DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IEC-077-2019

INFORME ECONÓMICO

Expediente 21.426

"LEY DE MODERNIZACIÓN DE LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA DE COSTA RICA (JAPDEVA) Y PROTECCIÓN DE SUS PERSONAS SERVIDORAS"

Elaborado por:

Mauricio Porras
Susana Zúñiga

Asesores Parlamentarios

Supervisado por:

Mauricio Porras León
Jefe de Área

Revisión final y autorización

Fernando Campos Martínez
Director

24 DE JULIO DE 2019

TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN 3

II. ASPECTOS GENERALES 3

2.1 Reseña 3

2.2 Infraestructura Portuaria 5

III. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY 6

3.1 Situación Administrativa 7

3.2 Situación Financiera 13

a) Proyección Presupuestaria Año 2019 13

3.3 Situación de la Operación a Mayo del 2019 21

3.4 Reestructuración del Personal 26

AL-DEST- IEC-077-2019
INFORME ECONÓMICO[1]

"LEY DE MODERNIZACIÓN DE LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA DE COSTA RICA (JAPDEVA) Y PROTECCIÓN DE SUS PERSONAS SERVIDORAS"

Expediente 21.426

I. RESUMEN

El proyecto plantea que la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) deberá iniciar un proceso de modernización y transformación, mediante una reorganización administrativa, financiera y operativa, que le permita asegurar su sostenibilidad financiera y el cumplimiento de sus objetivos.

En esta línea establece, que a partir de, un estudio técnico que determine la cantidad de funcionarios que requiere JAPDEVA para su transformación, los servidores deberán acogerse a una de las modalidades señaladas para su desvinculación con la institución; estas opciones son: traslados horizontales, optar por el pago de sus prestaciones más un incentivo adicional para dedicarse a actividades ajenas al sector público o acogerse a un régimen de prejubilación.

Valga indicar que, este proyecto se complementa con otro adicional presentado ante la Asamblea Legislativa, mediante el cual, el Ministerio de Hacienda presenta un presupuesto extraordinario para cubrir los gastos indispensables para la transformación de JAPDEVA, incluyendo los recursos necesarios para cubrir hasta 3 meses de operación.

II. ASPECTOS GENERALES[2]

2.1 Reseña

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica, denominada JAPDEVA, fue creada mediante la Ley Nº 3091 del 18 de febrero de 1963, reformada en la Ley Nº.5337 del 9 de agosto de 1973, como ente Autónomo del Estado, con carácter de Empresa de utilidad pública que asumiría las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria, y que tendrá a su cargo construir, administrar, conservar y operar el puerto de Limón y su

[1] Elaborado por Susana Zúñiga V, Asesora Parlamentaria, revisado por Mauricio Porras León, Jefe del Área Económica del Departamento de Servicios Técnicos. Supervisado por Fernando Campos Martínez, Director a.i del Departamento de Servicios Técnicos.
[2] http://www.japdeva.go.cr/quienes_somos/resenna.html

extensión a Cieneguita, así como el puerto de Moín, y otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica.

JAPDEVA nace en 1963, con el propósito de construir y administrar la canalización de los canales de Tortuguero hasta Colorado, administrar las tierras y bienes otorgados por ley, y vigilar los contratos del Estado sobre servicios portuarios y ferroviarios. Simultáneamente en ese año se organiza en el Ministerio de Transporte una Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales, a cuyo cargo quedan la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los puertos de altura, los de cabotaje y las vías fluviales.

En 1966 JAPDEVA inició sus actividades en el dominio portuario, al hacerse cargo del Muelle Nacional que le transfirió el MOPT; en 1969 la Northen Railway Co. le transfiere el Muelle Metálico. Simultáneamente el MOPT construye el Muelle 70, y se lo transfiere a JAPDEVA y en 1972 se le transfiere el ferrocarril.

La inversión del Estado en infraestructura portuaria durante más de 65 años, mantuvo un enorme rezago, hasta que en 1970 entra en operación un nuevo muelle, denominado "Muelle 70", el cual fue contratado a una empresa mejicana.

En 1976 la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), inicia la construcción de un muelle para la importación de crudo y sus derivados, la obra se puso en servicio en 1981. A pesar de ser proyectada originalmente como una terminal petrolera, al establecerse el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, se analizaron las posibilidades del nuevo puerto, y se modificaron los objetivos iniciales. Finalmente se crea Moín, como un puerto multipropósito, que permite operaciones de carga de banano, fertilizantes, combustibles, jugo de frutas y otros.

En 1977, el Estado decreta la intervención de los ferrocarriles del Atlántico y del Pacífico, y los separa de las instituciones autónomas portuarias, debido que la administración conjunta de puerto y ferrocarril, generaba problemas que repercutían negativamente en la economía del servicio portuario y en su desarrollo.

En 1977 comenzó la construcción de la terminal de contenedores de Limón, conocida como "Muelle Alemán", la cual se inauguró en 1981.

En 1994 se amplía el puesto 5-5 en 55 m. Dadas las necesidades de ampliación, en el 2001 se agrandó en 5 Ha. el área de almacenamiento de contenedores en la terminal de Moín.

En vista del crecimiento en la actividad turística, en el 2002 entra en operación el muelle de Cruceros en la terminal de Limón, el cual consta de 1 rampa ro-ro y 2 puestos para cruceros.

En el 2004 se inaugura en Moín el puesto 5-6, o muelle Multipropósito, conocido como muelle Taiwanés.

En agosto 2008[3], el Plan Maestro para el Desarrollo Portuario Limón-Moín elaborado por la firma Holandesa Royal Haskoning analizó el estado y capacidades de los puertos de Limón y Moín y planteó 3 fases para el desarrollo portuario:

a) Fase 1: aumento de la capacidad de infraestructura existente, la preparación de una concesión al sector privado y construcción de un nuevo puerto al oeste del puerto ya existente.

b) Fase 2: traslado de toda la carga de Limón a Moín y manejo de contenedores en el nuevo puerto. Desde la implementación de la fase 2 todos los contenedores se movilizarán a la nueva terminal de contenedores. La carga paletizada y carga general no contenedorizada y los productos a granel líquido se movilizarán exclusivamente a través del muelle bananero, el muelle Taiwanés y el muelle 5-7.

c) Fase 3: extensión del muelle de contenedores con 600 metros adicionales.

En relación con lo anterior, se acordó utilizar el mecanismo de concesión de obra pública para el diseño, construcción, explotación y mantenimiento de una nueva terminal, por lo que el 13 de febrero de 2012 se suscribió el Contrato de Concesión respectivo. A partir del 27 de diciembre del 2018 entra a funcionar la nueva terminal de contenedores en Moín (APM).

2.2 Infraestructura Portuaria

El Complejo Portuario Limón – Moín en el Caribe está dividido en dos puertos, que se encuentran a siete kilómetros de distancia, uno del otro y que disponen de infraestructura y superestructura portuaria, para atender la demanda de servicios.

a) Puerto Limón

El Puerto de Limón está situado sobre la costa Caribeña de Costa Rica, a 170 kms por carretera de la capital de Costa Rica, los puestos 4-2 y 4-3 tienen un calado de 9.8 metros, el 3-1 y 3-2 tienen calado de 9.5 metros.

[3] Plan Maestro para el complejo portuario Limón - Moín, http://www.cnc.go.cr/index.php/proyectos/en-marcha/tcm. P. 54.

Muelle Setenta

Tiene una longitud de 320 metros y un ancho de 17 metros; las profundidades marinas varían entre los 7 y 9 metros. Tiene capacidad para atender solo un barco a la vez. Destinado al manejo de carga general y gráneles sólidos, actualmente está en desuso por recomendaciones técnicas.

Terminal de Contenedores

La Terminal de Contenedores, opera desde el año 1982, tiene una longitud de 460 metros y un ancho de 130 metros; el área total es de 7.5 hectáreas, el área pavimentada incluye estacionamiento para contenedores, carriles de circulación y un edificio administrativo y de servicios, posee dos puestos de atraque, para naves porta contenedores o carga general y cuenta además con una rampa para la atención de naves RO-RO, su profundidad marina o calado fluctúa entre los 9 y 10.5 metros. En ella se encuentra instalada la grúa portacontenedores, que realiza la carga y descarga de los contenedores de los barcos.

Terminal de Buques Pasajeros y Rampa Roll On Roll Off

Consiste en un muelle tipo espigón capaz de atender dos buques simultáneamente de hasta 300 metros de eslora (cruceros turísticos), o un crucero y un buque ro-ro, por lo que cuenta con una rampa de 30 metros de ancho. El calado de estos puestos de atraque es de 10 metros.

b) Puerto Moín

Entró en servicio a finales del año 1981. El Puerto Moín se construyó como un puerto Multipropósito, que permitiera operaciones de productos perecederos, además de la importación de petróleo y sus derivados, que fue su objetivo inicial. Cuenta con seis puestos de atraque y el calado va desde los 9 a los 13 metros.

En el marco de la modernización y competitividad portuaria, la Asamblea Legislativa autorizó el financiamiento para la construcción de un nuevo puesto de atraque (5-7) para extender el área de las operaciones portuarias y zonas de almacenamiento.

Adicionalmente mediante la Ley N° 8790 – Ley de Presupuesto Extraordinario correspondiente al año 2010, se autorizó al Gobierno de la República a transferir a JAPDEVA la suma de ₡15.000 millones para la adquisición de maquinaria y equipo, para lo cual el Consejo de Administración dispuso adquirir dos grúas de pórtico y un remolcador marino.

III. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY

El proyecto de Ley propone la modernización y transformación de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) con el propósito de asegurar su sostenibilidad financiera y el cumplimiento de sus objetivos, mediante una reorganización administrativa, financiera y operativa.

En la norma se ordena continuar y finalizar el estudio técnico, mediante el cual se determinará la estructura administrativa adecuada que requerirá la entidad para su correcto funcionamiento, el cual deberá estar listo máximo dos meses después de entrar en vigencia la ley.

3.1 Situación Administrativa

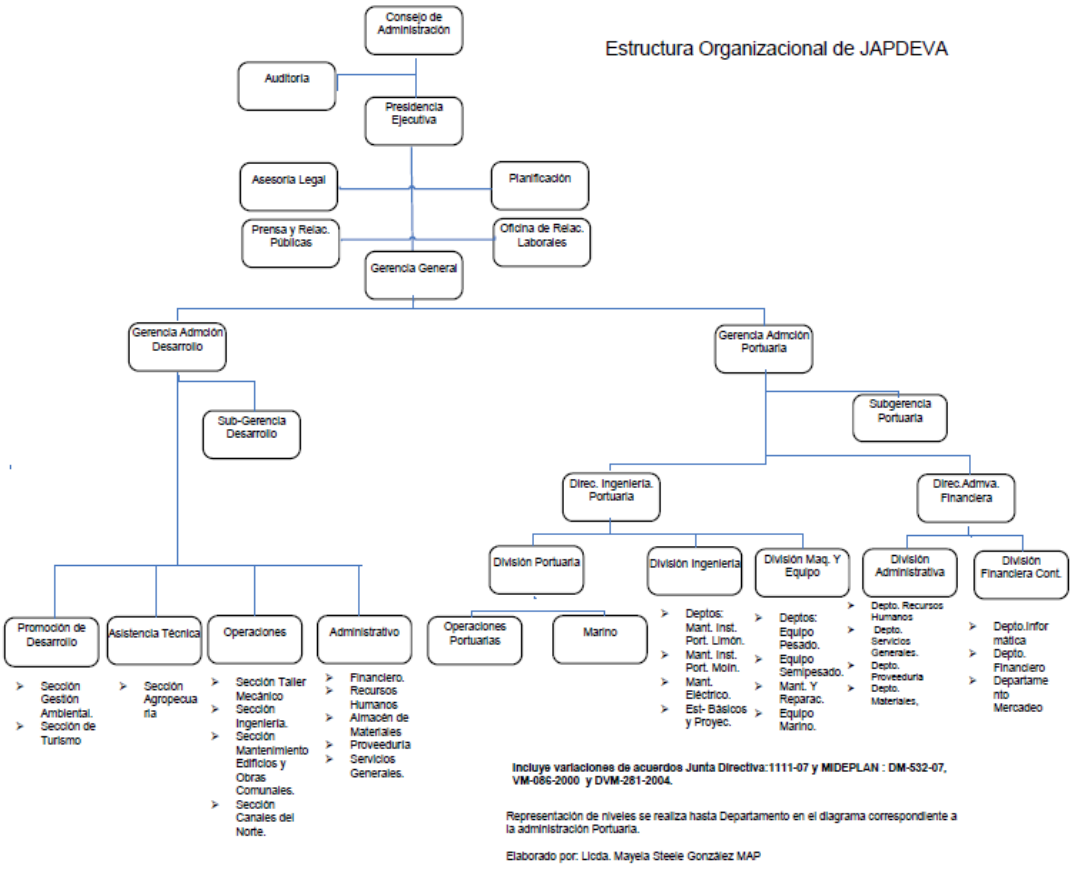
En el marco operativo, Japdeva cuenta con dos grandes divisiones: la Gerencia de Administración del Desarrollo y la Gerencia de Administración Portuaria. La primera tiene como misión promover el desarrollo socioeconómico de la provincia de Limón en forma integral, incluyendo las acciones tendientes a facilitar la mejora en las condiciones de vida de los pobladores y que posibiliten avances en las actividades de producción, comercio y servicios que realizan las diferentes poblaciones que se ubican en la región de influencia de la institución, además, administra el Sistema de Canales del Norte y Tierras Patrimonio de JAPDEVA[4].

Por su parte, a la Gerencia de Administración portuaria le corresponde: servir de plataforma logística al comercio exterior del país, brindar los servicios portuarios a todas las naves mercantes y pasajeras que arriben al Complejo Portuario de Limón-Moín (CPLM), ejecutar las inversiones en infraestructura y equipos de acuerdo con el Plan Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP), garantizar la protección y la seguridad de los puertos y velar por el mantenimiento de las instalaciones y equipos portuarios, así como procurar la eficiente dotación de bienes y servicios, recurso humano y recursos tecnológicos para el logro de las metas institucionales.

A continuación, se presenta la estructura organizacional de Japdeva.

Gráfico N°1

[4] PATRIMONIO DE JAPDEVA. Son propiedad de JAPDEVA, además de sus activos e ingresos ordinarios y extraordinarios los siguientes: Los terrenos, edificios, equipos y en general todos los bienes muebles e inmuebles destinados a las actividades propias de JAPDEVA, con excepción de aquellos bienes del Estado que por Constitución Política no pueden salir de su patrimonio. Todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por canales navegables comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior, paralela a la costa y una faja de tres kilómetros de ancho, paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre JAPDEVA



Importante señalar que de acuerdo con el Plan Estratégico Institucional (PEI) JAPDEVA 2017 -2022 (abril 2017)[5], en el análisis del entorno en que opera la Institución se identificaron las siguientes amenazas:

- La incidencia política interfiere en la direccionalidad técnica-objetiva de JAPDEVA y en la asignación de recursos requeridos para impulsar los procesos de desarrollo y portuarios.

- Carencia de legislación oportuna y clara para el desarrollo marítimo portuario del país.

- Los entes gubernamentales relacionados con las actividades portuarias se encuentran descoordinados y es limitada sus contribuciones en el proceso de modernización portuaria requerida por JAPDEVA.

- Los procesos de transformación para modernización institucional fueron lentos e inciertos al futuro, por el poco apoyo gubernamental recibido en las administraciones pasadas.

[5] http://www.japdeva.go.cr/transparencia/documentos_general/PEI%20JAPDEVA%202017%20-%202022%20(19-04-17).pdf

- La comunidad portuaria de Limón no cuenta con una estrategia intersectorial global (Gobierno locales, empresas, agentes navieros, agentes aduanales, agentes de transporte, instituciones gubernamentales) para integrar los servicios portuarios, aéreos, terrestres y ferroviarios.

- La región Huétar Caribe no es competitiva en el contexto nacional por los bajos índices socioeconómicos y las necesidades de inversión en desarrollo de la región.

- La falta de políticas de descentralización administrativa y orientaciones para la coordinación interinstitucional en el Caribe, genera desconfianza para la atracción de inversión en la región.

- Competidores con estrategias de formación y capacitación marítima portuaria orientadas a las nuevas tendencias globalizadas del servicio portuario.

- Las posibilidades de expansión portuaria en el Caribe son limitadas y de alto costo.

- Escasez de recursos financieros ante el déficit fiscal del país para indemnizar la fuerza laboral de JAPDEVA hacia un adecuado y seguro proceso de transición socio laboral.

Las principales oportunidades identificadas para JAPDEVA se resumen en PEI de la siguiente manera:

- Emprender nuevos negocios e inversiones en servicios portuarios mediante alianzas público-privadas, potenciando el interés actual de inversionistas en la región del Caribe, con respecto al contexto internacional.

- Generar nuevas modalidades de cargas y negocios de interés nacional e internacional (granelera, pesca, grava, multimodal, entre otras).

- Fortalecer la planificación estratégica institucional en el mediano y largo plazo para promover la racionalidad y la eficiencia del uso de los recursos disponibles.

- Ser eficientes y eficaces en la utilización del canon de la concesión TCM, impulsando proyectos estructurantes y dinamizadores para el desarrollo regional del Caribe.

- Aprovechar la ubicación geográfica y estratégica de Limón en el Caribe para potenciar la generación de zonas francas, parques industriales y otras actividades productivas.

- Establecer la plataforma logística (Zona Primaria) para mejorar los servicios conexos a la TCM y al área portuaria de Moín.

- Integrar la Comunidad Portuaria del Caribe con los actores estratégicos como los Gobiernos Locales y entidades interesadas en la organización la logística portuaria y su desarrollo.

- Impulsar el desarrollo de las actividades de turismo de Cruceros, Marina, y en los Canales del Norte.

- Generar alianzas con institutos y universidades nacionales e internacionales interesadas en utilizar la capacidad institucional existente para atender las necesidades de formación de la comunidad portuaria (CENFOCAP).

- Desarrollar la conectividad fluvial de las poblaciones de los canales del norte articulada a las rutas terrestres existentes para promover la sostenibilidad del área

Las principales debilidades institucionales que se identificaron, son las siguientes:

- Carencia de un plan de inversión en tecnologías (software y hardware) que contribuyan a la automatización de los procesos para promover la eficiencia y efectividad de la prestación de bienes y servicios institucionales.

- Estructura organizacional disfuncional con exceso de personal no supervisado y mal distribuido en unidades que no responden a los procesos sustantivos y estratégicos institucionales.

- La injerencia política y la coadministración sindical afectan la gestión institucional.

- Baja capacidad de JAPDEVA para hacer negocios, mercadear sus servicios y realizar la venta de nuevos servicios portuarios y de desarrollo regional.

- Deficiente administración de los recursos disponibles de la institución por la prevalencia del enfoque paternalista en la prestación de los servicios portuarios y en el desarrollo regional.

- Tendencia a la baja de los ingresos institucionales y el limitado presupuesto futuro (planillas, obras, proyectos, avances, entre otros.) por la pérdida de la carga de portacontenedores que se traslada a la TCM.

- Ausencia de planificación institucional (instrumentos de mediano y largo plazo) que facilite la gestión institucional, programación de la inversión pública, seguimiento de programas y el control interno.

- Presupuesto institucional limitado y sin otras fuentes de financiamiento para impulsar el desarrollo regional y atender las inversiones portuarias requeridas.

- Falta de autonomía institucional en la administración del recurso humano (coadministración por comisiones bipartitas de nombramiento de personal y procesos disciplinarios).

- Carencia de una cultura de servicio al cliente como empresa facilitadora de servicios portuarios y de desarrollo regional

En cuanto a las diferentes fortalezas institucionales, estas son las que se identifican como principales:

- Prestadora de servicios portuarios, con prerrogativas de Autoridad Portuaria y promotora del desarrollo del Caribe.

- Facultades legales de empresa pública para realizar todo tipo de negocios portuarios y desarrollo en el Caribe.

- Capacidad instalada en infraestructura y equipo portuario para la prestación de diferentes servicios portuarios actuales y futuros.

- Empresa estatal regional con autonomía financiera y de generación de recursos propios para ejecutar su misión.

- Disponibilidad de bienes inmuebles bajo administración que pueden ser utilizados para el desarrollo de nuevos negocios.

- Instalaciones físicas, técnicas, metodológicas y con recurso humano para capacitación y formación portuaria.

- Conocimiento y experiencia del Recurso Humano en la actividad portuaria y de promoción de desarrollo.

- Identidad de marca como JAPDEVA (reconocida nacional e internacionalmente).

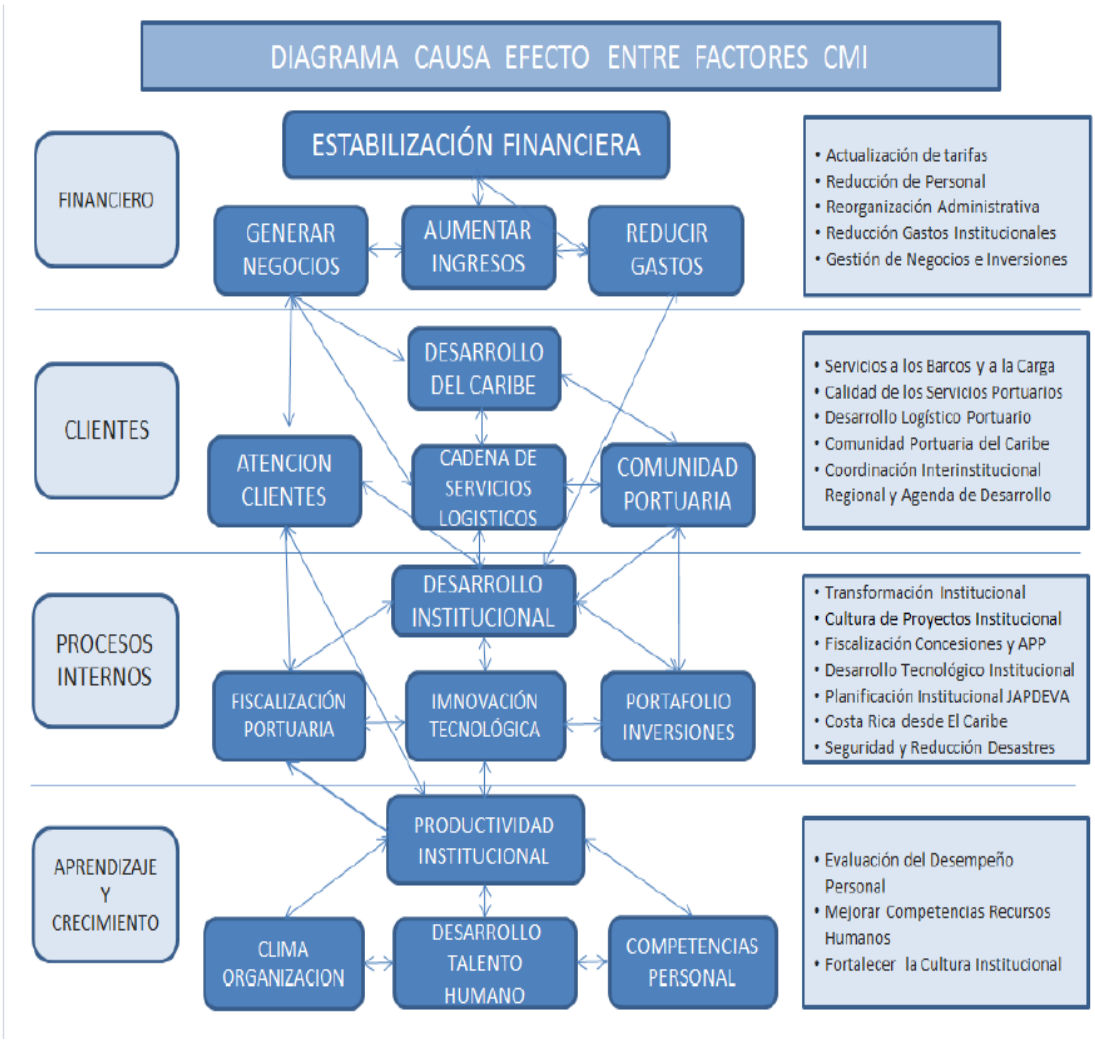
- Brindar un servicio portuario continuo 24/7 365 días al año.

- Se cuenta con un marco orientador de desarrollo regional: Plan Regional de Competitividad y Ordenamiento Territorial Región Huétar Caribe 2015 –2030

Para enfrentar las debilidades y amenazas y potenciar las oportunidades y fortalezas, el PEI plantea una serie de acciones conforme a las dimensiones: Financieros: b: Clientes; c: Procesos Internos y d: Aprendizaje y Crecimiento, que se plasman en el siguiente Cuadro de Mando Integral (CMI):

Gráfico N°2

PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL (PEI) JAPDEVA 2017 - 2022



Del diagrama anterior resalta la necesidad de realizar acciones en varios campos de la gestión de JAPDEVA. A nivel financiero destaca la necesidad de

actualizar tarifas, reducir el personal, reducción de gastos institucionales y la gestión de nuevos negocios. A nivel de servicios a clientes destaca la necesidad de desarrollar una cadena de servicios logísticos portuarios, la integración a la comunidad portuaria y la coordinación institucional. En procesos internos resalta la transformación institucional y el desarrollo tecnológico. En el ámbito del aprendizaje y crecimiento sobre sale la necesidad de mejorar las competencias del recurso humano. En el anexo N°1 se presentan los servicios prestados por JAPDEVA.

Valga indicar que si bien el proyecto tiene como objetivo la modernización de JAPDEVA mediante una reorganización administrativa, financiera y operativa, lo cierto es que la normativa se circunscribe únicamente a establecer una serie de medidas que permitan la reducción de personal.

3.2 Situación Financiera

a) **Proyección Presupuestaria Año 2019[6]**

De acuerdo con lo consignado en el documento de presupuesto 2019[7], los objetivos estratégicos institucionales establecidos a JAPDEVA son los siguientes:

1. Fomentar la competitividad portuaria y el desarrollo integral del Caribe, ejerciendo las prerrogativas y funciones establecidas de Autoridad Portuaria y de desarrollo económico en el Caribe costarricense.

2. Impulsar las acciones de construcción, administración, conservación y operación los puertos marítimos y fluviales, con la salvedad de los que operen, bajo el amparo de concesión.

3. Desarrollar las capacidades de gestión para el fortalecimiento de los procesos de fiscalización de las concesiones presentes y futuras, así como las alianzas público privadas para impulsar el desarrollo portuario y socioeconómico del Caribe.

4. Promover el desarrollo sostenible de los Canales del Norte del Caribe, mediante el mejoramiento de la administración, manejo y conservación de los recursos hídricos y territoriales.

5. Cumplir con las atribuciones y prerrogativas de conformidad al marco jurídico, mediante la celebración de toda clase de contratos, así como la

6 http://www.japdeva.go.cr/transparencia/direccion_administrativa_financiera/presupuesto/presupuesto%20informes/Presupuesto%20Ordinario%202019.pdf

7 Japdeva. Dirección Administrativa y Financiera. Oficina de Presupuesto Diciembre del 2018

realización de todos aquellos actos comerciales que fueren requeridos en el cumplimiento de sus funciones.

6. Impulsar la planificación y la promoción del desarrollo integral del Caribe Costarricense, fomentando la dirección y coordinación con los diferentes actores públicos y privados de la región.

Para el cumplimiento de estos objetivos se prevé una asignación de ingresos y gastos los cuales se detallan a continuación

- ***Ingresos***

Según se consigna en el documento del Presupuesto 2019, para ese año se estimaron recursos por un monto de **¢49.620.7 millones**, con el fin de atender la operación y mantenimiento de las infraestructuras de los Muelles Hernán Garrón y Gastón Kogan Kogan, para la comercialización venta de servicios portuarios y apoyo administrativo, así como lo relacionado con la ejecución de obras y proyectos de inversión asociados a dichas áreas de la Institución. La fuente de los ingresos se detalla a continuación:

Cuadro N°1
JAPDEVA
Presupuesto de Ingresos 2019

Ingresos Corrientes	**¢43.315.5 millones**	**87,3%**
Presupuesto de Financiamiento		
a) Superávit Específico	¢679.3 millones	1,4 %
b) Superávit Libre	¢5.500.0 millones	11,0 %
c) Transferencias de Capital	¢125.9 millones	0,3 %
Total de Ingresos	**¢49.620.7 millones**	**100.0 %**

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

La distribución de esos ingresos por Administración, se resume enseguida:

Cuadro N°2
JAPDEVA
Presupuesto Ingresos por programas
2019

1) Ingresos Corrientes Institucionales: Provenientes por la venta de servicios marítimos y portuarios, que se distribuyen de la siguiente forma:	**¢43.315.464.804,00**
a) Administración Portuaria: (89,53%)	¢38.780.335.639,00
b) Administración de Desarrollo (10,47%)	4.535.129.165,00
2) Ingresos por Financiamiento	**¢6.179.330.607,00**
- **Superávit Libre:** Al 31-12-2018 se estima un superávit libre por **¢5.500.000,00** millones, se destinan a financiar las parcialmente las prestaciones legales y becas de la Administración de Desarrollo, que se pretende pagar en el año 2019, conforme al siguiente desglose:	**¢5.500.000.000,00**
a) Administración Portuaria: **¢5.000,0** millones **b)** Administración de Desarrollo: **¢500.0** millones	¢5.000.000.000,00 500.000.000,00
Superávit Específico: Al 31-12-2018 se estima un superávit específico para la **Administración de Desarrollo** por **¢679.3** millones, se destinan a financiar en el año 2019, conforme al siguiente desglose: -Fondos de CORBANA-Canales del Norte **¢53.8** millones -Fondos de CORBANA-Canales artificiales **¢325.5** millones -Fondos del INDER **¢300.0** millones.	**¢679.330.607,00**
3) Transferencias de Capital - Aporte de CORBANA a la Administración de Desarrollo, para el mantenimiento Canales del Norte por la suma de **¢125.9** millones.	**¢125.923.180,00**
Total Presupuesto 2019	**¢49.620.718.591,00**

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

Valga señalar que la estimación de ingresos, se afecta positiva o negativamente por dos variables específicas: a) la demanda de servicios y b) el tipo de cambio.

En relación con la demanda de servicios portuarios, hasta el año 2018 la carga que transita por los puertos ha tenido la particularidad de ser una carga cautiva, al ser el único puerto en el Caribe del país.

El cuadro siguiente muestra el comportamiento de algunos servicios desde el año 2008 hasta el 2017, así como, las proyecciones para los años 2018 y 2019 considerando la afectación inicial de la entrada en operación de la TCM sobre la demanda de estos servicios.

Cuadro N°3
JAPDEVA
COMPORTAMIENTO HISTORICO Y ESTIMADO DE ALGUNOS SERVICIOS PORTUARIOS

AÑOS	AT. NAVES MERC.	ESTADIAS NAVES (MEH)	MUELLAJE TOTAL	REMOL 2	CARGA Y DESCARGA CONTENED.
2008	2 214	7 390 746	10 104 173	7 487 381	471 533
2009	2 215	6 627 490	8 965 760	8 184 289	420 530
2010	2 262	6 908 909	9 943 072	10 658 210	481 889
2011	2 453	7 110 767	9 995 519	16 804 315	501 352
2012	2 110	7 380 763	10 325 592	25 633 894	589 832
2013	2 093	7 042 289	10 669 236	28 713 409	655 874
2014	1 952	6 939 057	10 846 538	31 529 526	677 317
2015	1 843	6 773 356	10 477 505	33 844 831	670 922
2016	1 986	7 454 188	11 436 289	37 375 394	705 904
2017	**1 900**	**8 181 629**	**12 000 721**	**36 613 723**	**775 896**
2018*	**1 795**	**7 576 098**	**12 540 398**	**33 001 704**	**632 934**
2019*	**1 725**	**7 233 900**	**10 959 819**	**29 851 881**	**607 644**

Elaborado Depto. Planificación * Re proyección unidades presupuestadas para el 2018 y Proyectadas para el 2019.

Como se observa en la información del cuadro anterior, desde el año 2012, el número de naves que arriban a los puertos Gastón Kogan Kogan y Hernán Garrón Salazar, ha venido disminuyendo significativamente, para el año 2018 se proyecta que lleguen 105 buques menos que el año anterior.

La proyección del presupuesto para el año 2019, da como resultado el arribo de 1,767 naves, a esta cantidad se procedió a restarle 42 arribos estimados para ese año, correspondientes a los barcos clasificados como Fully cellular Container Ship que estarían atracando en la TCM a partir de Marzo 2019. Para ese momento se estimó que el monto aproximado que la institución dejará de percibir es alrededor de los ¢1.744,3 millones.

En relación con el Tipo de Cambio se debe considerar que el efecto de esta variable sobre las finanzas de la institución es significativo por cuanto las tarifas son dolarizadas, para la estimación de los Ingresos Corrientes del año 2019, se utilizó el tipo de cambio promedio de ¢575,00 por cada USA$1.

Basado en las anteriores consideraciones, para el ejercicio presupuestario 2019, se proyectan ingresos ordinarios y/o productos financieros por la suma

de ¢43.315.464.804,00 cuyo promedio mensual de recaudación se estima en ¢3.609.622.067,00, siendo que, cada centavo de variación en el valor de la divisa representaría un +/- ¢752.617,00.

La estimación considera la última resolución de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos ARESEP-N° 780-RCR-2012, publicada el 28 de marzo del 2012, mediante la cual se autoriza un ajuste tarifario para los servicios portuarios y marítimos que brinda Japdeva, en el Complejo Portuario Kogan - Garrón.

A continuación, se presenta un detalle de la evolución de los ingresos de JAPDEVA para cinco años, incluyendo la estimación para el 2019.

Cuadro N°4
JAPDEVA
Evolución del Presupuesto de Ingresos 2015-2019

PRESUPUESTO DE INGRESOS	2019	2018	2017	2016	2015
Ingresos	49.620.718.591	61.401.180.732	66.968.620.172	64.594.515.648	60.259.373.495
Ingresos corrientes	43.315.464.804	46.926.517.812	46.278.106.065	43.526.007.145	40.342.288.841
Ingresos no tributarios	43.315.464.804	46.926.517.812	46.278.106.065	43.526.007.145	40.342.288.841
Venta de bienes y servicios	43.285.464.804	46.483.188.315	45.860.229.702	43.244.086.174	40.056.635.837
Venta de bienes	17.688.900	13.324.382	17.752.204	16.018.853	16.194.265
Venta de servicios	35.292.498.754	36.443.838.484	35.938.726.081	34.341.217.447	31.915.705.660
Derechos y Tasas Administrativas	7.975.277.150	10.026.025.449	9.903.751.417	8.886.849.875	8.124.735.912
Ingresos de la Propiedad	30.000.000	399.402.843	310.558.513	135.746.746	129.216.298
Otros Ingresos No Tributarios	-	43.926.654	107.317.849	146.174.225	156.436.706
Transferencias de Capital del Sector Públi	125.923.180	777.016.838	-	141.710.944	-
Transferencias de Capital Inst. Descentralizad	-	777.016.838	-	116.710.944	
Transferencias de Capital a Empresas Pública	125.923.180			25.000.000	
Financiamiento	6.179.330.607	13.697.646.082	20.690.514.107	20.926.797.559	19.917.084.654
Préstamo de la República China-Taiwán					
Recursos de vigencias anteriores	6.179.330.607	13.697.646.082	20.690.514.107	20.926.797.559	18.493.223.177
Superavit Libre	5.500.000.000	9.711.400.174	6.901.906.675	4.994.193.609	3.393.223.177
Superávit Específico	679.330.607	3.986.245.908	13.788.607.432	15.932.603.951	15.100.000.000

1) En la columna del año 2018 se digitó el Presupuesto de Ingresos al 31 de agosto (estimación a diciembre 2018)

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

Tal y como se observa, los ingresos totales de JAPDEVA pasan de ¢60,259,37 millones en el 2015 a ¢49.620,71 millones según la proyección al 2019, lo que implica un deterioro del **21,4%.** Por su parte los ingresos corrientes aumentaron en el citado período en un 7,37%, no obstante, si se compara el 2019 con respecto al 2018 se estimó una disminución de ¢3.611,05 millones, un 7.69%.

La reducción más importante de ingresos en los últimos cinco años, se relaciona con los recursos correspondientes a vigencias anteriores que disminuyen en ¢12.313,89 millones, un 66,58%, y pasaron de representar un 30.68% de los ingresos totales en el 2015 a un 12,45% en la proyección del 2019. Obsérvese que, el mayor deterioro se presenta para los años 2018 y 2019, siendo que de ¢15.100,00 millones que por concepto de superávit específico se presupuestaban en el 2015, únicamente se presupuestan ¢679,33 millones en el 2019.

Un mayor detalle de los ingresos proyectados para el 2019 y su comparación con el monto total presupuestado en el 2018 se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N°5
JAPDEVA
Comparativo de Ingresos 2018-2019

	Año 2018	AJUSTE 2019	Año 2019
TOTAL PRESUPUESTO	65.129.418.173	(15.508.699.582)	49.620.718.591
INGRESOS CORRIENTES	55.224.385.848	(11.908.921.044)	43.315.464.804
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	55.224.385.848	(11.908.921.044)	43.315.464.804
VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	55.124.385.848	(11.838.921.044)	43.285.464.804
VENTA DE BIENES	132.849.570	(115.160.670)	17.688.900
Venta de agua	12.849.570	(5.160.670)	7.688.900
Venta energía eléctrica	-	-	-
Venta de otros bienes	120.000.000	(110.000.000)	10.000.000
VENTA DE SERVICIOS	45.445.153.293	(10.152.654.539)	35.292.498.754
SERVICIOS DE TRANSPORTE	44.318.326.119	(10.188.013.306)	34.130.312.813
Servicios de transporte portuario	44.318.326.119	(10.188.013.306)	34.130.312.813
Servicios de Remolcador	12.256.213.100	(2.038.707.182)	10.217.505.918
Servicios de Operadores	315.736.082	(113.037.916)	202.698.166
Atención a las naves	4.480.629.150	(448.420.663)	4.032.208.487
Mov. De Contenedores y Fu	18.687.409.502	(6.809.913.485)	11.877.496.017
Despacho y Recibo de Cont	458.843.685	(12.494.909)	446.348.776
Otros Servicios a Contened	205.440.475	90.466.111	295.906.586
Servicios de Estadía	5.918.036.297	(635.480.822)	5.282.555.475
Servicios de Almacenaje	1.996.017.828	(220.424.440)	1.775.593.388
ALQUILERES	1.126.827.174	35.358.767	1.162.185.941
Alquiler de maquinaria y equipo	1.126.827.174	35.358.767	1.162.185.941
DERECHOS ADMINISTRATIVOS	9.546.382.985	(1.571.105.835)	7.975.277.150
DERECHOS ADMINISTRATIVOS A LOS SERV	9.546.382.985	(1.571.105.835)	7.975.277.150
DERECHOS ADMINISTRATIVOS A LO	9.546.382.985	(1.571.105.835)	7.975.277.150
Estacionamiento de Conten	814.971.000	(525.015.376)	289.955.624
Ingresos por pasajero en Tr	245.609.398	32.387.824	277.997.222
Derechos de Exportacion	2.497.995.157	(230.255.697)	2.267.739.460
Derechos de Importación	3.375.231.757	(537.867.437)	2.837.364.320
Derechos Exportación Bana	1.613.013.043	(102.733.131)	1.510.279.912
Derechos Sobre compañias	999.562.630	(207.622.018)	791.940.612
INGRESOS DE LA PROPIEDAD	100.000.000	(70.000.000)	30.000.000
RENTA DE ACTIVOS FINANCIEROS	100.000.000	(70.000.000)	30.000.000
INTERESES SOBRE TITULOS VALORES	100.000.000	(70.000.000)	30.000.000
Intereses sobre títulos valores del Gobier	-	-	-
Intereses sobre títulos valores de Empre	100.000.000	(70.000.000)	30.000.000
Diferencias por tipo de cambio	-	-	-
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL DEL SECTOR PÚBLICO	400.000.000	(274.076.820)	125.923.180
Transferencias de Capital Inst. Descentralizadas No Empre	400.000.000	(400.000.000)	-
Transferencias de Capital a Empresas Públicas No Financi	-	125.923.180	125.923.180
FINANCIAMIENTO	9.505.032.325	(3.325.701.718)	6.179.330.607
RECURSOS DE VIGENCIAS ANTERIORES	9.505.032.325	(3.325.701.718)	6.179.330.607
SUPERAVIT LIBRE	5.481.496.512	18.503.488	5.500.000.000
SUPERAVIT ESPECIFICO	4.023.535.813	(3.344.205.206)	679.330.607

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

Como se observa en el comparativo, para el 2019 se prevé una reducción de ingresos por el orden de los ¢15.508,69 millones, lo que representa un 23.8%. Específicamente los ingresos por servicios de transporte portuario disminuyen en ¢10.188,01 millones, aproximadamente un 23%.

- ***Egresos***

El presupuesto de egresos para el año 2019 de JAPDEVA asciende a ¢49.620,72 millones, de los cuales corresponde a remuneraciones ¢34.395.7 millones el 69.3%, Servicios ¢5.830.9 millones el 11,8%, Materiales y Suministros ¢1.962.6 millones el 4,0%, Activos Financieros ¢50.0 millones el 0.1%, Bienes Duraderos ¢1.045.8 millones el 2,1%, Transferencias corrientes ¢6.327.0 millones el 12,8%, Transferencias de capital ¢8.7 millones, el 0.0%. Un detalle del presupuesto por programas se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro N°6
JAPDEVA
PRESUPUESTO ORDINARIO 2019
Cuadro Egresos por Programas

	Total	%	Administración Superior	%	Administración Portuaria	%	Administración Desarrollo	%
REMUNERACIONES	**34.395.682.416,0**	**69,3**	**5.501.423.242,0**	**16,0**	**24.727.237.436,0**	**71,9**	**4.167.021.738,0**	**12,1**
Remuneraciones básicas	**9.919.005.822,0**	**20,0**	**1.756.271.062,0**	**17,7**	**6.716.208.166,0**	**67,7**	**1.446.526.594,0**	**14,6**
Sueldos para cargos fijos	9.079.505.822,0	18,3	1.674.271.062,0	18,4	5.988.708.166,0	66,0	1.416.526.594,0	15,6
Suplencias	839.500.000,0	1,7	82.000.000,0	9,8	727.500.000,0	86,7	30.000.000,0	3,6
REMUNERACIONES EVENTUALES	**3.923.996.167,0**	**7,9**	**261.601.048,0**	**6,7**	**3.297.200.000,0**	**84,0**	**365.195.119,0**	**9,3**
Tiempo extraordinario	3.366.736.588,0	6,8	62.000.000,0	1,8	2.990.700.000,0	88,8	314.036.588,0	9,3
Recargo de funciones	10.500.000,0	0,0	500.000,0	4,8	10.000.000,0	95,2	-	0,0
Disponibilidad laboral	519.759.579,0	1,0	179.101.048,0	34,5	289.500.000,0	55,7	51.158.531,0	9,8
Compensación de vacaciones	7.000.000,0	0,0	-	0,0	7.000.000,0	100,0	-	0,0
Dietas	20.000.000,0	0,0	20.000.000,0	100,0	-	0,0	-	0,0
INCENTIVOS SALARIALES	**13.291.378.175,0**	**26,8**	**2.327.838.646,0**	**17,5**	**9.496.917.648,0**	**71,5**	**1.466.621.881,0**	**11,0**
Retribución por años servidos	3.768.915.487,0	7,6	660.198.602,0	17,5	2.713.694.621,0	72,0	395.022.264,0	10,5
Restricción al ejercicio liberal de la profesión	20.000.000,0	0,0	-	0,0	20.000.000,0	100,0		0,0
Décimo tercer mes	1.912.088.748,0	3,9	304.238.500,0	15,9	1.373.481.881,0	71,8	234.368.367,0	12,3
Salario escolar	1.879.952.803,0	3,8	299.125.248,0	15,9	1.350.398.152,0	71,8	230.429.403,0	12,3
Otros incentivos salariales	**5.710.421.137,0**	**11,5**	**1.064.276.296,0**	**18,6**	**4.039.342.994,0**	**70,7**	**606.801.847,0**	**10,6**
CONTRIBUCIONES PATRONALES AL DESARROLLO Y SEG	**3.847.131.743,0**	**7,8**	**612.129.323,0**	**15,9**	**2.763.452.140,0**	**71,8**	**471.550.280,0**	**12,3**
CONTRIBUCIONES PATRONALES A FONDOS DE CAPI	**3.414.170.509,0**	**6,9**	**543.583.163,0**	**15,9**	**2.453.459.482,0**	**71,9**	**417.127.864,0**	**12,2**
SERVICIOS	**5.830.890.243,0**	**11,8**	**506.945.520,0**	**8,7**	**4.866.599.442,0**	**83,5**	**457.345.281,0**	**7,8**
Alquileres	903.000.000,0	1,8	30.500.000,0	3,4	862.500.000,0	95,5	10.000.000,0	1,1
Servicios básicos	1.354.871.659,0	2,7	244.945.520,0	18,1	1.051.839.021,0	77,6	58.087.118,0	4,3
Servicios comerciales y financieros	68.000.000,0	0,1	34.000.000,0	50,0	24.500.000,0	36,0	9.500.000,0	14,0
Servicios de gestión y apoyo	85.000.000,0	0,2	41.000.000,0	48,2	20.000.000,0	23,5	24.000.000,0	28,2
Gastos de viaje y transporte	204.426.477,0	0,4	32.600.000,0	15,9	79.300.000,0	38,8	92.526.477,0	45,3
Seguros, reaseguros y otros	1.130.000.000,0	2,3	80.000.000,0	7,1	950.000.000,0	84,1	100.000.000,0	8,8
Capacitación y protocolo	49.500.000,0	0,1	10.000.000,0	20,2	36.000.000,0	72,7	3.500.000,0	7,1
Mantenimiento y reparación	1.429.592.107,0	2,9	21.900.000,0	1,5	1.250.460.421,0	87,5	157.231.686,0	11,0
Servicios diversos	606.500.000,0	1,2	12.000.000,0	2,0	592.000.000,0	97,6	2.500.000,0	0,4
MATERIALES Y SUMINISTROS	**1.962.565.933,0**	**4,0**	**184.300.000,0**	**9,4**	**1.462.250.000,0**	**74,5**	**316.015.933,0**	**16,1**
Productos químicos y conexos	887.518.723,0		104.000.000,0	0,0	546.000.000,0		237.518.723,0	0,0
Alimentos y productos agropecuarios	303.100.000,0	100,0	22.600.000,0	7,5	250.500.000,0	82,6	30.000.000,0	9,9
Materiales y productos de uso de la construcción y	115.680.259,0	100,0	7.700.000,0	6,7	102.000.000,0	88,2	5.980.259,0	5,2
Herramientas, repuestos y accesorios	358.016.951,0		10.000.000,0	0,0	323.000.000,0		25.016.951,0	0,0
Útiles, materiales y suministros diversos	298.250.000,0	100,0	40.000.000,0	13,4	240.750.000,0	80,7	17.500.000,0	5,9
ACTIVOS FINANCIEROS	**50.000.000,0**	**0,1**	-	**0,0**	-	**0,0**	**50.000.000,0**	**0,0**
BIENES DURADEROS	**1.045.800.000,0**	**100,0**	**39.800.000,0**	**3,8**	**702.000.000,0**	**67,1**	**304.000.000,0**	**29,1**
Maquinaria y equipo mobiliario	62.000.000,0	100,0	38.000.000,0	61,3	22.000.000,0	35,5	2.000.000,0	3,2
Construcciones, adiciones y mejoras	900.000.000,0	100,0	-	0,0	600.000.000,0	66,7	300.000.000,0	33,3
Bienes duraderos diversos	83.800.000,0	0,0	1.800.000,0	2,1	80.000.000,0	0,0	2.000.000,0	0,0
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**6.327.000.000,0**	**12,8**	**230.000.000,0**	**3,6**	**5.557.000.000,0**	**87,8**	**540.000.000,0**	**8,5**
Transferencias corrientes al Sector Público	45.000.000,0	0,1		0,0	45.000.000,0	100,0	-	0,0
Transferencias corrientes a personas	52.000.000,0	0,1	-	0,0	2.000.000,0	3,8	50.000.000,0	96,2
Prestaciones	5.823.500.000,0	11,7	130.000.000,0	2,2	5.213.500.000,0	89,5	480.000.000,0	8,2
Transferencias corrientes ent. Privadas s/ lucro					-			
Otras transferencias corrientes al Sector Privado	360.000.000,0	0,7	100.000.000,0	27,8	250.000.000,0	69,4	10.000.000,0	2,8
Transferencias corrientes al Sector Externo	46.500.000,0	0,1		0,0	46.500.000,0	100,0		0,0
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	**8.750.000,0**	**0,0**	-	-	**2.750.000,0**	**31,4**	**6.000.000,0**	**68,6**
Transferencias de Capital a Gobiernos Locales	6.000.000,0	100,0	-	0,0	-	0,0	6.000.000,0	100,0
Transferencias de Capital a entidades privadas					2.750.000,0			
TOTAL GENERAL	**49.620.688.592,0**	**100,0**	**6.462.468.762,0**	**13,0**	**37.317.836.878,0**	**75,2**	**5.840.382.952,0**	**11,8**

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

Tal y como se observa, la mayor cantidad de recursos los absorbe el programa de Administración Portuaria con un 75.2%, le sigue Administración Superior con un 13.0%y finalmente Administración del Desarrollo con un 11.8%.

A nivel general el presupuesto del 2018 se incrementó en un 11% con respecto al del 2017, en tanto que para el 2019 se reduce en un 15%. Si bien la partida Remuneraciones que corresponde a un 69.3% del gasto para el 2019 crece un 10%, otras partidas sufren reducciones significativas como en el caso de Servicios -79.4%, Materiales y Suministros -61.5% y la de Bienes Duraderos -540.3%, estas partidas, al relacionarse con algunas obras de mantenimiento y reparaciones en instalaciones y edificios y con equipo portuario, vehicular y otros, se están respaldando con recursos del superávit libre y específico-2018. Igualmente, las Transferencias Corrientes que incluyen recursos para las prestaciones se toman en parte del superávit libre-2018.

Valga indicar que las Transferencias de Capital incluyen recursos de aportes para los Gobiernos Locales, así como la transferencia al Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA "SINTRAJAP" para la construcción del Edificio (Transitorio III de Convención Colectiva). En la partida de Activos Financieros, la Administración de Desarrollo incorpora recursos para becas a terceras personas, por la suma de ¢50 millones.

Importante señalar que, la partida de Transferencias Corrientes por ¢6,327.00 millones, incluye un monto de ¢5.823,50 millones correspondiente al pago de prestaciones, de los cuales ¢4.800.00 millones corresponden a prestaciones legales a los funcionarios de la institución que se acogen al artículo Nº 61 de la Convención Colectiva, pensión de la CCSS otorgada por vejez o invalidez y fallecimiento; esta partida está financiada con ingresos del Superávit Libre-2018 (¢4.400 millones corresponden a Administración Portuaria y ¢400 millones a Administración de Desarrollo). Además, se incluye una partida por ¢1.018.00 millones que corresponden a Otras Prestaciones a Terceras Personas, que se relaciona con gastos que JAPDEVA brinda a funcionarios y familiares para la compra de aparatos ortopédicos, antejos, subsidio por muerte, dispuestos en la Convención colectiva (Artículo Nº 67), así como con incapacidades a funcionarios de la institución que se financian con ingresos corrientes

3.3 Situación de la Operación a Mayo del 2019

A continuación se hace referencia al Resumen Ejecutivo "*Informe de Indicadores de Gestión Portuaria (Preliminar)*" emitido por la Oficina de Planificación y Estadísticas de JAPDEVA, correspondiente a mayo 2019[8]. El informe contempla el comportamiento de las operaciones del Complejo Portuario en general y por separado, de los puertos Hernán Garrón y Gastón

[8] http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/estadistica_portuaria.html

Kogan, la información fue extraída de la base de datos de JAPDEVA, el 2/07/2019; tómese en cuenta que la nueva terminal de contenedores en Moín (APM) empezó a funcionar a partir del 27 de octubre del 2018.

Del total de las naves que arribaron a mayo del 2019, el 67%, fueron atracadas en el Puerto de Moín y el 33%, fueron atracadas en los Puertos de Limón, 304 y 150 naves, respectivamente. En términos generales, se observa una disminución de 260 naves, con respecto a las naves atracadas en el mismo periodo del año 2018.

En relación con las Naves Mercantes, la escasez se debe especialmente a la disminución de 257 barcos, 39% menos, donde solo con 17 gaseros y 6 Roll on Roll of, fueron las únicas modalidades con más aumento en sus unidades, el resto experimentaron disminución. A este periodo los barcos mercantes que visitaron el complejo portuario, obtuvieron esloras promedio de 167 metros y de 18.262 toneladas de registro bruto (TRB), con menos uso de capacidad que las naves del 2018.

En cuanto a los cruceros, éstos mostraron una disminución de 3 naves con respecto a las naves que visitaron el complejo en este mismo periodo del 2018, en promedio fueron naves más grandes, con 270 metros de eslora y 80.022 de TRB, disminuyeron el uso de su capacidad en 14.055 pasajeros, 12% menos que los que visitaron el año anterior.

De todas las naves pasajeras atracadas al mes de mayo del 2019, el 100% o sea 55 naves fueron atracadas en Limón. Del total de las naves mercantes el 76%, 304 naves fueron atracadas en Moín y 24%, 95 naves en Limón.

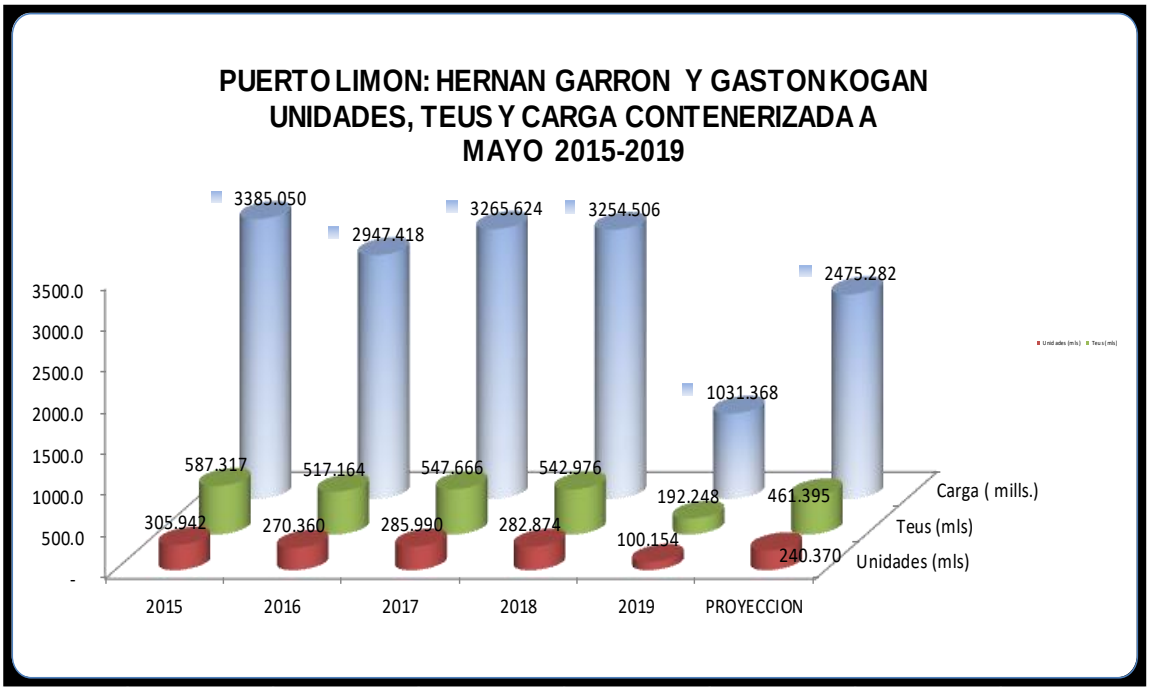
En relación con el Tráfico de Carga el complejo Portuario movilizó a mayo del 2019, 2.818.433 toneladas métricas; 2.358.362 toneladas menos, (alrededor de 46% menos), que lo movilizado en el mismo periodo del año 2018. Del total de la carga que se movilizó a este mes, el 37%, (1.037.412 toneladas), se refiere a carga embarcada y el 63%, (1781.022 toneladas), a la carga desembarcada.

Las exportaciones disminuyeron en un 64%, (1.835.503 toneladas), con respecto al mismo periodo del 2018, en cuanto a las importaciones, sin tomar en cuenta lo del petróleo, disminuyeron la carga en 768.106 toneladas, 61% menos. Las importaciones de petróleo y sus derivados aumentaron su comportamiento en 245.247 toneladas, 24% más, todo comparado con el mismo periodo del año anterior.

Es importante mencionar que del total de la carga que se movilizó en el complejo portuario, el 87%, 2460.241 toneladas de la carga se trasegaron en el puerto de Moín y el 13%, 358.192 toneladas, en Limón. De los productos de importación que trasegaron por este Complejo portuario, solo los hidrocarburos aumentaron su movilización, el resto, disminuyeron su trasiego. De todos los principales productos de exportación, todos los productos disminuyeron su trasiego, comparado con el mismo periodo del 2018.

Finalmente, en relación con el movimiento de Contenedores y Furgones (de la carga contenerizada), se observa una disminución en: las unidades, los teus y la carga, en 182.720, 350.728 y 2.223.138 respectivamente, todo comparado con el mismo periodo del año 2018, a la vez se observa una importante discrepancia con respecto a las proyecciones realizadas.

Gráfico N°3



Fuente: Estadísticas Portuarias Japdeva

Del total de las unidades movilizadas (contenedores), un 80%, se movilizaron por el puerto de Moín y un 20%, unidades por el puerto Limón, 79.838 y 20.316 unidades respectivamente. Todo comparado con el mismo periodo del 2018.

Teóricamente, (donde se toman en cuenta todos los puestos que trabajaron carga), la tasa de ocupación a mayo del 2019 fue de 32%, Operacionalmente, (donde solo se toman en cuenta los puestos que más volumen de carga manejan), reflejó 34%, en la terminal de Limón, el puesto 4-3, contribuyó con el 33% y en Moín el 5-6, con el 48%. La tasa de ocupación total estuvo en 32%, 31 puntos menos con respecto al mismo periodo del año anterior, donde el puerto de Limón disminuyó con 36 puntos y Moín con 26 puntos menos en su tasa de ocupación, todo comparado con el mismo periodo del 2018.

Las horas totales en puerto disminuyeron en 29.963 un 59% menos, mucho obedece a la disminución del arribo de naves a este periodo del 2019. El promedio por nave mercante de tiempo en Puerto, fue de 48 horas, 28 menos, comparado con el mismo periodo del 2018. Por su parte, el tiempo total de permanencia de los buques en los puestos de atraque en horas (T. Estadía),

registró una disminución de 9.750 horas un 47%. Las horas promedio por nave mercante en atracadero fue de 24 horas, 6 menos que en el mismo periodo del 2018.

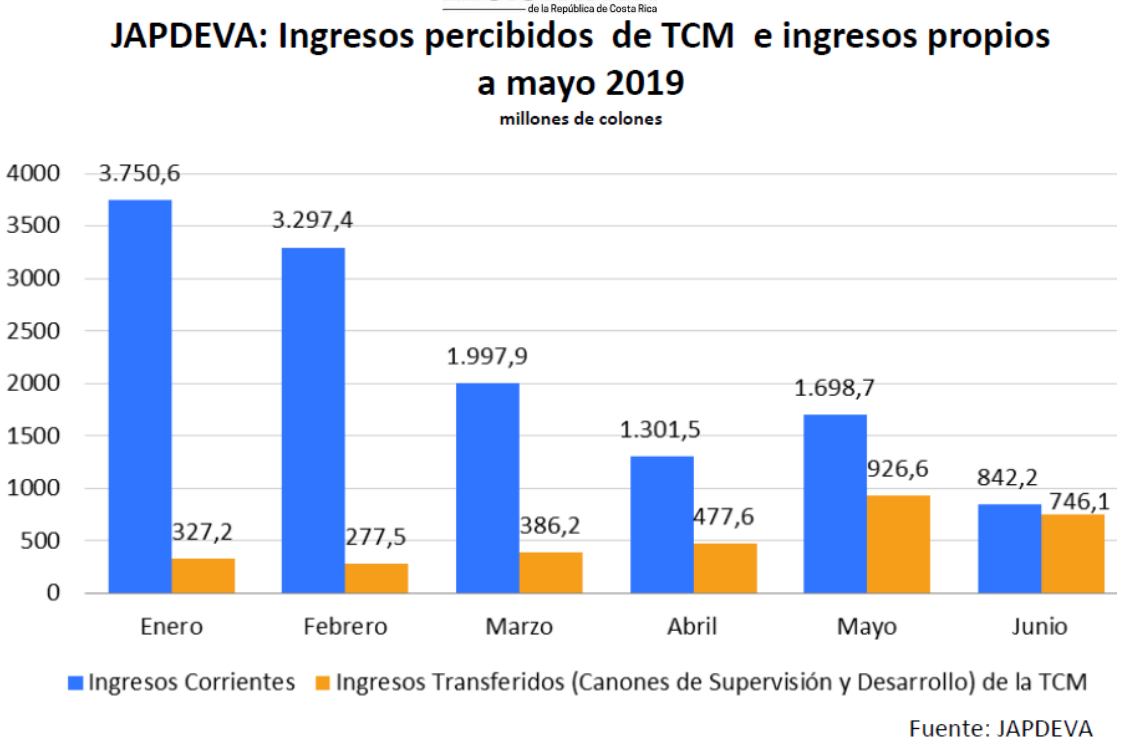
Por su parte, a este periodo del 2019 se observó una disminución Tonelaje Registro Bruto de 5.587.019 TRB, 32% menos, con respecto al mismo periodo del año 2018; y el metro Eslora por hora registró una disminución de 46.819, un 36% metros de eslora / hora, en comparación con el mismo periodo del año 2018, comportamiento que se debe a la disminución de las naves atracadas en este periodo.

El informe determina que en general la disminución de los indicadores portuarios por servicios a la carga, en gran parte se le atribuyen, a la disminución del 46% de carga que se dejó de trasegar por el complejo portuario a raíz del desaceleramiento de la economía y la entrada en marcha de la nueva terminal de Contenedores APM terminal. Así mismo, la disminución en algunos indicadores por servicios a las naves (tiempos, entre otros), se le atribuyeron a disminución de 257 naves ,39% menos, y a factores internos y externos que afectaron la zona atlántica al final del 2018 y a este periodo del 2019.

Importante señalar que, de acuerdo con la información presentada por la Contraloría General de la República ante la Comisión de Gobierno y Administración, en audiencia del 16 de julio de 2019[9] se tiene que de enero a junio 2019 se presenta un importante deterioro en los ingresos corrientes generados por la institución que pasan de ¢3,750.6 millones en enero de ese año a ¢842.2 millones en junio. En contraste se observa un crecimiento en los ingresos percibidos de TCM por concepto del canon de supervisión y desarrollo, los cuales, no obstante, no pueden ser utilizados por JAPDEVA para financiar su operación.

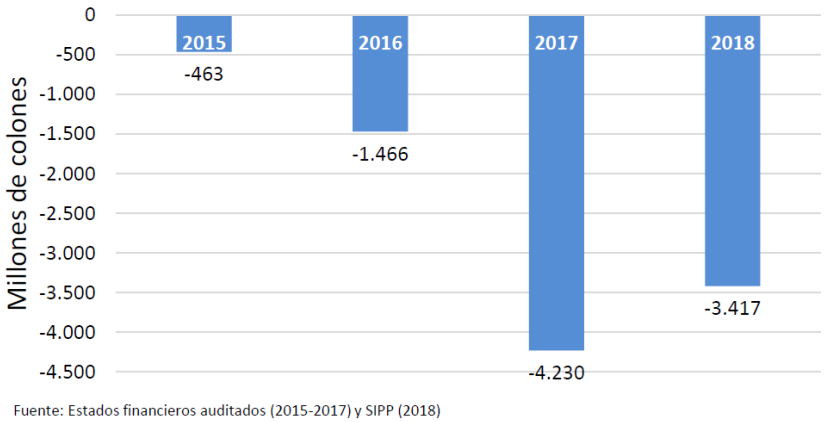
Gráfico N°4

[9] Sesión ordinaria N°13



Finalmente se señala que, si bien presupuestariamente JAPDEVA ha logrado mantener su operación, principalmente utilizando los recursos de superávits acumulados, desde el punto de vista financiero contable arroja resultados negativos desde el 2015, cuando el Estado de Resultados indicó pérdidas por ¢463 millones, las que alcanzaron ¢4,230 millones en el 2017 y se estimaron en ¢3,417 millones en el 2018.

Gráfico N°5
JAPDEVA
Resultado Contable



Fuente: Estados financieros auditados (2015-2017) y SIPP (2018)

Presentación de la Contraloría ante la Comisión de Gobierno y Administración.

3.4 Reestructuración del Personal

Para efectos de llevar a cabo la modernización y transformación de la institución, el proyecto de Ley pone su énfasis en la reestructuración administrativa y específicamente en la reducción de su personal, esto por considerar que su carga salarial es demasiado alta en relación con su volumen actual de operación.

Seguidamente se presenta el presupuesto correspondiente a remuneraciones para el año 2019 y se compara con el presupuesto de egresos proyectado a diciembre 2018 y los egresos reales a diciembre 2017.

Cuadro N°7
JAPDEVA
Comparativo Partida de Remuneraciones
2017-2018-2019

	Presupuesto Año 2019 (a)	%	% Variación (a-b)	Egresos Reales a agosto Proyectados a Diciembre 2018 (b)	%	Egresos Reales año 2017 (a)	% Variación (a-b)
Remuneraciones	34.395.682.416,0	69,3%	10,0%	30.953.309.168,4	54,1%	27.919.945.896,6	11%
Remuneraciones Básicas	9.919.005.822,0	17,3%	12,2%	8.711.040.451,2	15,2%	9.127.426.885,0	-5%
Sueldos para Cargos Fijos	9.079.505.822,0	18,3%	12,8%	7.918.394.841,9	13,8%	8.302.894.415,0	-5%
Suplencias	839.500.000,0	1,7%	5,6%	792.645.609,3	1,4%	824.532.470,0	-4%
Remuneraciones Eventuales	3.923.996.167,0	7,9%	-15,4%	4.529.556.209,7	7,9%	841.309.881,0	438%
Tiempo Extraordinario	3.366.736.588,0	6,8%	-21,4%	4.087.699.969,3	7,1%	330.691.847,0	1136%
Recargo de Funciones	10.500.000,0	0,0%	76,3%	2.483.539,5	0,0%	943.717,0	163%
Disponibiliad Laboral	519.759.579,0	1,0%	17,5%	429.003.035,9	0,8%	499.075.292,0	-14%
Compensación de vacaciones	7.000.000,0	0,0%	100,0%	-	0,0%	-	0%
Dietas	20.000.000,0	0,0%	48,2%	10.369.665,0	0,0%	10.599.025,0	-2%
Incentivos Salariales	13.291.378.175,0	26,8%	16,2%	11.135.295.643,2	19,5%	11.019.311.009,6	1%
Retribución por años servidos	3.768.915.487,0	7,6%	27,7%	2.726.044.646,0	4,8%	2.909.360.479,6	-6%
Restricción al ejercicio liberal de la profesión	20.000.000,0	0,0%	-184,4%	56.875.723,4	0,1%	70.086.083,0	-19%
Décimo tercer mes	1.912.088.748,0	3,3%	-7,7%	2.059.464.266,0	3,6%	1.807.638.407,0	14%
Salario Escolar	1.879.952.803,0	3,3%	4,3%	1.800.000.000,0	3,1%	1.720.821.278,0	5%
Otros Incentivos Salariales	5.710.421.137,0	10,0%	21,3%	4.492.911.007,8	7,9%	4.511.404.762,0	0%
Contribuciones Patronales al Desarrollo	3.847.131.743,0	6,7%	4,0%	3.691.564.145,2	6,5%	3.737.822.243,0	-1%
Contribuciones Patrones a Fondos de Capit	3.414.170.509,0	6,0%	15,5%	2.885.852.719,2	5,0%	3.194.075.878,0	-10%

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

De conformidad con los datos anteriores, remuneraciones que corresponde al rubro de mayor peso en el presupuesto institucional, crece por el orden del 11% en el 2018 respecto al año anterior y se proyecta un crecimiento del 10% para el 2019; dentro de esta partida se prevé una reducción importante en el pago de tiempo extraordinario para este año, siendo que mostró un crecimiento significativo en el 2018; por su parte la partida de incentivos salariales que creció en un 1% en el 2018, pasa a crecer un 16.2% en el 2019.

Las remuneraciones contempladas en el presupuesto 2019, incluyen los salarios para 1.405 puestos fijos de colaboradores y personal transitorio, así como los demás incentivos laborales previstos en el Código de Trabajo y la Convención Colectiva de Trabajo. Igualmente, incluye dietas a los Directores del Consejo de Administración, las contribuciones a la seguridad social, aportes

al sistema de pensiones establecido en la Ley de Protección al Trabajador de los trabajadores de JAPDEVA.

Si se toma en cuenta los datos presupuestados para la partida de Sueldos para Cargos Fijos, se tiene que la concentración del gasto se encuentra en el programa de Administración Portuaria con un 12.1% del total del gasto y el 69.5% de las plazas, le sigue la Administración superior con el 3.3% del gasto total y el 17.0% de las plazas y finalmente la Administración de Desarrollo con un 2.9% del gasto y el 13.45% de las plazas.

Cuadro N°8
JAPDEVA
Número de Puestos y Sueldos para Cargos Fijos por Programa. 2019

Programa	Número de Puestos	Presupuesto 2019	Relación Porcentual*
Nº1: Administración Superior	239	1.674.3	3,3%
Nº2: Administración Portuaria	977	5.988.7	12,1%
Nº3: Administración Desarrollo	189	1.416.5	2,9%
Suelos Institucional 2017	1.405	9.079.5	18,3%

*Presupuesto 2019 ¢49.620.7 millones

Fuente: JAPDEVA. Dirección Administrativa Financiera

En relación con los incentivos salariales, estos suman los ¢13.291.37 millones que incluyen retribuciones que corresponden de conformidad con la legislación y Convención Colectiva vigente y se asignan al servidor por sus características laborales y por la función que realiza determinada por su puesto de trabajo y que como tal, complementan las remuneraciones básicas. A continuación, se presenta un detalle de los incentivos presupuestados por JAPDEVA para el 2019 indicando su fuente de financiamiento.

Cuadro N°9
JAPDEVA
Incentivos Salariales 2019 y Fuente de Financiamiento

Consolidado Institucional 2018 Ajustado para 2019	CORRIENTES	LIBRE	ESPECIFICO	CAPITAL	PO-2018 Ajustado para 2019
INCENTIVOS SALARIALES	**13.272.539.331**	**0**	**9.752.845**	**9.086.000**	**13.291.378.176**
Retribución por años servidos	3.768.915.487	0	0	0	3.768.915.487
Restricción al ejercicio liberal de la profesión	20.000.000	0	0	0	20.000.000
Decimotercer mes	1.902.589.501	0	4.917.748	4.581.500	1.912.088.749
Salario escolar	1.870.613.206	0	4.835.097	4.504.500	1.879.952.803
OTROS INCENTIVOS SALARIALES	**5.710.421.137**	**0**	**0**	**0**	**5.710.421.137**
Carrera Profesional	230.502.068	0	0	0	230.502.068
Complemento Salarial Informatica	144.081.386	0	0	0	144.081.386
Dedicación Exclusiva	587.076.177	0	0	0	587.076.177
Arraigo Cultural	496.270.205	0	0	0	496.270.205
Bonificación por eficiencia portuaria	323.200.000	0	0	0	323.200.000
Bonificación a los practicos	144.800.000	0	0	0	144.800.000
Complemento por Altura	206.751.048	0	0	0	206.751.048
Complemento Fijo	21.319.000	0	0	0	21.319.000
Carrera Portuaria	897.412.684	0	0	0	897.412.684
Riesgo Policial	112.413.514	0	0	0	112.413.514
Zonaje	12.891.104	0	0	0	12.891.104
Costo de Vida	1.098.993.590	0	0	0	1.098.993.590
Complemento Salarial Mercado Regional Operadores	71.435.292	0	0	0	71.435.292
Complemento Salarial Enfermería	5.000.000	0	0	0	5.000.000
Plus de Productividad	482.044.936	0	0	0	482.044.936
Complemento Cambio de Jornada	468.530.133	0	0	0	468.530.133
Bonificación Atraque y Desatraque Tanqueros y Portacontenedores	103.200.000	0	0	0	103.200.000
Incentivo Cierre de Puerto	184.500.000	0	0	0	184.500.000
Incentivo Riesgo Operacional	120.000.000	0	0	0	120.000.000

De las anteriores partidas destacan por su importancia la de “Costo de Vida” por ¢1.098,99 millones y la de “Carrera Portuaria” por ¢897,41 millones.

El primero se fundamenta en el Artículo 55 de la Convención Colectiva de Trabajo, al señalar que: “Los aumentos de salario serán negociados cada año, en el periodo comprendido entre el uno de agosto y el treinta y uno de octubre, ambas inclusive, en montos acordes al incremento en el Costo de Vida en la Canasta Básica de la Región Atlántica. El monto regirá a partir del uno de enero del año siguiente”. Por su parte el voto de la Sala Constitucional No. 6730-06 señala que *“... El Artículo 53 debe ser interpretado, conforme a la Constitución, en el sentido que el monto negociado por la Junta para compensar el costo de vida de acuerdo con el índice de precios al consumidor*

de la zona Caribe, puede ascender hasta cifra residual de dicho importe, una vez restado el aumento decretado por el Poder Ejecutivo...". Para dar cumplimiento a lo señalado, el monto fijado para el Costo de Vida Regional es producto de un "Estudio sobre el diferencial de precios en la Ciudad de Limón", que ha sido elaborado por el Instituto Tecnológico de Costa Rica durante los últimos. Este incentivo se reconoce a todo el personal de la institución, incluyendo el personal suplente e interino (Art. I-e), salvo: Presidente Ejecutivo, sus asistentes y asesores; Gerentes y sus asistentes, Subgerentes, Auditor y Sub-auditor.

Por su parte, la Institución otorga el plus de carrera portuaria a 1.020 puestos de trabajo, de los cuales 129 puestos pertenecen a la Administración Superior, 774 puestos son de la Administración Portuaria y 117 puestos de la Administración de Desarrollo. De acuerdo al Artículo N° 70 de la Convención Colectiva y en atención a lo dispuesto por el artículo Nº 26 de la Ley Orgánica de JAPDEVA, la carrera portuaria consistirá en otorgar cada cinco años un aumento del 5% calculado sobre el salario base, hasta un máximo de un 25%, a todos los trabajadores excepto los que reciben el incentivo de arraigo.

También llama la atención el incentivo de Arraigo Cultural por ¢496.27 millones, el cual, consecuentemente con lo declarado por el Voto No. 2006-06729 del diecisiete de mayo del dos mil seis, se aplica únicamente a profesionales. Este incentivo se establece en el Artículo 57 de la Convención Colectiva de Trabajo: "*Para dar cumplimiento al artículo 167 del Código de Trabajo para la atracción de profesionales calificados y con el objetivo de arraigar a los que actualmente laboran, JAPDEVA incorpora un incentivo de un treinta por ciento (30%) sobre el salario base aplicable en forma exclusiva para los profesionales. Este complemento salarial será otorgado a cada trabajador únicamente por la Junta Directiva de JAPDEVA*"[10].

Para efectos de reducir el personal, el proyecto de Ley establece tres posibles opciones a las que deberán acogerse los trabajadores que dejarán de laborar para la institución: a) un traslado horizontal a instituciones de la Administración Central y Descentralizada, en cuyo caso no podrán acogerse a las otras opciones; b) el pago de las prestaciones hasta un máximo de 12 años, más un incentivo adicional, para dedicarse a actividades ajenas al sector público, con lo cual no podrán acogerse a la tercera opción; y c) acogerse a un régimen pre-jubilatorio con cargo al Presupuesto Nacional.

El beneficio de la prejubilación cesará en caso de que la persona se reinserte en el mercado laboral o acceda al derecho jubilatorio en el Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte.

---

10 http://www.japdeva.go.cr/transparencia/direccion_administrativa_financiera/presupuesto/presupuesto%20informes/Presupuesto%20Ordinario%202019.pdf

De acuerdo con lo establecido, en un plazo máximo de dos meses después de la entrada en vigencia de la ley, JAPDEVA deberá contar con el estudio técnico que determine la cantidad de funcionarios que requiere para su transformación. Por su parte, en el plazo máximo de 3 meses a partir de la publicación de la ley, los servidores deberán acogerse a una de las modalidades señaladas.

En relación con la propuesta de traslados horizontales, a ésta podrá acogerse cualquier servidor de JAPDEVA, nombrado de manera interina o en propiedad, siendo que, a los funcionarios que se trasladen, les serán aplicados los instrumentos y sistemas de gestión de recursos humanos (clasificación de puestos, régimen de empleo y pluses salariales) propios de la institución a la cual sean trasladados. De acuerdo con lo establecido en el Transitorio I del proyecto, la Dirección General del Servicio Civil deberá aplicar el proceso para realizar traslados horizontales en el plazo máximo de 3 meses a partir de la publicación de la ley, en tanto que los traslados de instituciones bajo el ámbito de la Autoridad Presupuestaria, deberán aplicarse en el plazo de 1 mes.

De acuerdo con la información proporcionada por las autoridades de JAPDEVA a la Comisión de Gobierno y Administración, en comparecencia del día 27 de junio de 2019 [11] , se tienen perfilados **236 funcionarios** que reúnen características para aplicar el traslado horizontal.

En cuanto a la segunda opción, que plantea un incentivo adicional a las personas que finalicen la relación laboral con la institución, establece el proyecto la posibilidad de reconocer el **auxilio de cesantía**, proporcional a los años de servicio laborados en la institución, en forma continua e ininterrumpida, hasta un máximo de **doce años**.

Adicionalmente, se otorgaría un **incentivo adicional de 8 mensualidades** del salario promedio de los últimos 6 meses efectivamente laborados, para quienes tuviesen un salario bruto mensual inferior al millón de colones. A aquellos funcionarios que tuviesen un salario bruto mensual igual o superior al millón de colones, se les otorgará un **incentivo adicional de 4 mensualidades** del salario promedio de los últimos 6 meses efectivamente laborados.

A continuación, se presenta un detalle de la relación de puestos institucional, incluida en el presupuesto 2019.

Cuadro N°9
JAPDEVA

[11] Sesión Extraordinaria N.° 08

ASAMBLEA LEGISLATIVA
de la República de Costa Rica

RELACIÓN DE PUESTOS INSTITUCIONAL 2019

NOMBRE CLASE	TIPO JORNADA	NUMERO PUESTOS	SAL.BASE ACTUAL	SAL. BASE PROPUESTO	DIFERENCIA SAL.BASE	NUM. MESES	TOTAL ANUAL
ASESOR PROFESIONAL	8 HORAS	1	706.150	706.150	0	13	9.179.950
ASISTENTE ADMINISTRATIVO	8 HORAS	1	395.550	395.550	0	13	5.142.150
ASISTENTE DE SALUD SER.CIVIL 1	8 HORAS	1	339.550	339.550	0	13	4.414.150
ASISTENTE PROFESIONAL	8 HORAS	1	606.850	606.850	0	13	7.889.050
AUDITOR GENERAL	8 HORAS	1	1.305.150	1.305.150	0	13	16.966.950
BODEGUERO PORTUARIO	8 HORAS	3	289.600	289.600	0	13	11.294.400
CAPITAN DE REMOLCADOR	8 HORAS	14	712.633	712.633	0	13	129.699.206
CHEQUEADOR PORTUARIO	8 HORAS	41	400.339	400.339	0	13	213.380.687
CONDUCTOR DE SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	25	291.250	291.250	0	13	94.656.250
CONDUCTOR DE SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	23	299.950	299.950	0	13	89.685.050
ENCARGADO BODEGA PORTUARIO	8 HORAS	1	305.114	305.114	0	13	3.966.482
ENCARGADO UNIDAD PORTUARIA	8 HORAS	6	390.065	390.065	0	13	30.425.070
ENFERMERA 1 (LIC.)	8 HORAS	1	693.646	693.646	0	13	9.017.398
GERENTE (GERENTE AREA)	8 HORAS	2	2.092.327	2.092.327	0	13	54.400.502
GERENTE (GTE GENERAL)	8 HORAS	1	2.115.743	2.115.743	0	13	27.504.659
GERENTE DE SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	3	1.178.700	1.178.700	0	13	45.969.300
INSPECTOR DE SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	118	296.800	296.800	0	13	455.291.200
INSPECTOR DE SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	18	322.500	322.500	0	13	75.465.000
JEFE UNIDAD PORTUARIA	8 HORAS	13	594.194	594.194	0	13	100.418.786
MECANICO PORTUARIO 1	8 HORAS	8	368.090	368.090	0	13	38.281.360
MECANICO PORTUARIO 2	8 HORAS	23	561.719	561.719	0	13	167.953.981
MECANICO PORTUARIO 3	8 HORAS	44	605.062	605.062	0	13	346.095.464
MEDICO ESPECIALISTA	8 HORAS	1	1.011.291	1.011.291	0	13	13.146.783
ODONTOLOGO 1	8 HORAS	1	861.315	861.315	0	13	11.197.095
OFICIAL RECEPCION DE NAVES	8 HORAS	6	329.763	329.763	0	13	25.721.514
OFICINISTA SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	11	296.800	296.800	0	13	42.442.400
OFICINISTA SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	4	322.500	322.500	0	13	16.770.000
OPER.DE MAQUINAR. SERV.CIVIL 1	8 HORAS	15	299.950	299.950	0	13	58.490.250
OPER.DE MAQUINAR. SERV.CIVIL 2	8 HORAS	11	337.150	337.150	0	13	48.212.450
OPERADOR DE CABEZAL PORTUARIO	8 HORAS	36	442.200	442.200	0	13	206.949.600
OPERADOR DE COMPUTADOR 2	8 HORAS	1	383.650	383.650	0	13	4.987.450
OPERADOR EQ. ESPEC.PORTUARIO 1	8 HORAS	25	644.572	644.572	0	13	209.485.900
OPERADOR EQ. ESPEC.PORTUARIO 2	8 HORAS	19	657.427	657.427	0	13	162.384.469
OPERADOR MONTACARGA PORTUARIO	8 HORAS	93	370.015	370.015	0	13	447.348.135
PRACTICO PORTUARIO	8 HORAS	8	719.740	719.740	0	13	74.852.960
PRESIDENTE EJECUTIVO	8 HORAS	1	2.756.401	2.756.401	0	13	35.833.213
PROFESIONAL BACHILLER JEFE 1	8 HORAS	3	551.400	551.400	0	13	21.504.600
PROFESIONAL EN INFORMATICA 1 A	8 HORAS	16	518.550	518.550	0	13	107.858.400
PROFESIONAL EN INFORMATICA 1 B	8 HORAS	1	576.400	576.400	0	13	7.493.200
PROFESIONAL JEFE INFORMATICA 1	8 HORAS	3	772.000	772.000	0	13	30.108.000
PROFESIONAL JEFE INFORMATICA 2	8 HORAS	1	880.400	880.400	0	13	11.445.200
PROFESIONAL JEFE SERV. CIVIL 1	8 HORAS	21	827.950	827.950	0	13	226.030.350
PROFESIONAL JEFE SERV. CIVIL 2	8 HORAS	11	880.400	880.400	0	13	125.897.200
PROFESIONAL JEFE SERV. CIVIL 3	8 HORAS	8	961.450	961.450	0	13	99.990.800

NOMBRE CLASE	TIPO JORNADA	NUMERO PUESTOS	SAL.BASE ACTUAL	SAL. BASE PROPUESTO	DIFERENCIA SAL.BASE	NUM. MESES	TOTAL ANUAL
PROFESIONAL SERVICIO CIVIL 1 A	8 HORAS	25	518.550	518.550	0	13	168.528.750
PROFESIONAL SERVICIO CIVIL 1 B	8 HORAS	33	610.150	610.150	0	13	261.754.350
PROFESIONAL SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	21	692.000	692.000	0	13	188.916.000
PROFESIONAL SERVICIO CIVIL 3	8 HORAS	24	752.450	752.450	0	13	234.764.400
PROGRAMADOR DE COMPUTADOR 2	8 HORAS	1	413.600	413.600	0	13	5.376.800
SECRETARIA EJECUTIVA CONF. 1	8 HORAS	1	375.500	375.500	0	13	4.881.500
SECRETARIO DE SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	22	348.100	348.100	0	13	99.556.600
SECRETARIO SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	40	335.550	335.550	0	13	174.486.000
SUB-AUDITOR	8 HORAS	1	1.174.650	1.174.650	0	13	15.270.450
SUPERVISOR MAQ. EQU. PORTUARIO	8 HORAS	8	638.276	638.276	0	13	66.380.704
SUPERVISOR OPER. PORTUARIAS	8 HORAS	72	650.922	650.922	0	13	609.262.992
TECNICO ADMINISTRACION VIAL-A	8 HORAS	6	358.150	358.150	0	13	27.935.700
TECNICO DE SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	48	335.550	335.550	0	13	209.383.200
TECNICO DE SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	26	366.250	366.250	0	13	123.792.500
TECNICO DE SERVICIO CIVIL 3	8 HORAS	53	427.500	427.500	0	13	294.547.500
TECNICO EN INFORMATICA 1	8 HORAS	9	322.500	322.500	0	13	37.732.500
TECNICO EN INFORMATICA 2	8 HORAS	68	355.450	355.450	0	13	314.217.800
TECNICO EN INFORMATICA 3	8 HORAS	2	396.700	396.700	0	13	10.314.200
TECNICO EN INFORMATICA 4	8 HORAS	1	414.900	414.900	0	13	5.393.700
TECNICO MONITOREO PORTUARIO	8 HORAS	15	388.841	388.841	0	13	75.823.995
TECNICO PROTECCION PORTUARIA	8 HORAS	5	451.137	451.137	0	13	29.323.905
TRAB.CALIFICADO SERV. CIVIL 1	8 HORAS	26	288.500	288.500	0	13	97.513.000
TRAB.CALIFICADO SERV. CIVIL 2	8 HORAS	35	327.950	327.950	0	13	149.217.250
TRAB.CALIFICADO SERV. CIVIL 3	8 HORAS	5	355.600	355.600	0	13	23.114.000
TRABAJADOR DE SERVICIO CIVIL 1	8 HORAS	81	270.750	270.750	0	13	285.099.750
TRABAJADOR DE SERVICIO CIVIL 2	8 HORAS	6	285.500	285.500	0	13	22.269.000
TRABAJADOR ESPECIALIZADO 4	8 HORAS	1	299.000	299.000	0	13	3.887.000
TRABAJADOR MARINO	8 HORAS	98	392.757	392.757	0	13	500.372.418
TRABAJADOR SUPERVISOR MARINO	8 HORAS	27	434.863	434.863	0	13	152.636.913
SUELDO-FIJO	***PLAZAS***	***1.405***					***8.116.999.891***
DISPONIBILIDAD							***392.539.680***
OTROS INCENTIVOS							
COSTO DE VIDA							948.460.500
ANUALIDADES							3.145.610.455
DEDICACION EXCLUSIVA							475.577.505
CARRERA PROFESIONAL							171.329.236
ARRAIGO CULTURAL							367.281.226
COMPLEMENTO ALTURA							191.983.116
COMPLEMENTO GRUA							67.829.099
CARRERA PORTUARIA							824.704.894
COMPLEMENTO FIJO							14.586.000
ZONAJE							10.113.168
COMPLEMENTO COMPUTO							110.514.183
COMPLEM.ENFERMERIA							1.454.583
COMPLEM.PROVEEDURIA							8.161.140
RIESGO POLICIAL							101.598.263
CAMBIO DE TURNO							434.058.144
TOTAL FINAL							***15.382.801.083***

Fuente: JAPDEVA. Presupuesto 2019

De acuerdo con el detalle anterior, de las 1.405 plazas consideradas, **10 puestos** muestran un **salario base** superior al millón de colones, no obstante, la consideración del límite se fijaría a partir de la remuneración total, por lo que la cantidad de funcionarios con ingresos superiores al indicado aumentaría de manera importante al considerar los pluses e incentivos.

Valga indicar que los funcionarios que opten por recibir el incentivo adicional, no podrán acogerse el derecho de prejubilación, además que no podrán ocupar puesto alguno en la Administración Pública con un tope de hasta 246 días naturales según corresponda, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 686 de Código de Trabajo.

Finalmente, la tercera opción consiste en acogerse a un régimen prejubilatorio. En este caso podrán optar las personas ex servidoras de JAPDEVA que hubiesen sido liquidadas según las condiciones de la segunda opción pero que no se hayan acogido al incentivo adicional por transformación institucional.

Los requisitos para acogerse a la prejubilación son los siguientes:

a) Tener al menos cincuenta y cinco años (55) de edad.

b) Contar con un mínimo de veinticinco (25) años cotizados para el Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM) de la Caja Costarricense del Seguro Social o cualquier otro régimen de pensiones autorizado en el país.

c) Haber sido liquidados con responsabilidad patronal, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la ley.

d) No haberse reinsertado laboralmente.

e) No haber recibido el incentivo adicional dispuesto en el inciso c) del artículo 4 de la presente ley.

De acuerdo con la información proporcionada por las autoridades de JAPDEVA a la Comisión de Gobierno y Administración, en comparecencia del 27 de junio de 2019 se tienen perfilados 276 personas que reúnen características para acogerse al régimen de prejubilación. Según la misma fuente, a nivel general el **49% de los trabajadores** de la institución tienen más de **50 años** de edad, siendo que el promedio de edad de todos los trabajadores (fijo + interino) es de 47,7 años.

Cuadro N°10

JADEVA
Número de trabajadores por rango etario a abril 2019
Población total

RANGO ETARIO /TODOS	TOTAL	
0-30	63	5%
31-40	286	24%
41-50	257	22%
51-60	485	41%
MÁS DE 60	95	8%
TOTAL	1,186	100%
	100%	

Fuente: JADEVA

Por su parte, el 64% de los trabajadores tienen más de **10 años de laborar** en la institución, siendo que el promedio de antigüedad de todos los trabajadores (fijo + interino) es de 16,7 años; a continuación, se presenta la distribución

Cuadro N°11
JADEVA
Distribución de Trabajadores por antigüedad

ANTIGÜEDAD /TODOS	TOTAL	
0-5	156	13%
6-10	278	23%
11-20	386	33%
21-30	138	12%
MÁS DE 30	228	19%
TOTAL	1,186	100%
	100%	

Fuente: JADEVA

El monto de la prestación económica asignable propuesto para la prejubilación, será, en cada caso, el equivalente a un sesenta y tres por ciento (63%) del salario promedio calculado con los doce (12) mejores salarios mensuales de los últimos cinco (5) años laborados en la Administración Pública. Sin embargo, el monto a cancelar no podrá superar el tope máximo establecido sin posposición para el pago de las pensiones del régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM) de la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS). Por su parte, la prejubilación caducará en caso que la persona se reinserte en el mercado laboral o cuando acceda al derecho jubilatorio en el Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte o cualquier otro régimen de pensiones autorizado en el país.

Tómese en consideración que en el caso del régimen de IVM, de acuerdo con lo que establece el artículo 23 del reglamento de este régimen, la pensión se calcula con base en el promedio de los últimos 240 salarios o ingresos mensuales (20 años) devengados y cotizados por el asegurado, actualizados por inflación, tomando como base el índice de precios al consumidor (IPC). Por su parte, el artículo 24 establece que el monto de la pensión por IVM,

comprende una cuantía básica entre un 43% y 52.5% como porcentaje del salario o ingreso promedio en los primeros 20 años de cotización, además, se incluye una cuantía adicional equivalente al 0,0833% sobre el salario o ingreso promedio de referencia por cada mes cotizado en exceso de los primeros 240 meses. Lo anterior implica que el beneficio que se obtenga por pensión, probablemente será mucho menoR al que se obtenga por prejubilación.

La Dirección Nacional de Pensiones realizó una estimación de los diferentes costos relacionados con este régimen de prejubilación, en el marco de los requisitos y parámetros establecidos en el proyecto de Ley.

Para los efectos se aplica a estas prejubilaciones el tope del régimen de Invalidez, Vejez y Muerte, administrado por la CCSS, actualmente equivalente a ₡1.612.851 y se establece como supuesto que la ley empezaría a regir en agosto de 2019. Adicionalmente, se consideran los siguientes datos proporcionados por JAPDEVA:

- Un total de 288 empleados son personas mayores de 55 años con 25 ó más de servicio.

- La duración de cada prejubilación para establecer el coste hasta su caducidad, se establece con base en el dato de fecha de proyección de consolidación de derecho al régimen de IVM, suministrado por la CCSS. Con base en estos datos el régimen duraría hasta marzo de 2029, cuando el último prejubilado consolide su derecho, sea una duración aproximada de 10 años. Lo anterior, bajo el supuesto de que no se varíen los requisitos para acceder a este sistema.

- 11 funcionarios cumplen el derecho para jubilarse por el régimen de IVM al momento de la entrada en vigencia tentativa de la ley (agosto de 2019). Esto implica que los cálculos se realizan teniendo como base 277 potenciales funcionarios con derecho a prejubilación a partir de agosto de 2019.

- Nueve funcionarios consolidaran su derecho al IVM entre agosto y diciembre de 2019, los cuales están considerados en la presente estimación.

- Ciento cuatro jubilaciones estarán topadas, por ser montos superiores a ₡1.612,85.

A continuación, se presenta un detalle de la estimación de la prejubilación mínima, promedio y máxima.

Cuadro N°12
Prejubilaciones mínima, promedio y máxima

Mínima	356,506
Promedio	1,252,512
Máxima	1,612,851

Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

De acuerdo con los cálculos efectuados por la Dirección de Pensiones el monto de prejubilación promedio rondaría ¢1,252,512 colones.

En el siguiente cuadro se presenta la distribución de los prejubilados según los distintos rangos del monto de la prejubilación y el costo asociado de acuerdo con una proyección a 10 años.

Cuadro N°13
Distribución prejubilados según rango de prejubilación

Rango	Cantidad Prejubilados	Costo
De 356,506 a menos de 500,000	4	97,231,087
De 500,000 a menos de 800,000	44	1,296,357,172
De 800,000 a menos de 1,000,000	34	1,364,615,208
De 1,000,000 a menos de 1,200,000	28	1,095,223,244
De 1,200,000 a menos de 1,612,851	63	3,974,463,856
Igual a 1,612,851 (tope)	104	7,779,583,818
Total general	277	15,607,474,385

Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

Como se observa de los 277 funcionarios que potencialmente se podrían acoger a la prejubilación 195 (70.4%) recibirían un monto superior al millón de colones.

Seguidamente se incluye la distribución del costo del régimen de prejubilación por año, incluyendo la cantidad de prejubilados existente para cada período.

Cuadro N°14
Cantidad de prejubilados y costo por año -2019 a 2029

Año	Cantidad Prejubilados	Costo
2019(2)	277	1,689,402,045
2020	268	3,778,307,276
2021	235	3,281,510,308
2022	198	2,599,225,505
2023	148	1,956,289,200
2024	103	1,271,659,497
2025	66	729,450,544
2026	28	239,745,464
2027	4	38,948,210
2028	2	18,574,793
2029(3)	1	4,361,543
Total		15,607,474,385

(1) No incluye cargas sociales ni aguinaldo.
(2) Costo por 5 meses (de agosto a diciembre). (3) Finaliza en marzo
Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

De acuerdo con los datos anteriores, el costo del régimen iría disminuyendo conforme los prejubilados se acojan al régimen del IVM de la CCSS, siendo que el grueso del gasto se concentraría en los cinco primeros años.

En el siguiente cuadro se realiza la misma distribución incluyendo en el costo lo correspondiente al aguinaldo.

Cuadro N°15
Cantidad de prejubilados y costo por año incluyendo aguinaldo

Año	Cantidad Prejubilados	Costo con Aguinaldo
2019(2)	277	1,830,185,549
2020	268	4,093,166,216
2021	235	3,554,969,500
2022	198	2,815,827,631
2023	148	2,119,313,300
2024	103	1,377,631,122
2025	66	790,238,090
2026	28	259,724,253
2027	4	42,193,894
2028	2	20,122,692
2029(3)	1	4,725,005
Total		16,908,097,251

(1) Incluye aguinaldo. (2) Costo por 5 meses (de agosto a diciembre). (3) Finaliza en marzo.
Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

Al dato anterior se adiciona en el siguiente cuadro, lo correspondiente a la cuota estatal a los seguros sociales.

Cuadro N°16
Costo del proyecto considerando aguinaldo y cuota estatal de seguros sociales

Costo del Proyecto considerando Aguinaldo y cuota estatal de seguros sociales - colones de 2019 -	
Costo pago prejubilaciones 2019-2029	15,607,474,385.29
Más Aguinaldo	1,300,622,865.44
Prejubilaciones más Aguinaldo	16,908,097,250.73
Más cuota Estatal IVM 1.24%	244,423,972.97
Más cuota Estatal SEM 0.25%	49,279,026.81
Costo total proyecto 2019-2029	17,201,800,250.51

Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

De acuerdo con los datos estimados por la Dirección Nacional de Pensiones del Ministerio de Trabajo, se estima que el costo total del régimen de prejubilación alcance los **¢17.201,8 millones**.

Finalmente se considera a continuación lo que sería el costo del proyecto para el 2019, el cual se estima en **¢1.862,2 millones**.

Cuadro N°17
Costo del proyecto para 2019 considerando aguinaldo (agosto a diciembre)

Costo pago prejubilaciones 2019	1,689,402,044.95
Más Aguinaldo	140,783,503.75
Prejubilaciones más Aguinaldo	1,830,185,548.69
Más cuota Estatal IVM 1.24%	26,638,124.87
Más cuota Estatal SEM 0.25%	5,370,589.69
Costo total proyecto 2019	1,862,194,263.26

Fuente: Dirección Nacional de Pensiones. MTSS

Es importante mencionar que para financiar el proceso de modernización de JAPDEVA, el Poder Ejecutivo presentó ante la Asamblea Legislativa el proyecto de Ley que se tramita bajo el Expediente N°21.475 y que corresponde

a la cuarta modificación legislativa a la Ley N°9632, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2019 y sus reformas.

En dicho proyecto se incluye una transferencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes destinada a la Junta de Administración de Puertos del Pacífico (JAPDEVA), por un monto de **¢21.989.765.516,00**. El objetivo de la transferencia de recursos es financiar el pago de tres meses de la planilla actual de JAPDEVA (incluye salarios, aguinaldo y contribuciones sociales) por un monto total de **¢5.752.908.243,00**, además de dotar recursos para la modernización de JAPDEVA y la protección de sus trabajadores por un monto de **¢16.236.857.273,00** en atención al proyecto de Ley expediente 21.426 "Modernización de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA) y Protección de sus Personas Servidoras"

Adicionalmente, se incorporan en el Título Regímenes de Pensiones, **¢1.689.243.215,00**, para la creación de un Régimen de Prejubilación como medida de protección a las personas exservidoras de JAPDEVA, según estimaciones realizadas por la Dirección Nacional de Pensiones (DNP) del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS), mediante oficio MTSS-DMT-OF-739-2019.

Cuadro N°18
Cuarta Modificación a Ley N°9632 Presupuesto de la República
Ejercicio Económico 2019

CONCEPTO	MONTO
Pago planilla JAPDEVA (salarios, aguinaldo y contribuciones sociales)	¢5.752.908.243,00
Modernización de JAPDEVA	¢16.236.857.273,00
Regímenes de Pensiones Prejubilación	¢1.689.243.215,00
TOTAL	**¢23.679.008.731,00**

Fuente: Ministerio de Hacienda

Obsérvese que el monto correspondiente a prejubilación no incluye los referente a aguinaldo y las cuotas estatales a la seguridad social.

Importante indicar que los recursos provendrán de una rebaja del programa Servicio de la Deuda Pública por un monto de ¢23.679.008.731,00, específicamente del rubro de Amortización de títulos valores internos a largo plazo, partida que, según se indica en el oficio DCP-0261-2019 de la Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda, dispone de recursos presupuestarios producto de los canjes realizados entre el segundo semestre del año 2018 y los meses transcurridos del presente año; no obstante se llama la atención en cuanto a que el propósito de estos canjes es reducir las necesidades de financiamiento en el corto plazo y en consecuencia evitar la

emisión de nueva deuda, para con ello liberar la presión sobre las tasas de interés en el mercado interno.

Por otra parte, se debe señalar que, al igual que en este caso, en concomitancia con los procesos de cierre de las actividades del INCOFER y del INCOP; se promulgaron las Leyes N° 8950, N° 8674 y N° 8832, en las cuales se establecieron derechos de prejubilación de los exfuncionarios de esas instituciones que fueron liquidados y cumplieran con las condiciones para su otorgamiento. Según se señala en la Memoria Anual 2018 de la Contraloría General de la República, al 31 de diciembre de 2018, existían 85 prejubilados de INCOFER y 73 prejubilados del INCOP.

Los pagos a los beneficiarios de esas leyes, se realizan con cargo al Presupuesto Nacional, específicamente, con los fondos de pensión administrados por la DNP, denominados “Pensiones ex servidores INCOP Ley 8674” y “Pensiones ex servidores INCOFER Ley 8950”. Durante el año 2018, los gastos por concepto de pensiones a exfuncionarios del INCOP y del INCOFER ascendieron a ¢763 millones y ¢573 millones, respectivamente.

Valga señalar que, el gasto devengado por concepto del título Regímenes de Pensiones ascendió a ¢908.326 millones en el 2018, mientras que los ingresos asociados por contribuciones sociales de afiliados a los distintos regímenes de pensión con cargo al presupuesto fueron de ¢85.407 millones (relación de 0,094) en el 2018.

Cuadro N°19
Contribución a regímenes especiales de pensiones
Presupuesto Devengado 2018
Millones de colones

CONCEPTO	**MONTO**
Contribuciones del Magisterio Nacional de miembros activos Ley N° 7531	19.585
Contribuciones por traslado al régimen de reparto Ley N° 8721	16.243
Contribuciones del Magisterio Nacional de miembros pensionados Ley N° 7531	30.836
Contribución a otros regímenes de pensiones	18.743
TOTAL	**85.407**

Fuente: Memoria 2018. Contraloría General de la República

En relación con los regímenes prejubilatorios existentes (INCOFER, INCOP), el régimen propuesto presenta algunas diferencias que se detallan a continuación[12]:

- La edad para adquirir el beneficio se eleva de cincuenta a cincuenta y cinco años

- No se requiere de un mínimo de pertenencia a la institución o a la Administración Pública, bastando para acceder el haber cotizado para cualquier régimen de pensiones por veinticinco años

- No se prevé un régimen de pago complementario posterior a la prejubilación

- Existe un tope equivalente al máximo establecido para las pensiones sin posposición del régimen de IVM

- No existe un período de gracia para que, quienes no tuviesen la edad mínima requerida para acceder al beneficio, paguen las cotizaciones que les faltasen para alcanzar las cuotas y edad requeridas, disfrutando de la prejubilación una vez alcanzada esta.

Con corte al pasado 10 de junio, existen 142 prejubilados de los regímenes de INCOP e INCOFER, quienes perciben en promedio ₡425.575,28, tal y como se indicó, con la propuesta se perfila que 279 funcionarios de JAPDEVA podrían sumarse a la categoría de prejubilados, siendo que la pensión promedio sería de ¢1.252.512, de acuerdo con lo indicado en el cuadro N°12.

Finalmente se señala que en el artículo 10 del proyecto se establece que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y la CCSS suscribirán un convenio de aseguramiento colectivo, el cual permitirá regular las condiciones de aseguramiento de las personas ex servidoras de JAPDEVA que gocen del beneficio de prejubilación otorgado por esta ley, siempre en estricto apego a la normativa y reglamentación vigentes en la CCSS, en materia de aseguramiento voluntario. Los ingresos de referencia para el pago de las contribuciones a la CCSS estipulados en dicho convenio, mantendrán la continuidad de los salarios reportados en su calidad de asegurados asalariados obligatorios

De acuerdo con lo anterior los prejubilados se mantendrían cotizando al régimen de seguridad social como asegurados voluntarios, siendo que el ingreso de referencia para calcular el monto a cotizar sería el de los salarios reportados como asegurados obligatorios, se supone que cotizarían tanto para el régimen de Enfermedad y Maternidad (SEM) como para el de Invalidez,

[12] Información proporcionada por la Dirección de Pensiones en comparecencia ante la Comisión de Gobierno y Administración del día 15/07/2019 en sesión extraordinaria N.° 12

Vejez y Muerte (IVM), aspecto que no se indica en el proyecto, sin embargo debería quedar explícito en la norma.

A continuación, se presenta los porcentajes de cotización correspondientes al régimen al que actualmente se encuentran adscritos como trabajadores.

Cuadro N°20
Régimen Obligatorio
Porcentajes de cotización
Caja Costarricense de Seguro Social

Concepto	Patrono	Trabajador	Estado	Total
SEM	9,25%	5,50%	0,25%	15%
IVM	5,08%	3,84%	1,24%	10,16%

https://www.hacienda.go.cr/docs/5ad4e7d3c264b_Contribuciones%20Sociales.pdf y https://www.ccss.sa.cr

Por su parte, la escala de contribución para asegurados voluntarios correspondiente a SEM se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N°21

Caja Costarricense de Seguro Social

Escala de contribución Asegurado Voluntario - Trabajador Independiente

Seguro de Enfermedad y Maternidad

Categoría	Nivel de ingreso (en colones)	Porcentaje de Contribución Seguro SEM		
		Afiliado	Estado	Conjunto
1	¢287.349,000	2,89%	9,11%	12,00%
2	¢287.350,00 a ¢618.287,99	4,33%	7,67%	12,00%
3	¢618.288,00 a ¢1.236.573,99	6,24%	5,76%	12,00%
4	¢1.236.574,00 a ¢1.854.860,99	8,02%	3,98%	12,00%
5	¢1.854.861,00 a ¢999.999.999,99	10,69%	1,31%	12,00%

Fuentes: Acuerdo de Junta Directiva, artículo 30°, de la sesión número 8999, celebrada el 08/11/2018. Decreto Salarial del MTSS N° 41434, publicado en el diario La Gaceta el 18/12/2018, Acuerdo de Junta, artículo 42 de la Sesión 9006, celebrada el 10/12/2018.

Nota: Información vigente de febrero a setiembre 2019.
https://www.ccss.sa.cr/faqs?cat=94

La contribución correspondiente al IVM para el asegurado voluntario se presenta a continuación:

Cuadro N°22

Caja Costarricense de Seguro Social

Escala de contribución Asegurado Voluntario - Trabajador Independiente

Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte

Categoría	Nivel de ingreso (en colones)	Porcentaje de Contribución Seguro IVM			
		Afiliado	Estado	78 LPT	Conjunto
1	¢268.955,000	3,67%	4,95%	0,30%	8,92%
2	¢268.956,00 a ¢618.287,99	5,16%	3,76%	0,00%	8,92%
3	¢618.288,00 a ¢1.236.573,99	7,04%	1,88%	0,00%	8,92%
4	¢1.236.574,00 a ¢1.854.860,99	7,49%	1,43%	0,00%	8,92%
5	¢1.854.861,00 a ¢999.999.999,99	7,93%	0,99%	0,00%	8,92%

Fuentes: ADecreto Salarial del MTSS N°41434, publicado en el diario La Gaceta el 18/12/2018, Acuerdo de Junta, artículo 42 de la Sesión 9006, celebrada el 10/12/2018.

Nota: Información vigente de junio a setiembre 2019.

https://www.ccss.sa.cr/faqs?cat=94

Como se observa de los cuadros anteriores, en el caso del régimen obligatorio hay una contribución tripartita: patrono, trabajador y Estado, siendo que, para el SEM suma un 15% del salario, en tanto que para el IVM alcanza el 10.16%. En el caso del seguro voluntario la contribución es bipartita: afiliado y Estado, y el porcentaje de cotización varía de acuerdo con el nivel de ingreso; en el caso del SEM la cotización conjunta suma el 12%, sin embargo, la cotización del afiliado aumenta conforme aumenta el nivel de ingreso y puede llegar hasta un 10.69%, muy superior al 5.50% que se aporta en el régimen obligatorio. En el caso del IVM la cotización conjunta en el seguro voluntario suma el 8.92%, igualmente varía con el nivel de ingreso, siendo que, el afiliado podría llegar a pagar hasta un 7.93%, lo cual más que duplica el aporte bajo el régimen obligatorio.

ANEXO N°1

SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS POR JAPDEVA[13]

1- Atención a las naves:

Son todos los servicios que JAPDEVA, brinda a las embarcaciones desde el momento en que se establece la primera comunicación por radio a su arribo a puerto, hasta el momento en que se cierra la última comunicación al zarpar del puerto. Comprende uso de rompeolas, dragados, faros, boyas, balizas, canales de acceso, pilotaje y traslado de piloto. Su cobro se establece de dos formas que no son excluyentes:

1) cuota fija, que representa un monto único por buque y

2) cuota variable por tonelada de Registro Bruto (TRB) de cada buque.

2- Estadía:
Es la permanencia de una nave en el sitio de atraque, empieza a contabilizarse desde el momento en que se recibe la primera espía de atraque y se da por terminada cuando se larga la última espía al desatracar. Comprende los servicios de utilización de muelle, amarre y desamarre. Su cobro se establece por metro de eslora por hora o fracción.

3- Embarque y desembarque de pasajeros Moín y Limón:
Es el cobro que se aplica por el uso de las instalaciones portuarias a los pasajeros en tránsito que viajan en las embarcaciones turísticas (cruceros), ya sea que se embarque o desembarquen. Su cobro es en dólares por pasajero embarcado o desembarcado.

4- Muellaje: (tonelada bruto)
Es el derecho que pagan los navieros o su representante por todas las cargas o mercancías de importación y exportación por la utilización de los muelles e instalaciones portuarias. Su cobro se establece por Tonelada Métrica, o fracción exceptuando los vehículos, maquinaria y equipo, chasis y las taras que se cobra por unidad y de acuerdo a su peso.

5- Tarifa única para naves pasajeros:
Es el cobro que se hace por el arribo de naves pasajeras a los puertos de Limón/Moín. Es la tarifa única que se aplica a todas las naves cruceros por el arribo al puerto, la cual contempla tres tarifas en una, (atención a las naves, estadía, y remolcaje). Esta tarifa se establece por un período máximo de doce horas. Después de las doce horas pagarán el equivalente a un doceavo de la tarifa original por hora o fracción adicional.

[13] http://www.japdeva.go.cr/administracion_portuaria/servicios_portuarios.html

6- Alquiler de áreas:
Consiste en el alquiler de áreas dentro de la zona portuaria a aquellas empresas que utilicen espacios físicos para ofrecer servicios conexos a los prestados por JAPDEVA, quedando a criterio de JAPDEVA el otorgamiento de dichos arrendamientos. Su cobro se establece por metro cuadrado.

7- Servicio de Remolcador:
Consiste en el servicio de asistencia operativa durante las maniobras de atraque, desatraque y/o movimientos de naves dentro del área portuaria. Comprende la ayuda que brindan los remolcadores a las naves durante las maniobras de atraque y desatraque o por cualquier maniobra náutica dentro del puerto, su cobro se establece por Tonelada de Registro Bruto de la nave. Esta se aplica una sola vez en maniobras de atraque y desatraque. El número de remolcadores a utilizar queda a criterio de JAPDEVA dependiendo de las características de la nave y/o las condiciones meteorológicas a la hora de brindar el servicio, todo a criterio de JAPDEVA.

7.4- Servicio de remolcador al costado del muelle:
Es el servicio que consiste en sostener una nave al costado del muelle durante la operación de carga y descarga con remolcador bajo condiciones climatológicas adversas que atenten contra la seguridad de las naves y las instalaciones portuarias. Su cobro es por hora o fracción por remolcador.

7.5- Servicio de remolcador para maniobras fuera de rada:
Este servicio se dará en caso de extrema urgencia cuando se requiera remolcar una nave con problemas de operación y emergencia. Su cobro es por hora o fracción y tendrá una facturación mínima de una hora de servicio.

8- Alquiler de Equipo: (Montacargas)
Es el servicio de arrendar, cuando el usuario lo requiere, el equipo propiedad de JAPDEVA, para las labores de carga y descarga, almacenamiento y despacho de mercancías y movilización. Para las labores de carga y descarga al costado del buque, así como, el recibo de mercancía en bodegas y patio, su cobro se establece por hora o fracción y por capacidad de equipo una vez solicitado por el cliente. Para la entrega o despacho de mercancía en bodegas y patios su cobro es por tonelada; además tendrá una facturación mínima de 20, 50 y 72 toneladas para los montacargas con capacidad de 2 a 3.4 tons, de 3.5 a 9.9 toneladas y de más de 10 toneladas respectivamente.
Cuando se movilicen contenedores con montacargas, les será aplicada la tarifa que se fija por movilización de straddler carrier y por movimiento.

9- Almacenaje:
Consiste en la facilitación de instalaciones tales como bodegas o patios para que las mercancías sean resguardadas. Su cobro se establece por tonelada

métrica bruta después del periodo de gracia otorgado por el puerto el cual será de 3 días hábiles contados a partir del recibo de la mercadería. Transcurridos los días de gracia, se cobrarán las siguientes tarifas:

*. Primeros 10 días tarifa normal, más de 10 días se cobra un recargo de un 20% de la tarifa por día.

*. Las mercancías peligrosas, deberán estar debidamente etiquetadas según el código de mercancías IMDG y OMI, si estas fuesen almacenadas dentro del puerto pagarán una tarifa igual a las demás mercancías. Si hubiese omisiones en el etiquetado o no hay entrega oportuna de documentación de soporte, se cobrará un recargo adicional de $10 por tonelada o fracción por día, desde el momento de la recepción.

10- Servicio de agua potable:

Consiste en el abastecimiento de agua potable a las naves cuando estas la solicitan, su cobro se establece por metro cúbico.

11- Servicio De Movilización De Contenedores Y Furgones Asistido Con Equipo Portuario

11.1 Servicio de movilización de contenedores y furgones con straddler carrier:

Consiste en el recibimiento, movilización y entrega de los contenedores y furgones dentro del área portuaria, utilizando el equipo de transferencia Straddler Carrier de JAPDEVA. Su cobro se establece por movimiento y por unidad.

11.2-Servicio de movilización de contenedores y furgones con Reach Staker:

Consiste en el recibimiento, movilización y entrega de los contenedores y furgones dentro del área portuaria, utilizando el equipo de transferencia Reach Staker de JAPDEVA. Su cobro se establece por movimiento y por unidad.

11.3-Servicio de cabezales:

Es el servicio asistido por cabezal, utilizado para la movilización de furgones y/o contenedores en el área portuaria. Su cobro es por movimiento y por unidad.

11.4. Servicio de grúa pórtica:

Es el servicio de carga y descarga de contenedores, maniobras a bordo y movilización de tapas de escotillas con la grúa del Puerto. Su cobro se establece por movimiento de contenedor y por unidad.

11.5. Servicio de grúa pórtica por hora /fracción:

Consiste en la operación asistida por Grúa Puente en donde se utilice equipo especial (gancho doble, gancho sencillo, las extensiones para los espreader). Cuando la cantidad de contenedores a movilizar en

determinada etapa de operación no alcance un mínimo de 20 contenedores su cobro es por hora o fracción.

11.6. Servicio de carga y descarga de contenedores y furgones:
Es el cobro fijo, que se le imputa a los clientes por la planificación de la operación y los patios, asociados con la carga y descarga en los puertos de Limón y Moín, sea ésta grúa nave o grúa puerto, esta incluye los movimientos a bordo y los contenedores y furgones utilizados como bodega en la carga y descarga de mercadería general

11.7. Recibo y despacho de furgones y contenedores:
Es el servicio de recibir y entregar contenedores y furgones utilizando equipo de JAPDEVA. Su cobro es por unidad movilizada.

12. Servicio de energía para refrigeración de contenedores y/o furgones:
Consiste en el servicio de suministro de energía eléctrica a los contenedores o furgones que lo requieran, a través de las instalaciones que para tal efecto han sido colocadas en el área portuaria. Su cobro es por hora o fracción, la facturación mínima es de tres horas.

13. Servicio de lancha:
Es el servicio que se le brinda a través de las lanchas propiedad de JAPDEVA para el traslado de personas del muelle a los buques u otros sitios. Su cobro se establece por viaje (ida y regreso), siendo su duración máxima de una hora. Por cada hora o fracción adicional pagará de más el 50% de la tarifa original.

14. Operador de montacargas:
Es el cobro que se aplica por la prestación del operador para que utilice el equipo de montacargas privado cuando por razones de insuficiencia de equipo la Autoridad Portuaria no disponga de ellos. Además cuando el servicio de alquiler del equipo de montacargas, da inicio después o termina antes de la hora solicitada de la operación del buque, ese lapso será cobrado como servicio operador. Su cobro se establece por hora o fracción.

15. Cargas recibida fuera de manifiesto:
Es el cobro que se aplica a los contenedores a la carga de importación o exportación que se recibe en el puerto y que no aparece en la documentación oficial recibida o por la falta de entrega del Manifiesto de Carga. Su cobro se establece por contenedor lleno o vacío, por tonelada o fracción.

16. Demora grúa pórtica (cuando operación es por movimiento):
Se aplicarán cobros por demoras de grúa puente a los clientes (Compañías de estiba o navieras) cuando habiéndose iniciado las operaciones por JAPDEVA, éstas incurran en demoras de más de 15 minutos durante la operación del buque. Estas se contabilizarán de manera acumulativa y a partir de ahí, su cobro es por hora o fracción.

17. Consolidación y des consolidación descontenedores y furgones:

Es un derecho que se paga para cargar (consolidación) y/o descargar (desconsolidación), de las mercancías dentro de las instalaciones portuarias. Su cobro se establece por unidad consolidada o desconsolidada.

18. Estacionamiento de contenedores, furgones, cureñas, vehículos y otros:
Es el cobro que se aplica por la permanencia de contenedores, furgones, cureñas y/o vehículos en el área portuaria. Su cobro es por día o fracción por cada unidad. El período de gracia se establece en tres días.

19. Estadía en fondeadero de rada portuaria:

Es el cobro que se le hace a los buques por permanecer fondeados dentro de la rada portuaria. La rada es la delimitación de la zona marítima portuaria para la protección de las instalaciones y los buques que deseen permanecer en aguas protegidas. Su cobro se establece de la siguiente manera:

a) Barcos que permanezcan en la rada portuaria deberán pagar la tarifa establecida por costo fijo de atención a las naves, y tendrán (3) tres días de gracia bajo este régimen.

b) Después del período de gracia pagarán un 20% por día de la cuota fija de atención a naves.

Para embarcaciones menores de 300 TRB. Pagarán un monto fijo de $15 por día o fracción por permanecer en rada o en dársena portuaria.

20. Derecho de concesión de uso de instalaciones (estibadoras)
Es el derecho que deben pagar las Compañías Estibadoras que operan en los muelles de Limón o Moín por cada tonelada de mercancía y tara movilizada, ya sea de importación, exportación o transbordo.

21. Demoras naves compañías navieras:
Es el cobro que hace JAPDEVA, a las Compañías Navieras, por aquellos tiempos inactivos en la operación de las naves atribuibles a su responsabilidad. Su cobro se establece por metro de eslora por hora.

22. Demoras naves compañías estibadoras:
Es el cobro que hace JAPDEVA, a las Compañías Estibadoras por aquellos tiempos inactivos en la operación atribuibles a su responsabilidad. Su cobro se establece por metro de eslora por hora.

23. Apertura y chequeo en bodegas y patios:
Es el cobro que se aplica por la utilización del personal en la salida y entrada de mercancías y cargas en las bodegas y patios de JAPDEVA, a solicitud del cliente. Comprende los servicios de chequeo, operador y vigilancia. Su cobro se establece por hora o fracción.

24. Derechos para la explotación de servicios conexos:

Es el cobro que se le aplica a todos aquellas personas físicas o jurídicas que utilizan las instalaciones portuarias para brindar servicios a terceros tales como: alquiler de áreas, mantenimiento a buques, venta de combustible, avituallamiento a buques, transporte turístico, descarga de desechos u otros.

Elaborado por: sz y mp
/*lsch//24-7-2019
c. archivo