ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

PAOLA VIVIANA VEGA RODRÍGUEZ
DIPUTADA

EXPEDIENTE N.° 21.095

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: **A solicitud de la proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.**

PROYECTO DE LEY

LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

Expediente N.° 21.095

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[1] y un aproximado de 589.682 Km^2 de aguas patrimoniales[2] frente a 51.100 Km^2 de territorio terrestre[3]; 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.

---

[1] División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica, 2004, Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pág. 115.

[2] Nuevo Mapa Oficial de la República de Costa Rica, 2003, INRECOSMAR (Instituto de Recursos Costeros y Marinos).

[3] 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[4] 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[5].

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.

[4] Estadísticas de Comercio Exterior 2009 de Costa Rica, Dirección de Inteligencia Comercial, Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, pág. 222.
[5] 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.

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.

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.

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 flota nacional y la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte acuático.

ARTÍCULO 2.- Sujeción a esta ley. Las embarcaciones y los 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 el artefacto naval esté en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Sin perjuicio de las responsabilidades penales y administrativas, los infractores a las disposiciones contenidas en la presente ley serán, civil y solidariamente, responsables por los daños y los perjuicios causados.

Los buques y los artefactos navales extranjeros, que estén en aguas jurisdiccionales, quedarán sujetos a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación costarricense.

Las normas contenidas en la presente ley serán de acatamiento obligatorio cuando por su naturaleza y el servicio que presten fueran aplicables a los artefactos navales.

CAPÍTULO II
Acrónimos y definiciones

ARTÍCULO 3.- Acrónimos. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) **Incopesca:** Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura.
b) **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
c) **OMI:** Organización Marítima Internacional.
d) **RMA:** Registro Marítimo Administrativo.
e) **SNG:** Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.

ARTÍCULO 4.- Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) **Agente marítimo:** toda persona física o jurídica que actúa en nombre del propietario, armador o capitán, facultado para realizar ante las autoridades locales y los operadores portuarios los trámites requeridos para el arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones, así como para llevar a cabo todos aquellos trámites o servicios relativos a la carga, los pasajeros y los tripulantes.

b) **Aguas interiores:** son todas las aguas que tienen como límite interno el territorio del país y como límite externo la línea de baja mar a lo largo de sus costas.

c) **Aguas jurisdiccionales:** son todas las aguas donde el país ejerce la soberanía, el control, la administración y la vigilancia; comprenden las aguas interiores, las aguas territoriales, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

d) **Aguas territoriales:** son todas las aguas en una extensión de doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a largo de las costas del territorio del país donde ejerce la soberanía completa y exclusiva.

e) **Armador, naviero o empresa naviera:** persona física o jurídica, que posee embarcaciones propias o ajenas y las dedica a su explotación, bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.

f) **Arqueo bruto:** es la expresión del tamaño total de un buque, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 8713, Aprobación del Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques, de 13 de febrero de 2009, y se definirá mediante unidades de arqueo.

g) **Arqueo neto:** es la expresión de la capacidad utilizable de un buque, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 8713, Aprobación del Convenio internacional sobre el Arqueo de Buques, de 13 de febrero de 2009, y se definirá mediante unidades de arqueo.

h) **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, a excepción de aquellos dedicados a la pesca y la acuicultura.

i) **Avisos a los navegantes:** son comunicaciones dirigidas a quienes navegan con el fin de ayudar a mantener la seguridad en la navegación y de preservar la vida humana en el mar.

j) **Buque, nave o embarcación:** toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea su uso o dimensión.

k) **Buque mercante:** para los efectos de esta ley, es toda nave que realiza navegación de cabotaje o internacional, destinada a los servicios de la industria o al comercio marítimo, excluidas las embarcaciones pesqueras y científicas.

l) **Capitán o patrón:** persona física que tiene el mando de una nave o embarcación.

m) **Capitanías de puerto:** oficinas regionales marítimas a cargo de un capitán de puerto, establecidas para ejecutar parte de las competencias que se le asignen a la División Marítimo Portuaria, por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en adelante MOPT.

n) **Certificado de matrícula:** certificado otorgado por el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional que acredita la propiedad de un buque o artefacto naval.

o) **Certificado de navegabilidad:** es un tipo de certificado de seguridad que acredita que una embarcación nacional ha aprobado la inspección técnica realizada por el MOPT, ya que reúne las condiciones mínimas para garantizar una navegación segura.

p) **Certificado de zafarrancho:** documento que expide el MOPT, el cual acredita que un tripulante de una embarcación nacional de navegación marítima, fluvial o lacustre se encuentra capacitado para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de un buque, según lo regulado por la Organización Marítima Internacional.

q) **Certificados de seguridad:** certificado o certificados que ponen de manifiesto que un buque o un artefacto naval ha sido objeto de inspecciones con resultados satisfactorios, de conformidad con las prescripciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

r) **Cuadro de zafarrancho:** documento donde se resumen las acciones que debe ejecutar cada tripulante para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional, y las responsabilidades asociadas a la observancia obligatoria de esas acciones; este debe ser elaborado y ser congruente con el Plan de zafarrancho; asimismo, debe encontrarse en un lugar visible para todos los tripulantes y los pasajeros de la embarcación. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la Organización Marítima Internacional.

s) **Despacho del buque:** acto administrativo por el cual la capitanía de puerto emite el documento de despacho, con el fin de permitir la salida del buque o la embarcación de puerto nacional, al haber cumplido con las disposiciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

t) **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. Dichos dispositivos se definirán, vía reglamento, según la zona de navegación que se autorice a la embarcación. Todo dispositivo igual o similar que se requiera, por parte de otra autoridad competente, debe cumplir con las características mínimas establecidas por el MOPT.

u) **Documentos de navegación:** certificado de matrícula, patente de navegación, autorización de 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. En el caso de embarcaciones pesqueras, incluye las licencias de pesca otorgadas por el Incopesca.

v) **Dotación:** es el número de gente de mar 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. La aprobación, por parte del MOPT, de dicha condición se acreditará mediante el certificado de dotación mínima de seguridad.

w) **Formularios FAL:** documentos cuya adopción promueve la Organización Marítima Internacional dentro de sus Estados miembros, con el fin de facilitar los

procedimientos de recepción y despacho de embarcaciones que realizan viajes internacionales.

x) **Libreta de embarco:** es el documento oficial de identidad del trabajador del mar. En cuanto al sector pesquero nacional, será optativo gestionar como documento oficial la libreta de embarco o el carné de pesca otorgado por el Incopesca. Para efectos de esta ley, el carné de pesca citado surtirá los mismos efectos legales que la libreta de embarco.

y) **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), que presentan riesgo para la salud, la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en los bienes o a las personas.

z) **Modificación de una embarcación o artefacto naval:** son aquellas que impliquen alteraciones en sus dimensiones principales, capacidad de carga, condiciones de estabilidad, en sus condiciones de resistencia estructural, o en el sistema de gobierno; también las que supongan un cambio en su arqueo, aumento en la capacidad de transporte de pasajeros, o que provoquen un cambio de clase.

aa) **Navegación:** actividad que realiza una embarcación, buque o nave para trasladarse por agua de un punto a otro con fines determinados.

bb) **Operación de búsqueda y rescate:** actividad realizada con el propósito de rastrear y rescatar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en las aguas jurisdiccionales.

cc) **Operación de salvamento:** 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.

dd) **Operador portuario:** entidad que se encuentra facultada o que tiene la autorización para prestar, en zonas portuarias, servicios públicos a las naves, a las cargas y a los pasajeros.

ee) **Organización reconocida:** persona jurídica que cumple las condiciones establecidas por la Organización Marítima Internacional y en la cual el Poder Ejecutivo ha delegado funciones de inspección y certificación relacionadas con las disposiciones contenidas en el ordenamiento jurídico.

ff) **Patente de navegación permanente:** autorización administrativa expedida por el MOPT que permite enarbolar la bandera nacional en un buque o artefacto naval inscrito en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional. Se exigirá, únicamente, cuando las embarcaciones nacionales ingresen en aguas jurisdiccionales de otro Estado; no obstante, podrán solicitarla voluntariamente cuando así lo requiera su propietario o armador.

gg) **Patente de navegación provisional:** autorización administrativa expedida por el MOPT que permite enarbolar la bandera nacional a un buque o artefacto naval inscrito en el extranjero, previa baja temporal de bandera del país donde se encuentre inscrito.

hh) **Perito de averías:** persona, que en virtud de sus conocimientos prácticos y profesionales, interviene en las averías para emitir un informe relativo a la

descripción de las circunstancias que han determinado su ocurrencia y a la fijación de su importe.

ii) **Plan de zafarrancho:** documento donde se detallan las acciones que los tripulantes deben realizar en caso de situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional y las responsabilidades asociadas a la observancia obligatoria de esas acciones. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la Organización Marítima Internacional.

jj) **Práctico:** es un trabajador del mar experimentado y especializado que asesora al capitán o patrón en la conducción de buques en aguas peligrosas o de intenso tráfico, asesorándolos en las tareas de navegación y maniobra.

kk) **Precios públicos:** son las contraprestaciones pecuniarias que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas por un ente de la Administración Pública, cuando se requieren voluntariamente por parte de los administrados. El sector pesquero nacional se encuentra exento de pagar los precios públicos dispuestos en la presente ley.

ll) **Recepción del buque:** actos administrativos por medio de los cuales las autoridades competentes ejercen los controles y emiten las autorizaciones administrativas pertinentes, con el fin de permitir el ingreso y la operación del buque en puerto nacional, al haber cumplido con las disposiciones del ordenamiento jurídico.

mm) **Semisumergible:** buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión parcial, es decir, que no tiene la capacidad para sumergirse completamente.

nn) **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.

oo) **Servicios del buque:** sistemas requeridos por el buque para su correcto funcionamiento y para la seguridad de la navegación.

pp) **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.

qq) **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.

rr) **Título de competencia:** documento que certifica la capacidad para ejercer determinadas tareas de conducción y operación a bordo de embarcaciones o buques.

ss) **Zafarrancho:** acciones y esfuerzos realizados en conjunto por la tripulación de una embarcación dirigidos a salvar situaciones específicas de emergencia definidas por la Organización Marítima Internacional.

tt) **Zona contigua:** son todas las aguas que se extienden veinticuatro millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar o lo largo de las costas del territorio del país, a partir de las cuales se mide la anchura de las aguas territoriales, donde el Estado costarricense ejerce las potestades de prevenir las infracciones de sus leyes y los reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o

sanitarios, y sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en sus aguas territoriales.

uu) **Zona económica exclusiva:** son todas las aguas adyacentes al territorio del país en una extensión de doscientas millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de sus costas, donde el país ejerce una jurisdicción especial, con el fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con los principios del derecho internacional.

vv) **Zonas de navegación:** zona o zonas acuáticas donde una embarcación se encuentra facultada para navegar un artefacto naval para operar, según el ordenamiento jurídico.

Las definiciones adicionales que sean necesarias para la implementación de esta ley y el transporte marítimo nacional se dispondrán vía reglamento.

CAPÍTULO III
La rectoría en transporte marítimo

ARTÍCULO 5.- Rectoría. Le corresponde al MOPT la rectoría en materia de transporte marítimo.

ARTÍCULO 6.- Competencias del MOPT. El MOPT tendrá las siguientes competencias:

a) Elaborar el plan estratégico y las políticas nacionales en materia de transporte marítimo, que garanticen la seguridad de la navegación.
b) Fomentar y promover el desarrollo de la marina mercante nacional.
c) Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones administrativas dispuestas en la presente ley, a excepción de la de carácter ambiental que se regirá por lo dispuesto en el artículo 160 de esta ley.
d) Promover la adhesión del país a los convenios internacionales marítimos de interés para su desarrollo.
e) Autorizar los puertos nacionales para la recepción y el despacho del tráfico internacional de embarcaciones; en cuanto a las embarcaciones pesqueras deberá coordinar con Incopesca dicha autorización.
f) Otorgar en concesión las obras y los servicios vinculados con la actividad del transporte marítimo que se establezcan en el ordenamiento jurídico.
g) Promover la formación y la profesionalización del personal que labore en el campo marítimo.
h) Velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.
i) Regular, ordenar y controlar el transporte marítimo.
j) Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con el Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Ambiente y Energía, el Incopesca y aquellas autoridades que tengan competencia en virtud del ordenamiento jurídico.
k) Llevar a cabo las inspecciones técnicas, así como clasificar los buques y los artefactos navales.

l) Evaluar la viabilidad e implementar, cuando corresponda, las recomendaciones de carácter técnico que emita la OMI u otros organismos reconocidos internacionalmente como autoridades en el campo marítimo.
m) Autorizar, inscribir o emitir los certificados de seguridad, certificados de zafarrancho, planes y cuadros de zafarrancho.
n) Autorizar e inscribir las organizaciones reconocidas que actúen en nombre del MOPT.
o) Restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones o artefactos navales en las aguas jurisdiccionales cuanto se atente contra el interés público, se impida la libre navegación, se pongan en riesgo las instalaciones portuarias, se atente contra la seguridad o la protección de otras embarcaciones o artefactos navales, cuando pueda implicar un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación, o si su paso no es inocente.
p) Recibir y despachar naves en los puertos nacionales autorizados para la actividad del transporte marítimo internacional, en lo que compete al MOPT.
q) Evaluar, certificar y auditar los puertos y los buques en materia de protección marítima.
r) Brindar a las autoridades públicas u operadores portuarios recomendaciones de carácter técnico cuando la seguridad de la navegación, la protección marítima o el medio acuático puedan verse afectados por usos o prácticas inadecuadas.
s) Implementar y mantener actualizado el registro marítimo administrativo, en adelante RMA.
t) Autorizar, inscribir y emitir las patentes de navegación.
u) Autorizar e inscribir a la gente de mar y al personal terrestre de la navegación, así como expedir las licencias que correspondan.
v) Clasificar y controlar la gente de mar.
w) Coordinar con las autoridades competentes el sistema de formación y capacitación de la gente de mar.
x) Acreditar y autorizar, en coordinación con las autoridades educativas competentes, al personal que imparta la formación y la capacitación de la gente de mar.
y) Establecer los procedimientos y los requisitos para la prestación de los servicios regulares de cabotaje nacional.
z) Realizar los estudios correspondientes para justificar la necesidad de establecer las líneas regulares de cabotaje nacional.
aa) Controlar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones que debe observar el concesionario de un derecho de línea regular de cabotaje nacional.
bb) Analizar y autorizar las solicitudes y los documentos que correspondan para la modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio y tarifas respecto a la carga, que sean presentados por los concesionarios de un derecho de línea regular de cabotaje nacional.
cc) Autorizar la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales.
dd) Fiscalizar la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales en el país.

ee) Ordenar la paralización de los trabajos o prohibir la navegación de quienes incumplan la normativa vigente en materia de construcción o modificación de embarcaciones o artefactos navales.
ff) Emitir y divulgar los avisos a los navegantes.
gg) Establecer los lugares de refugio adecuados para que los buques se resguarden en caso de condiciones meteorológicas o mareológicas adversas que pongan en riesgo su navegación.
hh) Coordinar con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, o gobiernos cooperantes la implementación de un servicio de comunicaciones marítimas acorde con las necesidades y las posibilidades del país.
ii) Realizar la investigación técnica luego de ocurrido un accidente o siniestro marítimo, con el fin de determinar sus causas y establecer las medidas que eviten su repetición, según las disposiciones técnicas emitidas por la OMI.
jj) Administrar el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas.
kk) Determinar los precios públicos al costo de los servicios y las actuaciones que brinde.
ll) Cobrar los precios públicos al costo de los servicios y las actuaciones que preste en el desempeño de sus competencias y funciones, así como las tarifas y las multas dispuestas en la presente ley.
mm) Impulsar la adhesión del país a los convenios internacionales marítimos de interés para el desarrollo del transporte marítimo nacional.
nn) Representar oficialmente al Estado en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta ley.
oo) Promover los reglamentos, con el fin de implementar esta ley.
pp) Las demás competencias que señalen las leyes y los tratados internacionales aprobados por Costa Rica.

ARTÍCULO 7.- Excepción. Las disposiciones de la presente ley no serán aplicables a:

a) Los buques y los artefactos navales de vigilancia en las aguas nacionales pertenecientes al Servicio Nacional de Guardacostas y los diferentes cuerpos de policía.
b) Los buques y los artefactos navales militares de otros Estados.
c) Las competencias, los servicios y las operaciones portuarias regulados o concesionados con anterioridad a la vigencia de la presente ley, sean brindados por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico o por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, o por un operador portuario legalmente concesionado.

ARTÍCULO 8.- División Marítimo Portuaria. Se crea la División Marítimo Portuaria, que dependerá directamente del MOPT.

La División Marítima Portuaria es el órgano del MOPT al que corresponde ejecutar las competencias que el ente rector en materia de transporte marítimo le asigne.

La estructura técnica y administrativa de la División Marítimo Portuaria será definida en el reglamento de esta ley, de acuerdo con la legislación vigente.

ARTÍCULO 9.- Resoluciones del MOPT. Las resoluciones del MOPT podrán ser objeto de los recursos ordinarios de revocatoria y de apelación. El recurso de revocatoria deberá ser interpuesto dentro del plazo de cinco días hábiles siguientes a la notificación del acto administrativo que se impugna. Una vez resuelto, el interesado contará con un plazo adicional de cinco días hábiles para interponer el recurso de apelación. No obstante, el recurso de apelación podrá interponerse de forma concomitante con el recurso de revocatoria. Del recurso de apelación conocerá el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Cualquier procedimiento administrativo sustanciado por el MOPT deberá resolverse dentro de los plazos previstos por la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978.

ARTÍCULO 10.- Representación en el extranjero. Se autoriza al MOPT, para los casos y efectos que el ordenamiento jurídico determine, para que delegue, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, las funciones que se requieran en un representante diplomático o consular costarricense, para colaborar en los objetivos de esta ley.

ARTÍCULO 11.- Capacitación. El MOPT promoverá el desarrollo de programas de capacitación para la formación y la profesionalización del personal que labore en el campo marítimo, para lo cual está autorizado para que establezca convenios o acuerdos con otras entidades nacionales o extranjeras, de carácter público o privado.

ARTÍCULO 12.- 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 N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978; y la Ley N.° 8508, Código Procesal Contencioso-Administrativo, de 28 de abril de 2006.
c) La Ley N.° 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964.
d) La Ley N.° 63, Código Civil, de 28 de setiembre de 1887; y la Ley N.° 7130, Código Procesal Civil, de 16 de agosto de 1989.
e) Las recomendaciones emitidas por la OMI.
f) Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

TÍTULO II
FLOTA NACIONAL Y MARINA MERCANTE

CAPÍTULO I
Matrícula y abanderamiento

Sección I
Nacionalidad costarricense

ARTÍCULO 13.- 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 abandonadas a favor del Estado costarricense, según lo dispuesto en la presente ley.
c) Las comisadas por el Estado costarricense, conforme a las leyes especiales.
d) Las que adquiera el Estado costarricense.
e) Las adquiridas por prescripción adquisitiva, según lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley.

Las embarcaciones y los artefactos navales deberán matricularse en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional y obtener la patente de navegación en el MOPT. Las excepciones para la matricula o la obtención de la patente de navegación serán establecidas vía reglamento.

Aquellas embarcaciones o artefactos navales comprendidos en los incisos b), c) y d) de este artículo, serán matriculados y abanderados a petición de la autoridad interesada. Ante el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional se deberá demostrar su adquisición mediante los documentos que se dispongan reglamentariamente. Para obtener la patente de navegación, se deberá acreditar ante el MOPT la propiedad mediante certificación notarial o registral.

Sección II
Inscripción de buques y artefactos navales en el Registro Nacional

ARTÍCULO 14.- Actos inscribibles en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional. En el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional se inscribirán:

a) La inscripción de los buques y de los artefactos navales, en la que deberá constar su nombre, puerto de matrícula, matrícula, características técnicas principales, el nombre y el documento de identificación del propietario, los documentos de nacionalización u otros que demuestren su titularidad.
b) Los cambios de características.
c) Los actos y los contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad.
d) La constitución de prendas o imposición de otros derechos reales.

e) Los gravámenes judiciales o administrativos y cualquier otra medida cautelar que pueda afectar la propiedad de los buques y los artefactos navales.
f) Los contratos de arrendamiento o fletamento de buques a casco desnudo.
g) La desinscripción o cancelación de registro.
h) Cualquier otro acto que se determine en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 15.- Excepciones: están exceptuados de inscribirse en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional, y de gestionar la patente de navegación ante el MOPT:

a) Las embarcaciones con un arqueo bruto de hasta cinco unidades que no cuenten con propulsión mecánica.
b) Los artefactos navales con un arqueo bruto de hasta cinco unidades.
c) Las embarcaciones y los artefactos navales propulsados exclusivamente a remo, cualquiera sea su arqueo bruto.
d) Los buques o artefactos navales exclusivamente inflables que no cuenten con propulsión mecánica.
e) Cualquier otra que se establezca en el ordenamiento jurídico.

La adquisición de la propiedad de un buque o artefacto naval por prescripción adquisitiva requiere la posesión de buena fe, pública y continua por espacio de tres años, con justo título. El capitán o patrón no puede adquirir la nave por prescripción adquisitiva.

Los documentos, los procedimientos y los requisitos de inscripción y cancelación de los actos inscribibles en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional serán reglamentados por el Registro Nacional.

ARTÍCULO 16.- Clasificación de embarcaciones y artefactos navales. Para efectos de inscripción, las embarcaciones y los artefactos navales se clasificarán según las disposiciones que se establezcan en el reglamento que se dicte sobre la materia.

ARTÍCULO 17.- Elementos de identificación. El Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional otorgará una placa con la matrícula de la nave o el artefacto naval inscrito que deberá contener la bandera nacional. La matrícula o el nombre de una embarcación o el artefacto naval no deben ser iguales al de otro ya inscrito.

El reglamento de la presente ley establecerá el lugar donde se consignará, de forma permanente, la placa con la matrícula y la bandera nacional, así como las excepciones para el otorgamiento de dicha placa.

Además, la nave o el artefacto naval deberá exhibir el número de identificación de la OMI, cuando así lo disponga la normativa internacional vigente.

ARTÍCULO 18.- Composición de la matrícula. La matrícula de una nave 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 Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.

ARTÍCULO 19.- Requisitos para la inscripción. Toda nave o artefacto naval que pretenda inscribirse en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional deberá cumplir, previamente, con las disposiciones establecidas por la normativa vigente.

En caso de naves o artefactos navales previamente inscritos en el extranjero, se deberá presentar la cancelación de la inscripción y la baja de bandera cuando corresponda. Si tal inscripción no existiera, se deberá presentar ante el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional una constancia o certificación expedida por el país de procedencia que acredite esa circunstancia.

En el caso de embarcaciones o artefactos navales previamente inscritos en el extranjero que deseen abanderarse temporalmente en el país, deberán presentar la baja de bandera temporal expedida en el país extranjero donde se encuentren inscritos; en todo caso, el plazo del abanderamiento temporal en el país no podrá exceder del plazo estipulado para la baja de bandera.

ARTÍCULO 20.- Certificado de Matrícula. El Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional 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 el artefacto naval.
b) El nombre y el documento de identificación del propietario.
c) El puerto de matrícula y la matrícula.
d) Las características técnicas principales.
e) Cualquier otra información que determine el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 21.- Vigencia de la inscripción. La inscripción de la propiedad de una embarcación o artefacto naval en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional 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 inscripción de una embarcación o artefacto naval costarricense constituirá causal para cancelar la patente de navegación; para tal efecto, el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional deberá informar inmediatamente mediante un comunicado, por escrito o vía electrónica con firma digital, la cancelación de la inscripción al MOPT, la cual sin demora tomará nota de esta y procederá a cancelar de oficio la patente de navegación y el registro que corresponda.

ARTÍCULO 22.- Suspensión de la navegabilidad. El propietario o el armador de una embarcación podrá solicitar la suspensión de su navegabilidad entregando al Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional la placa con la matrícula

de la nave; con dicha suspensión no procederá cobro alguno establecido en la presente ley.

El Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional comunicará dicha suspensión inmediatamente al MOPT mediante un comunicado, por escrito o vía electrónica con firma digital, a efectos de consignar dicha condición en el expediente de la nave y para los efectos que reglamentariamente se establezcan.

ARTÍCULO 23.- Causales para cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval. Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, las siguientes serán causales para cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval costarricense:

a) La solicitud del propietario.
b) Por innavegabilidad absoluta o desguace.
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 este.
e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
f) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de la inscripción por las causales señaladas en los incisos b), c), d) y f) del presente artículo debe ser declarada, previamente, por el MOPT, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978. El MOPT deberá solicitar ante el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional la cancelación de la inscripción correspondiente.

En todo caso, el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional solo autorizará cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval cuando se encuentre libre de gravámenes y anotaciones.

La cancelación de una prenda naval o de un derecho real sobre un buque o artefacto naval deberá documentarse mediante escritura de cancelación tramitada ante un notario público, y presentarla ante el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional para la cancelación de su inscripción.

Sección III
Patentes de navegación

ARTÍCULO 24.- Patente de navegación permanente. Para que una embarcación o artefacto naval matriculado en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional pueda enarbolar la bandera nacional, el propietario deberá gestionar el otorgamiento de la patente de navegación ante el MOPT.

Para el otorgamiento de la patente de navegación permanente, el propietario del buque o artefacto naval deberá:

a) Solicitar el otorgamiento de la patente de navegación y su inscripción en el RMA.
b) Acreditar ante el MOPT la inscripción de la embarcación o artefacto naval en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.
c) Aprobar una inspección inicial antes de que el buque o la embarcación entre a operar, realizado por los funcionarios técnicos del MOPT.
d) Pagar el precio público de la inspección inicial.
e) Cualquier otro requisito que establezca el ordenamiento jurídico.

Las embarcaciones nacionales requerirán, obligatoriamente, la patente de navegación únicamente cuando ingresen en aguas jurisdiccionales de otro Estado. No obstante, podrán solicitarla, voluntariamente, cuando así lo requiera su propietario o armador.

El otorgamiento por primera vez de la patente de navegación permanente incluye el certificado de navegabilidad por el período de un año sin costo para el usuario.

A partir del vencimiento del primer año, se deberá gestionar, anualmente, la renovación del certificado de navegabilidad, para lo cual deberá cancelarse el precio público de la inspección de la embarcación.

El MOPT podrá prorrogar el certificado de navegabilidad, otorgado conjuntamente con la patente de navegación permanente, por primera vez, para que coincida con la programación del período de inspecciones que corresponda o, en su defecto, podrá programar una inspección intermedia.

ARTÍCULO 25.- Patente de navegación provisional. Para que un buque mercante o artefacto naval fletado o arrendado que enarbole bandera extranjera pueda ser abanderado provisionalmente en el país, su armador deberá gestionar ante el MOPT una patente de navegación provisional por el plazo fijado en el contrato respectivo. El MOPT notificará al consulado existente en el país o 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.

Para el otorgamiento de la patente de navegación provisional, el armador del buque o artefacto naval deberá:

a) Solicitar la inscripción de la patente de navegación provisional en el RMA.
b) Aportar certificación del documento de registro del buque o artefacto naval.
c) Acreditar certificación de la inscripción del contrato de arrendamiento de la embarcación o el artefacto naval en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.
d) Acreditar consentimiento para su abanderamiento provisional en el país, por parte del propietario del buque o el artefacto naval otorgado ante un notario público.

e) Aportar la baja de bandera temporal, la cual no podrá ser por un plazo inferior al estipulado en el contrato de arrendamiento del buque o artefacto naval.
f) Acreditar autorización para su registro en el país, emitida por la autoridad del país en el cual fue originalmente inscrito el buque o el artefacto naval.
g) En caso de armadores que residan fuera del país, deberán acreditar mediante certificación un representante permanente con domicilio en el país, con facultades de apoderado generalísimo o de apoderado general, según lo dispuesto en esta ley.
h) Aprobar una inspección inicial antes de que el buque o el artefacto naval entre a operar, realizada por los funcionarios técnicos del MOPT.
i) Pagar los costos de la inspección inicial.

ARTÍCULO 26.- Documentación a bordo probatoria de la nacionalidad costarricense. Los documentos del certificado de matrícula y de la patente de navegación permanente deberán ser considerados como los documentos probatorios de la nacionalidad costarricense de la embarcación o del artefacto naval.

Es obligatorio que cada embarcación o artefacto naval costarricense tenga a bordo los documentos originales del certificado de matrícula y de la patente de navegación permanente o, en su defecto, una fotocopia confrontada con el documento original por parte de la capitanía de puerto, o certificada por un notario público.

En el caso de las embarcaciones o los artefactos navales con patentes de navegación provisional, bastarán estas como prueba de su nacionalidad costarricense, debiendo permanecer siempre a bordo el documento original o, en su defecto, una fotocopia confrontada con el documento original por parte de la capitanía de puerto, o certificada por un notario público.

ARTÍCULO 27.- Armadores domiciliados en el extranjero. En el caso de armadores domiciliados en el extranjero, para poder abanderar temporalmente una embarcación o artefacto naval en el país deberán nombrar un representante permanente con domicilio en el país 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.

Sección IV
Pasavantes de navegación

ARTÍCULO 28.- Pasavante de navegación. Cuando se pretenda matricular y abanderar en el país una embarcación o artefacto naval que se adquiera en el extranjero, el MOPT o el representante diplomático o consular costarricense más cercano, a solicitud del armador, podrá abanderarla provisionalmente como costarricense, en cuyo caso expedirá un pasavante de navegación por un término no mayor de dos meses hasta su arribo a un puerto habilitado en el país, debiendo proceder inmediatamente a su inscripción en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional y abanderarse en el país. El plazo concedido podrá prorrogarse, por una única vez, cuando sea debidamente justificado por el interesado.

ARTÍCULO 29.- 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 armador, capitán, patrón, apoderado o representante de este, cuando se haya perdido el certificado de matrícula 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. Este pasavante de navegación se extenderá por un término no mayor de dos meses hasta su arribo a un puerto habilitado en el país, con el fin de que reponga los documentos perdidos. El plazo concedido podrá prorrogarse, por una única vez, cuando sea debidamente justificado por el interesado.

ARTÍCULO 30.- Reglamento. El contenido, el procedimiento, los requisitos y las excepciones para el otorgamiento de los pasavantes de navegación serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO II
Registro marítimo administrativo

ARTÍCULO 31.- Registro marítimo administrativo. El MOPT contará con un RMA, donde se inscribirán las patentes de navegación, la gente de mar, los prácticos, los contratos de construcción de buques y artefactos navales, el personal terrestre de la navegación, los accidentes o incidentes marítimos y cualquier otro establecido en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 32.- Secciones del RMA. El RMA estará compuesto por las siguientes secciones:

a) Patentes de navegación.
b) Gente de mar.
c) Prácticos.
d) Personal terrestre de la navegación, según lo dispuesto en esta ley.
e) Construcción de buques y artefactos navales.
f) Accidentes o incidentes marítimos.
g) Cualquier otra que establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 33.- Facultades registrales del MOPT. Las facultades registrales del MOPT, tienen por objeto que los actos de inscripción, registro y certificación cumplan con los fines de publicidad, sencillez, inmediación y control, de tal manera que se garanticen los derechos del Estado y de quienes se encuentren inscritos.

ARTÍCULO 34.- Principio de publicidad. Los asientos y las constancias de los registros a cargo del MOPT 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 35.- Tarifas RMA: El Poder Ejecutivo, mediante decreto ejecutivo, fijará las tarifas a cancelar por concepto de inscripción en el RMA del MOPT, así como las que se deban pagar por concepto de revalidaciones o certificación de esas inscripciones. Quedan exentas de cancelar estas tarifas las patentes de navegación dispuestas en la presente ley.

Dichas tarifas deberán ser canceladas en las instancias recaudadoras que determine el ordenamiento jurídico; las cuales deberán trasladarse al Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, creado en esta ley.

ARTÍCULO 36.- Causales para cancelar las inscripciones del RMA. Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con el ordenamiento jurídico, las siguientes serán causales para cancelar las inscripciones del RMA:

a) A solicitud del registrado, para lo cual pagará la suma correspondiente al veinte por ciento (20%) de la tarifa cancelada, según el tipo de inscripción realizada.
b) En cuanto a las patentes de navegación, la cancelación de la inscripción en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional de la embarcación o el artefacto naval.
c) En cuanto a las patentes de navegación provisionales, el vencimiento del plazo fijado en el contrato de arrendamiento o del plazo por el que se solicitó el abanderamiento.
d) El vencimiento del plazo de la vigencia de la inscripción según lo dispuesto en la presente ley, salvo que se tramite oportunamente su revalidación o renovación.
e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
f) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de las inscripciones, por la causal señalada en el inciso f) del presente artículo, deberá ser declarada previamente por el MOPT, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978.

ARTÍCULO 37.- Indexación. Las tarifas que se fijen vía reglamento, según lo dispuesto en el artículo 35, aumentarán cada año conforme al Índice de precios al consumidor vigente para ese período.

ARTÍCULO 38.- Reglamento. El funcionamiento, las actuaciones, el contenido de los documentos, los procedimientos, los plazos, los requisitos para la inscripción, la revalidación o la renovación y las excepciones en cada sección que conforma el RMA serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO III
Construcción o modificación de las embarcaciones y los artefactos navales

ARTÍCULO 39.- Generalidades. Previo al inicio de la construcción o la modificación de una embarcación o artefacto naval, el interesado deberá presentar solicitud formal

ante el MOPT; la cual deberá acompañarse de los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

ARTÍCULO 40.- Contrato de construcción. Toda construcción de embarcación o artefacto naval que se ejecute en el país deberá documentarse por escrito en un contrato de construcción, el cual deberá indicar el nombre y los apellidos, el número del documento de identidad y el domicilio del propietario del proyecto constructivo, del encargado del diseño y del responsable de la construcción. Dicho contrato deberá inscribirse para ser oponible frente a terceros en la Sección de Construcción de Buques y Artefactos Navales del RMA, de lo contrario se presumirá que quien ejecuta las obras constructivas es el propietario del proyecto constructivo. Tal inscripción bastará para darle publicidad al contrato, por lo que no serán necesarias otras medidas de publicidad, tales como la publicación en un diario de circulación nacional.

En el caso de las embarcaciones pesqueras, la construcción o la modificación de estas deberá gestionarse ante Incopesca.

Se prohíbe la construcción o la modificación haciendo uso del casco de otra embarcación inscrita en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional. No obstante lo anterior, para poder hacer uso del casco de otra embarcación deberá primero desinscribir esta última de dicho registro, con el fin de proceder con las obras que correspondan a efectos de poder inscribir ese casco en otra embarcación.

ARTÍCULO 41.- Construcción o modificación en el extranjero. Los buques y los artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero que se vayan a matricular y abanderar en el país, y los buques o los artefactos navales nacionales que se modifiquen fuera del país deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 42.- Reglamento. El procedimiento, los requisitos para autorizar la construcción o la modificación de una embarcación o artefacto naval y sus excepciones, así como la formación o experiencia que deberán acreditar los responsables en esas labores, estarán sujetos a las disposiciones que se establezcan en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO IV
Condiciones de seguridad, inspecciones y seguros marítimos

Sección I
Condiciones de seguridad e inspecciones

ARTÍCULO 43.- 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 el país es parte y en las reglamentaciones que a tal efecto se dicten.

ARTÍCULO 44.- Vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad. El MOPT determinará las vías navegables, las áreas para fondeo y las zonas de seguridad

adyacentes a los puertos y fuera de ellos, así como en las instalaciones y las áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas jurisdiccionales previamente autorizadas por las autoridades competentes, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación acuática. Se exceptúan de la exploración de los recursos naturales la pesca y la acuicultura.

ARTÍCULO 45.- Certificados de seguridad. El MOPT expedirá los certificados de seguridad que correspondan a las embarcaciones y los artefactos navales que hayan aprobado las inspecciones previstas por el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 46.- Certificado de navegabilidad. Las embarcaciones nacionales gestionarán ante el MOPT la obtención anual del certificado de navegabilidad, el cual llevará aparejado, salvo los casos que se establezcan reglamentariamente, la emisión del certificado de dotación mínima, 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 de forma segura.

En el caso de las embarcaciones nacionales dedicadas al transporte de pasajeros, deberán ser inspeccionadas dos veces al año.

ARTÍCULO 47.- Certificado de dotación mínima de seguridad. La tripulación de las embarcaciones y los artefactos navales costarricenses no podrá ser inferior a la dotación mínima de seguridad, para lo cual el MOPT expedirá el certificado que acredite dicha condición, documento que siempre deberá portarse a bordo; el MOPT verificará el cumplimiento de este requerimiento para navegar.

Cuando para este trámite no sea necesario realizar una inspección adicional sobre la embarcación respectiva, este no generará costos para el administrado.

ARTÍCULO 48.- Verificación de condiciones técnicas de embarcación o artefacto naval extranjero. El MOPT, 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 el ordenamiento jurídico, podrá impedir su salida o exigirla notificándolo al capitán o armador o su representante legal, al representante diplomático o consular del Estado de abanderamiento de la nave o el artefacto naval, si existiera en el país tal representación, y a las organizaciones reconocidas que expidieron los certificados cuando estas los hayan emitido.

El capitán o armador podrá manifestar su inconformidad, para lo cual podrá interponer recurso de revocatoria o apelación dentro del plazo establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, contado a partir del día hábil siguiente de su ordenación por parte del MOPT, quien nombrará uno de sus técnicos, o a un técnico *ad hoc*, diferente del que impuso las medidas, para que estudie el caso y, en vista de su dictamen técnico, el MOPT resolverá en revocatoria, y el Ministro de Obras Públicas y Transportes en apelación.

ARTÍCULO 49.- Obligación de facilitar inspecciones. Los armadores o sus representantes, los capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones o artefactos navales están obligados a facilitar las inspecciones proporcionando los datos y los documentos que se les pida y realizando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de las personas, el medio acuático, los puertos y el buque o artefacto naval.

ARTÍCULO 50.- Seguridad de la carga. El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica y los operadores portuarios deberán 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, los planos de estiba y el cálculo de estabilidad.

ARTÍCULO 51.- Seguridad en caso de mercancías peligrosas. Para el transporte de mercancías peligrosas, estas deberán estibarse de forma segura y apropiada. El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, los operadores portuarios y otras autoridades competentes podrán practicar inspecciones y verificaciones a las embarcaciones y a su carga, en el puerto o fuera de él, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 52.- 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 el MOPT o la autoridad judicial o administrativa competente, se harán a bordo de dicha embarcación o artefacto naval. Excepcionalmente, podrá llevarse a cabo afuera de ella y aquellos documentos verificados o dispositivos y equipos inspeccionados se devolverán de inmediato al interesado, quien, a su vez, deberá regresarlos directamente a la embarcación o artefacto naval.

ARTÍCULO 53.- Costos de los servicios que deba prestar una organización reconocida. Los costos derivados de los servicios que deba prestar una organización reconocida que actúe en nombre del MOPT deberán ser cubiertos por el armador o su representante.

ARTÍCULO 54.- Cancelación de certificados de seguridad. Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, las siguientes serán causales para cancelar un certificado de seguridad otorgado por el MOPT o por una organización reconocida que actúe en su nombre:

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 inspección.
c) La falsedad de la información o de la 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 de seguridad con motivo de las causales señaladas en los incisos b), c) y e) de este artículo deberá ser declarada previamente por el MOPT, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978.

ARTÍCULO 55.- 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 estos facultará al MOPT para que prohíba la navegación o la prestación del servicio a que se haya destinado la embarcación o el artefacto naval, hasta que el armador o su representante, los haya obtenido o puesto en regla.

ARTÍCULO 56.- Reglamento. El reglamento de esta ley establecerá el contenido, los procedimientos, los requisitos y las excepciones para el otorgamiento de los diferentes certificados de seguridad, planes y cuadros de zafarrancho, y demás documentos relacionados con las condiciones de seguridad e inspecciones establecidas en esta ley.

Sección II
Seguros marítimos

ARTÍCULO 57.- Contrato de seguro. El contrato de seguro vinculado con la actividad marítima se rige por las disposiciones de los seguros generales, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 58.- Obligatoriedad. Todas las embarcaciones nacionales que se dediquen al transporte de pasajeros, al recreo, al deporte y a las actividades turísticas, así como aquellas que se dediquen a la navegación de cabotaje, deberán asegurar, como mínimo, a sus tripulantes y pasajeros. Las excepciones para la aplicación de este artículo se establecerán vía reglamento.

CAPÍTULO V
Gente de mar, atribuciones y obligaciones del capitán y patrones, personal terrestre de la navegación

Sección I
Disposición general

ARTÍCULO 59.- Inscripción. La gente de mar, previo a embarcarse en los buques o los artefactos navales nacionales, y el personal terrestre de la navegación, antes de ejercer los oficios y las actividades dispuestos en la presente ley, deberán inscribirse en la sección que corresponda del RMA.

El MOPT y el Incopesca establecerán un convenio de cooperación interinstitucional, con el fin de compartir información sobre la gente de mar del sector pesquero, a efectos de

inscribirse en el RMA, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N.° 8220, Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, de 4 de marzo de 2002. Además, el MOPT promoverá este tipo de convenios con instituciones públicas de educación y formación de gente de mar, a efectos de compartir información y facilitar la inscripción del sector pesquero en el RMA.

Sección II
Gente de mar

ARTÍCULO 60.- Gente de mar. Es el personal que en virtud de una relación laboral ejerce su profesión, oficio u ocupación a bordo de los buques y los artefactos navales como miembros de la dotación.

ARTÍCULO 61.- Documentos de la gente de mar. Son el título de competencia y la libreta de embarco.

El título de competencia es el expedido y refrendado por las autoridades competentes para el trabajador del mar, y que faculta a su legítimo titular para prestar servicio en el cargo estipulado y desempeñar las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado. Para el otorgamiento y la revalidación del título de competencia todo trabajador del mar, sea cual sea el tipo de navegación que realice, deberá contar con el certificado de zafarrancho vigente.

La libreta de embarco es el documento oficial de identidad del trabajador del mar aceptado internacionalmente, y que registra los embarques y los desembarques de su poseedor o poseedora. El trabajador del mar deberá portar siempre este documento para poder embarcarse y ejercer función alguna a bordo de los buques y los artefactos navales nacionales.

Al trabajador del mar del sector pesquero nacional, únicamente, se le exigirá el carné de pesca que emite el Incopesca, documento que será equivalente al título de competencia y a la libreta de embarco. No obstante, podrán solicitar el título de competencia y la libreta de embarco voluntariamente, cuando así lo requiera el trabajador del mar de dicho sector.

ARTÍCULO 62.- Reconocimiento de títulos otorgados en el extranjero. Los títulos de competencia expedidos en el extranjero serán refrendados por el MOPT para desempeñarse a bordo de buques y artefactos navales nacionales, solamente cuando cumplan con los requerimientos iguales o mayores a los que se establezcan en el ordenamiento jurídico para la categoría pretendida.

El personal extranjero para poder laborar a bordo de buques y artefactos navales nacionales deberá presentar, además, el respectivo contrato de trabajo y demostrar su permanencia legal en el país.

ARTÍCULO 63.- Expedición de títulos de competencia, libretas de embarco y otros documentos establecidos en convenios internacionales. Los títulos de

competencia, las libretas de embarco y demás documentos establecidos en los convenios internacionales que el país sea parte, previa cancelación de las tarifas que se fijen vía decreto ejecutivo, serán autorizados y expedidos por el MOPT, en coordinación con las autoridades competentes en la materia, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Sección III
Atribuciones y obligaciones del capitán y el patrón

ARTÍCULO 64.- Generalidades. El capitán forma parte de la gente de mar, es la persona encargada de la dirección y el gobierno de la embarcación; asimismo, es el responsable de la conservación del orden a bordo, la seguridad de la embarcación, sus pasajeros, tripulantes y carga. Los tripulantes y los pasajeros le deben al capitán respeto y obediencia en todo lo anteriormente expuesto.

ARTÍCULO 65.- Atribuciones. Son atribuciones del capitán:

a) Disponer sobre la organización de los servicios del buque.
b) Resolver todas las cuestiones que se susciten durante la navegación, sea entre tripulantes o pasajeros, o entre uno y otros.
c) Autorizar a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias de los servicios del buque.
d) Disponer el abandono del buque en peligro cuando sea imposible su salvamento.
e) Decidir los sacrificios y los gastos extraordinarios que resulten necesarios para la seguridad del buque o el artefacto naval.
f) Cualquier otra que le otorgue el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 66.- Obligaciones. Son obligaciones del capitán:

a) Verificar que el buque, su equipamiento y tripulación sean idóneos para la navegación a realizar.
b) Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre la seguridad de la carga y la estabilidad del buque.
c) Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que teniendo tal característica no estén acondicionadas de acuerdo con el ordenamiento jurídico.
d) Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimento de los servicios y el estado material del buque.
e) Disponer la ejecución de zafarranchos y la instrucción del personal del buque y de los pasajeros en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con el ordenamiento jurídico.
f) Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que están a su alcance para la salvación del buque, de las personas y de la carga que se encuentren a bordo, realizando si fuera necesario una arribada forzosa o pidiendo auxilio.
g) Requerir los prácticos necesarios en los lugares en que los exijan; en todo caso, los prácticos no sustituyen ni asumen el mando que el capitán ejerce sobre la

nave, por lo que siempre este último es el responsable de las maniobras de navegación.

h) Permanecer en el puente de mando en las entradas y en las salidas de los puertos, los canales, los estrechos o los lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia de riesgo que lo requiera.

i) Velar por el cumplimiento de las disposiciones relativas al alojamiento y la alimentación de la tripulación y los pasajeros, así como las concernientes al estado sanitario del buque.

j) Permanecer a bordo del buque en peligro hasta haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar a las personas, la carga y los documentos a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque.

k) Acudir al auxilio de las vidas humanas, aún de enemigos, que se encuentran en peligro en el mar. Cesará esta obligación cuando ella signifique un serio peligro para el buque bajo su mando o personas en él embarcadas, o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el diario de navegación.

l) Prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros después de un abordaje, siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, así como comunicar al otro buque, en la medida de lo posible, el nombre del suyo y su puerto de matrícula, los puertos de dónde procede y adónde se dirige.

m) En caso de siniestro, agotar los recursos disponibles para encontrar a los desaparecidos, siempre que a su juicio ello no implique riesgos graves para la seguridad de las personas y del buque bajo su mando.

n) Presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto costarricense ante el MOPT o sus capitanías de puerto, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para levantar una exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para el MOPT, con trascripción de la parte pertinente del diario de navegación.

o) Cumplir y hacer cumplir toda disposición que le sea impuesta por el ordenamiento jurídico relativa a sus funciones de delegado de la autoridad pública, o como representante del armador en lo que se refiere a las relaciones de este con las autoridades.

ARTÍCULO 67.- Muerte o impedimento del capitán o patrón de embarcaciones pesqueras. En caso de muerte o impedimento del capitán, asumirá el mando de la embarcación el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez es reemplazado por los oficiales del mismo cuerpo que le sigue en orden de cargo. En última instancia, el mando de la embarcación es asumido por el contramaestre.

En el caso de muerte o impedimento del patrón de una embarcación pesquera, asumirá el mando quien tenga la pericia y el conocimiento necesarios para la conducción de la nave.

ARTÍCULO 68.- Aplicación extensiva. Las funciones, las atribuciones, las obligaciones y las responsabilidades correspondientes al capitán son también aplicables a los patrones y a toda persona habilitada con otra denominación, para mandar una embarcación, con las limitaciones que determina el título de competencia que posea y la navegación que efectúe.

ARTÍCULO 69.- Reglamento. Las disposiciones necesarias para implementar las normas establecidas para la gente de mar en lo no dispuesto en la presente ley, así como las excepciones para su aplicación, serán establecidas en el reglamento que se dicte sobre la materia. En la reglamentación deberá contemplarse el conocimiento tradicional y las prácticas del sector pesquero nacional.

Sección IV
Personal terrestre de la navegación

ARTÍCULO 70.- Personal terrestre de la navegación. Está constituido por los profesionales encargados del diseño de la construcción o la modificación de embarcaciones y artefactos navales; los profesionales responsables de la dirección técnica de la construcción o la modificación de embarcaciones y artefactos navales; las empresas navieras, los agentes marítimos y las organizaciones reconocidas, así como otros que se determinen reglamentariamente o en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 71.- Reglamento. Los contenidos, los requisitos, las actuaciones, los procedimientos, las excepciones y los plazos de vigencia de las licencias otorgadas al personal terrestre de la navegación, así como los deberes, las atribuciones, las responsabilidades y de estos en su relación con el MOPT y otras autoridades del país, serán determinados en el reglamento que se dicte sobre la materia.

TÍTULO III
NAVEGACIÓN ACUÁTICA

CAPÍTULO I
Disposiciones generales

ARTÍCULO 72-. Libertad de navegación. La navegación en las aguas jurisdiccionales y el arribo a los puertos costarricenses estarán abiertos a las embarcaciones de todas las naciones, de conformidad con el ordenamiento jurídico, los usos y las costumbres internacionales.

ARTÍCULO 73.- Clasificación. La navegación, según adónde se realice, será interior, de cabotaje e internacional.

CAPÍTULO II
Navegación interior

ARTÍCULO 74.- Navegación interior. Es aquella que se realiza, íntegramente, dentro del ámbito de un puerto o en las aguas interiores del país.

ARTÍCULO 75.- Reserva de bandera. La navegación entre puertos nacionales, cuyo fin sea el comercio, queda reservada a las embarcaciones de bandera nacional explotadas por empresas navieras inscritas en el RMA. De forma excepcional, cuando no existan embarcaciones de bandera nacional adecuadas y disponibles para prestar una determinada actividad de forma eficiente y por el tiempo que perdure tal circunstancia, el MOPT podrá autorizar, vía resolución administrativa, a cualquiera de las empresas navieras inscritas en el RMA, la utilización de embarcaciones de pabellón de otro país para efectuar dicha navegación, siempre y cuando reúnan las condiciones técnicas idóneas para la prestación del servicio.

ARTÍCULO 76.- Reglamento. El reglamento de esta ley regulará todo lo concerniente al régimen de navegación interior.

CAPÍTULO III
Navegación de cabotaje

ARTÍCULO 77.- Navegación regular de cabotaje. Es el servicio público de transporte acuático de personas o de carga sujeto a una ruta, a un horario y a tarifas previamente establecidas y autorizadas por las autoridades competentes, efectuado entre dos puertos sean estos costeros de un mismo litoral, fluviales o lacustres.

ARTÍCULO 78.- Interés público del servicio. Por esta ley se declara de interés público el servicio regular de cabotaje nacional.

ARTÍCULO 79.- Reserva de bandera. La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional queda reservada a las embarcaciones de bandera costarricense. 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, se autoriza la contratación y el empleo de las embarcaciones de otros pabellones técnicamente dotadas y previamente autorizadas por el MOPT.

ARTÍCULO 80.- Concesión del servicio. El MOPT otorgará la concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional por medio de licitación pública, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 81.- Plazo de la concesión del servicio. La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional se otorgará por un período de diez años, prorrogable por períodos sucesivos de diez años si el concesionario cumple con el procedimiento y los requisitos establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

ARTÍCULO 82.- Solicitud de la concesión. Los interesados en explotar un servicio regular de cabotaje nacional deberán aportar la siguiente documentación:

a) Presentar solicitud por escrito. Si se trata de persona jurídica se deberá indicar el nombre de la empresa, el representante legal, la cédula jurídica, las citas de inscripción en el Registro Nacional y la firma autenticada por un notario público del representante legal. En caso de persona física, se deberá indicar el nombre y los apellidos, el documento de identidad, la profesión u oficio, el domicilio y la firma del solicitante autenticada por un abogado. En el escrito autenticado se deberá cancelar el timbre del Colegio de Abogados que corresponda.
b) Señalar en la solicitud el medio para recibir notificaciones, bajo pena de declarar de oficio inadmisible la solicitud en caso de omitir esta información.
c) Especificar la ruta o la línea que se solicita explotar, de puerto a puerto.
d) Indicar las embarcaciones que prestarán el servicio, sus características, el nombre, la matrícula, el tamaño, la capacidad de pasajeros, la capacidad de carga, el arqueo bruto y el arqueo neto, la clase de motor, su marca, el número y los caballos de fuerza.
e) Suscribir, por todo el plazo de la concesión, las pólizas, las garantías y los seguros que establezca el ordenamiento jurídico aplicable, en caso de resultar adjudicatarios.
f) Indicar los horarios del servicio.
g) Detallar la cantidad de chalecos salvavidas para pasajeros, los botes que llevará y su clase y los equipos contra incendios y los extintores con que cuenta la embarcación.
h) Especificar el sistema de radiocomunicaciones que usará.
i) Proponer un reglamento de servicio, así como presentar al MOPT una copia certificada por un notario público, cuando corresponda, del reglamento interior de trabajo aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
j) Cumplir con cualquier otro requisito que se establezca en el reglamento que se dicte sobre la materia o que disponga el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 83.- Necesidad del servicio de cabotaje. Previo a la licitación pública, el MOPT comprobará la necesidad de establecer la línea de cabotaje y las ventajas que su establecimiento pueda traer al servicio e interés públicos tutelados, levantando una información entre los vecinos de los lugares en donde operará el servicio público de cabotaje. Si de la información resultara que su establecimiento es beneficioso, se publicará el cartel de la licitación pública en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO 84.- Obligaciones del concesionario. Los concesionarios del derecho de línea se obligan a explotar un servicio regular de cabotaje nacional de forma eficiente y segura, respetando los principios que establece la doctrina del servicio público y a cumplir las siguientes disposiciones:

a) Llevar a cabo la explotación de los servicios de cabotaje conforme a una ruta, horarios y tarifas previamente aprobados.
b) Brindar continuidad al servicio una vez iniciado, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente demostrado.

c) Comprobar las condiciones de navegabilidad de sus embarcaciones y permitir dicha comprobación por parte de los funcionarios del MOPT.
d) Mantener a bordo de cada embarcación el plan y el cuadro de zafarrancho autorizados por el MOPT, exhibiendo el cuadro en lugares visibles para el conocimiento de toda la tripulación y de los pasajeros.
e) Someter las embarcaciones utilizadas en el servicio público de cabotaje a una inspección anual efectuada por parte de los inspectores del MOPT, y exhibir el certificado de navegabilidad en un lugar visible.
f) Solicitar la autorización de despacho a la capitanía de puerto que corresponda, cada vez que se haga a la mar alguna de sus embarcaciones, acompañando dicha solicitud de los siguientes documentos:

    i. Una lista de la tripulación.
    ii. Una lista de los pasajeros que transporte.
    iii. Un detalle de la carga que transporte.
    iv. Un detalle de las mercancías peligrosas que transporte.

g) Contar en la embarcación con un número de asientos equivalente al número de pasajeros que estén autorizados a transportar.
h) Incumplir las disposiciones contenidas en el certificado de navegabilidad de la embarcación que presta el servicio en cuanto al número máximo de pasajeros, tripulantes o arqueo neto.
i) Transportar los pasajeros y la carga por separado.
j) Llevar en cada embarcación el número de chalecos salvavidas y de botes con capacidad suficiente para el número de pasajeros y tripulación que se encuentre autorizada, de conformidad con su certificado de navegabilidad.
k) No transportar productos o materias inflamables en embarcaciones que no reúnan las debidas condiciones de seguridad.
l) Llevar sistemas de comunicación radio-teléfono en todos los viajes y reportarse con la capitanía de puerto de la jurisdicción marítima correspondiente, por lo menos una vez durante la travesía y cada vez que arriben a puerto.
m) Tener las embarcaciones que prestan el servicio de cabotaje bajo el mando de capitanes experimentados y de tripulaciones con experiencia, para lo cual deberán presentar los atestados correspondientes al MOPT. El MOPT deberá llevar un registro de los capitanes y las tripulaciones autorizados para cada embarcación que preste el servicio de cabotaje, así como de las tarifas y ~~de~~ los horarios en que brindarán el servicio de cabotaje concesionado.
n) Cada tripulante deberá contar con el certificado de zafarrancho. Los zafarranchos de incendio, el hombre al agua, la colisión y el abandono del buque deberán practicarse al menos una vez al mes y así debe quedar constando obligatoriamente en la bitácora de navegación del buque. El MOPT podrá fiscalizar el cumplimiento de esta disposición por medio de inspecciones y visitas aleatorias.
o) Llevar un diario de navegación debidamente autorizado por la capitanía de puerto de su jurisdicción marítima, cuando se trate de embarcaciones de más de cien toneladas de registro bruto o un cuaderno también autorizado por la capitanía de puerto respectiva, que haga las veces este en embarcaciones de veinte y hasta

cien toneladas de registro bruto, en el que anotarán en orden cronológico todas las incidencias del viaje.

p) Impedir el acoplamiento fuera de puerto con embarcaciones que hagan navegación internacional o de cabotaje, ya sea atracándoseles o por medio de botes, salvo en caso fortuito o fuerza mayor, para prestar o recibir auxilio, en cuyo caso deberán reportarse a las autoridades de la capitanía de puerto de su jurisdicción marítima y someterse a las disposiciones que regulan la navegación internacional, salvo autorización expresa de la capitanía de puerto respectiva.

q) Cargar o descargar con el cuidado debido la carga que transporten.

r) Asumir los daños o los accidentes que puedan sufrir los pasajeros que empleen el servicio de la empresa, salvo en el caso de que estos no sean imputables al concesionario o se deban a la imprudencia, al descuido o a la negligencia evidente del accidentado.

s) Demostrar que está al día con las obligaciones relativas a la seguridad social y otras que establezca el ordenamiento jurídico.

t) Asegurar al capitán y a la tripulación con la correspondiente póliza de riesgos del trabajo y a los pasajeros con la póliza de seguro de pasajeros, otorgadas por el Instituto Nacional de Seguros o por un operador de seguros privado, debidamente autorizado por la Superintendencia General de Seguros; pólizas que deberán cumplir todo el plazo de la concesión.

u) Tener un reglamento de servicio que deberá ser aprobado por parte del MOPT antes de entrar en operación el servicio de cabotaje; y la que cuente con cinco o más empleados habrá de tener, además, un reglamento interior de trabajo, que deberá ser aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social antes de entrar en operación el servicio de cabotaje, de este último se deberá enviar una copia certificada por un notario público al MOPT. La obligación de contar con dichos reglamentos deberá plasmarse en el contrato de concesión y constituyen parte de sus requisitos esenciales.

v) Estar al día en el pago de los cánones de regulación de servicio de transporte remunerado de personas modalidad cabotaje, o tener autorizado y al día el correspondiente arreglo de pago con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

w) Cualquier otra obligación que se establezca en el ordenamiento jurídico o que se estipule en el contrato de concesión.

ARTÍCULO 85.- Autorización para la enajenación o la 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 del MOPT 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 86.- Causales para caducar la concesión. Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para caducar la concesión las siguientes:

a) Incumplir el plazo señalado en la concesión para iniciar el servicio regular de cabotaje nacional, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
b) Interrumpir la continuidad del servicio regular de cabotaje nacional sin causa justificada.
c) Enajenar o ceder la concesión o alguno de los derechos en ella adquiridos sin previa autorización del MOPT.
d) Incumplir las garantías exigidas en el contrato de concesión o su vigencia.
e) Modificar o alterar, sustancialmente, la naturaleza o las condiciones en que se opere el servicio concesionado en detrimento del usuario.
f) Incumplir cualquiera de los requisitos esenciales establecidos en el contrato de concesión o incumplir las obligaciones del concesionario establecidas en los incisos d), g), h), j), k), l), n), o), r), s), t) y u) del artículo 84 de la presente ley.
g) Expirar el plazo de la concesión o de su renovación.
h) Incumplir las órdenes emitidas por la 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), h) e i) deberán ser declaradas previamente por el MOPT, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978.

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

ARTÍCULO 87.- Modificación de las condiciones para la prestación del servicio. De forma excepcional, previa autorización del MOPT, podrán modificarse las condiciones para la prestación del servicio regular de cabotaje autorizadas en el contrato de concesión, cuando pueda verse afectado el interés público o la prestación del servicio.

ARTÍCULO 88.- Reglamento. El régimen de navegación regular de cabotaje en todo lo no previsto en la presente ley se establecerá en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO IV
Navegación internacional

ARTÍCULO 89.- Navegación internacional. Es la que se realiza entre puertos o puntos del territorio nacional autorizados para la navegación internacional y las aguas internacionales, puertos o espacios marinos pertenecientes a un país extranjero.

ARTÍCULO 90.- Prestación del servicio. La navegación internacional estará abierta a todos los armadores y las embarcaciones con independencia de su nacionalidad y pabellón respectivamente.

ARTÍCULO 91.- Agente marítimo. Toda embarcación de navegación internacional procedente de puerto extranjero deberá tener un agente marítimo en los puertos nacionales a que arriben. Se exceptúan 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) Las otras que señale el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 92.- Reglamento. El reglamento de esta ley regulará todo lo concerniente al régimen de navegación internacional.

CAPÍTULO V
Arribo, recepción y despacho de embarcaciones

ARTÍCULO 93.- Arribo, recepción y despacho. El arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones en los puertos autorizados, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de estos, quedarán sujetos a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico y a 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 el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, el operador portuario o el MOPT, según corresponda, con el fin de garantizar la seguridad del puerto y de las embarcaciones circundantes.

ARTÍCULO 94.- 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 las prácticas internacionales.

ARTÍCULO 95.- Facilitación. Las autoridades u operadores 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, la recepción y el despacho de embarcaciones, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, arreglos~~,~~ y medidas de seguridad relacionadas con dicha facilitación.

ARTÍCULO 96.- Arribo forzoso. Son 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 el patrón de la embarcación deberá dar aviso inmediato al MOPT por medio de la capitanía de puerto que corresponda, quien deberá coordinar el arribo con la autoridad u operador portuario pertinente. El MOPT verificará los motivos que justifiquen el arribo forzoso y señalará al capitán los requisitos y las 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 autorización de despacho hasta su pago efectivo.

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

ARTÍCULO 97.- Embarcaciones que efectúan viajes internacionales. El arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones que tengan como origen o destino aguas internacionales, puertos o espacios marinos pertenecientes a un país extranjero se realizará únicamente en los puertos autorizados por el MOPT. En el caso de embarcaciones pesqueras, los puertos autorizados deberán establecerse en coordinación con el Incopesca.

ARTÍCULO 98.- Ventanilla única marítima y formularios FAL de la OMI. El MOPT promoverá la implementación y la puesta en ejecución de la ventanilla única marítima, que constituirá una plataforma tecnológica para la presentación de los diferentes formularios FAL de la OMI, información y documentación relacionada con los procedimientos de recepción y despacho de naves.

Otras autoridades con competencias en la recepción y el despacho de naves colaborarán en la implementación de dicha ventanilla.

Esta ventanilla atenderá otros trámites y servicios según las necesidades y según lo requiera el desarrollo del transporte marítimo nacional.

ARTÍCULO 99.- Recepción del buque. La recepción de un buque proveniente de puerto extranjero por parte de las autoridades competentes se realizará tan pronto como el Ministerio de Salud lo autorice y después de haberse realizado la inspección sanitaria, cuando corresponda.

Las capitanías de puerto negarán la recepción de una embarcación, en los siguientes casos:

a) Cuando la documentación exigida para la recepción esté 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) Cuando lo solicite el Incopesca, de conformidad con el tratado internacional N.° 9321, Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada (MERP) y sus anexos, de 25 de agosto de 2015.
d) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
e) Cualquier otra que establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 100.- Negación del despacho. Las capitanías de puerto negarán la autorización del despacho a las embarcaciones, en los siguientes casos:

a) Cuando la documentación exigida para el despacho esté incompleta.
b) Cuando la embarcación incumpla las condiciones para la seguridad de la navegación y la protección marítima, así como cuando pueda implicar riesgo de contaminación acuática.
c) Cuando exista peligro para la embarcación, tripulación, pasajeros o bienes embarcados, de acuerdo con los informes meteorológicos o mareológicos oficiales, o las prevenciones de contingencias difundidas.
d) Cuando se encuentren pendientes de cancelar los derechos, los precios públicos y las multas dispuestos en la presente ley.
e) Cuando lo solicite el Incopesca, de conformidad con el tratado internacional N.° 9321, Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada (MERP) y sus anexos, de 25 de agosto de 2015.
f) En caso de embarcaciones pesqueras por carecer o estar vencida la licencia de pesca que otorga el Incopesca, de conformidad con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.
g) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
h) Cualquier otra que establezca el ordenamiento jurídico.

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

i) Cuando la embarcación carezca de certificado de navegabilidad, o que teniéndolo esté vencido o cancelado.
j) Cuando el lugar de destino solicitado esté fuera de la zona o las zonas de navegación autorizadas en el certificado de navegabilidad.
k) Cuando el capitán o el patrón de la embarcación se encuentre inhabilitado.
l) Cuando uno o más de los miembros de la tripulación carezcan de la libreta de embarco o del certificado de zafarrancho, o que teniéndolos se encuentre alguno de ellos o ambos vencidos.

ARTÍCULO 101. Reglamento.- El procedimiento, los requisitos, las excepciones 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 dispuesto en la presente ley, se establecerá en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VI
Servicio de practicaje

ARTÍCULO 102.- Practicaje. Consiste en conducir un buque mercante 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, entre otros; tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la nave y de las instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 103.- Prestación del servicio. El servicio de practicaje será brindado en los puertos por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o el operador portuario, según corresponda. En caso de realizarse fuera del área de operación de un puerto, el MOPT designará la autoridad responsable para la prestación de dicho servicio.

ARTÍCULO 104.- Deber de informar. El práctico deberá informar a las autoridades públicas de las infracciones en materia de salud, seguridad pública y de la navegación, la protección marítima y del medio acuático que tenga conocimiento a bordo del buque mercante inmediatamente después de su desembarco.

ARTÍCULO 105.- Falta de pago del servicio de practicaje. La falta de pago de las tarifas por la prestación del servicio de practicaje podrá dar lugar a la detención del buque mercante por parte del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o el operador portuario, según corresponda, que, además, podrá solicitar a la autoridad judicial competente su embargo preventivo y las acciones conducentes para obtener la satisfacción de su crédito.

ARTÍCULO 106.- Reglamento. Los procedimientos, los requisitos, las competencias, las excepciones y las responsabilidades del práctico, así como los demás aspectos relacionados con el servicio de pilotaje que no estén regulados en la presente ley o en los reglamentos de operaciones portuarias, se establecerán en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VII
Servicio de remolque maniobra en puerto

ARTÍCULO 107.- Servicio de remolque maniobra en puerto. Es el que prestan los remolcadores para halar, empujar, apoyar o asistir al buque mercante, durante las operaciones portuarias, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

ARTÍCULO 108.- 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 los 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 109.- Reglamento. Los procedimientos y los requisitos que deberán cumplir los remolcadores, sus competencias, responsabilidades y excepciones, así como los demás aspectos relacionados con el servicio de remolque maniobra en puerto que no estén regulados en la presente ley o en los reglamentos de operaciones portuarias, se establecerán en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VIII
Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación

ARTÍCULO 110.- Señalización. Las zonas de aproximación, los canales de acceso, las áreas de maniobra, las áreas especiales y peligrosas existentes deberán estar adecuadamente señalizados, de conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptadas, para garantizar la seguridad de la navegación tanto diurna como nocturna.

ARTÍCULO 111.- Señales marítimas y ayudas a la navegación en el área de operación de los puertos. El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o el operador portuario, según corresponda, serán responsables de construir, instalar, operar y dar mantenimiento en su área de operación a 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 del MOPT.

ARTÍCULO 112.- Sistemas de control de tránsito marítimo. El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, el operador portuario o, en su defecto, el MOPT deberán implantar los sistemas de control de tránsito marítimo. El MOPT realizará los estudios técnicos y determinará la necesidad de establecer dichos sistemas de control.

ARTÍCULO 113.- Señalización de los lugares de refugio. Los lugares de refugio deberán estar debidamente señalizados para ofrecer condiciones de seguridad a los buques que los utilicen.

ARTÍCULO 114.- Obligación de informar al MOPT. Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirigen las operaciones en los artefactos navales, los prácticos, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o el operador portuario, según corresponda, están obligados a informar a la capitanía de puerto más cercana y al MOPT, por cualquier medio de comunicación, desde el momento de su avistamiento, las interrupciones, las deficiencias y los 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, deficiencias y desperfectos. El MOPT deberá realizar de inmediato las coordinaciones y las gestiones con las autoridades competentes para eliminar las interrupciones, las deficiencias y los desperfectos.

En las áreas de operación de cada puerto, corresponderá al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o al operador portuario, según corresponda, informar a los buques que se encuentran en esas áreas de operación sobre tales interrupciones, deficiencias y desperfectos.

CAPÍTULO IX
Comunicaciones marítimas y avisos a los navegantes

ARTÍCULO 115.- Condiciones meteorológicas, mareológicas u otros eventos naturales que afecten la navegación. La Comisión Nacional de Emergencias, el Instituto Meteorológico Nacional, el Centro de Investigación en Ciencias del Mar y Limnología de la Universidad de Costa Rica, o el Laboratorio de Oceanografía y Manejo Costero de la Universidad Nacional, podrán brindar y difundir la información disponible a las capitanías de puerto, al Servicio Nacional de Guardacostas, las autoridades competentes y los medios de comunicación disponibles, sobre las condiciones meteorológicas, mareológicas, alerta de tsunamis o cualquier otro evento natural que pueda afectar el uso de los puertos y la navegación segura en las aguas jurisdiccionales.

ARTÍCULO 116.- Avisos a los navegantes. Todas las embarcaciones estarán en la obligación de atender y acatar los avisos a los navegantes que emita y divulgue el MOPT.

TÍTULO IV
ACCIDENTES O INCIDENTES MARÍTIMOS

CAPÍTULO I
Disposiciones generales

ARTÍCULO 117.- Accidentes o incidentes marítimos. Son 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.
k) Cualquier otro que establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 118.- Objetivo de la investigación técnica. Se realiza con el objetivo de determinar las causas de todo accidente o incidente marítimo, de cuyas circunstancias el MOPT llevará un registro, en donde se hará constar el grado de cumplimiento de las recomendaciones emanadas de la investigación.

En la investigación de todo accidente e incidente marítimo podrán colaborar todas las entidades públicas que el MOPT solicite.

ARTÍCULO 119.- Acta de protesta. En caso de ocurrir un accidente o incidente marítimo, el capitán o el patrón de todo buque o artefacto naval o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar acta de protesta.

ARTÍCULO 120.- Reglamento. El procedimiento a seguir en la investigación de todo accidente o incidente marítimo será establecido en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO II
Abordajes

ARTÍCULO 121.- Abordaje. Es 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 naufragara en el curso de su navegación a un puerto o lugar de refugio, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje.

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

ARTÍCULO 122.- Obligación de mutuo auxilio. En caso de producirse una colisión o abordaje entre buques 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. Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo con lo dispuesto en la presente 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 el propietario de la nave o el artefacto naval no será responsable del incumplimiento de parte del capitán o el patrón de las obligaciones que le impone el presente artículo.

ARTÍCULO 123.- 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 los perjuicios ocasionados.

ARTÍCULO 124.- Abordaje por culpa concurrente. En caso de abordaje causado por culpa concurrente de los buques o artefactos navales involucrados, la responsabilidad de sus respectivos armadores o propietarios, para efectos indemnizatorios de los interesados o daños sufridos por terceros, se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o artefacto naval.

Cuando no pueda establecerse el grado de culpabilidad debido a las circunstancias de hecho, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores o propietarios por partes iguales.

ARTÍCULO 125.- Excepciones oponibles en caso de solidaridad. El armador o el propietario demandado en los supuestos de culpa concurrente, podrá oponer frente a los terceros las excepciones que correspondan, según lo dispuesto en el contrato que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

ARTÍCULO 126.- Abordaje por causa de fuerza mayor o caso fortuito. Cuando un abordaje entre dos o más buques o artefactos navales se origine por fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser asumidos por quienes los hayan sufrido.

ARTÍCULO 127.- Abordaje imputable al práctico. Las responsabilidades establecidas en este capítulo subsisten aun cuando el abordaje sea imputable al práctico.

ARTÍCULO 128.- Inspección de daños sufridos. Las partes implicadas en un abordaje deberán facilitar a las autoridades competentes y recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

ARTÍCULO 129.- Aplicabilidad de las normas. Las normas sobre responsabilidad por daños derivados de un abordaje se aplicarán sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o administrativas que se determinen.

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 130.- Abordaje por culpa de un tercero. Cuando un buque o artefacto naval aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, este último es el único responsable. Si más de un buque o artefacto naval es el culpable, la responsabilidad se distribuirá por partes iguales.

ARTÍCULO 131.- Responsabilidad del remolcador o del remolcado. En caso de abordaje con otro buque o artefacto naval, el conjunto constituido por el remolcador y el

remolcado se considera como un solo buque o artefacto naval para los efectos de la responsabilidad frente a terceros.

En el conjunto constituido por el remolcador y el remolcado, la responsabilidad recaerá sobre quien tenga la dirección, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí de acuerdo con la culpa de cada uno.

ARTÍCULO 132.- Prescripción. Las acciones emergentes de un abordaje prescriben en el transcurso de dos años, contados a partir de la fecha del accidente. En el caso de culpa concurrente entre los buques o los artefactos navales, o entre los integrantes de un conjunto constituido por el remolcador y el remolcado, 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 133.- Avería. Es 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 el viaje para la conservación del buque o el artefacto naval, de la carga, o ambos.

ARTÍCULO 134.- 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 daño o el gasto extraordinario es producido de forma intencional y razonable durante el viaje, se realiza con el objetivo de evitar un peligro para la seguridad común del buque y la carga. El monto de las averías comunes será asumido por todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus intereses.

La avería particular o simple es aquella en la que el daño o el gasto extraordinario es producido de forma involuntaria durante el viaje. El monto de las averías particulares será asumido por el propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones que corresponda ejercer contra terceros.

ARTÍCULO 135.- Sacrificios y gastos extraordinarios. El capitán es el competente para decidir los sacrificios y los gastos extraordinarios que resulten necesarios para la seguridad común del buque o el artefacto naval, y solo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común, de conformidad con lo que establezca el reglamento que se dicte sobre la materia.

ARTÍCULO 136.- Perito de averías. Todos los interesados están obligados a remitir al perito de averías designado, con la menor dilación posible, la documentación que justifique el valor de la mercancía respectiva. En caso de no hacerlo, responderán por

los daños y los perjuicios ocasionados por su omisión y los interesados podrán recurrir a la vía jurisdiccional.

ARTÍCULO 137.- Prescripción de la acción. Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha en que el buque o artefacto naval arribe al primer puerto después del suceso que haya dado lugar a la declaración de la 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 138.- Búsqueda, rescate y salvamento. Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento del MOPT de inmediato mediante los medios electrónicos disponibles o por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de este.

ARTÍCULO 139.- Obligación de auxilio. Los capitanes, los 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, la tripulación, los pasajeros o para su propia vida.

Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo ~~a~~ con lo dispuesto en la presente ley. Los armadores o los propietarios no serán responsables del incumplimiento de esta.

ARTÍCULO 140.- Medidas necesarias para brindar pronto auxilio. El MOPT adoptará las medidas que sean necesarias para que se brinde auxilio pronto al buque o al 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, los bienes y los objetos salvados.

Para los fines de lo aquí dispuesto, el MOPT y el SNG podrán hacer uso de los medios, los recursos y los efectos disponibles en los puertos cercanos, que a su criterio juzguen necesarios para las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento.

ARTÍCULO 141.- Simulacros de búsqueda, rescate y salvamento. El MOPT podrá coordinar con el SNG y otras entidades, públicas o privadas, la organización de simulacros de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas jurisdiccionales.

ARTÍCULO 142.- Operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en el área de jurisdicción de una capitanía de puerto. La búsqueda, el rescate y el salvamento dentro de la jurisdicción de una capitanía de puerto serán coordinados por el capitán de puerto, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a

costa del armador o el propietario del buque o el artefacto naval en peligro, por el tiempo necesario que dure la operación.

ARTÍCULO 143.- Derechos de quien realiza las labores de salvamento. Quien realice las labores de salvamento tendrá el derecho de retención sobre el buque o el artefacto naval y los bienes rescatados hasta que le sean pagados o garantizados los gastos incurridos en las labores de salvamento y sus intereses.

CAPÍTULO V
Remociones, extracciones, declaratoria de abandono, desguace, derrelictos o restos de naufragio

ARTÍCULO 144.- 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 constituya un peligro u obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas relacionadas con las aguas jurisdiccionales, el MOPT ordenará al armador o al propietario la toma de medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, amarre temporal, remoción, arreglos, 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 treinta días naturales, contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, el MOPT solicitará al SNG su remoción o hundimiento, 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 el propietario deberá informar al MOPT 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 145.- Amarre temporal. El MOPT autorizará en casos de contingencia el amarre temporal de un buque o artefacto naval, designando para ello el lugar y el tiempo de permanencia, siempre que no perjudique los servicios portuarios, todo lo cual se hará previa opinión favorable de la autoridad u operador portuario, según corresponda.

El MOPT ordenará al armador o al propietario de una embarcación o artefacto naval su remolque a un lugar seguro cuando el bien no se pusiera en servicio una vez que transcurra el plazo autorizado para el amarre o su prórroga, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviera en peligro de hundimiento o constituya un obstáculo para la navegación u operación portuaria.

ARTÍCULO 146.- Remoción o remolque. El MOPT 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 en las aguas jurisdiccionales.

La operación de remoción o remolque se ejecutará por cuenta del armador o el propietario del bien. Se faculta al SNG o a la autoridad que llevó a cabo la remoción o el remolque para que cobre 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 haya incurrido, luego las multas y los recargos del caso. Si luego de ello, existiera remanente, este ingresará al Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas creado en esta ley.

Si el producto del remate no fuera 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 el remolque, el pago del monto correspondiente por dicho concepto debe realizarse por medio de las instancias recaudadoras que determine el ordenamiento jurídico, y depositarse en la cuenta especial del fondo del SNG. En el caso de que fuera otra dependencia del Poder Ejecutivo, dicho pago se hará a favor de la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda.

ARTÍCULO 147.- Otras extracciones. Cuando el buque o el artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no se encuentre en los supuestos previstos en el artículo 144, el armador, el propietario o la 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 necesaria.
Durante el transcurso de las actividades de extracción, remoción o reflote, el armador o el propietario deberá informar al MOPT sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio acuático.

ARTÍCULO 148.- Garantía. Toda persona, que como consecuencia de una orden administrativa o judicial deba realizar las actividades de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea necesaria, deberá otorgar garantía hipotecaria, prendaria u otras, según la normativa vigente, cuyo monto y plazo será fijado por un perito naval nacional o extranjero. El reglamento a la presente ley determinará todo lo relativo a esta materia.

ARTÍCULO 149.- Declaración de abandono. El MOPT declarará el abandono de la nave o el 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 naturales 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 treinta días naturales.
c) Cuando hayan transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o el artefacto naval sea puesto en servicio.
d) Cuando no se concluyan las maniobras de extracción, remoción o reflote en el plazo de seis meses a partir de la fecha del siniestro.
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 el MOPT, de conformidad con el procedimiento sumario establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978. Dichos bienes constituirán, a partir de la publicación de la declaratoria de abandono en el diario oficial La Gaceta, bienes del dominio público. El Ministerio de Hacienda podrá ordenar su remate, desguace, exportación, venta o donación; los recursos que se generen ingresarán a la caja única del Estado, de conformidad con la Ley N.º 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

El MOPT declarará, mediante resolución administrativa, el abandono en el caso del inciso e) del presente artículo, con el fin de garantizar, de forma expedita, la seguridad de la navegación y las infraestructuras ubicadas en el medio acuático; en este caso, no será necesaria la publicación de la declaratoria de abandono en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO 150.- Destrucción o hundimiento. En caso de encontrarse en aguas jurisdiccionales algún objeto, artefacto naval o embarcación declarado en estado de abandono, según lo dispuesto en esta ley, 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, que no sea posible identificar a su propietario o responsable y que no sea posible su ubicación en un lugar seguro, se autoriza al SNG su destrucción o hundimiento.

El Servicio Nacional de Guardacostas reglamentará el procedimiento de destrucción o hundimiento establecido en este artículo.

ARTÍCULO 151.- Desguace. El desguace de un buque o artefacto naval será autorizado por el MOPT a solicitud del interesado, siempre que no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa cancelación de la matrícula y la constitución de garantía suficiente a favor del Estado para cubrir los gastos que pudieran originarse por los daños y los perjuicios a las vías navegables, a las

instalaciones portuarias y medio acuático, al salvamento de la nave o al artefacto naval o la recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace.

Previo al desguace, el interesado deberá tramitar la obtención de las autorizaciones 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 Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica o el operador portuario, según corresponda, sobre el lugar de desguace, el monto y la garantía que tendrá que prestar a favor del Estado para cubrir los gastos indicados en este artículo.

ARTÍCULO 152.- Fiscalización de los trabajos de desguace. El MOPT 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 153.- Derrelictos o restos de naufragio. Se considerarán derrelictos los buques o los 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 154.- Comunicación de hallazgo. Toda persona que descubra un derrelicto estará obligada a comunicarlo, de inmediato, a la capitanía de puerto mediante una declaración jurada rendida ante un notario público. Si el derrelicto representara un peligro para la seguridad de la navegación, el capitán de puerto deberá ordenar las acciones correspondientes para su salvaguarda y prevención de accidentes o incidentes marítimos.

Para que el hallazgo pueda inscribirse en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional deberá ser declarado, previamente, mediante resolución judicial.

ARTÍCULO 155.- Derrelictos de interés nacional. Los derrelictos 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 el ordenamiento jurídico, serán considerados propiedad del Estado.

TÍTULO V
CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

CAPÍTULO ÚNICO
Prevención de la contaminación en el medio acuático

ARTÍCULO 156.- Prohibición. Se prohíbe a todo buque o artefacto naval arrojar, verter o derramar aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que pueda ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a los ambientes costeros del país o las instalaciones portuarias de cualquier tipo; salvo las excepciones que contempla la normativa vigente o cuando opere el caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 157.- Vertimientos. Los permisos en materia de vertimientos en el mar deberán observar los requerimientos, las prohibiciones y las medidas preventivas que establecen los convenios internacionales vigentes en la materia y en el reglamento que se dicte para tal efecto.

Previo al otorgamiento del permiso de vertimiento por parte del MOPT, deberá cumplir, además, con todas las autorizaciones que correspondan según el ordenamiento jurídico. Cuando se autorice el permiso de vertimiento, el MOPT coordinará con el SNG la supervisión conjunta del vertimiento autorizado.

ARTÍCULO 158.- Medios, sistemas y procedimientos en puerto. Todo puerto podrá contar con los medios, los sistemas y los procedimientos adecuados para la recepción, la descarga, el tratamiento y la eliminación de desechos, los residuos de petróleo, los químicos, los aceites, las grasas y otros productos contaminantes, provenientes de las operaciones normales de los buques y los artefactos navales. De igual manera, podrán disponer de los medios necesarios para prevenir y mitigar cualquier tipo de contaminación de las aguas en su área de operación.

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

ARTÍCULO 159.- Infracción de disposiciones en materia de prevención y control de la contaminación marina. Cuando haya razones para considerar que una embarcación o artefacto naval de paso por las aguas jurisdiccionales ha infringido las disposiciones de la normativa vigente, relativas a la prevención y el control de la contaminación del medio acuático producto de la actividad del transporte marítimo, el MOPT tomará las siguientes medidas, según corresponda:

a) Solicitar al capitán del buque o al propietario o responsable del artefacto naval que presente la información necesaria para la investigación del caso.
b) Proceder a inspeccionar la embarcación o el artefacto naval, cuando la información sea insuficiente o cuando se requiera verificarla.

c) Ordenar la detención en puerto del buque o el artefacto naval con fines sancionatorios; 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 el patrón de la embarcación o el propietario o responsable del artefacto naval tendrán la obligación de suministrar a los inspectores del MOPT toda la información pertinente que se les requiera, así como prestar las facilidades para realizar las inspecciones que correspondan.

ARTÍCULO 160.- Tribunal Ambiental Administrativo. El Tribunal Ambiental Administrativo del Ministerio de Ambiente y Energía será el órgano competente para realizar los procedimientos necesarios para investigar y sancionar las denuncias e infracciones administrativas de carácter ambiental en el medio acuático, comprendidas en el artículo 199 de esta ley.

ARTÍCULO 161.- Comisiones para la prevención y el control de la contaminación del mar. El MOPT coordinará las comisiones que sean necesarias para prevenir y controlar la contaminación acuática proveniente de la operación de los buques; asimismo, promoverá planes a nivel local, nacional y regional de contingencia para combatir dichos incidentes de contaminación.

ARTÍCULO 162.- Plan local de contingencia en puertos. Las autoridades u operadores portuarios serán responsables de las acciones de respuesta ante un incidente de contaminación ocurrido en su área de operación, para lo cual contarán con un plan local de contingencia de su respectiva terminal, el que deberá ser sometido a la aprobación del MOPT. El plan local de contingencia deberá prever la obtención del equipo correspondiente por parte de la autoridad u operador 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, la autoridad u operador portuario será responsable de la lucha contra la contaminación en su zona de operación y la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias coordinará las acciones fuera de ella.

ARTÍCULO 163.- Obligación de notificar eventos de contaminación. Los capitanes de las embarcaciones, los propietarios y los responsables de los artefactos navales deberán notificar, de inmediato, al MOPT todo evento de contaminación del cual tengan conocimiento.

TÍTULO VI
RÉGIMEN FINANCIERO

CAPÍTULO ÚNICO
Disposiciones generales

ARTÍCULO 164.- Cobro de servicios del MOPT. Se autoriza al MOPT para que cobre los precios públicos al costo de los servicios, las actuaciones, el registro y los documentos que preste y expida en el desempeño de sus competencias y funciones; para lo cual se convocará a audiencia, en la que podrán participar las personas que tengan interés legítimo para manifestarse. Con ese fin, el MOPT ordenará publicar, por una única vez, la convocatoria en el diario oficial La Gaceta, y un extracto de esa convocatoria en dos periódicos de circulación nacional.

Se excluye de todo cobro la expedición de zarpes nacionales o internacionales que correspondan a las embarcaciones pesqueras nacionales.

Para efectos de esta ley, la fijación de los precios públicos, anteriormente citados, no les será aplicable la Ley N.° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de 1996.

ARTÍCULO 165.- Derechos a pagar por parte de las embarcaciones y los artefactos navales inscritos en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional. Anualmente, y con base en el año económico, los propietarios o los arrendatarios de las embarcaciones y los artefactos navales inscritos en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional pagarán al MOPT el monto resultante de multiplicar quinientos colones por las unidades de arqueo bruto que indique su certificado de matrícula para que puedan navegar u operar, lo cual se incrementará en cincuenta colones por año a partir del quinto año de la entrada en vigencia de la presente ley.

El pago de estos derechos deberá 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.

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 Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional y el 1 de enero del siguiente año calendario.

ARTÍCULO 166.- Excepción. Se exceptúa del pago de los derechos y las tarifas dispuestos en la presente ley, así como del pago de servicios, registro y actuaciones que preste y realice el MOPT en el desempeño de sus competencias y funciones, a todas las embarcaciones del sector pesquero nacional que se regulan en la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005.

ARTÍCULO 167.- Inadmisibilidad de solicitudes que presenten deudores morosos. La falta de pago de los servicios, las actuaciones, los derechos, las tarifas y las multas dispuestos en la presente ley conllevará la inadmisibilidad de cualquier solicitud de inspección, revisión técnica, despacho, certificación, permiso, licencia, autorización o concesión que presente el deudor moroso ante el MOPT.

ARTÍCULO 168.- Donaciones y ayudas externas. El MOPT podrá gestionar y recibir donaciones, así como ayudas de otro tipo por parte de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales o internacionales, las entidades públicas o privadas o los gobiernos cooperantes, con el fin de desarrollar el campo del transporte marítimo nacional.

Las donaciones de recursos económicos que reciba el MOPT se depositarán en el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, por parte de las empresas o las entidades privadas; las cuales serán deducibles del impuesto sobre la renta, en los términos y las condiciones del artículo 8 de la Ley N.º 7092, Ley del Impuesto sobre la Renta, de 21 de abril de 1988.

Además, el MOPT podrá gestionar y recibir donaciones de bienes inmuebles para la construcción de capitanías de puerto o que se requieran para la implementación de esta ley, los cuales serán inscritos a su nombre. Cuando sea inviable la inscripción, el MOPT podrá gestionar la posesión de los bienes inmuebles por cualquier otra forma que autorice el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 169.- Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones. Se autoriza a todas las instituciones públicas para que donen bienes inmuebles al MOPT o le transfieran la posesión por cualquier otro título, así como para que donen recursos económicos al Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, con el fin de implementar la presente ley.

ARTÍCULO 170.- Creación del Fondo. Se crea el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, que será administrado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Los recursos del Fondo serán incorporados al presupuesto general de la República y el Ministerio de Hacienda girará los fondos al MOPT.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes representará legalmente al Fondo y velará por que la totalidad de los recursos del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas se presupuesten y ejecuten, exclusivamente, para el cumplimiento de las competencias y las funciones dispuestas en la presente ley.

ARTÍCULO 171.- Constitución del Fondo. En el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, se depositarán:

a) Las sumas que se le asignen en los presupuestos ordinarios y extraordinarios de la República.
b) El pago de los precios públicos de los servicios y las actuaciones que preste y realice el MOPT en el desempeño de sus competencias y funciones.

c) El pago de derechos por parte de los propietarios de las embarcaciones o los artefactos navales inscritos en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.
d) El pago de las tarifas por concepto de inscripciones, renovaciones, revalidaciones y de emisión de certificaciones del RMA.
e) El pago de multas, según lo establecido en la presente ley.
f) Los remanentes de dinero que quedaran de los remates de bienes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146 de esta ley.
g) Las donaciones de recursos económicos que reciba de parte de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales o internacionales, las instituciones públicas o privadas o gobiernos cooperantes.

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes de la División Marítima Portuaria como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la División Marítima Portuaria, con el fin de que el MOPT pueda cumplir las competencias y las funciones establecidas en esta ley.

TÍTULO VII
PROHIBICIONES

CAPÍTULO ÚNICO
Prohibiciones

ARTÍCULO 172.- Prohibiciones al armador o propietario de buques o artefactos navales. Se prohíbe a los armadores o propietarios de las embarcaciones o los 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 el ordenamiento jurídico.
c) Dedicar las embarcaciones o los artefactos navales para otros fines distintos de la clase que se consigne en su certificado de matrícula.
d) Utilizar los elementos de la identificación 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 el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 173.- Prohibiciones al capitán y al patrón. Se prohíbe a los capitanes y los patrones de embarcaciones:

a) Navegar fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas 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 de competencia de capitán o patrón expedido en el país o en el extranjero; en caso de ser un título extranjero deberá encontrarse validado por el MOPT.
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 pública que detecte tales actos ordenará a la embarcación dirigirse al puerto más cercano.
e) Abandonar, de 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 los patrones de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la capitanía de puerto más cercana de forma inmediata, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
f) Arrojar, verter o derramar aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que pueda ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a los ambientes costeros del país o las instalaciones portuarias de cualquier tipo; salvo las excepciones que contempla la normativa vigente o cuando opere el caso fortuito o fuerza mayor.
g) Omitir las obligaciones de mutuo auxilio o de auxilio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 122 y 139 de esta ley y en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 174.- Prohibiciones en general. En general se prohíbe:

a) La navegación, irrespetando las disposiciones emitidas por el MOPT 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 el ordenamiento jurídico, o que teniéndolos se encuentren vencidos, suspendidos o cancelados.
c) La utilización en aguas interiores y en aguas territoriales de aparatos u otros artefactos no aptos para navegar, salvo que cuenten con los permisos, las licencias o las autorizaciones que correspondan según el ordenamiento jurídico.
d) La construcción, el financiamiento, el almacenamiento, la comercialización, el transporte, la adquisición o la utilización de submarinos, semisumergibles 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 país.
e) La navegación fuera de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a largo de las costas del territorio del país, 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.
h) Abandonar, de 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 de forma inmediata, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
g) Incumplir las disposiciones establecidas para las vías de navegación.
h) El inicio de la construcción o la modificación de las embarcaciones y los artefactos navales, sin la obtención previa de la autorización respectiva por parte del MOPT.
i) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción o la modificación de las embarcaciones y los artefactos navales.
j) El transporte ilegal de mercancías peligrosas.

TÍTULO VIII
RÉGIMEN SANCIONATORIO

CAPÍTULO ÚNICO
Infracciones Administrativas

Sección I
Procedimiento

ARTÍCULO 175.- Competencia sancionatoria del MOPT. El MOPT será el encargado de aplicar las sanciones administrativas de multa y de realizar la gestión de cobro contempladas en la presente ley, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley N.° 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978, a excepción de la dispuesta en el artículo 199 que corresponderá aplicar al Tribunal Ambiental Administrativo.

Además, el MOPT llevará un registro de todas las sanciones o multas impuestas. Dichas multas deberán ser canceladas en las instancias recaudadoras que determine el ordenamiento jurídico.

Se exceptúa de la aplicación del régimen sancionatorio dispuesto en esta ley los delitos, las infracciones y las sanciones dispuestos en la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005.

ARTÍCULO 176.- Levantamiento del informe. El informe donde se deje constancia de la posible comisión de una infracción administrativa estipulada en la presente ley será levantado por las fuerzas de policía encargadas de la seguridad pública o por los inspectores navales o capitanes de puerto acreditados por el MOPT.

ARTÍCULO 177.- Sanciones administrativas. Las sanciones administrativas a que haya lugar por la violación o contravención de cualquiera de las normas contenidas en esta ley, se dispondrán de manera diferenciada, de manera que las conductas y las normas establecidas en las secciones II y III del presente capítulo se aplicarán al sector pesquero nacional según la eslora del buque o embarcación, en tanto que las conductas y las normas establecidas en la sección IV del presente capítulo se aplicarán al resto de buques o artefactos nacionales o extranjeros.

ARTÍCULO 178.- 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 los 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 Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional tendrá la obligación de anotar, con carácter de gravamen, las multas firmes no canceladas que recaigan sobre las embarcaciones o los artefactos navales, cuando así le sea solicitado por el MOPT; gravamen que será levantado previo pago de la multa.

El incumplimiento del pago de la multa en un plazo de noventa días naturales, contado a partir de la anotación del gravamen, implicará el embargo de la embarcación o el buque respectivo ante el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional. En el caso de las embarcaciones del sector pesquero nacional, dispondrán para el pago de la multa un plazo de ciento ochenta días naturales. Posterior a esos plazos, el MOPT podrá tramitar ante la autoridad judicial correspondiente el remate del bien embargado.

ARTÍCULO 179.- Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas. Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrán en cuenta las reglas siguientes:

a) Son agravantes:

a.a) La reincidencia.
a.b) La premeditación.
a.c) La renuencia a aceptar las recomendaciones o los reglamentos del MOPT.

b) Son atenuantes:

b.a) La observación anterior a las normas y los reglamentos.
b.b) El comunicar a la capitanía de puerto o al MOPT las faltas propias.

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

Las reglas establecidas en el presente artículo no serán aplicables a las sanciones administrativas establecidas en las secciones segunda y tercera del presente capítulo.

ARTÍCULO 180.- Responsabilidad solidaria. En caso de que se imponga a un capitán o patrón la sanción administrativa de multa, el armador o el propietario del buque o embarcación serán solidariamente responsables del pago de la multa.
Lo anterior no exonera a dichos sujetos de la responsabilidad civil o penal que pudiera dar lugar la comisión de la infracción administrativa.

Sección II
Sanciones administrativas para embarcaciones
con cincuenta o menos metros de eslora

ARTÍCULO 181.- Aplicación de sanciones para embarcaciones con cincuenta o menos metros de eslora. Las sanciones contempladas en los artículos 181 a 183 de la presente ley se aplicarán, únicamente, a las embarcaciones que cuenten con cincuenta o menos metros de eslora, de conformidad con los datos con los que cuente el RMA.

ARTÍCULO 182.- Multa categoría A. Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (₡280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien ilegalmente arroje, vierta o derrame, o permita que se arroje, vierta o derrame en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, directa o indirectamente aguas de las tres o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, salvo las excepciones que contempla la normativa vigente o cuando opere el caso fortuito o una fuerza mayor.

ARTÍCULO 183.- Multa categoría B. Se impondrá una multa de noventa y cuatro mil colones (₡94.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegación sin título de competencia. Quien navegue una embarcación nacional, sin contar con el título de competencia de capitán o patrón o el título de competencia expedido en el extranjero, vigente y validado por el MOPT, que lo autorice. Navegue una embarcación nacional estando inhabilitado para ello. Navegue una embarcación extranjera sin contar con el título de competencia de capitán o patrón, o estando este vencido. Se exceptúan de estas disposiciones a quienes no requieran de título de competencia para navegar, según el ordenamiento jurídico.
b) Incumplimiento de las disposiciones sobre la construcción o la modificación de embarcaciones. Quien incumpla las disposiciones establecidas en esta ley para la construcción o la modificación de embarcaciones.
c) Navegación de embarcaciones sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación. Al capitán o al patrón que navegue una embarcación sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para su navegación, o que portándolos no sean utilizados de la forma que defina el reglamento de la presente ley.

d) Al capitán o al patrón que transporte en una embarcación un número de personas superior a la capacidad máxima autorizada en sus certificados de seguridad.

No será sancionado por este motivo al capitán o el patrón que esté cumpliendo con la obligación de mutuo auxilio, dispuesta en el artículo 122, o la obligación de auxilio, dispuesta en el artículo 139, ambos de la presente ley. En los casos en que se trate de una embarcación pesquera, esta excepción se aplicará durante todo el viaje de pesca.

ARTÍCULO 184.- Multa categoría C. Se impondrá una multa de veinte mil colones (₡20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegación de embarcaciones sin seguros. Al armador y a quien navegue una embarcación en aguas jurisdiccionales, que no cuenten con los seguros que disponga el ordenamiento jurídico.
b) Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia. Al capitán o al patrón que navegue una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a largo de las costas del territorio del país, sin contar con el dispositivo indicador de posición de emergencia que se establezca reglamentariamente, instalado y funcionando adecuadamente.
c) Navegación fuera de la zona o zonas autorizadas en los certificados de seguridad. Quien navegue una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en sus certificados de seguridad, por no encontrarse técnicamente autorizada para dicha navegación.
d) No portación. Quien navegue sin portar los documentos de navegación o habilitantes para el ejercicio de la actividad respectiva, tanto de la embarcación como de la gente de mar.
e) Navegación sin documentación vigente. Quien navegue una embarcación nacional que carezca de documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos vigentes o los tenga vencidos, según el ordenamiento jurídico.
f) Despacho ilegal. Al propietario o al armador que ordene al capitán o al patrón que su embarcación se haga a la mar, cuando: no haya obtenido la autorización de despacho. La autorización se encuentre vencida. Se exceptúan de estas disposiciones las naves que no requieran de la autorización de despacho para hacerse a la mar, según el ordenamiento jurídico.

Sección III
Sanciones administrativas para embarcaciones
con más de cincuenta metros de eslora

ARTÍCULO 185.- Aplicación de sanciones para embarcaciones con más de cincuenta metros de eslora. Las sanciones contempladas en los artículos 185 a 187 de la presente ley se aplicarán, únicamente, a las embarcaciones que cuenten con más de cincuenta metros de eslora, de conformidad con los datos con los que cuente el RMA.

ARTÍCULO 186.- Multa categoría A. Se impondrá una multa de quinientos sesenta mil colones (₡560.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien ilegalmente

arroje, vierta o derrame, o permita que se arroje, vierta o derrame en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, directa o indirectamente aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, salvo las excepciones que contempla la normativa vigente o cuando opere el caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 187.- Multa categoría B. Se impondrá una multa de ciento ochenta y ocho mil (₡188.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) **Navegación sin título de competencia**. Quien navegue una embarcación nacional, sin contar con el título–de competencia de capitán o patrón o el título de competencia expedido en el extranjero, vigente y validado por el MOPT, que lo autorice. Navegue una embarcación nacional estando inhabilitado para ello. Navegue una embarcación extranjera sin contar con el título de competencia de capitán o patrón, o estando este vencido. Se exceptúan de estas disposiciones a quienes no requieran de título de competencia para navegar, según el ordenamiento jurídico.
b) **Incumplimiento de las disposiciones sobre construcción, reparación o modificación de embarcaciones**. Quien incumpla las disposiciones establecidas en esta ley para la construcción o la modificación de embarcaciones.
c) **Navegación de embarcaciones sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación**. Al capitán o patrón que navegue una embarcación sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para su navegación, o que portándolos no sean utilizados de la forma que defina el reglamento de la presente ley.
d) Al capitán o al patrón que transporte en una embarcación un número de personas superior a la capacidad máxima autorizada en sus certificados de seguridad.

No será sancionado por este motivo el capitán o el patrón que esté cumpliendo con la obligación de mutuo auxilio, dispuesta en el artículo 122, o la obligación de auxilio, dispuesta en el artículo 139, ambos de la presente ley. En los casos en que se trate de una embarcación pesquera, esta excepción se aplicará durante todo el viaje de pesca.

ARTÍCULO 188.- Multa categoría C. Se impondrá una multa de cuarenta mil (₡40.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) **Navegación de embarcaciones o artefactos navales sin seguros**. Al armador y a quien navegue una embarcación en aguas jurisdiccionales que no cuente con los seguros que disponga el ordenamiento jurídico.
b) **Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia**. Al capitán o al patrón que navegue una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas del territorio del país, sin contar con el dispositivo indicador de posición de emergencia que se establezca reglamentariamente, instalado y funcionando adecuadamente.
c) **Navegación fuera de la zona o zonas autorizadas en los certificados de seguridad**. Quien navegue una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación

autorizadas en sus certificados de seguridad, por no encontrarse técnicamente autorizada para dicha navegación.
d) **No portación**. Quien navegue sin portar los documentos de navegación o habilitantes para el ejercicio de la actividad respectiva, tanto de la embarcación como de la gente de mar.
e) **Navegación sin documentación vigente**. Quien navegue una embarcación nacional que carezca de documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos vigentes o los tenga vencidos, según el ordenamiento jurídico.
f) **Despacho ilegal**. Al propietario o al armador que ordene al capitán o al patrón que su embarcación se haga a la mar, cuando: no haya obtenido la autorización de despacho. La autorización se encuentre vencida. Se exceptúan de estas disposiciones las naves que no requieran de la autorización de despacho para hacerse a la mar, según el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 189.- Actualización anual del monto de las multas. Para actualizar el monto de las multas, establecidas en la presente ley, se utilizará como referencia el índice de precios al consumidor (IPC) interanual, calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 30 de junio de cada año. La variación anual, en ningún caso, será superior al catorce por ciento (14%). Este monto regirá para todas las multas del año calendario siguiente. El Consejo Superior del Poder Judicial emitirá y publicará la tabla correspondiente con el monto de las multas que regirá para el año calendario siguiente.

Sección IV
Sanciones administrativas buques o artefactos navales

ARTÍCULO 190.- Sanciones administrativas. Las sanciones dispuestas en la presente sección no serán aplicables al sector pesquero nacional.

ARTÍCULO 191.- No portación. Se impondrá multa de un cuarto a medio salario base a quien navegue sin portar los documentos de navegación o habilitantes para el ejercicio de la actividad respectiva, tanto de la embarcación como de la gente de mar.

ARTÍCULO 192.- Navegación sin título de competencia. Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base al capitán o al patrón que:

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

Se exceptúan de estas disposiciones a quienes no requieran de título de competencia para navegar, según el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 193.- Navegación próxima a bañistas. 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.
No se configurará esta falta cuando no existan facilidades de infraestructura portuaria para el atraque y el desatraque, siempre y cuando las maniobras para ello sean realizadas tomando las previsiones de seguridad necesarias.

ARTÍCULO 194.- 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 el MOPT.

ARTÍCULO 195.- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales ilegales. Se impondrá multa de cinco a treinta salarios base, a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval en aguas jurisdiccionales, sin encontrarse debidamente matriculado en el Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.

ARTÍCULO 196.- Navegación sin documentación vigente. Se impondrá multa de uno a treinta 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 el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 197.- 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 el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 198.- Navegación de embarcaciones o artefactos navales que operen sin elementos de identificación. 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 identificación dispuestos en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 199.- 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 la concesión o el permiso o la copia certificada vigentes de estos para dicha actividad. Adicionalmente, se cancelará la concesión o el permiso por el plazo de vigencia de este.

ARTÍCULO 200.- Despacho ilegal. Se impondrá multa de uno a diez salarios base, al propietario o al armador que ordene al capitán o al patrón que su embarcación se haga a la mar, cuando:

a) No haya obtenido la autorización de despacho.
b) La autorización se encuentre vencida.

Se exceptúan de estas disposiciones las naves que no requieran de la autorización de despacho para hacerse a la mar, según el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 201.- Incumplimiento de las disposiciones sobre las vías de navegación. Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas para las vías de navegación.

ARTÍCULO 202.- Incumplimiento de las disposiciones sobre la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales. Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas en esta ley para la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales.

ARTÍCULO 203.- Embarcaciones o artefactos navales con elementos de individualización pertenecientes a otra embarcación o artefacto. Se impondrá multa de dos a veinte salarios base, a quien falsifique, altere o utilice la matrícula o el número de identificación de la OMI de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.

ARTÍCULO 204.- Arribo y despacho en sitios no autorizados. Se impondrá multa de uno a treinta salarios base, a quien ordene el arribo de una embarcación a un sitio no autorizado o a quien ordene el despacho de una embarcación de un sitio no autorizado, cuando se tenga como origen o destino un puerto extranjero.

ARTÍCULO 205.- Abandono de embarcaciones o artefactos navales. Se impondrá multa de diez a treinta salarios base, a quien abandone en las aguas jurisdiccionales embarcaciones o artefactos navales.

La pena anterior se incrementará en un tercio en sus límites mínimo y máximo cuando se abandonen embarcaciones o artefactos navales que contengan mercancías peligrosas, reguladas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).

ARTÍCULO 206.- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación. Se impondrá multa de uno a cuarenta salarios base, al capitán o al patrón que navegue una embarcación sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para su navegación, o que portándolos no sean utilizados de la forma que defina el reglamento de la presente ley.

ARTÍCULO 207.- Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia. Se impondrá multa de dos a veinte salarios base, al capitán o al patrón que navegue una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a largo de las costas del territorio del país, sin contar con el dispositivo indicador de posición de emergencia que se establezca reglamentariamente, instalado y funcionando adecuadamente.

ARTÍCULO 208.- Construcción, comercialización y utilización ilegal de submarinos, semisumergibles y sumergibles. Se impondrá multa de veinte a cincuenta salarios base, a quien construya, comercialice, o utilice ilícitamente submarinos, semisumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar, sin contar con las autorizaciones administrativas y los certificados de seguridad correspondientes.

ARTÍCULO 209.- Contaminación o peligro de contaminación. Se impondrá multa de quince a setenta salarios base, a quien ilegalmente arroje, vierta o derrame, o permita que se arroje, vierta o derrame en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, directa o indirectamente aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, salvo las excepciones que contempla la normativa vigente o cuando opere el caso fortuito o una fuerza mayor.

La pena anterior se reducirá en un tercio en sus límites mínimo y máximo cuando la contaminación sea cometida de forma culposa.

ARTÍCULO 210.- Incumplimiento a los deberes de mutuo auxilio y de auxilio. Se impondrá multa de cinco a setenta salarios base, a quien omita cumplir la obligación de mutuo auxilio, dispuesta en el artículo 122, o la obligación de auxilio, dispuesta en el artículo 139, ambos de la presente ley.

ARTÍCULO 211.- Transporte de personas en exceso. Será sancionado con multa de dos a veinte salarios base, al capitán o al patrón que transporte en una embarcación un número de personas superior a la capacidad máxima autorizada en sus certificados de seguridad, salvo que opere la obligación de mutuo auxilio, dispuesta en el artículo 122, o la obligación de auxilio, dispuesta en el artículo 139, ambos de la presente ley.

ARTÍCULO 212.- Navegación fuera de la zona o zonas autorizadas en los certificados de seguridad. Será sancionado con multa de dos a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en sus certificados de seguridad, por no encontrarse técnicamente autorizada para dicha navegación.

ARTÍCULO 213.- Obstrucción a la libre navegación. Será sancionado con multa de dos a veinte salarios base, al capitán, patrón o armador que ilegalmente coloque, instale, permita u ordene que se coloque o instale en las vías de navegación cualquier objeto, artefacto naval o embarcación que pueda obstaculizar, obstruir, impedir, entorpecer o limitar por cualquier medio la libre navegación.

ARTÍCULO 214.- Mercancías peligrosas. Será sancionado con multa de veinte a setenta salarios base, a quien ilegalmente transporte mercancías peligrosas, reguladas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), en una embarcación o las mantenga en un artefacto naval.

ARTÍCULO 215.- Arremetimiento naval. Será sancionado con multa de treinta a cincuenta salarios base, al capitán o al patrón que arremeta su embarcación contra otra embarcación.

La pena se aumentará en un tercio en caso de que la embarcación arremetida sea una de uso oficial.

ARTÍCULO 216.- Fraude de uso ilegal de combustible. Será sancionado con multa de dos a treinta salarios base, a quien, aprovechándose de la exoneración, subsidio u otros beneficios concedidos por la autoridad competente para la obtención de combustibles para la navegación, lo venda, lo transfiera, lo done, lo entregue o lo utilice para un fin diferente de aquel que justifica el beneficio.

ARTÍCULO 217.- Salario base. La denominación salario base a que se refiere la sección IV de este capítulo se entenderá como la contenida en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, Ley que Crea Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal, de 5 de mayo de 1993.

Sección V
Otras disposiciones

ARTÍCULO 218.- Destino de las multas. El monto que se obtenga de las multas generadas por las infracciones administrativas establecidas en el título VIII de 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%) al MOPT, monto que será depositado en el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítimas, creado en esta ley.

El pago de las diferentes multas deberá realizarse en las instancias recaudadoras que determine el ordenamiento jurídico.

TÍTULO IX
DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO I
Normas generales

ARTÍCULO 219.- Exoneración. Se exoneran a los propietarios de embarcaciones de todo el sector pesquero nacional de todo impuesto, tasa y contribución especial que afecte la importación y la adquisición en el mercado nacional de cualquier dispositivo indicador de posición de emergencia que se establezca reglamentariamente, según lo dispuesto en esta ley.

Dichos dispositivos deberán utilizarse en las embarcaciones nacionales que naveguen más allá de doce millas náuticas, asimismo, se autoriza su traspaso a terceros únicamente cuando se traspase la embarcación nacional que hace uso de alguno de esos dispositivos.

Para la aplicación de esta exoneración, los propietarios de las embarcaciones deberán demostrar al MOPT en cuál embarcación nacional van a utilizar el dispositivo, comprometiéndose a no traspasarlo ni usarlo en otra embarcación, lo anterior se acreditará mediante declaración jurada rendida por el interesado ante un notario público.

ARTÍCULO 220.- Autorización para creación de puestos. Se autoriza a la Autoridad Presupuestaria para que cree los puestos necesarios para el MOPT, con el fin de que este pueda cumplir con las competencias y las funciones atribuidas, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

CAPÍTULO II
Derogatorias y modificaciones

ARTÍCULO 221.- Derogatorias. Esta ley deroga las siguientes disposiciones:

a) La Ley N.º 12, Ley de Abanderamiento de Barcos, de 22 de octubre de 1941.
b) La Ley N.º 2220, Ley de Servicio de Cabotaje de la República, de 20 de junio de 1958.
c) La Ley N.º 2295, Reforma de la Ley sobre Abanderamiento de Barcos, de 22 de noviembre de 1958.

ARTÍCULO 222.- Reformas. Esta ley reforma las siguientes disposiciones:

a) El inciso c) del artículo 2 de la Ley N.° 3155, Ley que Crea el Ministerio de Transportes en Sustitución del Actual Ministerio de Obras Públicas, de 5 de agosto de 1963. El texto es el siguiente:

> “c) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura, cabotaje y las terminales de navegación interior, así como coordinar la elaboración y asesorar al Poder Ejecutivo en la adopción de la política portuaria nacional. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá la rectoría en materia de transporte marítimo.”

b) El artículo 34 de la Ley N.° 8000, Creación del Servicio Nacional de Guardacostas, de 5 de mayo de 2000. El texto es el siguiente:

> “**Artículo 34.- Destino de las multas.** El ciento por ciento (100%) de los montos que genere el pago de sanciones pecuniarias por transgredir las normas reguladoras del transporte marítimo y la seguridad de las embarcaciones se asignará al Servicio. Las sumas generadas por el porcentaje de multas indicado deberán ser depositadas, mensualmente, por las instancias

recaudadoras, en el Fondo Especial del Servicio Nacional de Guardacostas y en las cuentas especiales que el Instituto Costarricense de Pesca y Acuacultura (Incopesca) abra para tal efecto.

Se exceptúa de la aplicación del presente artículo el pago de las multas o las sanciones pecuniarias generadas por las infracciones a la Ley de Navegación Acuática."

c) Los incisos 26) y 27) del artículo 2 de la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005. El texto es el siguiente:

26. Pesca artesanal: actividad de pesca realizada, de forma artesanal, por personas físicas, con uso de embarcación, en las aguas continentales o en la zona costera, con propósitos comerciales y con la autonomía para navegar que se establezca reglamentariamente.

27. Pesca comercial: la pesca comercial se realiza para obtener beneficios económicos y se clasifica así:

a) **Pequeña escala:** pesca realizada, de forma artesanal, por personas físicas, sin mediar el uso de embarcación, en las aguas continentales o en la zona costera, o la practicada a bordo de una embarcación con la autonomía para navegar que se establezca reglamentariamente.
b) **Mediana escala:** pesca realizada por personas físicas o jurídicas a bordo de una embarcación, con la autonomía para navegar que se establezca reglamentariamente.
c) **Avanzada:** pesca que realizan, por medios mecánicos, personas físicas o jurídicas a bordo de una embarcación, con la autonomía para faenar que se establezca reglamentariamente, orientada a la captura de especies pelágicas con palangre y de otras especies de importancia comercial.

d) El inciso m) del artículo 3 de la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005. El texto es el siguiente:

"m) La promoción de zonas de excepción en las zonas costeras del país para que desarrollen actividades de avituallamiento, reparación y construcción de embarcaciones pesqueras de todo tipo."

e) Los incisos a), b) y c) del artículo 43 de la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005. Los textos son los siguientes:

"a) **Pequeña escala:** pesca realizada artesanalmente por personas físicas, sin mediar el uso de embarcación, en las aguas continentales o en la zona costera, o la pesca practicada a bordo de una embarcación con la autonomía para faenar que se establezca reglamentariamente.

b) **Mediana escala:** pesca realizada por personas físicas o jurídicas a bordo de una embarcación, con la autonomía para faenar que se establezca reglamentariamente.
c) **Avanzada:** pesca realizada por personas físicas o jurídicas a bordo de una embarcación, con la autonomía para faenar que se establezca reglamentariamente, orientada a la captura de especies pelágicas con palangre y otras especies de importancia comercial, realizada por medios mecánicos."

f) El artículo 62 de la Ley N.° 8436, Ley de Pesca y Acuicultura, de 1 de marzo de 2005. El texto es el siguiente:

"Artículo 62.- El Incopesca podrá autorizar la pesca con palangre únicamente a las embarcaciones de bandera y registro nacionales. Se define el palangre como el arte de pesca selectivo que utiliza una línea madre en la cual se colocan reinales con anzuelos debidamente encarnados, para capturar especies pelágicas y demersales.

El reglamento de la presente ley establecerá los requisitos de sustitución e importación de las embarcaciones palangreras, como las dimensiones y los sistemas o artes de pesca."

CAPÍTULO III
Disposiciones transitorias

Transitorio I. Se confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, a quienes se encuentren inscritos según lo dispuesto en el capítulo III del reglamento del Registro Naval Costarricense, Decreto Ejecutivo N.º 12568-T-S-H, de 30 de abril de 1981, para que se inscriban de conformidad con lo que establezca el reglamento que se dicte sobre la materia.

Una vez transcurrido el plazo anterior, se cancelarán las inscripciones realizadas conforme a lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo N.º 12568-T-S-H, de 30 de abril de 1981.

Transitorio II. Se confiere el plazo de tres años a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que la gente de mar obtenga el título de competencia y la libreta de embarco, y procedan a inscribirse en la sección de gente de mar del RMA; se exceptúa al trabajador del mar del sector pesquero nacional.

Transitorio III. Se confiere el plazo de tres años a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que los encargados responsables del diseño de la construcción o la modificación de embarcaciones y artefactos navales, así como los encargados responsables de la dirección técnica de la construcción o la modificación de embarcaciones, procedan a inscribirse en el RMA; se exceptúan de la aplicación de este transitorio a quienes realicen dichas labores dentro del sector pesquero nacional.

Transitorio IV. Se confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que se inscriban en sus diferentes secciones las patentes de navegación y el personal terrestre de la navegación, a excepción de los encargados responsables del diseño de la construcción o la modificación de las embarcaciones y los artefactos navales, así como los encargados responsables de la dirección técnica de la construcción o la modificación de embarcaciones a los que se aplicará el transitorio III.

Transitorio V. Se confiere el plazo de tres años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para la emisión de las placas de identificación de las embarcaciones, contempladas en el artículo 17 de la presente ley, de conformidad con los procedimientos que establezca el Registro Público para tales efectos.

Transitorio VI. Se confiere el plazo de tres años a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que el trabajador del mar o el personal terrestre de la navegación dedicados a la construcción o la modificación de las embarcaciones, ambos del sector pesquero nacional, puedan acreditar ante el RMA su experiencia mediante cualquier mecanismo que respete el conocimiento tradicional del sector. En todo caso, se observarán las prácticas y los aspectos culturales para la acreditación de la experiencia, tales como la información contenida en las bitácoras de navegación, mostrando la cantidad de zarpes que han solicitado, el carné de pesca emitido por el Incopesca, visitas *in situ*, etc. No se podrá acreditar dicha experiencia mediante declaración jurada. El MOPT podrá verificar la información o los medios utilizados para la acreditación de la experiencia.

Lo anterior no exime al trabador del mar del sector pesquero nacional de obtener y acreditar el certificado de zafarrancho.

Las instituciones del sector público deberán coordinar entre sí la información relativa a la experiencia del trabajador del mar o del personal terrestre de la navegación, ambos del sector pesquero nacional, cuando posean registros que acrediten esta.

Transitorio VII. El Poder Ejecutivo emitirá las reglamentaciones de la presente ley dentro de los veinticuatro meses siguientes a su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Rige a partir de los dieciocho meses siguientes a su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Paola Viviana Vega Rodríguez
Diputada

15 de noviembre de 2018

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.