ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY DE PROMOCIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO-RECREATIVO COMO MOTOR DE LA ACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA AZUL EN LAS ZONAS COSTERAS COSTARRICENSE

RODOLFO RODRIGO PEÑA FLORES
DIPUTADO

EXPEDIENTE N º 21.359

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: A solicitud del 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 PROMOCIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO-RECREATIVO COMO MOTOR DE LA ACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA AZUL EN LAS ZONAS COSTERAS COSTARRICENSE

Expediente N.° 21.359

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Costa Rica creó el marco de operación de la Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos turísticos, N° 7744 con el fin de crear una oferta turística por medio de las marinas cuyo alcance es crear un conjunto de instalaciones, marítimas o terrestres, destinadas a la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas, de cualquier bandera e independientemente de su tamaño, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentren bajo la operación, la administración y el manejo de una empresa turística.

La intención de crear estos espacios marinos terrestres es la de brindar servicios con base en la concesión otorgada, de manera tal, que estos servicios puedan, en forma expresa, por parte de los dueños de las naves náuticas puedan hacer gestiones en dichos espacios, sin embargo, a través del tiempo han surgido nuevas maneras de hacer negocios relacionados con las marinas turísticas y atracaderos turísticos y Costa Rica debe actualizarse en los nuevos modelos de desarrollo en esta área.

La Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) creada por ley de la República es el órgano encargado de regular mediante un plan regulador costero de la zona que se trate desarrollar. Por otro lado, se consideran atracaderos turísticos los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y otras obras necesarias, a fin de permitir el atraque de embarcaciones turísticas, recreativas y deportivas, para el disfrute y la seguridad de los turistas y formarán parte de un atracadero turístico, el inmueble, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los demás bienes en propiedad privada, destinados, por sus dueños, a brindar servicios garantizando el derecho de toda persona a usar la zona pública y disfrutar de ella en toda su extensión, sin perjuicio de las restricciones que este órgano establezca por razones topográficas, de seguridad o salud de las personas.

El trámite a realizar, sin embargo, por parte del interesado en construir, administrar y explotar una marina turística o un atracadero turístico deberá contar con la viabilidad técnica favorable y a partir de la notificación de la resolución

administrativa sobre la viabilidad técnica deberá acudir a la municipalidad respectiva con el fin de tramitar la obtención del contrato de concesión.

La segunda parte de la operación de una marina, está relacionada con la prestación de servicios de los buques o yates, sin embargo, la presencia de embarcaciones extranjeras que emplee los servicios ofrecidos por una marina turística queda sujeta a un permiso de permanencia de dos años, en aguas y territorio nacional y serán otorgados por las entidades respectivas.

Durante la permanencia en aguas y territorio costarricense las embarcaciones y su tripulación no podrán practicar actividades lucrativas de transporte acuático, pesca, buceo ni otras afines al deporte y el turismo. La inobservancia de esta disposición conllevaría la imposición de multas equivalente al uno por ciento (1%) del valor de la embarcación, además de la expulsión del lugar por parte de las autoridades municipales.

Con la promulgación de Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos turísticos, N° 7744 crea un marco para la creación o construcción de las marinas dejando de lado la operación, actividades y relaciones dentro de las marinas y su entorno. Al prohibirse a los propietarios de las embarcaciones realizar actividades ha limitado el crecimiento, desarrollo comercial y económico de las marinas no logrando maximizar la capacidad e infraestructura de esos espacios marinos y limitando el potencial crecimiento urbano alrededor de ellas.

La falta de una legislación apropiada para el desarrollo de actividades conexas a las marinas y atracaderos turísticos que brinde una opción para que los navíos atracados en dichos espacios puedan practicar actividades de transporte acuático, pesca, buceo u otras afines al deporte y al turismo acuático es que ha fomentado esta iniciativa de ley cuyo fin es dinamizar estas zonas económicas y socialmente reprimidas.

En ese sentido, la navegación por los espacios marítimos costarricenses bien sea para atravesarlos en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales de los litorales nacionales se ajustan a las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en el cuerpo normativo y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

Costa Rica a pesar de poseer dos grandes costas, su cultura hacia el mar y las sinergias que podrían generarse no van de la mano, pues nuestra cultura hemos pensado que el desarrollo económico y social debería ser hacia el interior como fuente real de crecimiento y dejando de lado nuestras costas, que sin dudas registran un bajo nivel en el índice de desarrollo urbano. De esta manera, la navegación se ha fomentado hacia el tránsito de carga y descarga y de alguna manera, la introducción de barcos orientados al turismo, como cruceros e incluso en nuestros puertos no presenta condiciones idóneas para el atraque de estos

buques turísticos de gran escala de esta manera lo cual han limitado el crecimiento periférico de estas zonas.

El desarrollo de la navegación de recreo y deportivo ha surgido como actividad complementaria al derecho marítimo y en la mayoría de los países ha sido posterior a muchas normas reguladoras de la navegación y al tratarse de una actividad primordialmente ajena a la actividad comercial y altamente regulada, caso contrario, con la navegación de recreo ha existido dudas si las relaciones en torno a la navegación de este tipo se debe regular por este ámbito del derecho lo cierto es que la salvaguarda a la vida hace que sea necesario crear marcos regulatorios bien definidos.

Por otro lado, en el mundo ha venido reforzando el ordenamiento jurídico por el crecimiento volumen de buques de esta naturaleza e incluso han surgido recintos portuarios de orden menor para las reparaciones con lo cual dificulta potenciales reclamaciones derivadas de contratos referentes a embarcaciones por ese concepto, situación que seguramente cambiará con la entrada en vigor de nuevas normativas.

La intención de crear un marco jurídico mediante esta iniciativa es dejar claro un marco jurídico para el desarrollo de potenciales actividades que se podrían produdir en torno a la navegación marítima de recreo y deportivo, que no solo supone aquellas vinculadas estrictamente con el acto de la navegación, como puede ser un salvamento o remolque, sino que también aquellas que se producen en torno a los vehículos de navegación, como es el contrato de reparación deben estar específicamente regulados.

En ese sentido, es necesario definir el concepto de vehículos de navegación como aquellos que son susceptibles de navegar y llevar personas, independiente se su eslora, diferenciando buques y embarcaciones, no realizando referencia alguna al tipo de navegación (comercial o privada), es decir, quedan expresamente incluidas las de recreo (marinas turísticas).

También esta nueva normativa se aplica de forma expresa también a las embarcaciones o buques de menos de 24 metros, estableciéndose la posibilidad de que reglamentariamente se regule un régimen especial para buques y embarcaciones de recreo de ese tamaño cuyas islas son atracaderos turísticos, los cuales deben tener las mimas oportunidades y marco regulatorio.

En el proyecto de ley se establece una clara distinción entre el armador, que es quien explota el buque y el propietario, que no siempre tiene que ser armador. Importante aspecto ya que afecta de lleno a la responsabilidad de uno u otro, pues generalmente se confunde con el capitán del navío.

En el caso de las embarcaciones de recreo que se alquilan sin patrón e incluso las privadas sin tripulación profesional, la práctica internacional nos dice que existe una dispensa permitiendo a capitanes nacionales con título habilitado claro hacer

de patrón, por lo cual podríamos decir que la reserva solo se aplica para casos de tripulación contratada. Es importante destacar que cuando se regulan las obligaciones del capitán será exigible la diligencia de un "marino competente". Es decir, se le exige la misma competencia a un Capitán de un buque mercante que a un patrón de embarcaciones de recreo.

Con el fin de actividad la actividad económica y promover la atracción de yates hacia nuestro país, es necesario unirlo con la actual política del Instituto Costarricense de Turismo que consiste en diseñar y crear nuevos puestos de atraque para la movilización de esta flota a lo largo de nuestras costas, de esta manera, como ejemplo, se está diseñando un nuevo atracadero turístico estatal en la zona sur de la provincia de Limón, por otro lado, JAPDEVA desea crear una nueva marina en el centro de Limón, por el lado del pacífico existen varias marinas en funcionamiento y atracaderos y en la zona de Santa Cruz se está construyendo una marina en Playa Flamingo, esto indica que la actividad comercial que podría estar generándose como reactivador económico costero es potencialmente bueno.

Asociado a lo antes expuesto, en España se está impartiendo cátedra de Economía Azul, patrocinada por las Universidades de Elche y Alicante, y con la financiación de la Consejería de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo dela Comunidad Valenciana, tiene por objeto llevar a cabo actividades formativas, de difusión y de investigación relacionadas con la actividad del sector marítimo-recreativo.

Este concepto de economía azul reivindica a los navegantes de recreo destacando la necesidad de una regulación específica de la náutica de recreo, no dependiente de la marina mercante, la modernización de los requisitos de seguridad u otras consideraciones para que en el caso de Costa Rica, reactiven las economías costeras bajo un esquema de desarrollo económico y social abanderada por este concepto de economía azul.

La finalidad es que se lleven a cabo actividades formativas, de difusión e investigación relacionadas con la actividad de este sector, acción nace como resultado de contar con una legislación que promueva como actividad económica el sector marítimo-recreativo, Costa Rica debe incursionar en estas áreas económicas.

Esta propuesta de ordenación, transferencia del conocimiento y mejora de los mecanismos de gestiones relacionadas con el uso y disfrute del mar como medio de uso público y como espacio de la iniciativa empresarial bajo los principios relacionados con la economía del sector marítimo, con regulación apropiada y con condiciones ambientales y naturales.

La economía azul en la Costa Rica debe ser una gran fuente de ingresos tanto en el aspecto recreativo y de ocio como en la creación de empleos pone de relieve la importancia del sector de empresas vinculadas con la actividad náutica con el fin

de dar a conocer a la ciudadanía las diferentes opciones de la oferta náutica y marítima que puedan incentivarse en las zonas costeras de Costa Rica.
Es importante poner en valor las potencialidades que tiene la economía del agua especialmente consideradas en el ámbito recreativo y la industria naútica considerando aspectos de economía sostenible, sectores productivos, comercio y fomento de fuentes de trabajo.

Una de las condiciones que se deben realizar es homologar la actividad del sector marítimo-recreativo con las condiciones de la actividad del sector aeroportuario, dado que ambos poseen grandes similitudes tanto para el transporte de personas, de cargas e incluso de ocio y recreo, en este caso, nuestra legislación ha articulado lo necesario para su funcionamiento, con este proyecto de ley, se pretende que temas relacionados como la migración, el estatus migratorio de la tripulación, cambios de capitanes y permanencia de navío se ajusten a la realidad y regulación internacional pues al día de hoy, esta actividad y la característica de los yates el Ministerio de Hacienda lo ha considerado como vehículos automotores terrestres.

Bajo este nuevo escenario, el proyecto de ley faculta realizar actividades comerciales por parte de los propietarios de las naves que cuenten con contratos en las respectivas marinas o atracaderos turísticos y normalizados con los diferentes requisitos de otras entidades públicas lo cual le permite crear modalidades en la prestación del servicio de turismo náutico hacia terceros.

Esta nueva modalidad conlleva obligaciones por parte de los propietarios o modalidad de arriendo para llevar a cabo estas actividades comerciales por lo tanto la cobertura de seguros debe variarse de forma tal que, se ajusten a las responsabilidades hacia con terceros.

En adición a los temas antes expuestos, se introduce un capítulo totalmente nuevo y de vanguardia para el caso de nuestro país y como respuesta de como ha venido evolucionando la actividad comercial del sector marítimo-recreativo en el mundo es el surgimiento de los megayates y con ello la opción de brindar servicios charteo.

La evolución general del mercado de yates y concretamente en la evolución del mercado internacional de este subsector, los megayates como embarcaciones de recreo a motor muestran un comportamiento creciente. En el caso de Costa Rica este mercado es incipiente por lo el proyecto de ley pretende actualizar y disponer de las instalaciones náuticas disponibles hoy en día en nuestro territorio y por ende si pueden albergar en ellas estos navíos. También se analizan las diferentes opciones a considerar por el futuro armador en el momento de decidir qué tipo de embarcación requiere. Para ello se tendrán presentes factores energéticos, tecnológicos y también fiscales.

Como es bien sabido el mercado europeo de yates ha vivido una evolución a lo largo de los últimos 15 años marcado por los altibajos propios de los ciclos

económicos, manteniéndose quizás más estable el sector del yate lujo debido a que siempre ha estado enfocado a un sector más reducido. Por lo tanto, el papel de la náutica como generadora de riqueza, y específicamente este subsector de elevado consumo precisa de servicios externos de mantenimiento y como de ésta se convierte también en generadora de empleo directo e indirecto.

El mercado de los yates de lujo, debido a las características del objetivo y de las tendencias del mercado, es la zona de negocios más apetecible e interesante para embarcaciones de recreo, y la tendencia de este sector en las industrias de construcción, especialmente los barcos italianos han asumido un papel de primera importancia en el mercado mundial de yates de lujo, con capacidad competitiva a nivel internacional lo cual ha fomentado la transitividad en el mundo.

El creciente grado de interés en el negocio de yates de lujo se deriva por las características propias de diseño, con todo lo que ello conlleva, elegancia, confort, detallista junto con avanzadas prestaciones técnicas hace el poseedor del mismo obtenga un valor añadido y la evolución del concepto de lujo que hoy ve un nuevo paradigma emergente, lujo avanzado, dentro del cual hay posición competitiva considerable.

En comparación con el "tradicional luxury", "advanced luxury" está fundamentalmente caracterizada por una mayor intimidad y familiaridad con el "top of the range", más que los meros adornos exteriores de lujo lo cual ha fomentado este crecimiento, lo cual fomenta que la actividad de arrendamiento de estas naves también posean un tope de línea superior a otros tipos de arrendamientos de buques.

La gama alta del mercado de yates de lujo está representado por Megayates que son aquellos cuya eslora supera los 24 metros, y en los últimos años ha habido un considerable crecimiento dimensional, yendo en contra de la tendencia de muchos otros segmentos del mercado de lujo. Esto último, es debido al hecho de que a pesar de las condiciones adversas de la economía mundial, el número de personas con economía estable sigue creciendo y el nuevo escenario de incertidumbre ha aumentado el deseo de comprar y vivir experiencias de lujo, bajo este escenario Costa Rica debe ir a la vanguardia y posesionarse como un fin turístico, para ello, nuestro país cuenta con una plataforma “esencial” que nos destaca, conlleva encadenamientos con otras ramas económicas del sector de servicios que hace de nuestro país un centro de atención.

La náutica en general y sobretodo grandes yates tienen una capacidad generadora de empleo que, por sus especiales características y distribución de gastos, presentan un efecto directo sobre la economía muy destacable. Cuanto mayor es la dimensión del yate, más gastos implica ya sea de tripulación, reparación, navegación, atraque, tasas portuarias, consumos portuarios y otros gastos varios.

En distintos países, los yates más grandes generan mucho empleo como por ejemplo, en Estados Unidos se reportan al 2015 la generación de al menos 28.860 empleos directos, en Italia se han generado por concepto constructivo alrededor de 12.686 empleos indirectos, así también se comporta Francia con una tasa promedio de generación de 8.830 empleos indirectos, y en España se registraron para ese período 5.682 empleos indirectos.

La "región Tri-County" de Florida de Broward-Miami-Dade-Palm Beach se mantiene a la vanguardia del crecimiento mundial de yates de más de 80'y actividades comerciales relacionadas, por lo que se estima que 1,800 mega yates estuvieron presentes en aguas del Tri-Condado durante 2017 en comparación con 1,500 en 2007 y 800 durante 1997.

En materia de servicios de mantenimiento de un yate, en lo que se refiere al gasto medio de cada Megayate hay que distribuirlo en 7 ámbitos:

- Tripulación salarios, alimentación, uniformes y otros gastos varios, (incluidos billetes de desplazamiento, seguros médicos, etc.)

- Mantenimiento de cubierta, de maquinaria y de habilitación. Son gastos de que se realizan sin que el barco deba moverse de su amarre y, generalmente, quienes la 18 realizan son la propia tripulación. Por ejemplo, este mantenimiento incluye las reparaciones de la tapicería, la reposición de piezas, etcétera.

- Combustible. El 85% de los grandes yates se considera embarcaciones de motor, siendo el restante 15%, de vela. La repercusión de los gastos de combustible es más significativa en los primeros que en los segundos.

- Administración. Estos gastos incluyen los seguros y los propios de la administración de la embarcación.

- Invitados. Incluyen los gastos de los invitados de alimentación y de varios.

- Astilleros. Los gastos de astilleros proceden del mantenimiento y reparación. Se trata de gastos anuales y se realizan cuando el barco sale del agua. Se realizan por trabajadores especializados.

- Varios. Estos gastos incluyen diversos conceptos que pueden ir desde los propios del equipo de salvamento, a los de navegación y de comunicaciones, los de atraque, así como las tasas y consumos portuarios. También incluyen los de comunicaciones, inspecciones de clase, agentes y todos los gastos no clasificados antes citados.

En resumen, con la actual propuesta que es una iniciativa que se asocia con la actual Ley de Marianas y Atracaderos Turísticos con el fin de dar un nuevo marco operativo y de reactivación económica y social a las zonas costeras de Costa Rica mediante el estímulo de una nueva actividad para nosotros pero que en el mundo

su evolución es creciente, en adición, que nuestro país ofrece otros servicios complementarios y una esencia país que hace que la oferta turística para este sector emergente sea atractiva, es por ello, que someto ante ustedes señores Diputados y señoras Diputadas la siguiente propuesta de Ley:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY DE PROMOCIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO-RECREATIVO COMO MOTOR DE LA ACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA AZUL EN LAS ZONAS COSTERAS COSTARRICENSE

ARTÍCULO 1- Ámbito de aplicación

La presente Ley será de aplicación obligatoria para todas las marinas y atracaderos turísticos que hayan sido reconocidas como tal de acuerdo a lo establecido en la Ley N.° 7744 del 6 de febrero de 1998, sus reformas y su reglamento, dentro de todo el territorio nacional, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad turística naútica y complementaria, adecuándolas a nuevas figuras y a la reglamentaciones con el fin de sirvan de motor de la reactivación económica en las zonas costeras del país.

ARTÍCULO 2- Definiciones básicas

Para los efectos de la presente ley**,** se definen los siguientes conceptos:

Atracaderos turísticos: los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y otras obras necesarias, a fin de permitir el atraque de embarcaciones turísticas, recreativas y deportivas, para el disfrute y la seguridad de los turistas. Formarán parte de un atracadero turístico: el inmueble, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los demás bienes en propiedad privada, destinados, por sus dueños, a brindar servicios al atracadero turístico y que se hayan considerado en la concesión.

Marina turística: se entenderá por marina turística el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas destinadas a la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de cualquier bandera e independientemente de su tamaño, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentren bajo la operación, la administración y el manejo de una empresa turística.

Administrador de la Marina turística y/o atracadero turístico: Será el encargado del correcto uso y manejo de los bienes y servicios que brindan, con responsabilidad de coordinar con los funcionarios públicos que tienen asignadas determinadas competencias en esta materia, los aspectos relativos al control, vigilancia y fiscalización periódica de la marina o atracadero, dentro del ámbito propio de la específica competencia que tiene asignada cada autoridad pública y debidamente acreditado ante la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Coadministrador de la Marina turística y/o atracadero turístico: Será el encargado temporal del correcto uso y manejo de los bienes y servicios que brindan en ausencia del Administrador, con responsabilidad de coordinar con los funcionarios públicos que tienen asignadas determinadas competencias en esta materia, los aspectos relativos al control, vigilancia y fiscalización periódica de la marina o atracadero, dentro del ámbito propio de la específica competencia que tiene asignada cada autoridad pública y debidamente acreditado ante la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Protección Marítima de la Marina y Atracadero Turístico: Corresponden a las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en la administración, operación, servicios portuarios, así como en las actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales en los que Costa Rica sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria y que sean reguladas por las autoridades competentes.

Capitán de embarcación es la máxima autoridad en una embarcación o navío, es el responsable de todo el funcionamiento de la nave, dirige, coordina y controla todas las actividades que se realizan a bordo, siendo responsable de la seguridad del barco, tripulación, navegación y organización del trabajo.

Armador: es la persona responsable entre el propietario del barco y/o el capitán de embarcación que posee la custodia temporal de la embarcación ante la Marina, el MOPT, el Ministerio de Hacienda y el ICT.

Yate: vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.

Yate Menor: vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas, para fines de recreo o deportivo, cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros de eslora o carezca de cubierta corrida se calificará de «embarcación» y reglamentariamente podrán configurarse como «unidades menores» las más pequeñas.

Megayate: vehículo marino bajo la denominación de gran yate registrado con bandera extranjera, teniendo un bote de motor o un barco de vela de 24 metros de longitud de línea de carga u 80 pies o más; con tonelaje bruto no menor de 150

toneladas y no mayor de 3000 toneladas; y que, al tiempo, cuente con una capacidad mínima de 12 personas, su uso es comercial para el deporte o el placer y no lleva carga mercantil.

Charteo: Contrato de arrendamiento reconocido para el uso de un megayates por un arrendador por un período de tiempo o un viaje con finalidad de realizar actividades en aguas nacionales.

Tarifa del Charteo: la tarifa pagada por un arrendador bajo un contrato de charteo reconocida.

Código de conducta: es un conjunto de normas denominado Código de Conducta para la protección niñas, niños, y adolescentes contra la explotación sexual comercial asociado a viajes y turismo de Costa Rica elaborado por el ICT.

Documento de registro oficial: documento oficial proporcionado por el país donde está registrado el yate o megayate, que especifica que está registrado en ese país e identifica al propietario del barco o armador.

Agencia de Megayates reconocido: compañía que está registrada bajo las leyes costarricenses y está debidamente acreditada ante el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y en el Instituto Costarricense de Turismo.

Tripulación: personal empleado o involucrado en cualquier cargo a bordo de un yate, incluyendo, sin limitación, al capitán.

Certificado de navegabilidad: permiso de yate para navegar en aguas nacionales emitido por las autoridades costarricenses.

ARTÍCULO 3- Expedición y registro de títulos y certificados

1- Corresponde a la División Marítima Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la marina o atracadero turístico para hacer gestiones delegatorias tales como emisión, renovación, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los términos que se establezcan reglamentariamente el MOPT y de acuerdo con lo previsto en los convenios o tratados internacionales aplicables.

2- La División Marítima Portuaria mantendrá un registro de todos los títulos y certificados emitidos, refrendados o reconocidos para que los yates o megayates puedan navegar en aguas nacionales. El acceso y el régimen de dicha publicidad se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los convenios o tratados internacionales aplicables.

ARTÍCULO 4- Condiciones de operación y custodia

Para el cumplimiento de las condiciones de operación y custodia en la marina o atracadero turístico, así como para asegurar la precisión de los datos técnicos y la correcta operación de las actividades que realice el navío en aguas nacionales se aprobarán y acreditarán unidades de verificación, en los términos que el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Ministerio de Turismo por medio del Instituto Costarricense de Turismo soliciten vía reglamento.

ARTÍCULO 5- Registro Electrónico

Para el cumplimiento de las condiciones de operación y custodia de las embarcaciones en la marina o atracadero turístico, así como para asegurar la precisión de los datos técnicos de éstas y la correcta operación de las actividades que realice la misma en aguas nacionales se aprobarán y acreditarán unidades de verificación, en los términos que el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Ministerio de Turismo por medio del Instituto Costarricense de Turismo soliciten vía reglamento.

ARTÍCULO 6- Firma Electrónica

La firma electrónica podrá ser utilizada en documentos electrónicos y, en su caso, en mensajes de datos. Los documentos electrónicos y los mensajes de datos que cuenten con firma electrónica producirán los mismos efectos que los presentados con firma autógrafa y, en consecuencia, tendrán el mismo valor probatorio que las disposiciones aplicables les otorgan a éstos.

ARTÍCULO 7- Principios rectores de la firma electrónica

Para efectos del artículo anterior de esta Ley, la firma electrónica deberá cumplir con los principios rectores siguientes:

I. Equivalencia Funcional: Consiste en que la firma electrónica en un documento electrónico o en su caso, en un mensaje de datos, satisface el requisito de firma del mismo modo que la firma autógrafa en los documentos impresos;

II. Autenticidad: Consiste en que la firma electrónica en un documento electrónico o, en su caso, en un mensaje de datos, permite dar certeza de que el mismo ha sido emitido por el firmante de manera tal que su contenido le es atribuible al igual que las consecuencias jurídicas que de él deriven;

III. Integridad: Consiste en que la firma electrónica en un documento electrónico o, en su caso, en un mensaje de datos, permite dar certeza de que éste ha permanecido completo e inalterado desde su firma, con independencia de los cambios que hubiere podido sufrir el medio que lo contiene como resultado del proceso de comunicación, archivo o presentación;

IV. Neutralidad Tecnológica: Consiste en que la tecnología utilizada para la emisión de certificados digitales y para la prestación de los servicios relacionados con la firma electrónica será aplicada de modo tal que no excluya, restrinja o favorezca alguna tecnología en particular;

V. No Repudio: Consiste en que la firma electrónica contenida en documentos electrónicos garantiza la autoría e integridad del documento y que dicha firma corresponde exclusivamente al firmante, y

VI. Confidencialidad: Consiste en que la firma electrónica avanzada en un documento electrónico o, en su caso

ARTÍCULO 8- Recepción de documentos electrónicos

Las dependencias y entidades gubernamentales involucradas en la realización de los actos a que se refiere esta Ley, deberán aceptar el uso de mensajes de datos y la presentación de documentos electrónicos, siempre que los particulares por sí o, en su caso, a través de las personas autorizadas por los mismos en términos establecidos en la Ley General de Administración Pública, manifiesten expresamente su conformidad para que dichos actos se efectúen, desde su inicio hasta su conclusión, a través de medios de comunicación electrónica.

La manifestación a que se refiere el párrafo anterior deberá señalar adicionalmente:

I. Que aceptan consultar la carpeta electrónica, al menos, los días quince y último de cada mes o bien, el día hábil siguiente si alguno de éstos fuere inhábil; y en caso de no hacerlo, se tendrá por hecha la notificación en el día hábil que corresponda;

II. Que aceptan darse por notificados de las actuaciones electrónicas que emita la dependencia o entidad que corresponda y

III. Que en el supuesto de que por causas imputables a la dependencia o entidad se encuentren imposibilitados para consultar en la carpeta electrónica o abrir los documentos electrónicos que contengan la información depositada en el mismo, en los días señalados de este artículo, lo harán del conocimiento de la propia dependencia o entidad a más tardar dentro de los tres días hábiles siguientes a aquél en que ocurra dicho impedimento, por medios de comunicación electrónica o cualquier otro previsto en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 9- Responsables del sistema de trámites electrónicos

Cada marina o atracadero turístico creará y administrará un sistema de trámites electrónicos que establezca el control de accesos, los respaldos y la recuperación de información, con mecanismos confiables de seguridad, disponibilidad, integridad, autenticidad, confidencialidad y custodia. El ICT emitirá los lineamientos conducentes a efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Ley.

ARTÍCULO 10- Información de orden pública

La información contenida en los mensajes de datos y en los documentos electrónicos será pública, salvo que la misma esté clasificada como reservada o confidencial en caso de que alguna entidad pública solicita el resguardo de esa información.

Los mensajes de datos y los documentos electrónicos que contengan datos personales estarán sujetos a las disposiciones aplicables al manejo, seguridad y protección de los mismos.

ARTÍCULO 11- Resguardo de la información electrónica

Las dependencias y entidades gubernamentales involucradas en la realización de los actos a que se refiere esta Ley, así como los sujetos obligados deberán conservar en medios electrónicos, los mensajes de datos y los documentos electrónicos con firma electrónica derivados de los actos a que se refiere esta Ley, durante los plazos de conservación previstos en los ordenamientos aplicables, según la naturaleza de la información.

ARTÍCULO 12- Respaldo de la información impresa

Cuando se requiera que un documento impreso y con firma autógrafa, sea presentado o conservado en su forma original, tal requisito quedará satisfecho si la copia se genera en un documento electrónico, y se cumple con lo siguiente:

I. Que la migración a una forma digital haya sido realizada o supervisada por un servidor público que cuente con facultades de certificación de documentos en términos de las disposiciones aplicables o, en su caso, por el particular interesado, quien deberá manifestar, bajo protesta de decir verdad, que el documento electrónico es copia íntegra e inalterada del documento impreso;

II. Cuando exista duda sobre la autenticidad del documento electrónico remitido, la dependencia o entidad podrá solicitar que el documento impreso le sea presentado directamente o bien, que este último se le envíe por correo certificado con acuse de recibo.

III. Que la información contenida en el documento electrónico se mantenga íntegra e inalterada a partir del momento en que se generó por primera vez en su forma definitiva y sea accesible para su ulterior consulta;

IV. Que el documento electrónico permita conservar el formato del documento impreso y reproducirlo con exactitud, y

V. Que se observe lo previsto en las disposiciones generales en materia de conservación de mensajes de datos y de los documentos electrónicos con firma electrónica.

Lo establecido en este artículo se aplicará sin perjuicio de que las dependencias y entidades observen, conforme a la naturaleza de la información contenida en el documento impreso de que se trate, los plazos de conservación previstos en los ordenamientos aplicables.

ARTÍCULO 13- Aspectos regulatorios

Cuando surja una situación regulada según se dispone en esta ley, las autoridades y partes del mismo deberán realizar el siguiente procedimiento:

I. Dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación, el capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, o bien la persona que acredite la representación legal de los tripulantes, estarán legitimados para solicitar ante la Marina o Atracadero Turístico si funge como Auxiliar de la Función Pública o por la vías ya establecidas en el marco jurídico costarricense.

VI. Una vez que la tripulación haya sido desembarcada y esté comprobado su buen estado de salud, Migración tramitará la repatriación a costa del naviero o del propietario de la embarcación de modo solidario. Entre tanto, el capital de la embarcación o, en caso de ser el propietario de la embarcación, actuará de modo solidario, sufragarán la manutención integral de los tripulantes a ser repatriados. La Marina verificará el cumplimiento de esta obligación.

ARTÍCULO 14- Responsabilidad del armador

El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del arrendador, capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en la presente ley, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en la presente Ley.

ARTÍCULO 15- Obligación técnica del capitán

El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos

previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad debidamente autorizado por el armador del buque.

ARTÍCULO 16- Cambio de Capitán en aguas nacionales

En caso que una embarcación ingrese con un capitán determinado y del cual sea relevado de su responsabilidad por cualquier causa, la embarcación podrá permanecer en aguas nacionales y navegar en el momento en que acredite ante la División Marítima Portuaria el nuevo capitán.

Para acreditar al nuevo capitán, éste deberá presentar en la Aduana o Marina o atracadero turístico que funge como Auxiliar de la Función Pública donde ingresó el bote los documentos que autoricen efectuar dicho cambio. No será necesario que el armador realice el trámite en forma personal, una vez recibida la documentación no podrá tardar más de 8 días hábiles en acreditar el cambio. En el reglamento de esta Ley se enlistará los requerimientos necesarios para la gestión del cambio de capitán.

ARTÍCULO 17- Categorías migratorias

Las personas extranjeras que ingresen al territorio nacional vía marítima, en embarcaciones que pretendan atracar y/o permanecer temporalmente en una marina o atracadero turístico cuyo desarrollo se considere prioritario, hacia actividades y ramas económicas que resulten de interés para el Estado, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y planes de desarrollo turístico elaborados por el ICT, en función de las necesidades y prioridades que enfrente el sector turismo, deberá cumplir con los requisitos especiales establecidos en reglamento de esta Ley.

En caso de no cumplir con dichas disposiciones, se negará el permiso para ingresar al territorio nacional hasta cuanto cumplan con cabalidad dicho requerimiento.

ARTÍCULO 18- Independencia económica

Las personas que ingresan al país vía marítima en una nave de recreo o para actividades deportivas acuáticas y que no tiene ánimo de establecer su residencia en éste país, ni de abandonar su residencia de origen mientras que se encuentre en Costa Rica, deben contar con recursos económicos propios y adecuados para mantenerse mientras dure su permanencia y salir al expirar el periodo autorizado, conforme lo establece la Ley de Migración y Extranjería.

ARTÍCULO 19- Categorías Especiales de los tripulantes de las embarcaciones

Las marinas y atracaderos turísticos podrán tramitar ante la Dirección General de Extranjería el otorgamiento de una categoría especial migratorio a los trabajadores los yates que mantengan contratos con las marinas y/o atracaderos turísticos.

ARTÍCULO 20- Marinas y Atracaderos como actores auxiliares de la función pública aduanera

Conforme a la Ley General de Aduanas, las marinas y atracaderos turísticos pueden tener atribuciones aduaneras sin que ello represente un menoscabo a los controles aduaneros que realice el Estado pues podrá el Sistema Nacional de Aduanas ejercer el control a posteriori con respecto a las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos dentro del plazo establecido en el Artículo 62 de la Ley General de Aduanas.

Para fungir como Auxiliar de la función pública la marina o atracadero turístico deberá seguir con los lineamientos establecidos en el Título III de la Ley General de Aduanas y deberá consignar la persona que fungirá como Agente Aduanero y realizar la caución correspondiente.

ARTÍCULO 21- Marinas y Atracaderos que no deseen ser auxiliares de la función pública aduanera

En caso que la marina o atracadero turístico no desee fungir como auxiliar de la función pública aduanera, el ingreso de las embarcaciones a territorio nacional podrá ingresar y permanecer bajo el régimen de importación temporal hasta por tres meses renovables por dos períodos iguales.

Si el propietario de la embarcación quisiera permanecer aún más tiempo en aguas nacionales podrá optar por el tramite establecido en el Decreto Ejecutivo Número 29022-MOPT, Procedimiento Especial para el Ingreso y Permanencia en el País de Embarcaciones Extranjeras que Empleen los Servicios Ofrecidos por una Marina Turística por el plazo adicional que requiera y según lo acuerde con la marina a la que se ampare o normativa que regule la entidad competente.

ARTÍCULO 22- Permanencia temporal de la embarcación

La aduana correspondiente a la marina o atracadero turístico autorizará la permanencia temporal embarcación por el plazo otorgado en el contrato que celebre el propietario con la marina o atracadero turístico correspondiente en independiente del status migratorio que goce en calidad de turista o propietario del vehículo, autorizado por la Dirección General de Hacienda en concordancia con el Departamento de Migración y Extranjería.

El depósito de la embarcación y demás equipo recreativo bajo control aduanero, así como la salida temporal de este conducido por el beneficiario hacia otro país,

suspenderá el plazo otorgado para los efectos del vencimiento del certificado, siempre que no exceda los nueve meses contados a partir de la emisión del certificado, incluyendo la posible prórroga. El depósito de embarcaciones bajo control de la aduana, se autorizará en empresas debidamente constituidas que presten el servicio de vigilancia y custodia y cuenten con la autorización respectiva de la Dirección General de Aduanas. Para tales efectos, la responsabilidad de la custodia y conservación recaerá en la empresa o marina autorizada.

No podrá otorgarse una nueva autorización de importación temporal a un vehículo acuático o embarcación hasta que transcurra un plazo de tres meses desde su salida efectiva de territorio nacional en forma continua o de su depósito bajo control aduanero.

ARTÍCULO 23- Régimen de importación de repuestos para embarcaciones clientes de las marinas

Las embarcaciones que permanezcan en una marina turística y éstas gocen de la función auxiliar aduanera de la función pública podrán tramitar la exoneración del pago de impuestos únicamente para aquellos repuestos que reúnan las características y condiciones especiales, para tal efecto, vía reglamento se determinará las características y condiciones especiales para optar por este beneficio.

La marina será solidariamente responsable si se determinara que dichos repuestos fueron utilizados por otras embarcaciones distintas a la autorizada o se utilizaran para otros fines.

ARTÍCULO 24- Relaciones con la autoridad marítima costarricense

Las embarcaciones de recreo y deportivas de uso particular de bandera extranjera registrarán su arribo únicamente ante la capitanía del primer puerto que toquen en territorio costarricense. Estas embarcaciones, nacionales o extranjeras, sólo requerirán despacho cuando pretendan realizar navegación en aguas nacionales, deberán registrar cada entrada y salida en alguna marina autorizada. Toda marina turística, deberá llevar una bitácora de arribo y despacho de las embarcaciones que pertenezcan a la misma, así como de las que arriben de visita.

El MOPT estará facultado para habilitar al Administrador o Coadministrador de la marina turística bajo la jurisdicción de la capitanía de puerto correspondiente como el responsable de controlar el arribo y despacho de las embarcaciones turísticas o de recreo. El Administrador o Coadministrador de la marina turística estará facultado para negar el despacho de salida a las embarcaciones de las citadas categorías que, por causas de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar de conformidad con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias, se consideren faltas de aptitud para hacerse a la mar.

ARTÍCULO 25- Actividades comerciales a desarrollar

Las actividades comerciales a desarrollar por parte de los propietarios de las naves con bandera extranjera y cuenten con contratos en las Marinas y Atracaderos Turísticos y que cuenten con la regulación y control de la navegación y de seguridad marítima por parte del MOPT, podrá realizarlas con la debida autorización de operación por parte del ICT para tal efecto la marina turística con la cual haya firmado el contrato velará para el fiel cumplimiento de las directrices, normas u otras regulaciones que opte el Instituto Costarricense de Turismo.

ARTÍCULO 26- Prestación del servicio de turismo náutico a terceros

La prestación del servicio de turismo náutico a terceros por parte de naves fondeadas en marinas turísticas podrán realizar actividades comerciales las cuales se llevarán a cabo por navieros con yates de recreo y embarcaciones deportivas, que obtengan previamente permiso otorgado por la Capitanía de Puerto o dependencia respectiva del MOPT y del ICT, según corresponda, de conformidad con lo previsto en el Reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 28- Solicitudes de permisos para la prestación de servicios

La Capitanía de Puerto resolverá las solicitudes de permisos para prestar servicios de turismo náutico que le sean presentadas, cuando su operación se vaya a realizar dentro de las aguas de su jurisdicción, una vez aprobada notificará al ICT para un mejor control de las actividades desarrolladas en las marinas turísticas. La resolución del trámite deberá dictarse dentro de los quince días hábiles siguientes a que sea presentada la solicitud, transcurrido dicho plazo sin que se resuelva lo procedente, el permiso solicitado se entenderá conferido y en caso deberá el naviero notificar a la administración de la marina correspondiente y ésta al ICT.

Si el servicio para el cual se solicita permiso comprende en su ruta puntos que correspondan a la jurisdicción de dos o más Capitanías de Puerto, la que lo haya recibido deberá turnarla a la Dirección dentro de un plazo de tres días hábiles a partir de la fecha de recepción, para que esta última resuelva respecto de su otorgamiento. En este caso, el plazo de resolución del trámite empezará a contarse a partir de que la solicitud se reciba por la Dirección.

ARTÍCULO 29- Requerimientos para la prestación de servicios

Los navieros interesados en obtener permiso para la prestación de servicios de turismo náutico a terceros, deberán presentar solicitud ante la Capitanía de Puerto en cuya jurisdicción pretendan prestar el servicio, en la que se precise lo siguiente:

I. Nombre, denominación o razón social;

II. Domicilio;

III. En caso de representante legal, señalar su nombre, domicilio;

VI. Características de la embarcación: nombre, matrícula, eslora, manga, puntal y unidades de arqueo bruto;
VII. Tipo de servicio que desea prestar, y

VIII. Descripción de la ruta en que se pretende prestar el servicio, que indique: lugar de salida, lugar de llegada y puntos intermedios.

ARTÍCULO 30- Información adicional para la prestación de servicios

La solicitud a que se refiere el artículo anterior, deberá estar acompañada de los siguientes documentos:

I. Mandato o poder del representante legal, si éste es quien promueve o se autoriza a alguien con tal carácter;

II. Certificado de Matrícula de la embarcación, la cual deberá ser apta para el tipo de servicio que se pretende prestar;

III. Certificado de Seguridad aplicable al tipo de embarcación y al servicio de que se trate;

IV. Si la embarcación es extranjera, deberá exhibir además:

a) Permiso de importación de la embarcación;

b) Instrumento con el que acredite su propiedad o legítima posesión;

c) Constancia de que está registrada en su País de origen, y

d) Contrato de depósito en una marina turística autorizada.

V. Plano del área que desea explotar, debidamente delimitada tanto en la playa como en el agua, la cual deberá reunir condiciones de seguridad por sus dimensiones o conformación natural y por el número de embarcaciones que en ella operen;

VI. Permiso, concesión o autorización expedido por la autoridad competente, para uso o aprovechamiento de zona de playa, cuando los servicios se pretendan prestar utilizando dicha área, y

VII. En las rutas que tengan como destino parques, áreas o zonas marinas protegidas o de reserva ecológica, el solicitante deberá exhibir el permiso para realizar en ellas su actividad, expedido por la autoridad competente en materia ambiental.
ARTÍCULO 31- Obligaciones hacia con terceros

Una vez otorgado el permiso, deberá dentro de los quince días siguientes a la notificación del mismo, contratar y exhibir ante la Capitanía de Puertos y ante la administración de la marina turística respectiva las pólizas de seguros de los usuarios o viajeros, así como las de daños a terceros y de tripulantes.

ARTÍCULO 32- Vigencia de los permisos

La vigencia de los permisos será de hasta la fecha de caducidad del contrato que formalice ante la administración de la marina turística respectiva, a petición del interesado, pero para que se mantenga su vigencia durante dicho lapso, se requerirá:

I. Que el interesado acredite ante la Capitanía de Puerto con una antelación mínima de veinte días naturales al vencimiento del periodo, que la embarcación de que se trate sigue operando en el puerto; que está al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones y que se encuentran en vigor las certificaciones y los seguros respectivos.

II. Que subsistan las condiciones de seguridad de la zona de operación del servicio.

Los permisos podrán renovarse por plazos iguales al original, siempre que se satisfagan los requisitos señalados en las dos fracciones que anteceden.

ARTÍCULO 33- Requisitos mínimos para el otorgamiento del permiso

El permiso deberá contener como mínimo lo siguiente:

I. El fundamento legal y los motivos para su otorgamiento;

II. El servicio objeto del permiso;

III. La vigencia;

IV. La ruta, zona, lugar o lugares en que operará y se prestará el servicio;

V. Los derechos y obligaciones del permisionario, y

VI. Las causas de terminación y revocación.

ARTÍCULO 34- Caducidad del permiso

Los permisos terminarán por:

I. Expiración del plazo de vigencia establecido en el permiso;

II. Cuando la vigencia del permiso esté sujeta a una condición o término suspensivo y éste no se realice dentro del plazo señalado en el propio permiso;

III. Acaecimiento de una condición resolutoria, prevista en el permiso;

IV. Desaparición del objeto o de la finalidad del permiso;

V. Renuncia del titular del permiso;

VI. Revocación, y

VII. Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del permisionario, si es persona física.

La terminación del permiso, no exime al permisionario de las responsabilidades contraídas durante la vigencia del contrato y con las partes involucradas especialmente con la prestación de servicios a terceros.

ARTÍCULO 35- Revocación de los permisos

Los permisos se revocarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones del permiso, en los términos y plazos establecidos;

II. No ejercer los derechos conferidos en el permiso, durante un lapso mayor a seis meses;

III. Interrumpir los servicios, total o parcialmente, sin causa justificada;

IV. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación del servicio;

V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la operación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello;

VI. Ceder o transferir los permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;

VII. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los servicios, sin autorización de las autoridades competentes.

VIII. No otorgar o no mantener en vigor las pólizas de seguros a que está obligado;
IX. Operar en ruta, zona o lugar distintos a los autorizados, y

X. Incumplir de manera reiterada, con cualquiera otra de las obligaciones establecidas en la Ley, el Reglamento o en el permiso.

ARTÍCULO 37- Permisos para motos acuáticas o embarcaciones de igual dimensión

En los casos de motos acuáticas o embarcaciones de igual dimensión a éstas, el permiso para la prestación de los servicios podrá comprender hasta cinco de ellas, siempre que su punto de salida sea de un muelle del propio Prestador de servicios o de una marina turística autorizada.

ARTÍCULO 38- Servicios de Cabotaje

Se considera turismo náutico la operación en navegación de cabotaje de embarcaciones menores para prestar servicios recreativos o deportivos, si la misma tiene capacidad para 12 pasajeros o más y el servicio exceda de 24 horas, en este caso la embarcación será clasificada como de pasajeros y deberá contar con el equipamiento necesario para poder brindar servicios de pernoctación y descanso. Este tipo de embarcaciones, para operar comercialmente y poder prestar servicios a terceros, requerirá del permiso de crucero turístico a que se refiere en esta Ley y su reglamento.

ARTÍCULO 39- De las modalidades en la prestación del servicio de turismo náutico a terceros

Para efectos de este Ley, son modalidades del servicio de turismo náutico a terceros, las siguientes:

I. De recorridos turísticos, consistente en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la embarcación;

II. De pesca deportiva, para transportar al turista o turistas a zonas de pesca debidamente autorizadas por la autoridad competente, con el propósito de efectuar la captura de especies y número de ejemplares que indique el permiso de pesca deportivo-recreativa;

III. De remolque y esquí acuático, mediante el cual con la embarcación se remolca al usuario que se encuentra usando el esquí o a la unidad adicional recreativa, a fin de realizar un breve recorrido en una zona señalada para la práctica de esta actividad;

IV. Vuelo en paracaídas, en el cual el usuario es remolcado en un paracaídas por la embarcación, a fin de que con el impulso se eleve y, logrado el ascenso, se le lleve en recorrido por una zona que tenga autorizada el permisionario;

V. Moto acuática, Jet Sky o similar, por el cual se brinda a las personas el uso del vehículo sea solo o con la compañía de un instructor, para que realice un recorrido por un área, distante aproximadamente 100 metros de la orilla de la costa o ribera, lejos de las zonas de bañistas, y

VI. Los que permitan al usuario o turista el uso de una embarcación menor con fines recreativos, deportivos o de esparcimiento en vías navegables, como es el caso de veleros, kayaks o embarcaciones de remos y otros similares.

ARTÍCULO 40- Permisos para deportes náuticos de alto riesgo o deportes náuticos extremos

Tratándose de deportes náuticos de alto riesgo o deportes náuticos extremos, como descenso en ríos, recorridos en embarcaciones de alta velocidad y otros de naturaleza similar, la Capitanía de Puerto competente fijará en el permiso, por sus características especiales, las condiciones específicas y adicionales de seguridad que se deben satisfacer para delimitar la zona de operación, protección de tripulantes y usuarios, formación y experiencia de la tripulación, así como la duración máxima de cada servicio. Independientemente de lo anterior, se deberá observar por el Prestador de servicios lo establecido en las normas oficiales costarricenses y demás disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 41- De las obligaciones del prestador de servicios

La prestación del servicio de turismo náutico se deberá realizar partiendo de muelles o marinas turísticas autorizadas, y tratándose de zonas de playa sólo se permitirá la operación de embarcaciones de hasta cinco metros de eslora, además de que el solicitante del permiso deberá contar con el permiso, concesión o autorización para uso y aprovechamiento de la misma, otorgada por la autoridad competente.

ARTÍCULO 42- Condiciones de limpieza e higiene

En caso de que el servicio que se vaya a proporcionar utilice un atracadero o embarcadero, el área deberá cumplir con principios de limpieza e higiene, y las condiciones de acceso a las embarcaciones deberán encontrarse en buen estado.

ARTÍCULO 43- Condiciones para la prestaciones de servicios que tengan como punto de partida y regreso zonas de playa

En los servicios que tengan como punto de partida y regreso zonas de playa, el prestador del servicio deberá instalar en el agua, con la previa autorización de la Capitanía de Puerto, un sistema de señales flotantes para delimitar un canal de entrada y salida de las embarcaciones, que tendrá una anchura mínima de diez metros, por cincuenta metros de longitud, las cuales deben ser fácilmente apreciables a la vista y sin invadir áreas de bañistas.

La velocidad de salida y de aproximación al final del servicio, será de 4 nudos y la de operación en aguas abiertas será de 25 nudos, para lo cual el Prestador de servicios deberá instalar dispositivos de limitación de la velocidad máxima en la embarcación e instruir al usuario a fin de que no la exceda, vía reglamento podrá modificarse dichas condiciones por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 44- Navegación en los canales del puerto

En el canal de entrada y salida de embarcaciones que se indica en el artículo anterior, sólo podrá permanecer momentáneamente la embarcación o embarcaciones que cuenten con permiso para ese lugar y se encuentren operando, con el fin de realizar las maniobras de embarque y desembarque de usuarios, de manera segura y sin obstáculos.

Las embarcaciones que no estén operando, permanecerán fondeadas o amarradas fuera de los límites de las áreas de bañistas, y bajo ninguna circunstancia se podrán varar en las playas, salvo que para este último caso cuenten con autorización de la autoridad competente, vía reglamento podrá modificarse dichas condiciones por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 45- Otras consideraciones

En caso de requerir avituallamiento, mantenimiento preventivo o correctivo, o efectuar reabastecimiento de combustible, las embarcaciones deberán ser llevadas hasta la marina, muelle o astillero que brinde el servicio de reparación en una zona autorizada para tal fin por las autoridades competentes.

ARTÍCULO 46- Los prestadores de servicios deberán contar con un módulo de información y primeros auxilios

Los prestadores de servicios deberán contar con un módulo de información y primeros auxilios, que cuente con algún medio de comunicación rápido en casos de emergencia, y cuando menos con un vigilante debidamente capacitado para supervisar la operación del servicio.

En dichos módulos se deberá tener a la vista del público, copia de los siguientes documentos:

I. Permiso otorgado para operar el servicio;

II. Certificado de seguridad marítima;

III. Carátula del seguro de usuario o viajero, y

IV. Tarifa o costo del servicio vigente.

ARTÍCULO 47- Los boletos que, en su caso, expida el Prestador de servicios especificarán:

I. El tipo de servicio;

II. Nombre de la persona física o moral que lo proporciona, y

III. El derecho que tiene el usuario al seguro, los riesgos que ampara y su vigencia.

La falta de expedición de boletos no libera al Prestador de servicios de su responsabilidad en caso de accidente que cause daños al usuario.

ARTÍCULO 48- Salvaguarda para la seguridad de la vida humana en el mar.

En los servicios de turismo náutico, el Prestador de servicios deberá utilizar los sistemas de comunicación necesarios para salvaguardar la seguridad de la vida humana, además de contar con los medios de salvamento que determine el Certificado de seguridad de la embarcación.

ARTÍCULO 49- Obligaciones de instrucción a los usuarios

Previo al inicio del servicio, el Prestador de servicios deberá instruir al usuario en el correcto desarrollo del mismo, indicando:

I. En qué consiste el servicio;

II. Las características del equipo utilizado en el servicio;

III. Los riesgos que puede entrañar el realizarlo con imprudencia;

IV. Las señales de seguridad básicas;

V. Los procedimientos de seguridad y de emergencia;

VI. En su caso, recomendaciones sobre la conservación y preservación de la flora y fauna acuáticas, y

VII. La zona navegable dentro de la cual se podrá desarrollar el servicio.
De ser necesario, el Prestador de servicios dará dichas instrucciones con material gráfico que las describa en español e inglés.

ARTÍCULO 50- Medidas de seguridad

Las medidas de seguridad necesarias que deberá observar el Prestador de servicios para el adecuado mantenimiento de la embarcación, el equipo de seguridad y, en su caso, la unidad adicional de recreo, comprenderán cuando menos las siguientes acciones:

I. En remolque recreativo:

a) La unidad adicional de recreo deberá sustituirse y recibir el mantenimiento que para tal efecto recomiende el fabricante en el manual de uso;

b) Deberá rotularse de forma clara y visible en sus costados, el nombre y matrícula de la embarcación que la remolca;

c) Contará cuando menos con 150 metros de cabo, con un grosor mínimo de una pulgada, o la medida que recomiende el fabricante de la unidad adicional recreativa, y

d) Se procurará montar a su máxima capacidad dicha unidad, más nunca rebasarla, con el fin de hacerla estable, durante la prestación del servicio.

II. En vuelo en paracaídas:

a) Se realizará en embarcaciones con plataforma integrada;

b) La prestación del servicio desde zonas de playa, se hará únicamente en aquellos lugares que estén libres de obstáculos físicos o naturales y que no representen un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, ni se perjudique a los bañistas;

c) Cuando se realice el servicio para vuelo en pareja (dos personas al mismo tiempo en el mismo paracaídas), el peso total no podrá exceder de 160 kilogramos, siempre y cuando sea acorde con las características de diseño del fabricante del paracaídas y del arnés;

d) Antes de cada servicio, revisará el paracaídas, las cintas elevadoras, el arnés y la cuerda o cabo con que se remolca, a fin de verificar su buen estado y resistencia;

e) El mantenimiento del paracaídas, las cintas elevadoras, el arnés, la cuerda o cabo con que se remolca y todo otro elemento que conforme el sistema, incluyendo los de la embarcación y plataforma deberá realizarse en el periodo especificado por el fabricante y conforme a la normatividad aplicable, y

f) La sustitución de dichos elementos será realizada en los periodos que recomiende el fabricante.

III. En moto acuática:

a) El turista será acompañado de un tripulante, salvo el caso en que manifieste bajo protesta de decir verdad tener pericia o conocimiento en la conducción de la embarcación;

b) Previo al inicio del servicio, el prestador indicará al turista lo siguiente:

1- Instrucciones de manejo y velocidad máxima;

2- La zona total de operación en que el turista podrá conducir la embarcación;

3- Tiempo de recorrido, y

4- Distancia que debe mantener respecto a otras embarcaciones, así como maniobras para prevenir riesgos o colisiones.

ARTÍCULO 51- Observancias para la navegación y prestación de servicios

En todos los casos, el Prestador de servicios deberá observar invariablemente lo siguiente:

I. Con excepción de recorrido turístico, los servicios sólo podrán realizarse con luz diurna, y en todo caso, cuando las condiciones climáticas sean idóneas y que el viento no supere los 25 kilómetros por hora a nivel del mar;

II. No se prestará el servicio a mujeres embarazadas, ni a personas que manifiesten antecedentes de problemas cardiacos, neurológicos o nerviosos, o aquellas que han ingerido drogas, enervantes o bebidas embriagantes, debiendo constatar tal situación previamente a la contratación del servicio;

III. En los servicios de remolque recreativo, sólo se proporcionará el servicio a menores cuando tengan 5 años cumplidos y estén acompañados por un adulto y a menores solos cuando tengan 10 años de edad. En los demás servicios de turismo náutico, se prestarán éstos a menores que tengan 10 años cumplidos y menos de 16 años, sólo si van acompañados por un adulto;

IV. Que la embarcación cuente con radio VHF o medio de comunicación similar, que permita su comunicación permanente;

V. La tripulación a cargo de la operación del servicio deberá acreditar su capacidad técnica y práctica mediante el documento que al efecto le expida la Secretaría; deberá tener una experiencia mínima de un año comprobable en el mismo y portar una identificación visible que contenga, al menos, fotografía, nombre, actividad encomendada, nombre o denominación del Prestador de servicios y número de permiso;

VI. El uso del chaleco salvavidas es en todos los casos obligatorio, excepto en las embarcaciones que por sus condiciones de seguridad, se determine su uso como medida de prevención de riesgos, conforme al Certificado de seguridad de la embarcación;

VII. Contar con equipo especializado y adecuado al tipo de servicio que se preste;

VIII. Identificar el equipo con el nombre de la empresa o del Prestador de servicios al que pertenece;

IX. Evitar arrojar basura, aguas residuales o combustible, que puedan ocasionar daños en las vías navegables, por lo que establecerá los procedimientos necesarios para el manejo de tales elementos generados como desecho durante la actividad, y

X. Comunicar por escrito a los usuarios de los servicios, quienes deberán firmar de conformidad, las instrucciones generales de seguridad, límites de la zona de operación y velocidad, en su caso, que deberán observar.

Queda facultado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes vía reglamento a modificar las condiciones establecidas en el presente artículo con el fin de brindar flexibilidad al marco jurídico operativo de esta Ley.

DE LOS SEGUROS

ARTÍCULO 52- Seguros para responsabilidad ante terceros

El Prestador de servicios será responsable de los daños que se causen a los usuarios con motivo de la prestación de los servicios, así como de los daños a terceros por el uso o explotación de la embarcación.

ARTÍCULO 53- Condiciones para el seguro

Para garantizar la responsabilidad referida en el artículo anterior, los Prestadores de servicios deberán contratar y mantener vigentes los seguros siguientes:

I. De protección a los usuarios, el cual deberá tener una cobertura suficiente de acuerdo a la capacidad de la embarcación, para amparar a los usuarios desde que inicie hasta que concluya el servicio, y
II. De daños a terceros.

ARTÍCULO 54- Embarcaciones autorizadas para brindar servicios chárter.

1- Únicamente las embarcaciones tipo Megayates, que celebren contrato de Arrendamiento de muelle comercial en una marina turística, podrán brindar

servicios chárter aun cuando posean bandera extranjera, no obstante deberán cumplir con los requerimientos técnicos y jurídicos para poder operar en aguas nacionales sujetos en este capítulo.

2- El objetivo de este capítulo es establecer un sistema de permisos de arrendamiento para permitir que los Megayates puedan operar en aguas nacionales bajo la modalidad de arrendamiento.

ARTÍCULO 55- Registro como Agencia de Megayates reconocida

1- Cualquier empresa que se dedique a la industria del turismo reconocida por las autoridades costarricenses con amplia experiencia en la industria del sector del turismo marítimo para la recreación y deporte acuático que opera bajo un código de conducta publicado y acreditado ante la CIMAT.

2- La CIMAT puede aprobar o rechazar una solicitud de registro para lo cual debe fundamentar con criterios técnicos o de no acatamiento para la operación conforme a la autorización otorgada.

3- Al tomar una decisión, el Consejo Director podrá considerar:

a) la conformidad del solicitante con el Código de Conducta;

b) la experiencia relevante del solicitante;

c) Cualquier otro asunto relevante.

4- El Consejo Director debe notificar al solicitante la decisión dentro de los 28 días posteriores a la presentación de una solicitud del Certificado de Registro.

5- El Consejo Director, previa recomendación de la Dirección General de Aduanas, podrá emitir un Certificado de Registro como Agente Megayates Reconocido por un período de 5 años de vigencia, sujeto a las condiciones que el Consejo Director considere apropiadas.

6- Un registro como Agente Megayates Reconocido es renovable por períodos iguales, siempre y cuando se mantengan las condiciones previas a su otorgamiento inicial, el Consejo Director podrá solicitar información adicional para su renovación.

ARTÍCULO 56- Terminación y suspensión de inscripción

1- El Consejo Director podrá suspender el registro de una Agencia de Megayates Reconocido cuando el Agente incurra:

a) Cometa una infracción del Código de Conducta, según enmendado de vez en cuando; o

b) se ha convertido, en opinión del Consejo Director, en una persona no apta para registrarse como Agente Megayates Reconocido, para lo cual deberá justificar esta acción.

2- Cuando el Consejo Director opta por suspender un Agente Megayates Reconocido del Registro, deberá realizarlo dentro de treinta días de anticipación con el fin de dar cualquier reclamo por parte del Agente, con fin de notificar por escrito o medio electrónico indicando la razón o las razones de la terminación o suspensión al Agente Reconocido de Megayates.; y

3- Cuando el Consejo Director revoque la validez de Certificado emitido, deberá previo notificar las causas para lo cual conllevó esa acción,

4- Cuando el Consejo Director haya suspendido el registro de un Agente Megayates Reconocido, el agente Megayates Reconocido puede realizar el reintegro en un plazo de 8 días a partir de la fecha en que se tomó la decisión de suspender la solicitud.

5- El Consejo Director puede restablecer el registro en cualquier momento siempre que el motivo de la terminación o suspensión ya no exista. Si el Consejo Director restablece el registro, se debe enviar una notificación por escrito medio electrónico designado para el restablecimiento dentro de los 8 días siguientes.

ARTÍCULO 57- Funciones de una Agencia de Megayates Reconocida

En relación con cada solicitud de Permiso de Chárter para navío o Megayates y la renovación del Permiso, la Agencia de Megayates reconocida está sujeta a:

a) solicitar y ser el titular del permiso de Buque o Megayates Chárter en nombre del Propietario del Buque;

b) recopilar toda la documentación, aranceles e impuestos exigidos en virtud de este Ley y reglamentos; y

c) garantizar que el armador o propietario del buque del navío esté al tanto de todas las obligaciones y cambios relacionados con el presente decreto.

ARTÍCULO 58- Permisos

1- Cuando el propietario de la embarcación o Megayates tiene la intención de realizar contrato de arrendamientos en aguas nacionales, el Agente de Megayates Reconocido solicitará al Consejo Directivo, previa autorización por parte de la Dirección Marítima Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la respectiva emisión del permiso de embarcación.

2- Antes de solicitar un Permiso de Embarcación, el Agente de Megayates Reconocido se asegura de que la:

a) está sujeto a un Contrato de Chárter reconocida;

b) no podrá transportar más de 12 pasajeros en cualquier Chárter;

c) Si el precio del Chárter semanal es igual o mayor a USD 75,000.00 especificado en ese Contrato de Chárter Reconocida o valor equivalente en otra moneda;

d) el Megayates tiene una certificación de una autoridad reconocida internacional válida y reciente o una certificación de reconocimiento comercial equivalente reconocida internacionalmente con el fin de llevar a los pasajeros deberá estar acreditada en Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) y avalada por parte Dirección Marítima Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3- Un Agente Megayates Reconocido pagará una tarifa de solicitud de US$1.500 con cada aplicación para solicitar el permiso y presentará los siguientes documentos:

a) una copia certificada del Documento de Registro Oficial del Megayates;

b) una lista de la tripulación de Megayate y su certificación;

c) un Contrato de Chárter Reconocido; y

d) una copia certificada de la certificación de Megayates o una certificación equivalente de reconocimiento comercial reconocida internacionalmente con el fin de transportar pasajeros.

ARTÍCULO 59- Permiso de arrendamiento de Megayates

1- Para cada uno de los estatutos en los que al Megayates se le otorga un permiso de Embarcación según lo dispuesto en esta ley y deberá tener vigente el contrato de arrendamiento del Megayates para operar bajo la modalidad de chárter emitido por el Consejo Director.
2- El Agente Megayates Reconocido solicitará un Permiso de Charter Megayates en la forma prescrita al Consejo Directivo.

3- El Agente Megayates Reconocido se presentará al Consejo Directivo, al menos 7 días antes de que comience el Chárter:

a) una lista de la tripulación del Megayates y su certificación;

b) una copia certificada del Contrato de Chárter Reconocida de Megayates;

c) los detalles de la tarifa de la Chárter de Megayates para esa modalidad completando el formulario que vía reglamento dispondrán para una mejor trazabilidad de las operaciones que realice en aguas nacionales.

d) cualquier otro documento que el Consejo Director solicite razonablemente.

4- Si el armador o el propietario de la embarcación durante su itinerario desea ingresar a Parques Nacionales o cualquier área de conservación deberá contar con los permisos respectivos y pagar las cuotas o tarifas correspondientes.

ARTÍCULO 60- Otorgamiento de Permiso de Arrendamiento de Megayates

1- El Consejo Director puede aprobar o rechazar una solicitud hecha por un Agente Megayates Reconocido conforme a lo estipulado en el presente capítulo de esta ley.

2- El Consejo Director puede considerar cualquier asunto que considere relevante.

3- El Consejo Director deberá notificar al Agente Megayates Reconocido de la decisión del permiso dentro de:

a) los 14 días posteriores a la solicitud del Permiso de Embarcación;

b) los 3 días posteriores a la solicitud de un Permiso de Megayates para el chateo.

4- Al aprobar una solicitud, el Consejo Director otorga al Agente Megayates Reconocido un Permiso de Arrendamiento de Buques y / o Megayates.

ARTÍCULO 61- Condiciones del Permiso de Arrendamiento de Megayates

El Permiso de Arrendamiento de Megayates se otorga en los términos y condiciones contenidos en esta ley o y en cualesquiera otras condiciones relevantes y razonables que el Consejo Director pueda imponer.

ARTÍCULO 62- Duración del Permiso de Embarcación

El Permiso de Embarcación o navío tiene una duración de 12 meses empezando en el día en el cual el Consejo Directivo aprueba la solicitud del permiso y notifica por escrito o medio digital designado para su funcionamiento u operación.

ARTÍCULO 63- Renovación del Permiso de Embarcación

1- Un Permiso de Embarcación es renovable por dos períodos adicionales, deberá el operador o arrendatario de Megayates enviar la solicitud de prórroga con

al menos 90 días de anticipación al Consejo Directivo, puede hacerlo mediante correo electrónico autorizado y usando firma digital.

2- Un Agente Megayates Reconocido puede solicitar al Director Ejecutivo la renovación de un Permiso de Embarcación y pagar la tarifa de solicitud no menos de 28 días antes de la expiración del Permiso de Embarcación, siempre y cuando haya cumplido con el inciso 1 anterior.

3- La solicitud de renovación de un permiso sólo se podría hacer si el Agente Megayates Reconocido está en condiciones de elegibilidad para solicitar un Permiso de Embarcación.

4- Una Agencia Megayates Reconocida debe proporcionar toda la documentación solicitada por el Consejo Director con respecto a una solicitud para renovar un Permiso de Embarcación, a través de un Agente.

5- El Consejo Director puede aprobar o rechazar una solicitud de renovación por parte de una Agencia Megayates Reconocida bajo criterios técnicos u otros argumentos bien justificados que amerita rechazar la solicitud de renovación, para ello deberá considerar al menos los siguientes argumentos:

a) si la Agencia Megayates Reconocida es una persona jurídica apta y adecuada para seguir siendo Titular de un Buque; y

b) Cualquier otro asunto relevante.

ARTÍCULO 64- Pago de la tasa de solicitud

La Agencia Megayates Reconocida debe pagar la tarifa de solicitud con respecto a cada solicitud presentada en el momento de presentar los documentos para su tramitación del respectivo permiso.

ARTÍCULO 65- Pago de la tarifa del chateo de Megayates

1- El Agente Megayates Reconocido deberá pagar la Tarifa del Chárter de como parte de los requerimientos para obtener los permisos de explotación para usos comerciales.

ARTÍCULO 66- Suspensión y cancelación de permisos de arrendamientos delos Megayates.

1- El Consejo Director puede suspender o cancelar un Permiso de Arrendamiento de Megayates para:

a) incumplimiento por parte del Agente Megayates Reconocido o el Equipo de Megayates para cumplir con las condiciones del Permiso;

b) falta de pago de cualquier tarifa especificada en esta Ley u otra cantidad pagadera al Poder Ejecutivo cuando vence;

c) el incumplimiento de esta ley por el Agente Megayates Reconocido o la Tripulación de Megayates;

d) violación de cualquier otra ley de la República por parte del Agente Megayates Reconocido, la Tripulación Megayates o el Propietario de la embarcación;

e) el Megayates deja de ser registrado;

f) se retira la certificación de reconocimiento comercial equivalente con base en la certificación de reconocimiento internacional con el fin de transportar pasajeros cuando el Consejo Director considera que el Agente de Megayates Reconocido relevante ya no es una persona idónea para poseer un Permiso de Arrendamiento de Megayates;

h) Incumplimiento de las leyes aduaneras relacionadas con esta Ley o variaciones en el estatus migratorio.

2- El Consejo Director debe notificar que el Permiso de Arrendamiento de Megayates se encuentra finalizada, terminada, suspendida o cancelada el Permiso de Embarque de Megayates a la Dirección General de Aduanas y a la Dirección de Migración y Extranjería para los efectos concernientes a sus jurisprudencias legales, para lo cual el armador o capitán deberán acatar los lineamientos que emitan dichas instituciones públicas.

ARTÍCULO 67- Sanciones

Una persona no debe presentar un documento al Consejo Directivo, ya sea directamente o a través de una Agencia Megayates Reconocida, que de alguna manera es engañoso o engañoso, por ese concepto se establece una multa que no exceda de US$ 250.000, 00 pero no menor a los US $150.000.00

ARTÍCULO 68- Incumplimiento de las condiciones del permiso

Una Agencia Megayates Reconocida o un propietario de embarcación no deben infringir las condiciones de un permiso, por ese concepto se establece una que no exceda de US$ 250.000, 00 pero no menor a los US$150.000.00.

ARTÍCULO 69- Operando sin un permiso

Una Agencia Megayates Reconocida no debe operar en nombre del propietario de la embarcación ni ayudar en la operación de una Megayates en aguas nacionales, incluida la realización de un chárter, sin un permiso de embarcación y / o permiso de Arrendamiento de Megayates, por ese concepto se establece una que no exceda de US$ 250.000, 00 pero no menor a los US$150.000.00.

ARTÍCULO 70- Operando en el mercado chatero nacional

Una Agencia Megayates Reconocida no debe anunciar un chateo ni participar en un chateo en las aguas nacionales cuando:

a) la tarifa de la Chateo que se pagará es menor en USD $ USD75,000.00;

b) el Contrato de arrendamiento no sea válido

c) La aprobación no es conforme con esta Ley.

Por ese concepto se establece una que no exceda de US$ 250.000,00 pero no menor a los US$150.000.00.

ARTÍCULO 71- Limitación de responsabilidad

1- Cualquier acto u omisión por parte del Consejo Director o empleado de las Autoridades Públicas y que se haya realizado de buena fe en la ejecución o la ejecución prevista de cualquier función del Consejo Director o de la Autoridad competente. En virtud de esta Ley queda exento de responsabilidad.

2- El Gobierno de Costa Rica o cualquier autoridad estatutaria establecida en virtud de las leyes de costarricenses no será responsable ni será responsable de ningún acto u omisión realizada en virtud de las facultades otorgadas en virtud de esta Ley por parte de sus operarios

OTRAS DISPOSICIONES MODIFICATORIAS

ARTÍCULO 72- Refórmase los Artículos 6, 11, 21 de la Ley Concesión y operación de marinas turísticas, Nº 7744 de 19 de diciembre de 1997, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 6- Creación de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat)

Créase la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), como un órgano de desconcentración en grado máximo del ICT. La Cimat es el

órgano técnico especializado en el desarrollo y la operación de marinas y atracaderos turísticos en el país.

La Comisión tendrá su sede en el ICT; contará con un Consejo Director integrado por la persona que ocupe el cargo de mayor jerarquía o la persona representante de cada una de las siguientes instituciones:

a) Del ICT, cuyo representante presidirá la Comisión.

b) Del Minae.

c) Del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

d) Del Ministerio de Salud.

e) Del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

f) De la Dirección de Migración y Extranjería del Ministerio de Gobernación y Policía.

g) La Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda.

El ICT proporcionará los medios económicos, materiales y técnicos para el adecuado cumplimiento de sus funciones. Para tal efecto, se integrará una dirección ejecutiva, cuya función será ejecutar los acuerdos, asesorar técnica y legalmente a la Cimat y cualquier otra función determinada en el reglamento de esta ley.

La dirección ejecutiva contará con el personal necesario para el cumplimiento de sus funciones, mediante una asesoría legal, una unidad administrativa y una unidad técnica. La persona que ocupe el cargo de superior administrativo será quien ocupe la dirección ejecutiva; será nombrada por la Cimat y podrá asistir a las sesiones de la Comisión con voz pero sin voto.

Se autoriza a las entidades públicas y a la Cimat para que suscriban convenios para el préstamo de recursos materiales y humano calificado, de acuerdo con las necesidades de la Cimat.

Artículo 11- Determinación del plazo de concesión y sus prórrogas.

1- El plazo máximo de toda concesión será determinado en función de los estudios técnicos que sustenten el cartel de licitación, sin que en ningún caso pueda ser superior a cincuenta años, y el plazo mínimo por el que se otorgará la concesión para las marinas y atracaderos turísticos será de quince años y de cinco años respectivamente.

2- El plazo de la concesión se computará a partir de la fecha de inicio indicada en el contrato de concesión. El plazo de la concesión siempre incluirá el período de la etapa de construcción.

3- Una vez concluido el plazo de concesión, la municipalidad correspondiente podrá licitar de nuevo la concesión con las variantes que estime pertinente. La licitación correspondiente deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista solución de continuidad entre ambas concesiones.

La municipalidad correspondiente podrá otorgar prórrogas siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) De existir interés público demostrado, con sustento en estudios técnicos, el plazo de la concesión podrá prorrogarse durante el último tercio anterior a su vencimiento y como mínimo deberá considerar los siguientes aspectos:

- El aval técnico extendido por la CIMAT de que el interesado ha cumplido los requisitos legales y técnicos establecidos en esta ley y el contrato de concesión.

- La certificación, emitida por la Setena, sobre el cumplimiento de los compromisos ambientales.

- La certificación de que el interesado se encuentra al día en el cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).

b) La suma del plazo original más las prórrogas aprobadas no podrá exceder del plazo máximo establecido para toda concesión en el primer inciso del presente artículo.

Los plazos del contrato de concesión y de su prórroga se determinarán tomando en cuenta las características, la complejidad y la magnitud de los proyectos, así como su viabilidad económica y rentabilidad financiera.

Artículo 21- Embarcaciones extranjeras

La embarcación extranjera que emplee los servicios ofrecidos por una marina turística gozará de un permiso de permanencia de dos años, en aguas y territorio nacionales, prorrogable por períodos iguales. Las embarcaciones se encontrarán sometidas al ordenamiento jurídico costarricense en materia de navegación y operación de las marinas, así como a los controles respectivos. El permiso inicial de permanencia y las prórrogas serán otorgados por la entidad respectiva.

Durante la permanencia en aguas y territorio costarricense, dichas embarcaciones y su tripulación podrán practicar actividades lucrativas de transporte acuático, pesca, buceo u otras afines al deporte y el turismo, siempre y cuando obtengan los permisos correspondientes ante el ICT. La inobservancia de esta disposición conllevará la imposición de multa equivalente al uno por ciento (1%) del valor de la

embarcación, además de la expulsión del lugar por parte de las autoridades municipales.

Para tales efectos, el concesionario deberá comunicar a la municipalidad del lugar donde se haya cometido la infracción citada en el párrafo anterior, cuando tenga conocimiento de ella. La inobservancia de dicha disposición, por parte del concesionario, implicará la aplicación del inciso b) del artículo 20 de esta Ley.

Cuando en una embarcación se compruebe la comisión de un ilícito contemplado en la legislación vigente, esta será incautada sin perjuicio para el Estado.

ARTÍCULO 73- Para que se modifique la Sección VII, Régimen de Importación y Exportación Temporal de la Ley General de Aduanas, Artículo 165 y adición de un nuevo inciso k) al Artículo 166, Artículo 171, de tal manera que se lea de la siguiente manera:

Artículo 165- Régimen de importación temporal

La importación temporal es el régimen aduanero que permite el ingreso, por un plazo determinado, de mercancías a territorio aduanero con suspensión de los tributos a la importación.

Las mercancías deberán ser reexportadas o importadas definitivamente sin modificación ni transformación alguna, dentro del plazo que se establezca por la vía reglamentaria y de acuerdo con la finalidad de la importación. Este plazo no podrá exceder de un año, salvo en el caso de la importación temporal de aeronaves y naves o buques a que se refiere el inciso j) e inciso k) del artículo siguiente. La vigencia de la importación temporal referidas en esos incisos, estará determinada por el plazo establecido en el contrato, debidamente aprobado por la Dirección General de Aviación Civil, el cual no podrá exceder de cinco años, en el caso de los buques deberán contar con el contrato suscrito y avalado por la División Marítima Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual no podrá exceder de cinco años. Para poder acogerse a este régimen, esas empresas no requerirán el otorgamiento de garantía.

Las mercancías importadas temporalmente deberán ser claramente identificables, por cualquier medio razonable que establezca la autoridad aduanera y deberán cumplir con las regulaciones no arancelarias aplicables.

Artículo 166- Categorías de mercancías

Podrán importarse, temporalmente, las mercancías incluidas en forma indicativa en alguna de las siguientes categorías:

(…)

k) Naves o buques arrendadas destinadas a servicios náuticos, de empresas que cuenten con un certificado de explotación otorgado por la División Marítimo Portuario costarricense y del contrato que suscriba con la marina o atracadero turístico.

Artículo 171- Provisiones de a bordo

Son provisiones de a bordo las mercancías ingresadas temporalmente y destinadas a la manutención de los tripulantes, para ser consumidas, compradas u obsequiadas a los pasajeros por la empresa aérea o marítima; además, las utilizadas en la operación, el funcionamiento y la conservación de vehículos de transporte internacional de personas, buques, aeronaves y trenes, con exclusión de las piezas, repuestos y equipo del vehículo o unidad de transporte.

En el caso de las naves o buques que posean contratos con marinas o atracaderos turísticos o posean contratos de arrendamientos con empresas que presten servicios de recreo o deportivo naútica podrán adquirir piezas para su reparación libres de impuestos, vía reglamento el Ministerio de Hacienda pondrá los controles para la consecución de este beneficio.

La empresa o su representante debe presentar una declaración detallada, tanto al ingreso como a la salida de las mercancías, ya sea por lotes o individualizadas según los manuales operativos que ponga en vigencia la Dirección General de Aduanas.

Las mercancías podrán permanecer a bordo del vehículo que las transporta o ser depositadas en bodegas o locales, destinados sólo para esta clase de mercancías, previa autorización de la aduana competente.

ARTÍCULO 74- Para que se adicione a la Ley General de Migración y Extranjería, Nº 8764 del 04 de agosto de 1986, un nuevo inciso 11) al Artículo 79, un nuevo inciso 6) al Artículo 87 y un nuevo inciso 13) al Artículo 94 de tal manera que se lean de la siguiente manera:
Artículo 79- La Dirección General de Migración otorgará una autorización de ingreso y permanencia por un tiempo definido, superior a noventa días y hasta por dos años, prorrogable en igual tanto, a quienes se encuentren comprendidos en las siguientes subcategorías:

[…]

11) Los propietarios de los navíos y su tripulación que incluye al capitán si desean permanecer en el país amparado a contratos con marinas y atracaderos turísticos.

Artículo 87- No serán residentes, las personas extranjeras a quienes la Dirección General les otorgue autorización de ingreso y permanencia, según las siguientes subcategorías:

[…]

6) Personas extranjeras que ingresen al territorio nacional vía marítima, en embarcaciones que pretendan atracar y/o permanecer temporalmente en una marina o atracadero turísticos y que cuenten con un contrato con la respectiva marina o atracadero turístico se le aplicará las regulaciones que dictan para personal de las tripulaciones de aerolíneas o en caso de ser necesario, la Dirección General de Migración y Extranjería podrá crear una nueva categoría para adecuar conforme a la especialidad de esta materia, para que los beneficiarios del servicio se vean beneficiados de las normas contenidas en esa legislación y que se encuentran debidamente reglamentadas.

Artículo 94- Serán categorías especiales, entre otras, las siguientes:

[…]

13) Trabajadores de marina y/o atracaderos turísticos o personal de yates que contengan contratos con Marinas y/o atracaderos turísticos, así como los determinados en el Reglamento de la presente Ley.

ARTÍCULO 75- Reglamentaciones y concordancias

Se autoriza al Poder Ejecutivo unificar reglamentos y directrices a lo interno de sus instituciones de gubernamentales encargadas de controlar y realizar los trámites necesarios para el ingreso, permanencia, y salida de embarcaciones, capitanes y tripulantes usuarios de una marina turística deberán atender a los principios de celeridad, oportunidad, proporcionalidad, justicia y equidad, además deberán atender a lo establecido en la Ley N°8220, Ley de Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos, de fecha 4 de marzo de 2002, aplicando en todo momento las normas aquí establecidas de manera uniforme en todas las marinas y atracaderos del país.

TRANSITORIO

El Poder Ejecutivo reglamentará las categorías y subcategorías migratorias, el procedimiento, la forma y las condiciones bajo las cuales se expedirán los permisos y las visas, de acuerdo con los principios de seguridad nacional, salubridad, orden público y protección de los derechos y libertades amparados a tratados internacionales.

Rodolfo Rodrigo Peña Flores
Diputado

07 de mayo de 2019.

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Turismo.

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