilidades y las áreas marino-costeras de las áreas silvestres protegidas son vistas como destinos principales. Ofertas como snorkel, buceo, kayaks, visitas a sitios costeros, velerismo, etc., son frecuentes dentro de las áreas silvestres protegidas ya que representan un buen negocio;
- Incremento de actividades delictivas como robos de motores, tráfico de personas y narcotráfico;
- Incremento de infracciones tales como la pesca deportiva, excesos de velocidad dentro de zonas de visita (o incluso fuera de ellas), descargas de aguas grises o basuras, etc;
- Crecimiento de la demanda de mano de obra para el turismo marino que usualmente no está calificada (guías, buzos, marineros, patrones, etc.);
- Crecimiento del tipo de naves que visitan las áreas silvestres protegidas así como desarrollo progresivo del turismo que ingresa a las áreas silvestres protegidas por la vía marítima;
- Insuficiencia de recursos humanos y técnicos, que permitan atender los diversos riesgos y peligros que enfrentan los recursos marinos, hídricos y costeros, entre otros.

Por otra parte, los mares y humedales cuentan con grandes riquezas pero lastimosamente, la población costeña se encuentra en situación de pobreza. Esta es una de las contradicciones nacionales pendientes de resolver. La gran mayoría de la población costeña de Costa Rica es gente pobre a pesar de vivir en un entorno natural de enorme riqueza.

Por este motivo, se considera que el país debe ir articulando esfuerzos a fin de lograr que las poblaciones costeras puedan desarrollarse a partir del uso y gestión correctos de los propios recursos marino-costeros que el país posee, en una dinámica positiva entre gente y ambiente, y con una fuerte participación de la sociedad civil.

Bajo este contexto, y a efectos de avanzar con los compromisos internacionales y los retos nacionales anteriormente comentados, y ante la dispersión legal e institucional en lo referente a los recursos hídricos, marinos y costeros, resulta necesario que el Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, se fortalezca y asuma un liderazgo, en calidad de rector, mediante, la integración de todos los departamentos que actualmente tienen competencia en esta materia, con el fin de sistematizar y unificar los esfuerzos institucionales y privados, en procura de garantizar la conservación, protección y aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, costeros e hídricos.

Por ello se hace necesario un marco normativo legal que se ocupe de definir los elementos básicos de la Rectoría de Agua y Mares, y la inclusión dentro de la organización del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, de un viceministerio de Aguas y Mar, dirigido a organizar y potenciar la adecuada respuesta del gobierno frente a estos problemas, liderando la protección y la gestión sostenible de los recursos marino-costeros del país.

En virtud de lo anterior, se presenta a la Asamblea Legislativa este proyecto, mediante el cual se reafirma la Rectoría del Minaet en el tema marítimo y costero, como punto de partida para una historia ambiental y de desarrollo distinta en nuestro país, una era en la que Costa Rica volverá sus ojos hacia el mar, hacia sus costas y hacia los valiosos humedales que posee, con visión ambiental.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se somete al conocimiento y aprobación de los señores diputados y señoras diputadas el presente proyecto de ley “Creación de la Rectoría de aguas y mares y del Viceministerio de aguas y mares dentro del Ministerio del Ambiente y Energía”.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**CREACIÓN DE LA RECTORÍA DE AGUAS Y MARES Y DEL  
VICEMINISTERIO DE AGUAS Y MARES DENTRO DEL  
MINISTERIO DE AMBIENTE Y ENERGÍA**

**ARTÍCULO 1.- Modificaciones de la Ley general de la Administración Pública**

Modifíquese la Ley general de la Administración Pública, N.º 6227, de 2 de mayo de 1978, en la siguiente forma:

- a) Se reforma el inciso h) del artículo 23, cuyo texto dirá:

**“Artículo 23.-** Las carteras ministeriales serán:

[...]

- h) Ambiente, Energía, Agua y Mares.”

- b) Se reforma el inciso 7) del artículo 47, para que se lea así:

**“Artículo 47.-**

[...]

7) El Ministerio de Ambiente, Energía, Agua y Mares (Minaem) tendrá tres (3) viceministros: uno encargado del sector ambiente, uno encargado del sector energía y el otro, de la Rectoría de Agua y Mares. En ausencia del ministro, lo sustituirá cualquiera de los tres (3) viceministros. Las atribuciones asignadas en esta ley a los viceministros, serán ejercidas por cada uno dentro de sus respectivas áreas de acción.”

- c) En todo el texto de la Ley general de la Administración Pública, Ley N.º 6227, de 2 de mayo de 1978, las referencias legales al “Ministerio de Ambiente y Energía” o a las siglas “Minaet”, en adelante se entenderán referidas al Ministerio de Ambiente, Energía, Agua y Mares (Minaem).

**ARTÍCULO 2.-** Refórmese la Ley Orgánica de Ministerio de Ambiente y Energía, Ley N.º 7152, de 05 de junio de 1990, de la siguiente manera:

- a) Se reforma el artículo 2, cuyo texto dirá:

**“Artículo 2.-**

Serán funciones del Ministerio del Ambiente, Energía, Aguas y Mares las siguientes:

[...]

- k) Ejercer la rectoría de Agua y Mares.  
l) Velar por el cumplimiento de esta ley.  
i) Cualquiera otra función que la legislación vigente y futura le asignen.”

- b) Adiciónese un artículo 2 bis, cuyo texto dirá:

**“Artículo 2 bis.-**

En calidad de rector de Aguas y Mares, al ministro le corresponderán las siguientes funciones:

- a) Liderar la formulación e implementación políticas públicas estratégicas, en coordinación con las entidades públicas y privadas tanto nacionales como extranjeras, dirigidas, entre otras cosas, a:



- i.** Asegurar la protección, administración, planificación y conservación del patrimonio marino, costero e hídrico;
  - ii.** Promover la investigación científica y tecnológica de las riquezas marinas, costeras e hídricas que sean patrimonio natural, así como su debida divulgación a la sociedad civil;
  - iii.** Garantizar y articular esfuerzos institucionales dirigidos al control y la vigilancia efectivos, bajo una estrategia nacional e integral en protección del patrimonio natural marino, costero e hídrico;
  - iv.** Fomentar el aprovechamiento/producción racional y sostenible, tanto desde el ámbito social como económico, del patrimonio natural marino, costero e hídrico costarricense; e impulsar un desarrollo de las zonas costeras con visión sostenible y base ambiental.
  - v.** Asegurar la tecnificación y capacitación del recurso humano competente en el tema marino, costero e hídrico, que permita una debida articulación de esfuerzos dirigidos a la protección, conservación, aprovechamiento sostenible y vigilancia del patrimonio natural.
  - vi.** Coordinar la búsqueda de fuentes de financiamiento económico, que permitan el cumplimiento de los objetivos y funciones establecidas a nivel normativo e internacional, relacionadas con el patrimonio natural hídrico, marino y costero del país (incluyendo los humedales).
  - vii.** Sistematización y estandarización de registros y bases de información, que permitan garantizar la protección, conservación, planificación, control y vigilancia, y aprovechamiento/producción sostenible y racional del patrimonio natural marino, costero e hídrico.
- b)** Coordinar y sistematizar a nivel sectorial las atribuciones, políticas y esfuerzos públicos y privados, nacionales y extranjeros, a fin de promover, fomentar, ordenar, asegurar, proteger, conservar, planificar, gestionar, fiscalizar, controlar, monitorear, investigar, administrar, ordenar territorialmente, y fomentar el aprovechamiento/ producción sostenible de los ecosistemas, recursos hídricos, marinos y costeros, incluyendo los humedales, que se encuentren dentro del patrimonio natural.
  - c)** Velar por que las políticas del sector sean ejecutadas por las entidades públicas y privadas que participan en el sector de Aguas y Mares.
  - d)** Velar por el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el país en materia de recurso marino, costero e hídrico, así como de la normativa vigente.

- e) Representar al país ante las organizaciones y los foros internacionales relacionados con el patrimonio marino, costero e hídrico del Estado.
- f) Cualquiera otra función que la legislación vigente y futura le asignen.”

El Minaem para garantizar el cumplimiento efectivo de las anteriores funciones, contará con los profesionales y técnicos que requiera en las materias de su competencia.

**ARTÍCULO 3.-** Refórmese toda ley, de manera que donde se lea “Ministerio de Ambiente y Energía”, en lo sucesivo deberá leerse “Ministerio de Ambiente, Energía, Aguas y Mares”, y donde se indiquen las siglas “Minaet” deberá leerse “Minaem”.

Rige a partir de su publicación.

**Dado en la Presidencia de la República** a los diecisiete días del mes de julio de dos mil doce.

Laura Chinchilla Miranda  
**PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

René Castro Salazar  
**MINISTRO DE AMBIENTE, ENERGÍA Y  
TELECOMUNICACIONES**

**1º de agosto de 2012**

**NOTA:** Este proyecto pasa a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Ambiente.

1 vez.—O. C. N° 22163.—Solicitud N° 43992.—C-134420.—(IN2012082783).

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA  
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA**

**PODER EJECUTIVO**

**EXPEDIENTE N.º 18.512**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## PROYECTO DE LEY

### LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

Expediente N.º 18.512

#### ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En la historia, la navegación marítima ha resultado ser el medio más económico y conveniente para el transporte de bienes y personas, por la sensible diferencia en sus costos, la mayor facilidad para el transporte de grandes masas y la libertad de rutas. La importancia estratégica de esta actividad se multiplica ante las nuevas circunstancias del entorno económico mundial, cada vez más integrado.

Aproximadamente el 80% del comercio mundial se efectúa por la vía marítima, razón por la cual los medios de navegación se han modernizado en forma vertiginosa desde la revolución industrial; este desarrollo ha generado la necesidad de crear las Administraciones Marítimas, quienes fortalecen la presencia de los Estados en los espacios acuáticos en que ejercen su jurisdicción.

La República de Costa Rica presenta una situación geográfica privilegiada en medio del continente americano, cuenta con dos litorales uno en el océano Pacífico y otro en el mar Caribe, un total de 1.466 Km. de costas<sup>1</sup> y un aproximado de 589.682 Km<sup>2</sup> de aguas patrimoniales<sup>2</sup> frente a 51.100 Km<sup>2</sup> de territorio terrestre<sup>3</sup>; por lo anterior presenta las condiciones idóneas para constituirse en un país de tradición y cultura marítimas.

Sin embargo, la historia de nuestro país muestra una realidad diferente: “hemos vivido siempre de espaldas al mar”, no se han aprovechado las ventajas de nuestra ubicación en el orbe, lo cual nos ha dejado en franca desventaja respecto de nuestros vecinos en la región del Gran Caribe. Ejemplo de ello es que la República de Costa Rica no cuenta en la actualidad con marina mercante, ni políticas o estrategias que fomenten su desarrollo con el fin de reducir nuestra dependencia de las flotas extranjeras y cubrir los requerimientos del país, lo que nos permitiría ahorrar divisas, reducir la excesiva dependencia de flotas extranjeras, generar empleos y servicios. Hasta hace poco tiempo, hemos venido cobrando conciencia de las oportunidades y riquezas que nuestras condiciones geográficas pueden representar, por ello se hace necesario y se justifica la necesidad urgente de que el país cuente con los instrumentos jurídicos idóneos que le permitan aprovechar las ventajas que el mar ofrece.

---

<sup>1</sup> División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica, 2004, Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pág. 115.

<sup>2</sup> Nuevo Mapa Oficial de la República de Costa Rica, 2003, Inrecosmar (Instituto de Recursos Costeros y Marinos).

<sup>3</sup> División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica, 2004, Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pág. 113.

La República de Costa Rica transporta aproximadamente el 75.6% del volumen total de sus exportaciones<sup>4</sup> por la vía marítima, lo que ilustra la importancia que representa el transporte marítimo para el desarrollo del comercio internacional del país, el cual se ve seriamente afectado por no contar con un marco jurídico apropiado que responda a la necesidad de actualizar el subsector marítimo nacional. En el país la regulación de la actividad marítima en general es exigua, está contemplada en su mayoría por una serie de normas dispersas y obsoletas que no obedecen al contexto mundial, por ejemplo, el Código de Comercio Marítimo data de 1853.

La Estrategia Nacional para la Gestión Integral de los Recursos Marinos y Costeros, del año 2008, tiene como objetivo: promover la sostenibilidad de los recursos marinos y costeros de la República de Costa Rica, en un contexto equilibrado de responsabilidad ambiental y social que garantice su conservación y favorezca el sano desarrollo socioeconómico, mediante una gestión integrada, liderada por el Gobierno con la participación de la sociedad civil. Una de las ocho líneas de acción de esta estrategia es la armonización del marco legal nacional e internacional, regular vacíos legales y ratificar los instrumentos internacionales relacionados con el ejercicio de la seguridad marítima, el resguardo del patrimonio natural y cultural y la gobernabilidad de aguas jurisdiccionales del país, para lo cual se estableció como meta la elaboración de un proyecto de Ley de Navegación<sup>5</sup>.

Actualmente, al no existir una “Ley de Navegación Acuática”, esta materia se encuentra regulada a través de resoluciones administrativas, reglamentos y decretos ejecutivos. Esto conlleva a que no existan sanciones administrativas, ni penales que desincentiven la navegación irregular en nuestras aguas jurisdiccionales, tampoco se realiza ningún cobro por parte del Estado a los servicios que presta en su rol de Administración Marítima.

Los mayores problemas tienen que ver con el irrespeto a la autonomía de las embarcaciones y la falta de utilización del equipamiento básico, como son los instrumentos de navegación, luces adecuadas, chalecos salvavidas, señales de emergencia; por otra parte, no se regula el manejo de desechos de las embarcaciones y se transportan turistas sin contar con los seguros mínimos, el control y la regulación sobre la fabricación de embarcaciones es deficiente.

La situación de la navegación irregular en nuestro país, se puede resumir de la siguiente manera:

- a) Carencia de un marco legal preventivo y sancionatorio para las actividades del transporte marítimo, conservación, transporte de turistas, cabotaje, acreditación de capitanes y tripulantes, pesca, rutas, tipos de embarcaciones, fabricación y autonomía, entre otros.
- b) Pesca ilegal, narcotráfico, inmigración y contaminación constante e incontrolada en las aguas patrimoniales que tienen una extensión equivalente a más de once veces su territorio terrestre.

---

<sup>4</sup> Estadísticas de Comercio Exterior 2009 de Costa Rica, Dirección de Inteligencia Comercial, Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, pág. 222.

<sup>5</sup> Estrategia Nacional para la Gestión Integral de los Recursos Marinos y Costeros de Costa Rica, Comisión Interdisciplinaria Marino Costera de la Zona Económica Exclusiva de Costa Rica, diciembre 2007, pág. 41.

El presente proyecto, constituye una ley marco que regula los aspectos principales que giran alrededor de la navegación y el transporte marítimo en relación al Estado, incorporando a la actividad marítima nacional las regulaciones administrativas que son de mayor uso a nivel mundial, integrándonos así a la realidad internacional en esta materia y encaminándonos a un mejor aprovechamiento del enorme potencial que ofrece la navegación y el transporte marítimo por la ubicación privilegiada de que disponemos. Es importante aclarar, que los diferentes tópicos que contempla esta ley marco serán desarrollados posteriormente a través de reglamentaciones específicas atendiendo a la materia que cada una de ellas regule.

Conviene señalar que esta iniciativa constituye solo un paso para conformar el ordenamiento jurídico marítimo nacional, pues es necesario adoptar además, una serie de convenios internacionales, tanto de orden público como privado, que regulan diversas aristas del mundo marítimo. Así encontramos, por ejemplo, que en el campo del derecho internacional marítimo, normativas tales como el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978”, el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978”, el “Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965” y el “Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966” (normativas internacionales a las cuales la República de Costa Rica todavía no se adhiere), constituyen instrumentos jurídicos necesarios para poder implantar adecuadamente los controles que corresponde ejercer a la Administración Marítima Nacional.

Con esta propuesta se fortalece la función rectora del Estado como Administración Marítima y se integra en un solo cuerpo normativo las labores de ordenación y control del transporte marítimo, la navegación, la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, la protección marítima, el personal de la marina mercante, la formación y titulación de la gente de mar, los incidentes y accidentes marítimos y la prevención de la contaminación del medio acuático proveniente de la operación de los buques, además, contempla un marco sancionatorio con el fin de desincentivar las principales conductas de navegación irregular en nuestras aguas jurisdiccionales. Asimismo, busca fortalecer los controles que corresponde ejercer sobre la flota nacional y extranjera (controles por el Estado de abanderamiento y por el Estado rector de puerto respectivamente); con las inspecciones se pretende que las embarcaciones cumplan con los requisitos de seguridad para la navegación y los controles que en materia de protección marítima corresponde ejercer sobre los puertos y buques; además, ante la especialización y complejidad de la materia que se aborda en esta propuesta de ley se establece la promoción de programas de capacitación en el campo marítimo con el fin de crear capacidades en el país, en especial dentro del personal técnico y profesional que labora en la Administración Marítima Nacional, con el propósito de que esta cumpla sus funciones y preste sus servicios de forma oportuna y competente según los parámetros internacionales.

La Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tendrá a cargo la Administración Marítima Nacional y por ende la ejecución de la rectoría en materia marítima, definiéndose de manera precisa sus competencias y funciones; esta dependencia se constituye entonces, en el órgano encargado de ordenar, regular y controlar la navegación y el transporte marítimo, su organización estará conformada por lo que ese Ministerio establezca vía decreto ejecutivo, con la finalidad de que la Administración Marítima Nacional pueda implantar adecuadamente el campo de su competencia.

El proyecto que se somete a consideración de la Asamblea Legislativa, se desarrolla en nueve títulos, de la siguiente manera:

En el título I, sobre las Disposiciones generales, estipula entre otros el objeto y ámbito de aplicación, los conceptos y acrónimos que se utilizarán para efectos de la ley, la sujeción a esta normativa por parte de todas las embarcaciones y artefactos navales costarricenses. Además, establece que corresponde a la Dirección de Navegación y Seguridad el ejercicio de la rectoría en materia marítima, sus competencias y se establece que dicha dependencia tendrá personalidad jurídica instrumental con el fin de administrar el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima y los bienes donados inscritos a su nombre.

El título II, sobre la Marina Mercante, dispone en general lo relativo a la matrícula y abanderamiento de las embarcaciones y artefactos navales, los actos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, los elementos de identificación de los buques y artefactos navales, los pasavantes de navegación y las causales para cancelar la matrícula. Las embarcaciones y los artefactos navales que quieran tener la nacionalidad costarricense, deberán matricularse en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional y obtener la patente de navegación en la Dirección de Navegación y Seguridad.

En este título, se establece el Registro Administrativo Marítimo a cargo de la Dirección de Navegación y Seguridad, donde se inscribirán las patentes de navegación, la gente de mar, el personal terrestre de la navegación, los contratos de construcción de buques y artefactos navales, y cualquier otra sección que se establezca legal o reglamentariamente.

Además, se regula las pautas generales que regularán la construcción, modificación o reparación significativa embarcaciones y artefactos navales, las condiciones de seguridad, entre otros, se estipula que los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad e identificación previstas en el ordenamiento jurídico. Le corresponde a la Dirección de Navegación y Seguridad expedir los certificados de seguridad que hagan constar que se han efectuado todos los reconocimientos e inspecciones técnicas, esta dependencia podrá, además, hacer las inspecciones necesarias para comprobar que la carga cumple con los requisitos de seguridad, facultad que podrá delegar en organizaciones reconocidas. Por último, se regula las generalidades sobre seguros marítimos y la educación marítima mercante, declarando la educación náutica de interés público.

El título III, sobre la Navegación Acuática, está dedicado al tema de la navegación en general, establece el principio de libertad de la navegación y clasifica los tipos de navegación en interior, de cabotaje e internacional; se regula lo relativo al arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones, la prestación de los servicios de practicaje y de remolque maniobra en puerto. Además, se norma lo relativo al campo del señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, así como las comunicaciones marítimas y los avisos a los navegantes.

El título IV, regula todo lo relativo a los Accidentes o Incidentes Marítimos, se define que se entiende por accidente o incidente marítimo, además se clasifican los mismos según la normativa y costumbres internacionales; se estipula que corresponde a la Dirección de Navegación y Seguridad la investigación y sanción administrativa de este tipo de eventos. Además, se establecen las normas generales que regulan los abordajes, las averías, la búsqueda, rescate y salvamento, y por último, lo relativo a las remociones, las extracciones, el abandono, el desguace y los derelictos o restos de naufragio.

El título V, sobre la Contaminación en el Medio Acuático, establece entre otros las medidas necesarias para la prevención de la contaminación en el medio acuático proveniente de la operación de los buques; corresponderá a la Dirección de Navegación y Seguridad otorgar los permisos de vertidos de sustancias en el mar según la normativa internacional vigente en el país.

Además, en todos los puertos se deberá contar con los medios, sistemas y procedimientos adecuados para la recepción, descarga, tratamiento y eliminación de desechos como un mecanismo de prevención de la contaminación en el medio acuático. Los administradores portuarios serán responsables de las acciones de respuesta ante un incidente de contaminación ocurrido en el área de operación del puerto que corresponda.

En el artículo 171 se hace referencia a la potestad del Tribunal Ambiental Administrativo, de realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar y sancionar las denuncias e infracciones administrativas de carácter ambiental en el medio acuático que tuvieran lugar.

El título VI, establece el Régimen Financiero y Fiscal que dotará a la Dirección de Navegación y Seguridad de los recursos necesarios para el ejercicio de sus competencias y para promover el desarrollo del campo marítimo nacional. En este título se dispone que el presupuesto de la Dirección de Navegación y Seguridad sea tratado como una cuenta autónoma dentro del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En este título se autoriza a la Dirección de Navegación y Seguridad para que cobre los servicios que preste y genere, así como aquellas actuaciones que realice en el desempeño de sus funciones; por tanto, esta propuesta de ley no representa un aumento en el gasto público, por el contrario permite la sustentación del costo operativo normal y el desarrollo técnico administrativo de la Dirección de Navegación y Seguridad, mediante el cobro de los servicios que esta preste y de las actuaciones que realice. En lo particular, es común que los Estados transfieran el costo específico al usuario, mediante el cobro de todas las acciones técnicas que conlleven al control y la regulación de la navegación y el transporte marítimo, permitiendo el equilibrio de oportunidades competitivas de los actores interesados.

Se crea el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima que será administrado por la Dirección de Navegación y Seguridad, contempla sus fuentes de financiamiento; además, dispone que estos recursos sean incorporados al presupuesto general de la República y el Ministerio de Hacienda los gire a la Dirección de Navegación y Seguridad a través de una cuenta especial.

El objetivo que se persigue con el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima es captar recursos a través de un mecanismo financiero expedito, que permita solventar las necesidades de equipamiento, recurso humano, capacitación, consultorías y logística de la Administración Marítima Nacional, así como tener recursos suficientes para fomentar el desarrollo del transporte marítimo nacional. De no contarse con este Fondo Especial la implantación de esta ley una vez aprobada por la Asamblea Legislativa podría no tener los efectos esperados e implicaría un retroceso en el proceso de desarrollo del subsector marítimo-portuario nacional.



El cuanto al régimen fiscal se establece que los propietarios o arrendatarios de embarcaciones y artefactos navales inscritos en el Registro Nacional de Buques, pagarán cada año económico cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América o su equivalente en moneda nacional por cada unidad de arqueo bruto que indique su certificado de matrícula para que puedan navegar u operar. Se exceptúa del pago de estos derechos a las embarcaciones inscritas en el Registro Nacional en la clase de pesca y con un arqueo bruto menor a una unidad.

El título VII está dedicado a las prohibiciones que tienen los armadores y propietarios de buques o artefactos navales, los capitanes o patrones, y las prohibiciones de carácter general. Este título se complementa con lo dispuesto en el título VIII, sobre el régimen sancionatorio, dedicando un capítulo a las infracciones administrativas, otro a los delitos y la última a otras disposiciones.

La Dirección de Navegación y Seguridad será la encargada de aplicar las sanciones administrativas de multa y gestión de cobro, según lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública.

Los mínimos y máximos en cada una de las sanciones, tanto de carácter administrativas como penales, se colocaron con la finalidad de abarcar todo el espectro de posibles infractores: pequeñas, medianas y grandes embarcaciones o artefactos navales.

Se tipificaron como delitos, aquellos comportamientos que violentan el bien jurídico de seguridad de la navegación, la libre navegación y los que ocasionan daños en el ambiente.

Al final del título VIII, en el capítulo denominado Otras Disposiciones se regula lo atinente al decomiso, comiso y depósito judicial, para lo cual se estará a lo dispuesto en el Código Procesal Penal con las salvedades propias de esta propuesta normativa. Además, se regula la inhabilitación especial, la denominación de salario base y el destino de las multas generadas por las infracciones a este proyecto de ley.

Por último, el título IX, sobre las Disposiciones Finales, establece entre otros, la exoneración del pago de todo tributo y sobretasa la importación para la compra local de Dispositivos Indicadores de Posición de Emergencia y de Radiobalizas Indicadoras de Posición de Emergencia (EPIRB), que son dispositivos indicadores de posición de emergencia en caso de un accidente o siniestro marítimo.

Además, se autoriza la creación de puestos para la Dirección de Navegación y Seguridad, con el fin de que cuente con el personal suficiente para la implantación de esta ley, se establece las derogatorias y reformas a otras normativas. Por último, se otorga el plazo de un año para que el Poder Ejecutivo reglamente la ley una vez que entre en vigencia y para que oficialice dentro de dicho plazo la estructura orgánica interna de la Dirección de Navegación y Seguridad con el fin de que pueda cumplir con las competencias que le asigna dicha normativa.

El transitorio único, confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del Reglamento del RAM, a quienes se encuentren inscritos en el Registro Marítimo Administrativo del Registro Naval Costarricense de conformidad con lo que establece el Decreto Ejecutivo N.º 12568-T-S-H de 30 de abril de 1981, para que actualicen sus registros de conformidad con lo que se establezca en la reglamentación de la ley.

En resumen, esta iniciativa es parte de la modernización del marco jurídico para la actividad que desarrolla el subsector marítimo, con objeto de proporcionar mecanismos de control y seguridad en materia de navegación y transporte marítimo, para el desarrollo de los servicios que en ellos se prestan, la protección marítima y la prevención de la contaminación acuática, así como el marco legal que prevenga y sancione la navegación irregular en nuestras aguas jurisdiccionales. Sin lugar a dudas, estamos en un momento crucial para impulsar este proyecto de ley con el fin de dotar a la República de Costa Rica de un instrumento jurídico que asegure la gobernabilidad de sus aguas jurisdiccionales y propicie el desarrollo del transporte marítimo.

Por lo expuesto, sometemos al conocimiento de la Asamblea Legislativa el presente proyecto de ley, Ley de Navegación Acuática.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

**LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA**

**TÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I  
Objeto y ámbito de aplicación de la ley**

**ARTÍCULO 1.- Objeto de la ley.** Esta ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte acuático, cuyas disposiciones prevalecerán sobre cualquier norma vigente en esta materia.

**ARTÍCULO 2.- Excepción.** Las disposiciones de la presente ley no serán aplicables a los buques y artefactos navales de vigilancia en las aguas nacionales pertenecientes al Servicio Nacional de Guardacostas y a la Policía Nacional. Tampoco serán aplicables dichas disposiciones a los buques y artefactos navales militares de otros Estados, así como a los buques y artefactos navales propiedad u operados por el Estado costarricense sin fines comerciales.

**ARTÍCULO 3.- Normativa de aplicación supletoria.** A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, se aplicará supletoriamente:

- a) La normativa marítima y portuaria vigente.
- b) La Ley General de la Administración Pública y el Código Procesal Contencioso-Administrativo.
- c) El Código de Comercio.
- d) El Código Civil y el Código Procesal Civil.
- e) Los usos y costumbres marítimas internacionales.

**ARTÍCULO 4.- Sujeción a esta ley.** Las embarcaciones y artefactos navales costarricenses estarán sujetos a esta ley, aunque estén fuera de las aguas jurisdiccionales, sin perjuicio de la sujeción a la ley extranjera cuando el buque o artefacto naval esté en aguas sometidas a otra jurisdicción. Pero en este último caso, si incurrieren en infracción a la presente ley, los tribunales nacionales podrán hacer efectivas las responsabilidades penales y la Dirección de Navegación y Seguridad las administrativas por esas infracciones cuando pudieran quedar sin sanción.

Los buques y artefactos navales extranjeros que estén en aguas jurisdiccionales quedan sujetos, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación costarricense.

Las normas contenidas en la presente ley les serán aplicadas en lo que por su naturaleza y servicio que presten fuere conducente a los artefactos navales.

## **CAPÍTULO II**

### **Definiciones y acrónimos**

**ARTÍCULO 5.- Acrónimos y definiciones.** Para los efectos de la presente ley se entenderá por:

**A) Acrónimos:**

- 1.- DNS: Dirección de Navegación y Seguridad.
- 2.- RAM: Registro Administrativo Marítimo de la DNS.
- 3.- RN: Registro Nacional del Ministerio de Justicia y Paz.
- 4.- SNG: Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.

**B) Definiciones:**

- 1.- **Administrador portuario:** Entidad pública o privada que tiene a su cargo la administración y operación de una o varias terminales portuarias.
- 2.- **Agente naviero:** Toda persona física o jurídica que actúa en nombre del armador o su representante, facultado para realizar ante los administradores portuarios y autoridades locales, los trámites requeridos para el arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones.
- 3.- **Aguas jurisdiccionales:** Las aguas sobre las que el Estado costarricense ejerce su soberanía, jurisdicción y control, de conformidad con la legislación interna, los convenios internacionales de que es parte, y los principios y normas universalmente reconocidos en el derecho internacional.
- 4.- **Armador o empresa naviera:** Persona física o jurídica, que poseyendo embarcaciones propias o ajenas, los dedica a su explotación, bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.
- 5.- **Arqueo bruto:** Tamaño total de un buque determinado de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.

- 6.- Artefacto naval:** Es toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.
- 7.- Buque, nave o embarcación:** Toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea su uso o dimensión.
- 8.- Capitán o patrón:** Persona física que tiene el mando de una nave o embarcación.
- 9.- Capitanías de puerto:** Oficinas regionales marítimas a cargo de un capitán de puerto establecidas para el desarrollo de las competencias de la DNS.
- 10.- Certificado de matrícula:** Certificado otorgado por el Registro de Bienes Muebles del RN a las embarcaciones y artefactos navales que han cumplido con el trámite de matrícula.
- 11.- Certificados de seguridad:** Certificado o certificados que ponen de manifiesto que un buque o un artefacto naval ha sido objeto de inspecciones y/o reconocimientos con resultados satisfactorios, de conformidad con las prescripciones establecidas en la normativa vigente. En el caso de embarcaciones nacionales incluye el certificado de navegabilidad.
- 12.- Dirección de Navegación y Seguridad:** Dirección de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes que tiene a cargo la Administración Marítima Nacional y por ende la ejecución de la rectoría en materia marítima.
- 13.- Dispositivo indicador de posición de emergencia:** Cualquier dispositivo tecnológico destinado a facilitar las tareas de búsqueda y rescate de embarcaciones y personas en casos de emergencias en el mar. Equivale al EPIRB (Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia) o al que se defina en su momento reglamentariamente.
- 14.- Documentos de navegación:** Certificado de matrícula, patente de navegación, autorización de zarpe o despacho y pasavante de navegación, que deben ser llevados a bordo para que un buque o artefacto naval, nacional o extranjero, pueda navegar u operar en las aguas jurisdiccionales.
- 15.- Mercancías peligrosas:** Es toda sustancia o producto destinado a ser transportado, manejado o almacenado, cuyas propiedades están comprendidas en la clasificación establecida en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) de la Organización Marítima Internacional, que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en los bienes o a las personas.

- 16.- Navegación:** Actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.
- 17.- Organización reconocida:** Persona jurídica que cumple las condiciones establecidas por la Organización Marítima Internacional para este tipo de entidades, y en la cual el Estado ha delegado funciones de inspección, reconocimiento y certificación relacionadas con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales vigentes en la República de Costa Rica.
- 18.- Patente de navegación:** Autorización administrativa expedida por la DNS, que permite enarbolar la bandera nacional a un buque o artefacto naval matriculado en el Registro de Bienes Muebles del RN.
- 19.- Semi-sumergible:** Buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión parcial, es decir que no tiene la capacidad de sumergirse completamente.
- 20.- Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación:** Equipo o sistema externo a las embarcaciones que está diseñado y construido para aumentar la eficiencia en la navegación, así como para brindar seguridad a las embarcaciones y al tráfico acuático.
- 21.- Submarino:** Buque que puede navegar en inmersión completa durante espacios de tiempo casi ilimitados sin ningún contacto físico con la superficie del mar o con la atmósfera.
- 22.- Sumergible:** Buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión completa pero está obligado a estar en contacto periódico con la superficie del mar o la atmósfera.
- 23.- Título profesional:** Documento que certifica la capacidad profesional para ejercer determinadas tareas de conducción y operación a bordo de embarcaciones o buques.
- 24.- Zonas de navegación:** Zona o zonas acuáticas donde una embarcación se encuentra facultada para navegar o un artefacto naval para operar, según la normativa vigente.

### CAPÍTULO III Administración Marítima

**ARTÍCULO 6.- Dirección de Navegación y Seguridad.** La DNS del Ministerio de Obras Públicas y Transportes será la dependencia encargada de la ejecución de la rectoría en materia marítima, y como tal, ejecutará la política de Gobierno en materia marítima, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de esta ley, de los convenios internacionales marítimos que Costa Rica es parte y de las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus competencias y funciones, con la prevención de la contaminación procedente del transporte acuático y con la navegación en las

aguas sometidas a la jurisdicción nacional, para lo cual tendrá personalidad jurídica instrumental con el fin de administrar el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima y los bienes donados inscritos a su nombre.

La DNS tendrá la representación oficial del Estado en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta ley.

**ARTÍCULO 7.- Competencias de la DNS.** La DNS tendrá las siguientes competencias:

- 1.- Velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.
- 2.- Regular, ordenar y controlar el transporte acuático.
- 3.- Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con otras autoridades competentes.
- 4.- Coordinar la elaboración de la política nacional en materia de transporte marítimo en coordinación con otras autoridades relacionadas con dicha actividad.
- 5.- Asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su competencia.
- 6.- Fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional.
- 7.- Promover la adhesión de la República de Costa Rica a los convenios internacionales marítimos de interés para el desarrollo del país.
- 8.- Promover la formación y profesionalización del personal que labore en el campo marítimo.
- 9.- Autorizar, registrar y emitir las patentes de navegación.
- 10.- Llevar a cabo los reconocimientos e inspecciones técnicas, así como clasificar a los buques y artefactos navales de conformidad con la normativa vigente.
- 11.- Evaluar, certificar y auditar los puertos y los buques en materia de protección marítima.
- 12.- Establecer las condiciones para la prestación de los servicios regulares de cabotaje nacional.
- 13.- Dirigir y coordinar el sistema de formación y capacitación de la gente de mar.
- 14.- Clasificar, registrar y controlar la gente de mar.
- 15.- Autorizar e inscribir el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y expedir las licencias que correspondan.
- 16.- Llevar el Registro Administrativo Marítimo.
- 17.- Autorizar la actividad del transporte marítimo internacional en los puertos nacionales.
- 18.- Recibir y despachar naves en los puertos nacionales autorizados para la actividad del transporte marítimo internacional, en lo que compete a la Administración Marítima Nacional.
- 19.- Coordinar con el Consejo Nacional de Concesiones las acciones necesarias para otorgar en concesión las obras y los servicios vinculados con la actividad del transporte marítimo.
- 20.- Realizar la investigación administrativa luego de ocurrido un accidente o siniestro marítimo con el fin de determinar sus causas y establecer las medidas que eviten su repetición.
- 21.- Cobrar los servicios que preste y genere la DNS.

22.- Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones administrativas dispuestas en la presente ley.

23.- Aplicar y cobrar, cuando corresponda, las sanciones administrativas y pecuniarias a las personas físicas o jurídicas que infrinjan o violenten las normas contenidas en la presente ley.

24.- Administrar el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima y los bienes donados inscritos a su nombre.

25.- Cualquier otra que le fuere asignada por el ordenamiento jurídico.

**ARTÍCULO 8.- Organización de la DNS.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes establecerá, a través del reglamento respectivo, la estructura orgánica de la DNS que le permita cumplir con las competencias y funciones atribuidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

**ARTÍCULO 9.- Colaboración y coordinación.** Las autoridades públicas, dentro del ámbito de sus competencias, deberán colaborar con la DNS para hacer efectivas las disposiciones de la presente ley. Para tal fin, la DNS promoverá acuerdos y acciones de coordinación con dichas autoridades.

**ARTÍCULO 10.- Representación en el extranjero.** En el extranjero, las competencias de la DNS, para los casos y efectos que esta ley determine, podrán delegarse en el representante diplomático o consular costarricense que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la embarcación o artefacto naval que requiera su intervención, de conformidad con lo que se establezca en el reglamento que se publique para tal propósito.

**ARTÍCULO 11.- Capacitación.** La DNS promoverá el desarrollo de programas de capacitación para la formación y profesionalización del personal que labore en el campo marítimo, en particular, del suyo propio, para lo cual podrá establecer relaciones o acuerdos con otras entidades nacionales o extranjeras, de carácter público o privado.

Los gastos que demanden los programas de capacitación se financiarán con cargo al presupuesto nacional de la República, con recursos provenientes del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima dispuesto en el artículo 177 de esta ley y, cuando corresponda, con el presupuesto de otras entidades involucrados en este proceso.

## TÍTULO II MARINA MERCANTE

### CAPÍTULO I Matrícula y abanderamiento

**ARTÍCULO 12.- Embarcaciones y artefactos navales costarricenses.** Se consideran embarcaciones y artefactos navales de nacionalidad costarricense:

- a) Las matriculadas y abanderadas conforme a la presente ley y las respectivas reglamentaciones.
- b) Las declaradas en estado de abandono en aguas jurisdiccionales.
- c) Las comisadas por el Estado costarricense conforme a las leyes especiales.
- d) Las que sean propiedad del Estado costarricense.

Las embarcaciones y los artefactos navales deberán matricularse en el Registro de Bienes Muebles del RN y obtener la patente de navegación en la DNS; aquellos comprendidos en los incisos b), c) y d) de este artículo serán matriculados de oficio previa solicitud de la DNS, quien una vez inscritos en el Registro de Bienes Muebles del RN procederá de oficio al abanderamiento respectivo.

**ARTÍCULO 13.- Actos inscribibles en el Registro Nacional.** En el Registro de Bienes Muebles del RN se inscribirán:

- a) La matrícula de los buques y de los artefactos navales nacionales.
- b) A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques y artefactos navales se hará constar su nombre, el puerto de registro, las características técnicas principales y los cambios de características.
- c) Los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad.
- d) La constitución de hipotecas o imposición de derechos reales.
- e) A efectos de control, los contratos de arrendamiento o fletamento de buques y artefactos navales matriculados en el extranjero.
- f) Cualquier otro acto que se determine legal o reglamentariamente.

El régimen de matrícula de los buques y artefactos navales, sus excepciones, la cancelación de estas inscripciones, así como los aspectos indicados en los incisos b), c), d) y e) de este artículo serán reglamentados por el RN.

**ARTÍCULO 14.- Clasificación de embarcaciones y artefactos navales.** Para su matrícula las embarcaciones y los artefactos navales se clasificarán según lo que se establezca en el reglamento que la DNS dicte sobre la materia.

**ARTÍCULO 15.- Armadores o empresas navieras domiciliadas en el extranjero.** En caso de armadores o de empresas navieras domiciliadas en el extranjero, para poder matricular embarcaciones y artefactos navales en el país y gestionar las patentes de navegación que correspondan, deberán nombrar un representante permanente con domicilio en la República de Costa Rica con facultades de apoderado generalísimo o de apoderado general, con el fin de que sus representantes ejerzan los derechos y cumplan las obligaciones relativas a dichos bienes.

**ARTÍCULO 16.- Elementos de identificación.** Las embarcaciones o artefactos navales costarricenses deben exhibir, en lugar y en forma visible, la bandera nacional, el nombre y número de matrícula; además, deberán exhibir el número de identificación de la Organización Marítima Internacional cuando así lo disponga la normativa internacional vigente. El número de matrícula y/o el nombre de la embarcación o artefacto naval no podrán ser iguales al de otro ya inscrito.

El reglamento a la presente ley establecerá las condiciones para consignar estos elementos de identificación y las excepciones para su aplicación.

**ARTÍCULO 17.- Matrícula.** La matrícula de una embarcación o artefacto naval nacional estará compuesta por letras y números. Las letras corresponderán al puerto de matrícula y los números corresponderán al consecutivo que asigne el Registro de Bienes Muebles del RN.



**ARTÍCULO 18.- Requisitos para la matrícula.** Toda embarcación o artefacto naval que pretenda matricularse en el Registro de Bienes Muebles del RN, deberá cumplir previamente, con las disposiciones establecidas por el ordenamiento jurídico sobre importación, construcción y navegabilidad.

En caso de embarcaciones o artefactos navales previamente matriculados en el extranjero, se deberá presentar, además, la cancelación de la matrícula y la baja de bandera cuando corresponda.

**ARTÍCULO 19.- Certificado de matrícula.** El Registro de Bienes Muebles del RN otorgará a toda embarcación o artefacto naval que se inscriba un certificado de matrícula en el que conste:

- a) El nombre de la embarcación o artefacto naval.
- b) El nombre y documento de identificación del propietario.
- c) El nombre, documento de identificación y domicilio del representante del armador cuando este se encuentre domiciliado en el extranjero.
- d) Puerto de registro y número de matrícula.
- e) Las características técnicas principales y los cambios de características.
- f) Cualquier otro dato que se determine legal o reglamentariamente.

**ARTÍCULO 20.- Patente de navegación.** Para que una embarcación o artefacto naval matriculado en el Registro de Bienes Muebles del RN pueda enarbolar la bandera nacional, el armador o su representante deberá gestionar el otorgamiento de la patente de navegación ante la DNS.

Para que un buque o artefacto naval fletado o arrendado que enarbole bandera extranjera pueda ser abanderado provisionalmente en la República de Costa Rica, su arrendatario deberá gestionar ante la DNS una patente de navegación provisional por el plazo fijado en el contrato respectivo. La DNS notificará a la administración marítima del estado donde se encuentre matriculada la embarcación o artefacto naval, el momento en que se produzca la cancelación del abanderamiento provisional.

El reglamento que se dicte sobre la materia establecerá la vigencia y los tipos de patentes de navegación, las embarcaciones o artefactos navales que la requieran, las excepciones y los requisitos para su otorgamiento.

**ARTÍCULO 21.- Documentación a bordo probatoria de la nacionalidad costarricense.** Los documentos originales del certificado de matrícula y de la patente de navegación, o fotocopias certificadas por notario público de los mismos, deberán permanecer siempre a bordo de la embarcación o del artefacto naval, como documentos probatorios de su nacionalidad costarricense, excepcionalmente, para trámites administrativos, podrán portarse fuera; en este último caso, deberá siempre permanecer a bordo una fotocopia certificada por notario público de dicha documentación.

**ARTÍCULO 22.- Pasavante de navegación.** Cuando se pretenda matricular y abanderar en la República de Costa Rica una embarcación o artefacto naval que se halle en el extranjero, la DNS o el representante diplomático o consular costarricense más cercano a solicitud del armador o su representante, podrá abanderarla provisionalmente como costarricense, en cuyo caso,

expedirá un pasavante de navegación por un término no mayor de tres meses hasta su arribo a un puerto habilitado en la República de Costa Rica, debiendo proceder inmediatamente a su matrícula y abanderamiento en el país. La reglamentación respectiva establecerá los requisitos y demás formalidades para el otorgamiento del pasavante de navegación.

**ARTÍCULO 23.- Pasavante por pérdida de documentos.** El representante diplomático o consular costarricense podrá igualmente extender pasavante de navegación para un buque o artefacto naval a solicitud del propietario, armador, capitán, patrón, apoderado o representante del mismo, cuando se hubiere perdido el certificado de matrícula y/o la patente de navegación durante la navegación, naufragio, incendio u otra causa justificada, asegurándose de la veracidad de los hechos por medio de una constancia, certificación o documento auténtico que establezca el suceso o siniestro emitido por la autoridad competente para ello.

**ARTÍCULO 24.- Vigencia de la matrícula.** La matrícula de una embarcación o artefacto naval costarricense tendrá vigencia indefinida, mientras no se den las causales establecidas en el ordenamiento jurídico para su cancelación.

En todos los casos, la cancelación de la matrícula constituirá causal para cancelar la patente de navegación, para tal efecto el RN deberá inmediatamente informar mediante oficio la cancelación de la matrícula a la DNS, la cual sin demora tomará nota de la misma y procederá a cancelar de oficio la patente de navegación y el registro que corresponda.

**ARTÍCULO 25.- Causales para cancelar la matrícula.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la legislación vigente, serán causales para cancelar la matrícula de una embarcación o artefacto naval costarricense, las siguientes:

- a) La solicitud del propietario, especificando el motivo de la cancelación.
- b) Por innavegabilidad absoluta.
- c) Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite su navegación durante un período de doce meses.
- d) Por destrucción, pérdida total o por la presunción de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia fehaciente que se tenga sobre el mismo.
- e) Cuando el armador o empresa naviera domiciliada en el extranjero, no tenga representante legal en el país, según lo dispuesto en el artículo 15 de la presente ley.
- f) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- g) Por cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de la matrícula por las causales señaladas en los incisos b), c), d), e) y g) del presente artículo, deberán ser declaradas previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

En todo caso, el Registro de Bienes Muebles del RN solo autorizará cancelar la matrícula de una embarcación o artefacto naval cuando se encuentre libre de gravámenes y anotaciones.

## **CAPÍTULO II**

### **Registro Administrativo Marítimo**

**ARTÍCULO 26.- Registro Administrativo Marítimo.** La DNS contará con un RAM donde se inscribirán las patentes de navegación, la gente de mar, los contratos de construcción de buques y artefactos navales, así como las personas físicas y jurídicas que de cualquier forma

ejerzan una actividad lucrativa relacionada con el transporte marítimo, incluyéndose la prestación de servicios marítimos, portuarios y conexos, quienes tendrán como condición para ejercer su respectiva actividad la previa inscripción en este Registro.

**ARTÍCULO 27.- Secciones del RAM.** El RAM estará compuesto por las siguientes secciones:

- a) Patentes de navegación.
- b) Gente de mar.
- c) Personal terrestre de la navegación.
- d) Construcción de buques y artefactos navales.
- e) Cualquier otra establecida legal o reglamentariamente.

El reglamento a la presente ley establecerá el funcionamiento y las actuaciones de este Registro, los montos a pagar por concepto de derechos de registro, los cánones anuales que deberán pagarse por cada inscripción, los montos a cancelar por concepto de certificaciones, así como los demás requisitos de inscripción en cada sección que lo conforma.

**ARTÍCULO 28.- Facultades registrales de la DNS.** Las facultades registrales de la DNS, tienen por objeto que los actos de inscripción, registro y certificación cumplan con los fines de publicidad, sencillez, intermediación y control, de tal manera que se garanticen los derechos del Estado y de quienes se encuentren inscritos.

**ARTÍCULO 29.- Principio de publicidad.** Los asientos y constancias de los registros a cargo de la DNS son públicos y, en consecuencia, toda persona tendrá acceso a ellos y podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determinen reglamentariamente.

**ARTÍCULO 30.- Causales para cancelar las inscripciones del RAM.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para cancelar las inscripciones del RAM, las siguientes:

- a) A solicitud del registrado, especificando el motivo de la cancelación.
- b) En cuanto a las patentes de navegación, la cancelación de la matrícula de la embarcación o artefacto naval.
- c) En cuanto a las patentes de navegación provisionales, el vencimiento del plazo fijado en el contrato de arrendamiento.
- d) La no cancelación del canon anual dispuesto en el artículo 27 de esta ley, por dos períodos consecutivos.
- e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- f) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de las inscripciones por las causales señaladas en los incisos d) y f) del presente artículo, deberá ser declarada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

**ARTÍCULO 31.- Causales de inhabilitación.** Serán causales para inhabilitar a las personas físicas o jurídicas inscritas en el RAM las siguientes:

- a) Por pérdida de aptitudes físicas y/o profesionales, o de las condiciones indispensables para el ejercicio o habilitación del cargo o actividad autorizada.
- b) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- c) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La inhabilitación será de carácter temporal, según sea las causas que la determinen o las sanciones o penas impuestas. En cualquiera de los casos, la DNS hará constar en el asiento de inscripción la correspondiente anotación de inhabilitación. Al cesar la causa que le dio origen, la DNS dispondrá lo conveniente para la rehabilitación, previo cumplimiento de las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

La inhabilitación por las causales señaladas en los incisos a) y c) del presente artículo, deberá ser declarada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

### **CAPÍTULO III** **Construcción, modificación o reparación significativa** **de embarcaciones y artefactos navales**

**ARTÍCULO 32.- Contrato de construcción.** Toda construcción de embarcación o artefacto naval que se ejecute en la República de Costa Rica deberá documentarse por escrito en un contrato de construcción, el cual deberá indicar el nombre y apellidos, número del documento de identidad y domicilio del propietario del proyecto constructivo y del profesional responsable de la construcción. Dicho contrato deberá inscribirse en la Sección de Construcción de buques y artefactos navales del RAM, de lo contrario se presumirá que quien ejecuta las obras constructivas es el propietario del proyecto constructivo.

**ARTÍCULO 33.- Supervisión de la DNS.** La DNS supervisará las construcciones, modificaciones o reparaciones significativas de las embarcaciones y artefactos navales en el territorio nacional, de conformidad con la normativa vigente en la materia.

**ARTÍCULO 34.- Modificación o reparación significativa de una embarcación o artefacto naval.** Se entenderá por modificación o reparación significativa de una embarcación o artefacto naval, aquellas que provoquen un cambio en su arqueo y/o que provoquen un cambio de clase.

**ARTÍCULO 35.- Disposiciones técnicas.** Las construcciones, así como las reparaciones o modificaciones significativas de embarcaciones y artefactos navales en el país, deberán realizarse con estricto apego a las disposiciones técnicas vigentes, para lo cual:

- a) Deberán realizarse en instalaciones autorizadas.
- b) El proyecto de construcción, reparación o modificación, así como los planos que lo respalden deberán ser diseñados y elaborados por profesional responsable inscrito en el RAM.

- c) Los planos deberán ser visados por la DNS previo al inicio de las obras.
- d) La ejecución del proyecto de construcción, reparación o modificación deberá ser dirigido y supervisado por profesional responsable inscrito en el RAM.
- e) Durante la ejecución del proyecto la embarcación o el artefacto naval en construcción, reparación o modificación significativa, estará sujeto a las disposiciones que se establezcan en el reglamento que se dicte sobre la materia.

**ARTÍCULO 36.- Profesional responsable.** A los efectos de la presente ley se entenderá por profesional responsable en la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales, a la persona física o jurídica con capacidad técnica demostrada e inscrita en el RAM, encargada de diseñar planos y dar seguimiento para que la construcción, modificación o reparación significativa de una embarcación o artefacto naval se haga conforme a dichos planos y especificaciones, su responsabilidad abarca el diseño y la dirección técnica de la construcción.

**ARTÍCULO 37.- Construcción, reparación o modificación en el extranjero.** Los buques y artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero, y los buques o artefactos navales nacionales que se reparen o modifiquen fuera del país, deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en el reglamento de la presente ley.

**ARTÍCULO 38.- Facultades de la DNS.** En caso de inobservancia de las exigencias técnicas de seguridad o administrativas referentes a la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales, la DNS podrá ordenar la paralización de los trabajos o la prohibición de navegar mediante los mecanismos que reglamentariamente se establezcan.

#### CAPÍTULO IV

##### Condiciones de seguridad, reconocimientos e inspecciones

**ARTÍCULO 39.- Condiciones de seguridad e identificación.** Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad e identificación previstas en la presente ley, en los convenios internacionales de los cuales la República de Costa Rica es parte y en las reglamentaciones que a tal efecto se dicten.

**ARTÍCULO 40.- Vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad.** La DNS determinará las vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad adyacentes a los puertos y fuera de ellos, así como en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas jurisdiccionales, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación acuática.

**ARTÍCULO 41.- Responsabilidad del capitán o patrón.** El capitán o patrón será siempre responsable de la seguridad de la nave, de la dotación y de los bienes y efectos transportados. Con tal fin, deberá observar una constante vigilancia del estado de maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios.

**ARTÍCULO 42.- Certificados de seguridad.** La DNS expedirá los certificados de seguridad que correspondan a las embarcaciones y artefactos navales que hayan aprobado los reconocimientos e inspecciones previstos por la normativa vigente. La DNS podrá delegar esta competencia en organizaciones reconocidas que actúen en su nombre.

**ARTÍCULO 43.- Certificado de navegabilidad.** Las embarcaciones nacionales gestionarán ante la DNS la obtención del certificado de navegabilidad, como prueba de que han aprobado la inspección técnica y de que reúnen las condiciones mínimas en su estructura, estanqueidad, operatividad y equipamiento que le permiten navegar en forma segura. Las embarcaciones que se exceptúen de esta obligación, periodicidad de la inspección, así como los requerimientos técnicos a ser observados en este tipo de inspección, serán establecidos en el reglamento a la presente ley.

**ARTÍCULO 44.- Verificación de condiciones técnicas de embarcación o artefacto naval extranjero.** La DNS, para verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de la contaminación de una embarcación o artefacto naval extranjero, puede disponer su inspección; y demostrado su incumplimiento, según la normativa vigente, podrá impedir o exigir su salida notificándolo al representante diplomático o consular del Estado de abanderamiento de la nave o artefacto naval, si existiera en el país tal representación, y a las organizaciones reconocidas que expidieron los certificados cuando estas los hayan emitido.

**ARTÍCULO 45.- Obligación de facilitar reconocimientos e inspecciones.** Los armadores o sus representantes, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones o artefactos navales, están obligados a facilitar los reconocimientos e inspecciones proporcionando los datos y documentos que se les pida y realizando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de las personas, del medio acuático, de los puertos y del buque o artefacto naval.

**ARTÍCULO 46.- Seguridad de la carga.** La DNS podrá inspeccionar y verificar las condiciones de seguridad de la carga en las embarcaciones, solicitando al armador, a su representante o al capitán, la información sobre su aseguramiento, la estiba y el trimado de la misma. Asimismo, los administradores portuarios podrán verificar dicha carga por los medios tecnológicos de que dispongan.

**ARTÍCULO 47.- Seguridad en caso de mercancías peligrosas.** Para el transporte de mercancías peligrosas, estas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando se estime necesario la DNS podrá practicar inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su carga, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en la normativa vigente en la materia. Igualmente, los administradores portuarios y otras autoridades competentes podrán inspeccionar por los medios y tecnologías que consideren pertinente, la carga general y la peligrosa.

**ARTÍCULO 48.- Lugar de la verificación de los dispositivos y equipos.** La verificación de la documentación e inspección de los dispositivos y equipos de una embarcación o artefacto naval, por la DNS o autoridad judicial o administrativa, se harán a bordo de esta. Excepcionalmente podrá llevarse a cabo fuera de ella, en este caso aquellos documentos verificados o dispositivos y equipos inspeccionados, se devolverán de inmediato al interesado, y este a su vez deberá regresarlos directamente a la embarcación o artefacto naval.

**ARTÍCULO 49.- Gastos de los reconocimientos o inspecciones.** Los armadores de las embarcaciones o artefactos navales están obligados a cubrir los gastos en que incurra la DNS y que se originen de los reconocimientos o inspecciones, incluyendo aquellos que se deriven de toda prueba a que tengan que someterse las embarcaciones, artefactos navales y equipo de los primeros.

**ARTÍCULO 50.- Costos de los servicios prestados por una organización reconocida.** Los costos derivados por los servicios prestados por una organización reconocida que actúe en nombre de la DNS, deberán ser cubiertos oportunamente por el armador o su representante.

**ARTÍCULO 51.- Cancelación de certificados de seguridad.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para cancelar un certificado marítimo otorgado por la DNS o por una organización reconocida que actúe en su nombre, las siguientes:

- a) La solicitud del interesado, especificando el motivo de la cancelación.
- b) El incumplimiento grave de los requisitos técnicos dispuestos para el certificado que se trate, posterior a su reconocimiento o inspección.
- c) La falsedad de información o de documentación suministrada para su otorgamiento.
- d) La orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- e) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de un certificado marítimo con motivo de las causales señaladas en los incisos b), c) y e) de este artículo, deberá ser declarada previamente por la DNS, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

**ARTÍCULO 52.- Prohibición para navegar o prestar un servicio.** La carencia de los certificados de seguridad que disponga el ordenamiento jurídico o el vencimiento o cancelación de los mismos, facultará a la DNS para prohibir la navegación o la prestación del servicio a que se haya destinado la embarcación o artefacto naval, hasta que el armador, o su representante, los haya obtenido o puesto en regla.

## **CAPÍTULO V**

### **Seguros marítimos**

**ARTÍCULO 53.- Contrato de seguro.** El contrato de seguro vinculado con la actividad marítima se rige por las disposiciones de los seguros generales.

**ARTÍCULO 54.- Obligatoriedad.** Todos los buques que naveguen en las aguas jurisdiccionales y los artefactos navales que se encuentren en ellas, deberán contar con los seguros que disponga la normativa vigente. En todo caso, será obligatorio asegurar los tripulantes y pasajeros en las embarcaciones matriculadas en el Registro de Bienes Muebles del RN como de pasaje, de pasaje y carga, y de recreo y deportivas.

**ARTÍCULO 55.- Reglamento.** El reglamento a la presente ley determinará con precisión las excepciones, los montos, los bienes asegurables, los riesgos cubiertos y la vigencia de los seguros, atendiendo a las dimensiones de la embarcación o artefacto naval, su clase y características particulares.

## **CAPÍTULO VI**

### **Personal de la marina mercante**

#### **SECCIÓN I**

##### **Disposiciones generales**

**ARTÍCULO 56.- Autorización e inscripción del personal de la marina mercante.** Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales nacionales o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en la jurisdicción portuaria o en actividades reguladas o controladas por la DNS, si no es autorizada por esta e inscrita en la sección respectiva de su RAM.

**ARTÍCULO 57.- Clasificación del personal de la marina mercante.** El personal de los buques y artefactos navales y el integrado por quienes ejercen profesiones, oficios u ocupaciones conexas con las actividades marítimas, lacustres, fluviales y portuarias que se desempeñan en tierra, se agrupan en:

- a) Gente de mar.
- b) Personal terrestre de la navegación.

Los plazos de vigencia de las inscripciones y licencias no serán superiores a tres años, excepto para la gente de mar, para quienes la vigencia será la que fijen las normas que regulan la carrera.

## **SECCIÓN II**

### **Gente de mar**

**ARTÍCULO 58.- Definición.** Es el personal que en virtud de una relación laboral ejerce su profesión, oficio u ocupación a bordo de los buques y artefactos navales como miembros de la dotación.

**ARTÍCULO 59.- Título profesional.** La DNS expedirá al trabajador del mar el título profesional que corresponda, una vez que cumpla con los requerimientos que disponga la normativa vigente en la materia.

**ARTÍCULO 60.- Obligatoriedad de inscribirse.** Toda persona deberá inscribirse en la Sección de Gente de Mar del RAM como requisito previo para formar parte de la tripulación de una embarcación o artefacto naval nacional.

Los requisitos de idoneidad y capacidad, la clasificación y el registro de la gente de mar de acuerdo con el puesto específico y funciones que desempeñe cada integrante de la tripulación serán establecidos de acuerdo con la normativa técnica vigente sobre la materia.

**ARTÍCULO 61.- Libreta de embarco.** Una vez que el trabajador del mar se encuentre inscrito en la Sección de Gente de Mar del RAM, la DNS le expedirá la correspondiente libreta de embarco, sin la cual no podrá embarcarse ni ejercer función alguna en los buques y artefactos navales nacionales. El contenido y la forma en que se expedirá el mencionado documento serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

**ARTÍCULO 62.- Licencias otorgadas en el extranjero.** Las licencias de navegación expedidas en el extranjero serán validadas para desempeñarse a bordo de buques y artefactos navales nacionales, solamente cuando cumplan con los requerimientos que se establezcan en la reglamentación respectiva. El personal extranjero, deberá presentar además el respectivo contrato de trabajo y demostrar su permanencia legal en el país.

**ARTÍCULO 63.- Dotación mínima de seguridad.** Es el número de oficiales y tripulantes que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de un buque o artefacto naval y sus medios de salvamento ya sea en las aguas jurisdiccionales o en puerto.



La tripulación de las embarcaciones y artefactos navales costarricenses no podrá ser inferior a la dotación mínima de seguridad, para lo cual la DNS expedirá el certificado que acredite dicha condición, documento que siempre deberá portarse a bordo. El número de miembros de la dotación mínima de seguridad y las condiciones de idoneidad profesional de dicha dotación serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

**ARTÍCULO 64.- Expedición de títulos profesionales, libretas de embarco y otros documentos.** Los títulos profesionales, libretas de embarco y demás documentos establecidos en los convenios internacionales que la República de Costa Rica sea parte, serán autorizados y expedidos por la DNS de conformidad con la normativa vigente.

**ARTÍCULO 65.- Reglamento de disciplina de la gente de mar.** La disciplina a bordo de las embarcaciones y artefactos navales de bandera nacional se regirá por el reglamento que sobre la materia dicte el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En dicho reglamento se impondrá según la gravedad de la falta las siguientes sanciones: La falta muy leve será sancionada con amonestación por escrito, la falta leve con suspensión sin goce de salario de tres a quince días, la falta grave con suspensión sin goce de salario de dieciséis a treinta días, y la falta muy grave con el despido sin responsabilidad patronal.

Las faltas deberán ser declaradas previamente por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con respeto y observancia del debido proceso, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

### SECCIÓN III

#### Personal terrestre de la navegación

**ARTÍCULO 66.- Definición.** Forman parte del personal terrestre de la navegación toda persona dedicada a ejercer en tierra profesión, oficio u ocupación relacionada con las actividades marítimas, lacustres, fluviales o portuarias; incluye a los profesionales responsables de construcciones, reparaciones o modificaciones significativas de embarcaciones y/o artefactos navales, los armadores y/o empresas navieras, el agente naviero, las entidades y el personal que impartan formación y capacitación marítimas, y todo otro que se determine legal o reglamentariamente.

**ARTÍCULO 67.- Requisitos de inscripción.** Los requisitos de inscripción y otorgar licencias al personal terrestre de la navegación en el RAM, así como los deberes, atribuciones y responsabilidades de estos en su relación con la DNS y otras autoridades administrativas del país, serán determinados en el reglamento que se dicte sobre la materia.

### SECCIÓN IV

#### Educación marítima mercante

**ARTÍCULO 68.- Sistema de Formación y Capacitación.** Se declara a la educación náutica de interés público, la DNS coordinará y dirigirá el Sistema de Formación y Capacitación del Personal de la Marina Mercante, con planes y programas de estudios registrados ante el Ministerio de Educación Pública y autorizados por la DNS.

La formación y capacitación de las tripulaciones de los buques y artefactos navales, será ejecutada por aquellas entidades públicas o privadas, nacionales o regionales, que se acrediten y registren ante el RAM de la DNS, las cuales deberán cumplir con los requisitos que se determinen en el ordenamiento jurídico.

Las instituciones educativas de estudios superiores que autorice la DNS y el Ministerio de Educación Pública, podrán ofrecer estudios de posgrado a los oficiales de la Marina Mercante Nacional, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente, para lo cual deberán contar con los bienes muebles, equipos y sistemas adecuados para la enseñanza práctica y con planes y programas de estudios que determinen ambas instituciones.

El personal que imparta la formación y capacitación deberá registrarse ante el RAM de la DNS, así como cumplir con los requisitos establecidos en los convenios internacionales vigentes.

**ARTÍCULO 69.- Planes y programas de estudio.** Los planes y programas de estudio para la formación y capacitación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones de los buques, embarcaciones y artefactos navales costarricenses, serán autorizados por la DNS, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante costarricense. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.

La DNS coadyuvará al Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, al desarrollo de planes y programas de capacitación acordes con la actividad del sector pesquero; en la integración de estos, deberán valorar las opiniones de las asociaciones sectoriales, los centros de investigación pesquera y, demás entidades vinculadas, todo ello con apego a las disposiciones aplicables.

A los efectos de velar por el cumplimiento de los planes de estudios autorizados, las inspecciones o auditorías de las escuelas de formación y capacitación de la gente de mar, serán realizadas en forma conjunta por la DNS y el Ministerio de Educación Pública.

### TÍTULO III NAVEGACIÓN ACUÁTICA

#### CAPÍTULO I Disposiciones generales

**ARTÍCULO 70.- Libertad de navegación.** La navegación en las aguas jurisdiccionales y el arribo a puertos costarricenses, estarán abiertos a las embarcaciones de todas las naciones, de conformidad con el ordenamiento jurídico, los usos y costumbres internacionales.

**ARTÍCULO 71.- Clasificación.** La navegación, según donde se realice será interior, de cabotaje e internacional.

**ARTÍCULO 72.- Facultades de la DNS.** La DNS podrá, en casos calificados, restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones o artefactos navales en las aguas jurisdiccionales o puertos, cuando dicha acción:

- a) Atente contra el interés público.
- b) Impida la libre navegación.
- c) Ponga en riesgo las instalaciones portuarias.
- d) Atente contra la seguridad y/o la protección de otras embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en aguas jurisdiccionales.
- e) Implique un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación.

Podrá también prohibir el tránsito por aguas jurisdiccionales de las embarcaciones si su paso no es inocente.

## CAPÍTULO II Navegación interior

**ARTÍCULO 73.- Definición.** Navegación interior es aquella que se realiza íntegramente dentro del ámbito de un puerto o en las aguas interiores del Estado costarricense.

**ARTÍCULO 74.- Reserva de bandera.** La navegación interior, cuyo fin sea el comercio marítimo, queda reservada a las embarcaciones de bandera nacional explotadas por empresas navieras inscritas en el RAM. No obstante, cuando no existan embarcaciones de bandera nacional adecuadas y disponibles para prestar una determinada actividad en forma eficiente, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la DNS podrá autorizar, vía resolución administrativa, a las empresas navieras inscritas en el RAM la utilización de embarcaciones de pabellón de otro país para efectuar navegación interior.

## CAPÍTULO III Navegación de cabotaje

**ARTÍCULO 75.- Definición.** La navegación regular de cabotaje se conceptualiza como el servicio público de transporte acuático de personas o de carga sujeto a una ruta, a un horario y tarifas previamente establecidas y autorizadas por las autoridades competentes, efectuado entre dos puertos sean estos costeros de un mismo litoral, fluviales o lacustres.

**ARTÍCULO 76.- Concesión del servicio.** La concesión del servicio regular de cabotaje nacional se otorgará por medio de licitación pública, con sujeción a las especificaciones técnicas, obligaciones y seguros que establezca la DNS. Una vez firme el acto de adjudicación se procederá a formalizar mediante un contrato de prestación de servicio. En todo caso, para iniciar la prestación del servicio regular de cabotaje nacional deberá haberse cumplido con el requisito de formalización contractual anteriormente citado.

La concesión del servicio regular de cabotaje nacional en lo no dispuesto en la presente ley, así como las garantías de participación y cumplimiento, se regirá por lo establecido en la normativa vigente en materia de contratación administrativa.

**ARTÍCULO 77.- Interés nacional y utilidad pública del servicio.** Por esta ley se declara de interés nacional y utilidad pública el servicio regular de cabotaje nacional.

**ARTÍCULO 78.- Reserva de bandera.** La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional queda reservada a embarcaciones de bandera costarricense. Excepcionalmente, cuando no existan embarcaciones nacionales aptas y disponibles para la

prestación de determinados servicios regulares de cabotaje nacional y por el tiempo que perdure tal circunstancia, podrá autorizarse la contratación y el empleo de embarcaciones de otros pabellones, técnicamente dotadas y previamente autorizadas por la DNS.

**ARTÍCULO 79.- Autorización para la enajenación o cesión de la concesión.** Las personas físicas o jurídicas a quienes se otorguen concesiones de derecho de línea para explotar el servicio regular de cabotaje nacional, no podrán enajenarla o cederla, sin autorización previa de la DNS y en todo caso, deberán garantizarse las mismas condiciones originales de prestación del servicio público o mejorarlas. Dicha enajenación o cesión deberá tener el refrendo de la Contraloría General de la República.

**ARTÍCULO 80.- Causales para caducar la concesión.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para caducar la concesión, las siguientes:

- a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado en la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- b) La interrupción del servicio sin causa justificada.
- c) Enajenar o ceder la concesión o alguno de sus derechos en ella adquiridos sin previa autorización de la DNS.
- d) No otorgar las garantías exigidas en el contrato de concesión.
- e) Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o las condiciones en que se opere el servicio concesionado en detrimento del usuario.
- f) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos esenciales establecidos en el contrato de concesión.
- g) La expiración del plazo de la concesión.
- h) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- i) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La caducidad de la concesión por las causales señaladas en los incisos a), b), c), d), e), f) e i), deberán ser declaradas previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

En caso de caducidad, el concesionario perderá a favor de Estado el importe de las garantías otorgadas, salvo por expiración del plazo de la concesión.

**ARTÍCULO 81.- Autorización para modificar las condiciones para la prestación del servicio.** Las condiciones para la prestación del servicio regular de cabotaje autorizadas en el contrato podrán modificarse, excepcionalmente, previa autorización administrativa de la DNS.

**ARTÍCULO 82.- Reglamento.** El régimen de navegación regular de cabotaje en todo lo no previsto en la presente ley se establecerá en su reglamentación.

#### **CAPÍTULO IV** **Navegación internacional**

**ARTÍCULO 83.- Definición.** Navegación internacional es la que se realiza entre puertos situados en territorio costarricense o sobre su plataforma continental y puertos situados fuera de dicho territorio o plataforma.

**ARTÍCULO 84.- Prestación del servicio.** La navegación internacional estará abierta a todos los armadores y embarcaciones con independencia de su nacionalidad y pabellón respectivamente, de conformidad con las condiciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

**ARTÍCULO 85.- Agente naviero.** Toda embarcación de navegación internacional procedente de puerto extranjero deberá tener un agente naviero en los puertos nacionales a que arriben. Se exceptúa de la obligación anterior:

- a) Los puertos en que el armador tenga oficina establecida, donde podrá actuar directamente.
- b) Las embarcaciones de recreo y deportivas cuyo propietario o capitán podrá actuar directamente.
- c) Autorizar la actividad del transporte marítimo en los puertos nacionales.

**ARTÍCULO 86.- Autorización del transporte marítimo internacional.** La DNS autorizará, mediante resolución administrativa, la actividad del transporte marítimo internacional en los puertos nacionales.

## CAPÍTULO V

### Arribo, recepción y despacho de embarcaciones

**ARTÍCULO 87.- Arribo, recepción y despacho.** El arribo, la recepción y despacho de embarcaciones en los puertos habilitados, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico y las reglas de operación de cada puerto.

En caso de que las embarcaciones se encuentren en una zona portuaria o aledaña a esta, deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la DNS o los administradores portuarios competentes con el fin de garantizar la seguridad del puerto y de las embarcaciones circundantes.

**ARTÍCULO 88.- Distintivos.** Toda nave fondeada o atracada en puerto debe izar la bandera de su nacionalidad. Las embarcaciones extranjeras además, deben izar la bandera costarricense. En los casos de espera de práctico y de los buques que transportan mercancías peligrosas, deberán izar las banderas que correspondan según la normativa y práctica internacionales.

**ARTÍCULO 89.- Facilitación.** Los administradores portuarios, en coordinación con otras autoridades públicas competentes, deben tomar las medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia de los buques en puerto o en las zonas aledañas a este. Además, deben proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario y revisar frecuentemente las formalidades relacionadas con el arribo, recepción y despacho de embarcaciones, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, y medidas de seguridad relacionadas con dicha facilitación.

**ARTÍCULO 90.- Arribo forzoso.** Son considerados casos de arribo forzoso, aquellos que entrañen peligro para las personas a bordo, la propia embarcación, la carga transportada o el medio acuático, que requieran prioridad para entrar a puerto.

En caso de arribo forzoso, el capitán o patrón de la embarcación deberá dar aviso inmediato a la DNS a través de la capitanía de puerto que corresponda, quien deberá coordinar el arribo con el administrador portuario pertinente. La DNS verificará los motivos que justifiquen el arribo forzoso y señalará al capitán los requisitos y exigencias que deberá cumplir y las normas a que estará sujeta la embarcación mientras se encuentre en esta calidad, teniendo facultades para rechazarla cuando el arribo pueda implicar inseguridad para otras embarcaciones o para las instalaciones portuarias, o pueda implicar peligro de contaminación para el medio acuático.

El armador será responsable de cubrir los gastos que haya generado el arribo forzoso de una embarcación, a la cual no se le expedirá zarpe hasta su pago efectivo.

El reglamento a la presente ley regulará esta materia y otras ayudas que se requieran ante un arribo forzoso.

**ARTÍCULO 91.- Embarcaciones que efectúan viajes internacionales.** El arribo, recepción y despacho de embarcaciones que tengan como origen o destino un puerto extranjero, se realizará, únicamente, en los puertos autorizados según lo dispuesto en el artículo 86 de la presente ley.

**ARTÍCULO 92.- Visita oficial.** La visita oficial por parte de las autoridades competentes se realizará tan pronto como el Ministerio de Salud admita la embarcación proveniente de puerto extranjero a libre plática y después de haberse realizado la inspección sanitaria pertinente.

En la visita oficial de una embarcación proveniente de puerto extranjero podrá participar la capitanía de puerto junto a otras autoridades públicas competentes; dicha visita tiene como objetivo verificar si los documentos, la carga, los pasajeros y los tripulantes de la embarcación, se ajustan a las disposiciones del ordenamiento jurídico, y con el fin de tomar las medidas que se consideren necesarias y oportunas para hacer efectivas dichas disposiciones.

**ARTÍCULO 93.- Impresos normalizados FAL de la Organización Marítima Internacional.** Las autoridades competentes en los trámites de recepción, visita oficial y despacho de buques que realizan viajes internacionales deberán implementar el uso de los impresos normalizados FAL de la Organización Marítima Internacional según las prácticas internacionales, los mismos podrán tramitarse por medio de fax, correo electrónico o cualquier otro medio de transferencia electrónica de datos. El reglamento a la presente ley establecerá los modelos citados, la información que contendrán, y el número de copias que se requerirán para cada trámite.

**ARTÍCULO 94.- Negación del despacho o zarpe.** Las capitanías de puerto negarán la autorización de zarpe o despacho a las embarcaciones, en los siguientes casos:

- a) La documentación exigida para el despacho este incompleta.
- b) Cuando la embarcación atente contra la seguridad de la navegación y la protección marítima, así como cuando pueda implicar riesgo de contaminación acuática.
- c) Por existir peligro para la embarcación, su tripulación, pasajeros o bienes embarcados, de acuerdo con los informes meteorológicos oficiales o las prevenciones de contingencias difundidas.

- d) Cuando se encuentren pendientes de cancelar las multas por concepto de infracciones administrativas o penales dispuestas en la presente ley, o en otras normativas marítimas.
- e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.

En el caso de embarcaciones nacionales, las capitanías de puerto también negarán la autorización de zarpe o despacho, en los siguientes casos:

- a) Cuando la embarcación no cuente con Certificado de Navegabilidad, o que, teniéndolo, esté vencido o cancelado.
- b) Cuando el lugar de destino solicitado esté fuera de la autonomía autorizada en el Certificado de Navegabilidad.
- c) Cuando el capitán o patrón de la embarcación a zarpar se encuentre inhabilitado.
- d) Por el no pago de los derechos dispuestos en el artículo 182 de la presente ley.

La negación del zarpe deberá ser notificada al armador o a su representante por escrito, indicando las razones que motivaron la negativa.

**ARTÍCULO 95.- Arribo, recepción y despacho de embarcaciones de recreo y deportivas.** En las marinas turísticas, el arribo, la recepción y el despacho de las embarcaciones de recreo y deportivas se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo. La DNS podrá habilitar, cuando cuente con personal y recursos suficientes, la respectiva delegación marítima auxiliar de la capitanía de puerto, responsable de controlar el arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones de recreo y deportivas que operen en dichos lugares.

**ARTÍCULO 96.- Reglamento.** El procedimiento, documentación y demás formalidades a exigir para los trámites de arribo, recepción y despacho según la clase de embarcación y el tipo de navegación que realiza en lo no dispuesto en la presente ley, se establecerá en el reglamento que se dicte sobre la materia.

## CAPÍTULO VI Servicio de practicaje

**ARTÍCULO 97.- Definición.** El servicio de practicaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de las embarcaciones, de un práctico de puerto para efectuar las maniobras de recepción, despacho, fondeo, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la nave y de las instalaciones portuarias.

**ARTÍCULO 98.- Prestación del servicio.** El servicio de practicaje será brindado en los puertos por la respectiva administración portuaria; en caso de realizarse fuera del área de operación de un puerto, la DNS designará la administración del puerto al que quedará encomendado la prestación de dicho servicio.

**ARTÍCULO 99.- Autorización del servicio.** Corresponde a la DNS autorizar el establecimiento del servicio de practicaje en un puerto o lugar, previa solicitud del administrador portuario que se trate, así como la zona o extensión territorial del mismo, y las condiciones técnicas en que debe ser prestado.

**ARTÍCULO 100.- Obligatoriedad del servicio.** Será obligatorio el servicio de practicaaje cuando así lo determine la DNS, para garantizar la seguridad de la navegación y del medio acuático.

**ARTÍCULO 101.- Requisitos del práctico.** Para ser práctico de puerto se requiere haber cumplido con los requisitos necesarios para demostrar su idoneidad y encontrarse inscrito en la Sección de Gente de Mar del RAM.

**ARTÍCULO 102.- Responsabilidad.** Sin perjuicio de las responsabilidades que en casos concretos le compete, el práctico no sustituye al capitán de la nave, ni se subroga en el mando que el mismo ejerce, por lo que siempre el capitán es responsable definitivo de las maniobras de navegación.

**ARTÍCULO 103.- Deber de informar.** El Práctico, deberá informar a las autoridades públicas de las infracciones en materia de salud, seguridad pública y de la navegación, protección marítima y del medio acuático que tenga conocimiento a bordo del buque inmediatamente después de su desembarco.

**ARTÍCULO 104.- Falta de pago del servicio de practicaaje.** La falta de pago de las tarifas por la prestación del servicio de practicaaje podrá dar lugar a la detención de la embarcación por parte del administrador portuario, quien además podrá solicitar a la autoridad judicial competente su embargo preventivo y las acciones conducentes para obtener la satisfacción de su crédito con la preferencia que al mismo corresponda.

**ARTÍCULO 105.- Reglamento.** El reglamento a la presente ley determinará las condiciones técnicas para la prestación del servicio de practicaaje, sus competencias y responsabilidades, así como los requisitos que deberán cumplir los prácticos para acreditar su idoneidad.

## CAPÍTULO VII

### Servicio de Remolque Maniobra en Puerto

**ARTÍCULO 106.- Definición.** El servicio portuario de Remolque Maniobra es el servicio que prestan los remolcadores para halar, empujar, apoyar o asistir al buque, durante las operaciones portuarias, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

**ARTÍCULO 107.- Obligatoriedad del servicio.** La DNS determinará y autorizará qué puertos y buques requerirán el uso obligatorio del servicio de remolque maniobra con base en criterios técnicos de seguridad, economía y eficiencia.

**ARTÍCULO 108.- Cumplimiento de normas para el servicio.** Las embarcaciones nacionales y extranjeras que arriben o se despachen de puertos nacionales deberán cumplir con las normas establecidas para el servicio de remolque maniobra el cual será brindado por el administrador portuario o por quien este contrate. La DNS podrá controlar y fiscalizar la correcta prestación de este servicio.

**ARTÍCULO 109.- Prohibición para la prestación del servicio.** Ninguna embarcación podrá realizar faenas de remolque maniobra sin permiso de la DNS, salvo que se trate de casos de asistencia o salvamento en los cuales se requiera el empleo urgente e inmediato de una embarcación como remolcador.



**ARTÍCULO 110.- Responsabilidad solidaria.** En la prestación del servicio de remolque maniobra, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán solidariamente frente a terceros de los daños y perjuicios que causen. Es obligación implícita en el contrato de remolque maniobra, tanto por parte del remolcado como del remolcador, observar durante el curso de la operación todas las precauciones indispensables para no poner en peligro a la otra embarcación. La responsabilidad por los daños que resulten del incumplimiento de esta obligación no podrá ser motivo de una cláusula de exoneración o de limitación.

**ARTÍCULO 111.- Reglamento.** Las embarcaciones que arriben o zarpen de puertos nacionales y los administradores portuarios o quienes estos contraten para la prestación del servicio remolque maniobra, en lo no dispuesto en la presente ley, deberán cumplir con las normas que establezcan la reglamentación respectiva y las reglas de operación de cada puerto.

## CAPÍTULO VIII

### Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación

**ARTÍCULO 112.- Señalización.** Las zonas de aproximación, canales de acceso, áreas de maniobra, áreas especiales y peligrosas existentes, deberán estar adecuadamente señalizados de conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptadas, para garantizar la seguridad a la navegación tanto diurna como nocturna.

**ARTÍCULO 113.- Señales marítimas y ayudas a la navegación en el área de operación de los puertos.** Los administradores portuarios, serán responsables de construir, instalar, operar y mantener en su área de operación, las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, según lo justifique el volumen de tránsito marítimo y lo exija el grado de riesgo de accidentes, previa recomendación técnica de la DNS, quien además fiscalizará su colocación y operación.

**ARTÍCULO 114.- Sistemas de control de tránsito marítimo.** La DNS determinará la necesidad de establecer sistemas de control de tránsito marítimo en los puertos y en las vías navegables; corresponderá a los administradores portuarios su implantación.

**ARTÍCULO 115.- Lugares de refugio.** La DNS podrá establecer los lugares de refugio adecuados para que los buques se resguarden en caso de condiciones atmosféricas que pongan en riesgo su navegación. Cada lugar de refugio deberá estar debidamente señalado para ofrecer condiciones de seguridad a los buques que los utilicen.

**ARTÍCULO 116.- Obligación de informar a la DNS.** Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirigen las operaciones en los artefactos navales, los administradores portuarios y los prácticos, están obligados a informar a la capitanía de puerto más cercana y a la DNS, por cualquier medio de comunicación, desde el momento de su avistamiento las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas y demás ayudas a la navegación.

La capitanía de puerto a su vez, estará obligada a informar a todos los buques que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá de comunicar por escrito a la DNS lo indicado en el párrafo anterior, quien deberá de inmediato realizar las gestiones pertinentes para eliminar las interrupciones o deficiencias.

## CAPÍTULO IX

### Comunicaciones marítimas y avisos a los navegantes

**ARTÍCULO 117.- Condiciones meteorológicas y mareológicas.** El Instituto Meteorológico Nacional será responsable de brindar y difundir la información disponible sobre las condiciones meteorológicas y mareológicas que puedan afectar el uso de los puertos y la navegación en las aguas jurisdiccionales.

**ARTÍCULO 118.- Avisos a los navegantes.** La DNS será la responsable de emitir y divulgar los avisos a los navegantes en el área de influencia respectiva. Todas las embarcaciones estarán en la obligación de atender y acatar los avisos a los navegantes.

**ARTÍCULO 119.- Servicio de comunicaciones marítimas.** La DNS implementará un servicio de comunicaciones marítimas acorde con las necesidades del país.

## TÍTULO IV

### ACCIDENTES O INCIDENTES MARÍTIMOS

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

**ARTÍCULO 120.- Definición.** Se consideran accidentes o incidentes marítimos los establecidos como tales por la presente ley, por las normas internacionales y por la costumbre nacional e internacional.

Son accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

- a) El naufragio.
- b) El encallamiento.
- c) El abordaje o colisión.
- d) La explosión.
- e) El incendio de buques o artefactos navales.
- f) La arribada forzosa.
- g) Toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina.
- h) Los daños causados por buques o artefactos navales a infraestructuras portuarias.
- i) La avería común.
- j) El cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor.

**ARTÍCULO 121.- Investigación y sanción administrativa.** La DNS es el órgano competente para investigar y sancionar administrativamente todo accidente o incidente marítimo que tenga lugar en las aguas jurisdiccionales, con el objeto de determinar las causas y las responsabilidades de tales hechos, de cuyas circunstancias llevará un registro, en donde se harán constar los extremos de las sanciones impuestas y el grado de cumplimiento de las recomendaciones emanadas de la investigación.

En la investigación de todo accidente e incidente marítimo deberán colaborar todos los entes gubernamentales que la DNS solicite.

**ARTÍCULO 122.- Acta de protesta.** En caso de ocurrir un accidente o incidente marítimo, el capitán o patrón de todo buque o artefacto naval, o en su ausencia el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar un acta de protesta.

**ARTÍCULO 123.- Reglamento.** El Reglamento a la presente ley determinará el procedimiento a seguir en la investigación de todo accidente o incidente marítimo.

## CAPÍTULO II Abordajes

**ARTÍCULO 124.- Definición y régimen jurídico aplicable.** A los efectos de la presente ley se entenderá por abordaje la colisión en la que intervienen buques o artefactos navales pertenecientes a un mismo o a diferentes propietarios y tenga como resultado daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

Salvo prueba en contrario, si después del abordaje, un buque o artefacto naval naufragare en el curso de su navegación a un puerto o lugar de refugio, su pérdida a todos los efectos legales, será considerada como consecuencia del abordaje.

El abordaje se regulará por los convenios internacionales adoptados sobre esta materia y que Costa Rica sea Estado Parte y por las disposiciones de este capítulo.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques o artefactos navales de Estado, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente ley.

**ARTÍCULO 125.- Obligación de mutuo auxilio.** En caso de producirse una colisión o abordaje entre buques y/o artefactos navales, cada capitán o patrón está obligado a prestar auxilio al otro, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo para su buque o artefacto naval y las personas a bordo. El capitán que no cumpliera con esta obligación de mutuo auxilio será sancionado, según lo dispuesto en el artículo 217 de esta ley.

Asimismo, estarán obligados a brindarse entre sí toda la información necesaria para su correcta identificación y de las personas a bordo.

El armador o propietario de la nave o artefacto naval no será responsable del incumplimiento de parte del capitán o patrón de las obligaciones que le impone el presente artículo.

**ARTÍCULO 126.- Culpa y fundamento de la responsabilidad.** Si el abordaje es causado por culpa de un buque o artefacto naval, el armador del buque o el propietario del artefacto naval culpable deberá indemnizar todos los daños y perjuicios producidos.

En todo caso, la relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien (es) reclama (n) la indemnización.

**ARTÍCULO 127.- Abordaje por culpa concurrente.** En caso de abordaje causado por culpa concurrente por ambos buques o artefactos navales involucrados, la responsabilidad de sus respectivos armadores o propietarios se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o artefacto naval.

Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias de hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores o propietarios por partes iguales.

No obstante los incisos anteriores, respecto de las indemnizaciones por daños sufridos por terceros, sean personales o materiales, los buques o artefactos navales involucrados, responden solidariamente, salvo el derecho regresivo del que pague una suma superior a la que le corresponde soportar, conforme a aquella proporcionalidad.

**ARTÍCULO 128.- Excepciones oponibles en caso de solidaridad.** El armador o propietario demandado en los supuestos de culpa concurrente podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador o propietario, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

**ARTÍCULO 129.- Daños por contaminación derivados de un abordaje.** Los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularán por lo dispuesto en el título V de la presente ley.

**ARTÍCULO 130.- Abordaje por causa de fuerza mayor o caso fortuito.** Cuando un abordaje entre dos o más buques o artefactos navales se origine por causa de fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser soportados por quienes los hubieren sufrido.

**ARTÍCULO 131.- Abordaje imputable al práctico.** Las responsabilidades establecidas en este capítulo subsisten cuando el abordaje es imputable al práctico, aunque su servicio sea obligatorio.

**ARTÍCULO 132.- Exigencia de la indemnización.** La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.

No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

**ARTÍCULO 133.- Aplicabilidad de las normas.** Las normas de este capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo.

No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.

**ARTÍCULO 134.- Abordaje por culpa de un tercero.** Cuando un buque o artefacto naval aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, este es el único responsable. Si más de un buque o artefacto naval es el culpable, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127 de la presente ley.

**ARTÍCULO 135.- Responsabilidad del remolcador o del remolcado.** En caso de abordaje con otro buque o artefacto naval, el convoy constituido por el remolcador y el remolcado se considera como un solo buque o artefacto naval a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno. La responsabilidad hacia terceros recae sobre el remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección del convoy o de la maniobra, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques o artefactos navales.

**ARTÍCULO 136.- Perjuicios resarcibles.** La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar, debe resarcir, al menos, los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, como consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado.

**ARTÍCULO 137.- Disminución de las consecuencias.** Es obligación de los armadores de los buques y de los propietarios de los artefactos navales o de sus representantes, disminuir en todo lo que sea posible, las consecuencias del abordaje, evitando perjuicios eludibles.

**ARTÍCULO 138.- Monto de la indemnización.** La indemnización debe ser plena, colocando al damnificado o damnificados, en tanto sea posible, en la misma situación en que se encontrarían si el accidente no se hubiese producido.

**ARTÍCULO 139.- Prescripción.** Las acciones emergentes de un abordaje prescriben por el transcurso de dos años contados a partir de la fecha del accidente. En el caso de culpa concurrente entre los buques o artefactos navales, o entre los integrantes de un convoy o de un tren de remolque, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

### CAPÍTULO III Averías

**ARTÍCULO 140.- Definición.** A los efectos de la presente ley se entenderá por avería todo daño o menoscabo que sufra un buque o artefacto naval durante su permanencia en puerto o en el transcurso de su navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra durante la expedición para la conservación del buque o artefacto naval, de la carga, o ambos.

**ARTÍCULO 141.- Clasificación.** Las averías se clasifican en avería común o gruesa y en avería particular o simple.

La avería común o gruesa es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraída intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus intereses.

La avería particular o simple es aquella que no deba ser considerada como avería común. El importe de las averías particulares estará a cargo del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros.

**ARTÍCULO 142.- Aplicación de las Reglas York Amberes.** Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de avería.

**ARTÍCULO 143.- Competencias del capitán.** El capitán es el competente para decidir los sacrificios y gastos extraordinarios que resulten necesarios para la seguridad común del buque o artefacto naval, y solo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común de conformidad con las siguientes normas:

- a) Una vez producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en la bitácora oficial de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas.
- b) Corresponde al capitán, al armador del buque o al propietario del artefacto naval afectado, declarar la avería común ante la DNS inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de esta y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el juez civil competente. En caso de ocurrir la avería en un puerto, este se considerará el primer puerto de arribo.
- c) Si el capitán, el propietario o el armador no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al juez civil competente que esta se declare, petición que solo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común. Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.
- d) Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de las mercancías que deban contribuir a esta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del armador o propietario para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas. A falta de depósito o de garantía, el armador o propietario tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones aquí establecidas.
- e) La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener el armador o propietario o los dueños de la carga.

**ARTÍCULO 144.- Intervención del liquidador.** Todos los contribuyentes están obligados a remitir al liquidador de averías designado, con la menor dilación posible, la documentación que justifique el valor de la mercadería respectiva. En caso de no hacerlo, responden por los daños y perjuicios emergentes de su omisión y el liquidador o los interesados pueden accionar judicialmente a ese efecto.

**ARTÍCULO 145.- Prescripción de la acción.** Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha de llegada del buque o artefacto naval al primer puerto de arribo, después del suceso que haya dado lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la prescripción operará al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

## CAPÍTULO IV Búsqueda, rescate y salvamento

**ARTÍCULO 146.- Definiciones.** A los efectos del presente capítulo, se entenderá por:

- a) **Operación de salvamento:** toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a un buque o artefacto naval, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en las aguas jurisdiccionales.
- b) **Operación de búsqueda y rescate:** toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en las aguas jurisdiccionales.

Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima de inmediato mediante los medios electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de este.

**ARTÍCULO 147.- Obligación de auxilio.** Los capitanes, patrones o cualquier tripulante de los buques o artefactos navales que se encuentren próximos a otro, o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate, y solo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su buque o artefacto naval, tripulación, pasajeros o para su propia vida.

Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 217 de la presente ley. Los armadores o propietarios no serán responsables del incumplimiento de la misma.

**ARTÍCULO 148.- Facultades de la DNS.** La DNS adoptará las medidas que sean necesarias para que se brinde pronto auxilio al buque o artefacto naval que esté en peligro, coordinando con el SNG y otras autoridades públicas las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, y demás acciones conducentes a garantizar la seguridad de las personas, bienes y objetos salvados.

Para los efectos de lo aquí dispuesto, la DNS y el SNG podrán poner a su disposición los medios, recursos y efectos disponibles en los puertos cercanos, que a su criterio juzgue necesario para las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento.

**ARTÍCULO 149.- Simulacros de búsqueda, rescate y salvamento.** La DNS podrá coordinar con el SNG y otras autoridades públicas la organización de simulacros de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas jurisdiccionales.

**ARTÍCULO 150.- Facultades de las capitanías de puerto.** La búsqueda, rescate y salvamento dentro de la jurisdicción de las capitanías de puerto serán coordinados por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del armador o propietario del buque o artefacto naval en peligro, por el tiempo necesario que dure la operación.

**ARTÍCULO 151.- Derechos del salvador.** El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre el buque o artefacto naval y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

**ARTÍCULO 152.- Normas internacionales.** Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se registrarán respectivamente por los convenios internacionales vigentes.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se viole lo dispuesto por el tratado internacional aplicable.

## **CAPÍTULO V**

### **Remociones, extracciones, declaratoria de abandono, desguace, derelictos o restos de naufragio**

**ARTÍCULO 153.- Obstáculos para la navegación.** Cuando un buque o artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas relacionadas con las aguas jurisdiccionales, la DNS ordenará al armador o propietario la toma de medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, amarre temporal, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo.

El plazo máximo para cumplir con la orden será de un mes contado a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la DNS y el SNG estarán facultados para removerlo o hundirlo, a costa del armador o propietario, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas que correspondan.

Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el armador o propietario deberá informar a la DNS sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio ambiente marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden indicada en el párrafo anterior.

**ARTÍCULO 154.- Amarre temporal.** La DNS autorizará en casos de contingencia el amarre temporal de un buque o artefacto naval, designando para ello el lugar y tiempo de permanencia, siempre que no perjudique los servicios portuarios, todo lo cual se hará previa opinión favorable del administrador portuario cuando corresponda.

Cuando transcurrido el plazo autorizado para el amarre, o en su caso, la última prórroga, si excepcionalmente se hubiere concedido, no se pusiere en servicio la embarcación o artefacto naval, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un obstáculo para la navegación u operación portuaria, la DNS ordenará al armador o propietario del bien su remolque a un lugar seguro.

**ARTÍCULO 155.- Remoción o remolque.** La DNS podrá ordenar la remoción o el remolque de embarcaciones, artefactos navales u otros objetos con el auxilio del SNG o de otras autoridades públicas, cuando:



- a) Se incumpla la orden dispuesta en el párrafo segundo del artículo anterior.
- b) Constituyan un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas relacionadas con las aguas jurisdiccionales.

La operación de remoción o remolque se ejecutará por cuenta del armador o propietario del bien. Se faculta a la DNS, al SNG o a la autoridad que llevó a cabo la remoción o el remolque para cobrar a quien corresponda los costos de la operación y en caso de no pago, podrá decretar la retención del bien removido o remolcado y proceder con su remate, cobrándose en primer lugar, los gastos en que hubiere incurrido, luego las multas y recargos del caso. Si luego de ello, existiere remanente, este ingresará al “Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima” dispuesto en el artículo 177 de esta ley.

Si el producto del remate no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo responsables solidarios por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía judicial ante los tribunales nacionales o extranjeros.

Si el SNG realiza la remoción o remolque, el pago del monto correspondiente por dicho concepto debe realizarse por medio de entero de gobierno y depositarse en la cuenta especial del Fondo del SNG. En caso que fuera otra dependencia del Estado, dicho pago se hará a favor del Ministerio de Hacienda - Tesorería Nacional.

**ARTÍCULO 156.- Otras extracciones.** Cuando el buque o artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no se encuentre en los supuestos previstos en el artículo 153, el armador, propietario o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar, dispondrá del plazo de seis meses a partir de la fecha del siniestro para efectuar la remoción o actividad pertinente.

Durante el transcurso de las actividades de extracción, remoción o reflote, el armador o propietario deberá informar a la DNS sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio acuático.

**ARTÍCULO 157.- Garantía.** Toda persona que a consecuencia de una orden administrativa o de cualquier otro acto deba realizar las actividades de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea pertinente, deberá otorgar garantía suficiente cuyo monto y tiempo de exhibición será fijado por la DNS. El reglamento a la presente ley determinará todo lo relativo a esta materia.

**ARTÍCULO 158.- Declaración de abandono.** La DNS declarará el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Estado, en los siguientes casos:

- a) Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días calendario y sin que se solicite la autorización de amarre por parte del armador, su representante o del capitán.
- b) Cuando, fuera de los límites del área de operación de un puerto, se encuentre en el caso del inciso anterior, el plazo será de 30 días.
- c) Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio.

- d) Cuando no se concluya las maniobras de extracción, remoción o reflote en el plazo prescrito en el artículo 156 de esta ley.
- e) Cuando represente un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras ubicadas en las aguas jurisdiccionales, y no sea posible identificar a su propietario o responsable y no sea posible su ubicación en un lugar seguro.

La declaratoria de abandono en los casos señalados en los incisos a), b), c) y d) del presente artículo deberá ser determinada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley general de la Administración Pública.

La DNS declarará mediante resolución administrativa el abandono en el caso del inciso e) del presente artículo, con el fin de garantizar en forma expedita la seguridad de la navegación y de las infraestructuras ubicadas en el medio acuático.

Dichos bienes constituirán a partir de la publicación de la declaratoria de abandono en el diario oficial La Gaceta, bienes del dominio de la nación.

**ARTÍCULO 159.- Destrucción o hundimiento.** En caso de encontrarse en aguas jurisdiccionales algún objeto, artefacto naval o embarcación en estado de abandono que represente un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras ubicadas en las aguas jurisdiccionales, y no sea posible identificar a su propietario o responsable y, además, no sea posible su ubicación en un lugar seguro, se autoriza al SNG su destrucción o hundimiento.

**ARTÍCULO 160.- Desguace.** El desguace de un buque o artefacto naval será autorizado por la DNS a solicitud del interesado, siempre que no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa cancelación de la matrícula y constitución de garantía suficiente a favor del Estado para cubrir los gastos que pudieran originarse por los daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio acuático, salvamento de la nave o artefacto naval o recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. Previo al desguace el interesado deberá tramitar la obtención de los permisos ambientales que correspondan según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.

En el caso de que el desguace vaya a ser efectuado en el área de operación de un puerto, se requerirá del consentimiento del administrador u operador portuario sobre el lugar de desguace y el monto y garantía que tendrá que prestar a favor del Estado para cubrir los gastos dispuestos en el párrafo anterior.

**ARTÍCULO 161.- Fiscalización de los trabajos de desguace.** La DNS tiene la competencia de fiscalizar la ejecución de los trabajos de desguace y podrá ordenar su paralización en caso de que se compruebe que no se ajusta a las especificaciones de su autorización, o existan riesgos de contaminación del medio acuático o terrestre.

**ARTÍCULO 162.- Derelictos o restos de naufragio.** Se considerarán derelictos, los buques o artefactos navales que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad, sus máquinas, anclas, restos de buques, de artefactos navales y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y

en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados en las aguas jurisdiccionales ya sea flotando o en el fondo del mar.

**ARTÍCULO 163.- Comunicación de hallazgo.** Toda persona que descubra un derelicto estará obligada a comunicarlo de inmediato a la capitanía de puerto mediante una declaración circunstanciada. Si el derelicto representara un peligro en los términos de este capítulo, el capitán de puerto deberá ordenar la actividad pertinente de acuerdo al mismo.

**ARTÍCULO 164.- Derelictos de interés nacional.** Los derelictos que se encuentren en las aguas jurisdiccionales, así como los objetos ubicados en aquellas, que cuenten con características arqueológicas, históricas o culturales de interés de acuerdo con la ley de la materia, serán considerados propiedad de la nación.

## TÍTULO V CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

### CAPÍTULO ÚNICO Prevención de la contaminación en el medio acuático

**ARTÍCULO 165.- Prohibición.** Se prohíbe a todo buque o artefacto naval arrojar, verter o derramar lastre, escombros o basura, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que puedan ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a las costas del país y/o a las instalaciones portuarias de cualquier tipo.

**ARTÍCULO 166.- Vertimientos.** En materia de vertimientos todo buque o artefacto naval deberá ajustarse a las prohibiciones y medidas preventivas que se establecen en el Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias y sus Anexos; corresponde a la DNS conceder los permisos de vertimientos que se contemplan en este convenio. Cuando se autorice vertimientos, la DNS coordinará con el SNG con el fin de realizar en forma conjunta el control efectivo del vertimiento autorizado.

**ARTÍCULO 167.- Medios, sistemas y procedimientos en puerto.** Todo puerto deberá contar con los medios, sistemas y procedimientos adecuados para la recepción, descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos de petróleo, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, provenientes de las operaciones normales de los buques y artefactos navales. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y mitigar cualquier tipo de contaminación de las aguas en su área de operación.

La DNS autorizará los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios para el tratamiento y eliminación de los contaminantes mencionados en el párrafo anterior, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

**ARTÍCULO 168.- Competencias de la DNS.** Cuando haya razones para considerar que una embarcación o artefacto naval de paso por las aguas jurisdiccionales ha infringido las disposiciones de la presente ley u otras normas legales vigentes relativas a la prevención y control de la contaminación del medio acuático, la DNS podrá tomar las siguientes medidas:

- a) Solicitar al capitán del buque o al propietario o responsable del artefacto naval que presente la información necesaria para la instrucción del caso.
- b) Proceder a inspeccionar la embarcación o artefacto naval, cuando la información sea insuficiente o cuando se requiera verificarla.
- c) Ordenar la detención en puerto del buque o artefacto naval con fines sancionadores; en caso de ser extranjero la Dirección dará aviso de todo lo actuado al representante diplomático o consular de su estado de abanderamiento, si existiera en el país tal representación.

En el caso de los incisos a) y b) anteriores el capitán o patrón de la embarcación o el propietario o responsable del artefacto naval tendrán la obligación de suministrar a los inspectores de la DNS toda la información pertinente que se les requiera, así como prestar las facilidades para realizar las inspecciones que correspondan.

**ARTÍCULO 169.- Sistema de gestión ambiental.** Los administradores portuarios deberán contar, para sus instalaciones, con un sistema de gestión ambiental, que cumpla con las especificaciones previstas en las normas ambientales ISO, de la Organización Internacional para la Estandarización. A tal fin deberán contar con personal suficiente y debidamente capacitado, para ejercer las tareas propias de la protección ambiental.

**ARTÍCULO 170.- Cumplimiento de la normativa ambiental.** El Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, en coordinación con la DNS, el SNG y demás autoridades competentes, velará por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en las aguas jurisdiccionales y/o costas del país.

**ARTÍCULO 171.- Tribunal Ambiental Administrativo.** El Tribunal Ambiental Administrativo del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones será el órgano competente de realizar los procedimientos necesarios para investigar y sancionar las denuncias e infracciones administrativas de carácter ambiental en el medio acuático.

**ARTÍCULO 172.- Comisiones para la prevención y control de la contaminación del mar.** La DNS coordinará las comisiones que sean necesarias para prevenir y controlar la contaminación acuática proveniente de la operación de los buques.

**ARTÍCULO 173.- Plan local de contingencia en puertos.** Las administraciones de los puertos, serán responsables de las acciones de respuesta ante un incidente de contaminación ocurrido en su área de operación, para lo cual deberán emitir el plan local de contingencia de su respectiva terminal, el que deberá ser sometido a la aprobación de la DNS, la que podrá intervenir en caso de respuesta insuficiente ante un incidente. El plan local de contingencia deberá prever la obtención del equipo correspondiente por parte del administrador portuario, la capacitación del personal, la realización de simulacros en el terreno y de simulaciones en gabinete.

Cuando un incidente de contaminación afecte más allá del área de operación de un puerto, el administrador portuario será responsable de la lucha contra la contaminación en su zona de operación y la DNS coordinará las acciones fuera de ella.

**ARTÍCULO 174.- Obligación de notificar eventos de contaminación.** Los capitanes de las embarcaciones, los propietarios y los responsables de los artefactos navales deberán notificar de inmediato a la DNS y/o a la autoridad competente del Estado Ribereño más próximo, todo evento de contaminación del cual tengan conocimiento.

## TÍTULO VI RÉGIMEN FINANCIERO Y FISCAL

### CAPÍTULO I Régimen Financiero

**ARTÍCULO 175.- Autonomía Presupuestaria.** El presupuesto de la DNS será tratado como una cuenta autónoma, dentro del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

**ARTÍCULO 176.- Cobro de servicios de la DNS.** Se autoriza a la DNS para cobrar los servicios que preste y genere, así como aquellas actuaciones que realice en el desempeño de sus funciones.

**ARTÍCULO 177.- Creación del Fondo.** Créase el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, que será administrado por la DNS. Los recursos del Fondo serán incorporados al presupuesto general de la República, y el Ministerio de Hacienda girará los fondos a la DNS, por medio de una cuenta especial.

El Director de la DNS representará legalmente el Fondo.

**ARTÍCULO 178.- Constitución del Fondo.** En el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, se depositarán:

- a) El pago de servicios que preste y genere la DNS, así como el pago de aquellas actuaciones que realice esta dependencia en el desempeño de sus funciones, según lo establecido en el artículo 176 de la presente ley.
- b) El pago de derechos por parte de los propietarios de las embarcaciones o artefactos navales inscritos en el RN, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 182 de la presente ley.
- c) El pago de derechos de registro, de los cánones anuales por inscripción y de certificaciones del RAM, según lo dispuesto en el artículo 27 de la presente ley.
- d) El pago de multas según lo establecido en el artículo 223 de la presente ley.
- e) Los remanentes de dinero que quedaren de los remates de bienes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 155 de la presente ley.
- f) Las donaciones en dinero que reciba de parte de organizaciones no gubernamentales, nacionales o internacionales, instituciones públicas o privadas o gobiernos amigos, según lo establecido en el artículo 180 de la presente ley.

Estos recursos serán depositados en una cuenta especial, en uno de los bancos estatales, la cual se denominará: “Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima”.

**ARTÍCULO 179.- Administración y responsabilidad del Fondo.** El Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima será administrado por la DNS, que someterá anualmente a la aprobación del Ministro de Obras Públicas y Transportes, el plan de inversiones respectivo, previa presentación a la Contraloría General de la República.

El Director de la DNS y los funcionarios encargados de la administración del Fondo Especial se encontrarán sometidos al régimen de responsabilidad del Sistema Financiero Nacional.

**ARTÍCULO 180.- Donaciones y ayudas externas.** La DNS estará autorizada para gestionar y recibir donaciones, así como ayudas de otro tipo por parte de organizaciones no gubernamentales, nacionales o internacionales, instituciones públicas o privadas o gobiernos amigos. Los bienes inscribibles, donados o adjudicados a la DNS por cualquier título, serán inscritos a su nombre. La DNS tendrá personería jurídica instrumental, limitada a la posibilidad de ostentar titularidad registral para tales efectos.

Las donaciones que la DNS reciba de empresas o personas privadas, serán deducibles del impuesto sobre la renta, en los términos y las condiciones del artículo 8º de la Ley N.º 7092, de 21 de abril de 1988.

**ARTÍCULO 181.- Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones a la DNS.** Autorícese a todas las instituciones estatales para que donen o transfieran bienes o fondos a la DNS.

## CAPÍTULO II Régimen Fiscal

**ARTÍCULO 182.- Derechos a pagar por parte de embarcaciones y artefactos navales inscritos en el RN.** Anualmente y con base en el año económico, los propietarios o arrendatarios de embarcaciones y artefactos navales inscritos en el RN pagarán cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América o su equivalente en moneda nacional por cada unidad de arqueo bruto que indique su certificado de matrícula para que puedan navegar u operar, lo cual se incrementará en cinco centavos de esa moneda extranjera o su equivalente en moneda nacional por año a partir del quinto año de la entrada en vigencia de la presente ley.

El pago de estos derechos deberá de efectuarse entre el primero y el treinta y uno de enero de cada año. Transcurrido dicho plazo, los pagos se verán incrementados en un uno por ciento (1%) mensual, constituyéndose, además en causal para denegar la renovación del certificado de navegabilidad y la autorización de zarpe o despacho de embarcaciones, y causal para suspender la operación de los artefactos navales.

El pago de estos derechos es por períodos de doce meses, permitiéndose la primera vez un pago fraccionado, contado el período de pago en meses, entre la fecha de la primera inscripción en el RN y el 1 de enero del siguiente año calendario.

**ARTÍCULO 183.- Excepción.** Se exceptúa del pago de los derechos dispuestos en el artículo 182 a las embarcaciones inscritas en el RN en la clase de pesca y con un arqueo bruto menor a una unidad.

**TÍTULO VII  
PROHIBICIONES**

**CAPÍTULO ÚNICO  
Prohibiciones**

**ARTÍCULO 184.- Prohibiciones al armador y/o propietario de buques o artefactos navales.** Se prohíbe a los armadores y/o propietarios de embarcaciones o artefactos navales:

- a) Dedicar las embarcaciones o artefactos navales a actividades para las cuales se requiera permiso, licencia o autorización, sin contar con ella.
- b) Navegar embarcaciones o poner en funcionamiento artefactos navales en aguas jurisdiccionales, sin contar con los seguros que disponga la normativa vigente.
- c) Dedicar las embarcaciones o artefactos navales para otros fines distintos de la clase que se consigne en su certificado de matrícula.
- d) Consignar el número de matrícula y/o el número de identificación de la Organización Marítima Internacional de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.
- e) Permitir la navegación de sus embarcaciones y la operación de artefactos navales en contra de lo dispuesto en la normativa vigente.

**ARTÍCULO 185.- Prohibiciones al capitán y patrón.** Se prohíbe a los capitanes y patrones de embarcaciones:

- a) Navegar fuera de la zona de navegación autorizada en los certificados de seguridad.
- b) Emplear las embarcaciones nacionales en actividades distintas a la clase señalada en su certificado de matrícula.
- c) Navegar embarcaciones nacionales en las aguas jurisdiccionales, sin contar con el título profesional de capitán o patrón o el título profesional expedido en el extranjero y validado por la DNS que acredite tal competencia, según corresponda.
- d) Llevar a bordo una cantidad de personas superior a la capacidad autorizada en los certificados de seguridad, salvo caso fortuito o fuerza mayor. La Autoridad que detecte tales actos ordenará a la embarcación dirigirse al puerto más cercano.
- e) Abandonar en forma definitiva las embarcaciones o cualquier objeto, en aguas jurisdiccionales, salvo que dicho abandono obedezca a razones de fuerza mayor o caso fortuito; en cuyo caso, los capitanes o patrones de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la capitanía de puerto más cercana, en el menor plazo posible, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
- f) Arrojar, verter o derramar aguas de lastre, escombros o basuras, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que no se encuentren autorizados y que puedan ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a las costas del país y/o a las instalaciones portuarias de cualquier tipo.
- g) Omitir las obligaciones de mutuo auxilio o de auxilio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 125 y 147 de esta ley, y en la normativa vigente.

**ARTÍCULO 186.- Prohibiciones en general.** En general se prohíbe:

- a) La navegación, irrespetando las disposiciones emitidas por la DNS conforme a las competencias otorgadas en la presente ley.
- b) La navegación a toda embarcación nacional y la operación a todo artefacto naval nacional que carezcan de documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos establecidos en la presente ley y en la normativa vigente, o que teniéndolos se encuentren vencidos, suspendidos o cancelados.
- c) La utilización en aguas interiores y en el mar territorial de aparatos u otros artefactos no aptos para navegar, salvo que cuenten con los permisos, licencias o autorizaciones que correspondan según la normativa vigente.
- d) La construcción, financiamiento, almacenamiento, comercialización, transporte, adquisición o utilización de submarinos, semi-sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar, en contraposición a la normativa nacional e internacional aprobada por el Estado costarricense.
- e) La navegación fuera de las doce millas náuticas medidas perpendicularmente a partir de la línea de bajamar ordinaria de la costa, de las embarcaciones nacionales que no cuenten con el Dispositivo Indicador de Posición de Emergencia en óptimas condiciones de funcionamiento.
- f) La colocación de cualquier objeto, infraestructura, embarcación o artefacto naval en las aguas jurisdiccionales que obstaculice, obstruya, impida, entorpezca, o limite por cualquier medio la libre navegación, salvo que se cuente con el permiso de la autoridad competente.
- g) Abandonar en forma definitiva los artefactos navales o cualquier objeto, en aguas jurisdiccionales, salvo que dicho abandono obedezca a razones de fuerza mayor o caso fortuito; en cuyo caso, los propietarios y los responsables de los artefactos navales deberán informar la situación presentada al SNG y a la capitanía de puerto más cercana, en el menor plazo posible, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
- h) Incumplir las disposiciones establecidas para las vías de navegación.
- i) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales.

**TÍTULO VIII  
RÉGIMEN SANCIONATORIO**

**CAPÍTULO I  
Infracciones administrativas**

**SECCIÓN I  
Procedimiento**

**ARTÍCULO 187.- Competencia disciplinaria de la DNS.** La DNS, será la encargada de aplicar las sanciones administrativas de multa y gestión de cobro contempladas en la presente ley y su Reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley general de la Administración Pública.



Además, llevará un registro de todas las sanciones o multas impuestas. Dichas multas deberán ser canceladas por medio de entero de gobierno en cualquier entidad bancaria estatal.

**ARTÍCULO 188.- Sanciones administrativas.** Las sanciones administrativas a que hubiere lugar por la violación o contravención de cualquiera de las normas contenidas en la ley, consistirá en la imposición de multas que podrán ir de uno a veinte salarios base.

**ARTÍCULO 189.- Multas firmes no canceladas.** La no cancelación de la multa firme, una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar a la acumulación de intereses legales y a que no se le expida o tramite a los titulares solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.

Las embarcaciones y artefactos navales utilizados en la comisión de las infracciones administrativas tipificadas en la presente ley, responderán por el pago de las multas impuestas. Para tales efectos, el RN tendrá la obligación de anotar con carácter de gravamen, las multas firmes no canceladas que recaigan sobre las embarcaciones o artefactos navales, cuando así le sea solicitado por la DNS; gravamen que será levantado previo pago de la multa.

**ARTÍCULO 190.- Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas.** Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:

A) Son agravantes:

- 1.- La reincidencia.
- 2.- La premeditación.
- 3.- El propósito de violar la norma.
- 4.- La renuencia a aceptar las recomendaciones o reglamentos de la DNS.

B) Son atenuantes:

- 1.- La observación anterior a las normas y reglamentos.
- 2.- El comunicar a la capitanía de puerto o a la DNS las faltas propias.
- 3.- La ignorancia invencible.
- 4.- El actuar bajo presiones.
- 5.- El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%).

Se sancionará con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias.

**ARTÍCULO 191.- Responsabilidad solidaria.** En caso de que se imponga a un capitán o patrón la sanción administrativa de multa, el armador y/o el propietario del buque o embarcación serán solidariamente responsables del pago de la multa.

**ARTÍCULO 192.- Delitos.** En caso que durante la investigación del procedimiento administrativo, la DNS determine la posible comisión de un delito, suspenderá la investigación y la trasladará de inmediato a las instancias judiciales competentes para que se siga el procedimiento que corresponda.

## SECCIÓN II Sanciones administrativas

**ARTÍCULO 193.- Navegación sin título profesional.** Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base al capitán y patrón que:

- a) Navegue una embarcación nacional, sin contar ni portar a bordo el título profesional de capitán o patrón o el título profesional expedido en el extranjero vigente y validado por la DNS que lo autorice.
- b) Navegue una embarcación nacional estando inhabilitado para ello.
- c) Navegue una embarcación extranjera sin contar con el título profesional de capitán o patrón, o estando este vencido.

Se exceptúa de estas disposiciones a quienes no requieran de título profesional para navegar según la normativa vigente.

**ARTÍCULO 194.- Navegación próxima a bañistas u otra embarcación.** Se impondrá multa de uno a dos salarios base, a quien navegue una embarcación de cualquier tipo, a una distancia inferior a cincuenta metros con respecto a un bañista o un grupo de bañistas y a una distancia inferior a treinta metros con respecto a otra embarcación.

**ARTÍCULO 195.- Facilitación riesgosa de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base, a quien alquile, preste o facilite embarcaciones o artefactos navales, para la navegación o su utilización, que no cumplan las regulaciones técnicas establecidas por la DNS.

**ARTÍCULO 196.- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales ilegales.** Se impondrá multa de cinco a diez salarios base, a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval en aguas jurisdiccionales, sin encontrarse debidamente matriculada en el RN y sin haber obtenido la patente de navegación en la DNS, estando obligado a ello según la normativa vigente.

La multa será de uno a cinco salarios base cuando se navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval sin portar a bordo el certificado de matrícula y la patente de navegación, o copia certificada de los mismos, estando obligado a ello según la normativa vigente.

Se exceptúa de estas disposiciones a las naves extranjeras.

**ARTÍCULO 197.- Navegación sin documentación vigente.** Se impondrá multa de uno a quince salarios base, a quien navegue una embarcación nacional que carezca de documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos vigentes o los tenga vencidos, según la normativa vigente.

La multa será de uno a cinco salarios base cuando no se porte a bordo los documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos establecidos en la normativa vigente, o copias certificadas de los mismos.

**ARTÍCULO 198.- Navegación de embarcaciones o artefactos navales sin seguros.** Se impondrá multa de cinco a veinte salarios base, al armador y a quien navegue una embarcación en aguas jurisdiccionales, o a los propietarios y a los responsables de artefactos navales que se encuentren en ellas, que no cuenten con los seguros que disponga la normativa vigente.

**ARTÍCULO 199.- Navegación de embarcaciones o artefactos navales que operen sin elementos de individualización.** Se impondrá multa de uno a tres salarios base, a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval, sin consignar en su estructura los elementos de individualización dispuestos en la normativa vigente.

**ARTÍCULO 200.- Cabotaje o transporte ilegal.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien navegue una embarcación nacional, de cualquier tipo, destinada a prestar el servicio de cabotaje o de transporte de mercancías o personas, sin poseer o portar a bordo, vigentes, la concesión o permiso o copia certificada de los mismos.

**ARTÍCULO 201.- Zarpe o despacho ilegal.** Se impondrá multa de uno a diez salarios base, al propietario o armador que ordene al capitán o patrón que su embarcación se haga a la mar, cuando:

- a) No haya obtenido la autorización de zarpe o despacho.
- b) La autorización se encuentre vencida.
- c) No porte la autorización de zarpe o despacho, o copia certificada de la misma.

Se exceptúa de estas disposiciones a las naves que no requieran de la autorización de zarpe o despacho para hacerse a la mar según la normativa vigente.

**ARTÍCULO 202.- Incumplimiento de las disposiciones sobre vías de navegación.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas para las vías de navegación.

**ARTÍCULO 203.- Incumplimiento de las disposiciones sobre construcción, reparación o modificación significativa de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas para la construcción, reparación o modificación significativa de embarcaciones o artefactos navales.

## CAPÍTULO II DELITOS

### SECCIÓN ÚNICA

**ARTÍCULO 204.- Embarcaciones o artefactos navales con elementos de individualización pertenecientes a otra embarcación o artefacto.** Será sancionado con prisión de seis meses a tres años y multa de diez a veinte salarios base, a quien consigne o utilice el número de matrícula y/o el número de identificación de la Organización Marítima Internacional de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.

**ARTÍCULO 205.- Arribo y zarpe en sitios no autorizados.** Se impondrá multa de cinco a treinta salarios base, a quien ordene el arribo de una embarcación a un sitio no autorizado o a quien ordene el zarpe de una embarcación de un sitio no autorizado, cuando se tenga como origen o destino un puerto extranjero.

**ARTÍCULO 206.- Abandono de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de diez a treinta salarios base, a quien abandone en las aguas jurisdiccionales embarcaciones, artefactos navales o cualquier otro objeto análogo.

Las penas anteriores se incrementarán en un tercio en sus límites mínimo y máximo cuando se abandonen embarcaciones, artefactos navales o cualquier objeto análogo que contenga mercancías peligrosas.

**ARTÍCULO 207.- Transporte de personas en exceso.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien transporte en una embarcación nacional un número de personas superior a la capacidad máxima autorizada en sus certificados seguridad, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

**ARTÍCULO 208.- Navegación fuera de la zona autorizada en los certificados de seguridad.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación fuera de la zona de navegación autorizada en los certificados de seguridad, según lo dispuesto en la normativa vigente.

**ARTÍCULO 209.- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación nacional u opere un artefacto naval sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para su navegación u operación.

**ARTÍCULO 210.- Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación nacional más allá de las doce millas náuticas, medidas perpendicularmente a partir de la línea de bajamar ordinaria de la costa, sin contar con el Dispositivo Indicador de Posición de Emergencia, instalado y funcionando adecuadamente.

**ARTÍCULO 211.- Obstrucción a la libre navegación.** Será sancionado con prisión de uno a cuatro años y multa de cinco a treinta salarios base a quien, ilegalmente, coloque, instale o permita que se coloque o instale en las aguas jurisdiccionales cualquier objeto, artefacto naval o embarcación que pueda obstaculizar, obstruir, impedir, entorpecer o limitar por cualquier medio la libre navegación.

**ARTÍCULO 212.- Mercancías peligrosas.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de veinte a cuarenta salarios base, a quien ilegalmente transporte mercancías peligrosas en una embarcación o las mantenga en un artefacto naval.

**ARTÍCULO 213.- Arremetimiento naval.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de treinta a cincuenta salarios base, a quien arremeta o intente arremeter su embarcación contra otra embarcación.

Las penas se aumentarán en un tercio en caso de que la embarcación arremetida sea una de uso oficial.

**ARTÍCULO 214.- Construcción, financiamiento y utilización ilegal de submarinos, semi-sumergibles y sumergibles.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de veinte a cincuenta salarios base, a quien construya, financie, almacene, comercialice, transporte, adquiera o utilice ilícitamente, submarinos, semi-sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar.

**ARTÍCULO 215.- Contaminación.** Será sancionado con prisión de tres a diez años y multa de treinta a noventa salarios base, a quien ilegalmente arroje, vierta o derrame, o permita que se arroje, vierta o derrame en el mar territorial o en aguas interiores, directa o indirectamente, aguas de lastre, escombros o basuras, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie.

Cuando la citada conducta sea realizada en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, se impondrá multa de quince a cuarenta salarios base.

**ARTÍCULO 216.- Contaminación culposa.** Quien por culpa provoque la contaminación por los medios indicados en el artículo anterior, será sancionado de seis meses a cinco años de prisión y con multa de cinco a sesenta salarios base.

Cuando la citada conducta sea realizada en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, se impondrá multa de cinco a treinta salarios base.

**ARTÍCULO 217.- Incumplimiento a los deberes de mutuo auxilio y de auxilio.** Se impondrá prisión de cinco a diez años y de cincuenta a cien salarios base a quien omita cumplir la obligación de mutuo auxilio dispuesta en el artículo 125 o la obligación de auxilio dispuesta en el artículo 147, ambos de la presente ley, siempre que no estuvieran más severamente penados.

**ARTÍCULO 218.- Transporte ilegal de combustible.** Será sancionado con prisión de uno a cinco años y multa de cincuenta a sesenta salarios base, a quien ilegalmente transporte combustible por vía acuática, cuando dicho combustible sea diferente del que utiliza para la propulsión o cuando la cantidad de combustible exceda la necesaria para navegar en la zona de navegación autorizada en sus certificados de seguridad, siempre que no constituya un delito más grave.

**ARTÍCULO 219.- Fraude de uso ilegal de combustible.** Será sancionado con prisión de tres a siete años y multa de cincuenta a setenta salarios base, quien, aprovechándose de la exoneración, subsidio u otros beneficios concedidos por la autoridad competente para la obtención de combustibles para la navegación, ilegalmente lo venda, transfiera, done, entregue o lo utilice para un fin diferente de aquel que justifica el beneficio.

### CAPÍTULO III Otras disposiciones

**ARTÍCULO 220.- Decomiso, comiso y depósito judicial.** En lo relativo al decomiso, depósito judicial provisional y comiso se estará a lo dispuesto en el Código Procesal Penal, con las salvedades propias de esta ley.

Si la embarcación decomisada reúne condiciones operativas adecuadas para ser utilizada por el SNG para el desarrollo de sus competencias, a solicitud de dicho Servicio se le designará como depositario judicial provisional. En tales condiciones, de recaer comiso la autoridad judicial ordenará su entrega inmediata al SNG, quien podrá inscribirla en el RN, para lo cual bastará la orden de la autoridad judicial competente.

En caso de que la embarcación no reúna las características idóneas para desempeñar sus funciones operativas, se nombrará como depositario judicial provisional al imputado, y en caso de ser una causa contra ignorado, después de transcurridos tres meses sin que comparezca interesado legítimo alguno, se entregará a quien determine la autoridad judicial conforme a criterios de razonabilidad y oportunidad. En este caso, de recaer el comiso, la autoridad judicial ordenará su entrega inmediata al SNG, quedando facultado dicho órgano para vender, donar, destruir, trasladar o entregar como forma de pago la misma, de conformidad con la normativa vigente.

**ARTÍCULO 221.- Inhabilitación especial.** La sentencia condenatoria por alguno de los delitos previstos en esta ley impondrá la inhabilitación especial hasta por el máximo de la pena impuesta para ejercer la profesión, oficio, arte o actividad que desempeñe la persona responsable del delito y será comunicada a las autoridades administrativas que contempla esta ley para lo de su cargo.

**ARTÍCULO 222.- Salario base.** La denominación salario base a que se refiere esta ley se entenderá como la contenida en el artículo 2, de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

**ARTÍCULO 223.- Destino de las multas.** El monto que se obtenga de las multas generadas por las infracciones a la presente ley, se distribuirá de la siguiente manera:

- a) Un cincuenta por ciento (50%) al SNG del Ministerio de Seguridad Pública, monto que será depositado en la cuenta especial del SNG, y será utilizado para sufragar los gastos operativos de este cuerpo policial.
- b) Un cincuenta por ciento (50%) a la DNS, monto que será depositado en la cuenta especial del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, y será utilizado para el desarrollo de sus competencias y funciones.

El pago de las diferentes multas deberá realizarse por medio de entero de gobierno y cancelarse en cualquier entidad bancaria estatal.

### TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

**ARTÍCULO 224.- Exoneración.** Exonérense de todo tributo y sobretasas la importación para la compra local de Dispositivos Indicadores de Posición de Emergencia y de Radiobalizas Indicadoras de Posición de Emergencia (EPIRB).

**ARTÍCULO 225.- Autorización para creación de puestos.** Autorícese al Ministerio de Hacienda para que cree once puestos de Profesional Jefe Servicio Civil 1, doce puestos de Profesional de Servicio Civil 3, dieciocho puestos de Trabajador Calificado de Servicio Civil 3 y ocho puestos de Misceláneo de Servicio Civil 2, los cuales serán asignados a la DNS para el desarrollo de sus competencias y la ejecución de esta ley.

**ARTÍCULO 226.- Derogatorias.** Deróguense las siguientes normas:

- La Ley de Abanderamiento de Barcos, Ley N.º 12, de 22 de octubre de 1941.
- La Ley de Servicio de Cabotaje de la República, Ley N.º 2220, de 20 de junio de 1958.
- La Ley de Reforma a la Ley de Abanderamiento de Barcos, Ley N.º 2295, de 22 de noviembre de 1958.
- El artículo 34 de la Ley N.º 8000, de 5 de mayo de 2000.

**ARTÍCULO 227.- Orden público.** La presente ley es de orden público; asimismo, deroga cualquier otra norma de rango igual o inferior que se le oponga.

**ARTÍCULO 228.- Reglamentaciones.** El Poder Ejecutivo emitirá las reglamentaciones a la presente ley dentro del año siguiente a su publicación en La Gaceta. Asimismo, el Poder Ejecutivo oficializará dentro de dicho plazo la estructura orgánica interna de la DNS según lo establecido en el artículo 8 de la presente ley.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**TRANSITORIO ÚNICO.-** Se confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del Reglamento del RAM, a quienes se encuentren inscritos en el Registro Marítimo Administrativo del Registro Naval Costarricense de conformidad con lo que establece el Decreto Ejecutivo N.º 12568-T-S-H, de 30 de abril de 1981, para que actualicen sus registros de conformidad con lo que se establezca en la reglamentación de la presente ley.

Una vez transcurrido el plazo anterior, se cancelarán las inscripciones del Registro Marítimo Administrativo del Registro Naval Costarricense y se derogará el Decreto Ejecutivo N.º 12568-T-S-H, de 30 de abril de 1981.

Rige a partir de su publicación.

**Dado en la Presidencia de la República,** a los veintisiete días del mes de junio de dos mil doce.

Laura Chinchilla Miranda  
**PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

Luis Llach Cordero  
**MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

**6 de agosto de 2012**

**NOTA:** Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Gobierno y Administración.

1 vez.—O. C. N.º 22163.—Solicitud N.º 43992.—C-1317880.—(IN2012082784).

# PODER EJECUTIVO

## DECRETOS

**Decreto No. 37247-H**

**LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO A. I. DE HACIENDA**

Con fundamento en las atribuciones que les confieren los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1) y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley No. 6227, Ley General de la Administración Pública de 2 de mayo de 1978 y sus reformas; la Ley No. 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos de 18 de setiembre de 2001 y sus reformas; su Reglamento, el Decreto Ejecutivo No. 32988-H-MP-PLAN de 31 de enero de 2006 y sus reformas; la Ley No. 5619, Crea Museo Histórico Cultural Juan Santamaría en Alajuela de 4 de diciembre de 1974 y sus reformas; el Decreto Ejecutivo No. 32452-H de 29 de junio de 2005 y sus reformas; y el Decreto Ejecutivo No. 36488-H de 8 de marzo de 2011 y sus reformas.

### **Considerando:**

1. Que mediante la Ley No. 5619, Crea Museo Histórico Cultural Juan Santamaría en Alajuela, publicada en La Gaceta No. 239 de 14 de diciembre de 1974 y sus reformas, se creó el Museo Histórico Cultural Juan Santamaría y se dispuso que la Junta Administrativa de dicho museo debe atender todo lo relativo al cuidado de la institución y al enriquecimiento de su patrimonio.
2. Que en los oficios CA-MHCJS-076-2012 de 12 de junio de 2012, el Director General del Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, solicitó incrementar el gasto presupuestario máximo del 2012, por un monto de ₡317.390.362,38 (trescientos diecisiete millones trescientos noventa mil trescientos sesenta y dos colones con treinta y ocho céntimos), para cumplir con los diferentes compromisos adquiridos y programados para el 2012 por el Museo.
3. Que del monto anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 2o. quinquies del Decreto Ejecutivo No. 36488-H, publicado en el Alcance No. 18 a La Gaceta No. 58 de 23 de marzo de 2011 y sus reformas, corresponde ampliar vía Decreto Ejecutivo y con recursos de superávit libre la suma de ₡60.421.404,00 (sesenta millones cuatrocientos veintiún mil cuatrocientos cuatro colones exactos) que se desglosan así; ₡30.210.702,00 (treinta millones doscientos diez mil setecientos dos colones exactos) para el mantenimiento, reparación, readecuación y pintura externa del edificio y ₡30.210.702,00 (treinta millones doscientos diez mil setecientos dos colones exactos) para otras construcciones, adiciones y mejoras para el diseño, la construcción y el montaje de la exposición permanente sobre la Gesta Heroica 1856 - 1857 y el Acondicionamiento y Montaje de la Exposición permanente “La Imprenta de Sibaja”.



4. Que mediante el Decreto Ejecutivo No. 36488-H citado, se emitieron las Directrices Generales de Política Presupuestaria para el año 2012, estableciéndose en el artículo 2º, el porcentaje máximo en que podría incrementarse el gasto presupuestario de las entidades públicas, ministerios y demás órganos, con respecto al del año precedente. En correspondencia con dicha disposición, el monto de gasto presupuestario máximo resultante para el Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, fue establecido en la suma de ¢559.898.958,38 (quinientos cincuenta y nueve millones ochocientos noventa y ocho mil novecientos cincuenta y ocho colones con treinta y ocho céntimos), el cual fue comunicado mediante el oficio STAP-1528-2012 del 3 de julio de 2012, cifra que no contempla el gasto indicado previamente en este decreto.
5. Que mediante el Decreto Ejecutivo No. 32452-H, publicado en La Gaceta No. 130 de 6 de julio de 2005 y sus reformas, se emite el “Lineamiento para la aplicación del artículo 6 de la Ley No. 8131 de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la regulación de la clase de ingresos del Sector Público denominada Financiamiento”.
6. Que el artículo 7º del Decreto citado en el considerando anterior, dispone que los recursos de financiamiento que provienen de vigencias anteriores -superávit libre- son parte del patrimonio de los órganos y las entidades y pueden utilizarlos en períodos subsiguientes para financiar gastos que se refieran a la actividad ordinaria de éstas, con los cuales se atienda el interés de la colectividad, el servicio público y los fines institucionales siempre que no tengan el carácter permanente o generen una obligación que requiera financiarse a través del tiempo, como la creación de plazas para cargos fijos, o cualquier otro compromiso de la misma naturaleza.
7. Que por lo anterior, resulta necesario modificar el gasto presupuestario máximo fijado al Museo Histórico Cultural Juan Santamaría para el año 2012, incrementándolo en la suma de ¢60.421.404,00 (sesenta millones cuatrocientos veintiún mil cuatrocientos cuatro colones exactos).

**Por tanto;**

**Decretan:**

Artículo 1º.— Amplíese para el Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, el gasto presupuestario máximo para el 2012, establecido de conformidad con el Decreto Ejecutivo No. 36488-H, publicado en el Alcance No. 18 a La Gaceta No. 58 de 23 de marzo de 2011 y sus reformas, en la suma de ¢60.421.404,00 (sesenta millones cuatrocientos veintiún mil cuatrocientos cuatro colones exactos), para ese período.

Artículo 2º.— Es responsabilidad de la administración activa del Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley No. 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, publicada en La Gaceta No. 198 de 16 de octubre de 2001 y sus reformas, así como en el Decreto Ejecutivo No. 32452-H, publicado en La Gaceta No. 130 de 6 de julio de 2005 y sus reformas.

Artículo 3º.— Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, a los veinticuatro días del mes de julio del año dos mil doce.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de Hacienda a. í., José Luis Araya Alpízar.—1 vez.—O. C. N° 112.—Solicitud N° 35048.—C-65620.—(D37247-IN2012083242).

## DECRETO EJECUTIVO No. 37249-H

### LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE HACIENDA

En uso de las facultades que les confieren los artículos 46, 50, 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política;

#### *Considerando:*

- 1.- Que el 30 de mayo del dos mil doce, se promulgó el Decreto Ejecutivo No. 37151-H, el cual declara de interés público y nacional el desarrollo del mercado de valores costarricense, encargando a la Segunda Vicepresidencia de la República la labor de impulsar y coordinar con las autoridades monetarias, financieras y hacendarias del país, las políticas necesarias para el desarrollo de ese mercado.
- 2.- Que mediante este decreto se crea como un órgano consultivo de la Segunda Vicepresidencia de la República el Consejo Nacional para el Desarrollo del Mercado de Valores consisten en apoyar las labores de la Segunda Vicepresidencia de la República para diseñar, aprobar, implementar, monitorear y evaluar un plan de ruta estratégica para el desarrollo del mercado de valores costarricense.
- 3.- Que en consideración a que algunos de los miembros de ese Consejo forman parte de empresas que participan del mercado de valores, se estimó necesario indicar que existía una obligación de confidencialidad con relación a los alcances de las discusiones planteadas en el marco del Consejo, por lo cual se estableció en el artículo 7 del decreto la existencia de un deber de confidencialidad.
- 4.- Que una vez que el Decreto se ha hecho público, se ha señalado la inconveniencia de que un ente que tiene discusiones sobre políticas públicas deba regirse por un deber de confidencialidad, en vez del principio de publicidad propio de las instituciones públicas.
- 5.- Que el Poder Ejecutivo considera que los comentarios indicados, si bien dejan de lado la intención original de la Administración, llevan razón y por tanto lo más conveniente en aras de las transparencia que debe caracterizar el actuar de las instituciones públicas es proceder con la derogación inmediata del citado artículo 7°.

**Por tanto,**

#### DECRETAN

#### DEROGATORIA ARTÍCULO 7° DEL DECRETO EJECUTIVO No. 37151-H

**Artículo 1°**—Se deroga el artículo 7° del Decreto Ejecutivo No. 37151-H.

**Artículo 2°**— Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Dado en la Presidencia de la República. — San José, a los veintisiete días del mes de junio del dos mil doce.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA.—El Ministro de Hacienda, Edgar Ayales Esna.—  
1 vez.—O. C. N° 15327.—Solicitud N° 10693.—C-22560.—(D37249-IN2012083757).

# REGLAMENTOS

## JUNTA DE PROTECCIÓN SOCIAL

### Procedimiento para la promoción de premios especiales con los sorteos de Lotería Nacional

#### Artículo 1: Objeto

El objeto del presente procedimiento es el de regular los aspectos relacionados con la promoción establecida para el otorgamiento de premios adicionales, con motivo de la realización de los sorteos de la Lotería Nacional del año 2012, aprobado por la Junta Directiva de la Junta de Protección Social según acuerdo JD-243, correspondiente al artículo IV), inciso 2) de la sesión ordinaria N° 17-2012 celebrada el 29 de mayo de 2012, modificado por acuerdo JD-422, correspondiente al artículo VII), inciso 1), de la sesión ordinaria N° 25-2012 celebrada el 24 de julio del 2012, como parte de la estrategia de comercialización para este producto.

#### Artículo 2: Definiciones

Junta: Junta de Protección Social.

Junta Directiva: El máximo órgano jerárquico de la Junta.

Premios especiales: Consisten en premios adicionales de ¢25.000.000 (veinticinco millones colones) otorgados en dinero en efectivo.

Participantes: Toda persona física mayor de 18 años, que posea al menos una fracción de los sorteos de Lotería Nacional en los cuales rige la promoción.

#### Artículo 3: Detalle de los premios

Se otorgará en los sorteos de Lotería Nacional que seguidamente se detallan, un premio adicional de ¢25.000.000 (veinticinco millones de colones) otorgados en dinero en efectivo.

Sorteo	Fecha
4199	26 de agosto, 2012
4203	23 de setiembre, 2012
4207	21 de octubre, 2012
4211	18 de noviembre, 2012
4212	25 de noviembre, 2012

**Artículo 4: Caducidad**

El premio especial a otorgar puede ser reclamado a partir del día hábil siguiente a la fecha de realización del sorteo. El periodo de caducidad de los premios es de 60 días, según lo establecido en el artículo 18 de la Ley No. 8718.

**Artículo 5: Mecánica de participación**

La mecánica de participación es automática al adquirir al menos una fracción de Lotería Nacional de los sorteos indicados en el artículo 3) del presente procedimiento.

**Artículo 6: Mecánica de Juego**

Después de la realización de los sorteos indicados en el artículo 3) del presente procedimiento, se procederá a extraer serie, número, número de emisión y número de fracción, la persona que posea la combinación ganadora obtendrá el premio de los ₡25.000.000 otorgados en dinero en efectivo. El sorteo para la selección del ganador se hará a través de los mismos equipos utilizados para la realización de los sorteos o los que la Junta defina previamente.

Para reclamar el premio, el ganador debe presentarse en el Departamento de Tesorería, específicamente en las cajas destinadas para cambio de premios o en las sucursales de la Junta ubicadas en Cartago y Alajuela, es requisito fundamental que el favorecido presente la fracción ganadora en buen estado, junto con la cédula de identidad vigente o documento de identidad vigente que lo identifique. Si dichas fracciones tuviesen también algún premio en efectivo, será acreedor de ambos premios.

Posteriormente, en el Departamento de Mercadeo, se efectuará toma de fotografía para publicar en redes sociales o en diferentes medios y además se grabará una nota para el programa La Rueda de la Fortuna, de acuerdo con el objetivo de ésta promoción y respetando el derecho de imagen. La combinación ganadora se publicará en la página electrónica de la Junta de Protección Social y en la lista oficial de la Lotería Nacional.

**Artículo 7: Presupuesto de los premios**

El presupuesto para el otorgamiento de estos premios especiales se tomará del Fondo para Premios Extra de la Junta de Protección Social.

**Artículo 8: Vigencia**

La promoción premios especiales en los sorteos de Lotería Nacional tiene vigencia en los sorteos No. 4199, 4203, 4207, 4211 y 4212 del año 2012.

**Artículo 9: Aceptación**

Todas las personas que participen en esta promoción se adhieren a las condiciones establecidas en la presente promoción.

San José, 20 de agosto del 2012.—Departamento de Loterías.—Jorge Agüero Gutiérrez.—  
1 vez.—O. C. N° 16382.—Solicitud N° 4023.—C-79540.—(IN2012083952).