ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE SEGURIDAD Y NARCOTRÁFICO

LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

EXPEDIENTE Nº 21.095

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

9 septiembre 2021

PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS

DEL 01 DE AGOSTO DE 2021 AL 31 DE OCTUBRE DE 2021

CUARTA LEGISLATURA

DEL 1° DE MAYO 2021 AL 30 DE ABRIL 2022

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

ÁREA COMISIONES LEGISLATIVAS VII

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE SEGURIDAD Y NARCOTRÁFICO

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA

LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

EXPEDIENTE Nº 21.095

Los suscritos diputados y diputadas, integrantes de la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico, encargada del estudio del proyecto de ley, tramitado bajo el EXPEDIENTE Nº 21.095, **"LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA",** presentado a la corriente legislativa por varios diputados y diputadas, publicado el 20 de diciembre de 2018 en el Diario Oficial La Gaceta Alcance N° 219, rendimos el presente dictamen afirmativo de mayoría con base en los siguientes aspectos:

I.- RESUMEN DEL PROYECTO.

El proyecto de ley en su texto base consta de 222 artículos y VII Transitorios, que tienen como fin regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la flota nacional y la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte acuático.

Según lo expresado en la exposición de motivos, "que la República de Costa Rica no cuenta en la actualidad con marina mercante, ni políticas o estrategias que fomenten su desarrollo con el fin de reducir nuestra dependencia de las flotas extranjeras y cubrir los requerimientos del país, lo que nos permitiría ahorrar divisas, reducir la excesiva dependencia de flotas extranjeras, generar empleos y servicios."

El texto presentado tiene como antecedente legislativo el expediente 18.512, sin embargo, este último fue archivado el 17 de octubre del 2018 por vencimiento de plazo cuatrienal de acuerdo al Art 119 del reglamento de la Asamblea legislativa, por resolución de la presidencia "Sobre la aplicación del artículo 119 del reglamento en relación con las resoluciones 12250-2015. 2018-11658 y 2018-13520, conocida en sesión N°77 del 11 de octubre 2018.

II. TRÁMITE LEGISLATIVO

- Esta iniciativa legislativa fue presentada el 07 de noviembre de 2018, por la diputada Paola Vega, publicada el 20 de diciembre de 2018 en el Diario Oficial La Gaceta Alcance N° 219, y fue asignada a la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico.
- El proyecto es asignado e ingresa en el orden del día de la Comisión el 06 de junio de 2019.
- Es consultado en sesión del 13 de junio de 2019 a las siguientes instituciones:
  - Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura
  - Ministerio de Obras Públicas y Transportes
  - Procuraduría General de la República
  - Corte Suprema de Justicia
  - Ministerio de Ambiente y Energía
  - Instituto Geográfico Nacional
  - Ministerio de Hacienda
  - Contraloría General de la República

Además, el proyecto es consultado en sesión del 20 de junio de 2019 a:

- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica
- Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos

También se consultó en sesión del 22 de agosto de 2019 a:

- Concesionaria SAAM Costa Rica S.A
- Sociedad Portuaria de Caldera
- Sociedad Portuaria Granelera Caldera S.A

- Fue asignado a la subcomisión conformada por los diputados Roberto Thompson, Harllan Hoepelman y la diputada Carolina Hidalgo, rinde informe

afirmativo y la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico lo aprueba y procede a dictaminar el expediente de manera afirmativa el 21 de noviembre del 2019.

- El 15 de enero del 2020, fue remitido el informe de servicios técnicos AL-DEST-ITS-001-2020, remitido el 15 de enero de 2020, sobre el texto sustitutivo del expediente.

- El 30 de julio 2020, se realiza la votación de mociones vía artículo 137 en el seno de la comisión y se remite el primer informe de mociones 137 el 2 de septiembre del mismo año.

- La segunda votación de mociones vía artículo 137 se realiza el día 11 de marzo del 2021 y el informe es remitido a plenario el 31 de mayo del 2021.

- Posteriormente, el 25 de agosto del 2021, se conoce una moción en plenario para proceder con el reenvío de proyectos a la comisión dictaminadora, este es remitido nuevamente a la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico por 8 días hábiles.

- El expediente ingresa a Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico el 2 de septiembre del 2021 para su discusión y modificación.

- El día 9 de septiembre la Comisión conoce 6 mociones por el fondo del expediente, las cuales son rechazadas y se discute por el fondo y se dictamina sin ningún cambio al texto sustitutivo aprobado

III.-INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

En el informe AL-DEST- ITS-001-2020 en sus conclusiones indica:

La presente iniciativa reviste de una gran relevancia, ya que el país carece de un cuerpo normativo donde se conjuguen los aspectos relativos a esta temática. Las regulaciones existentes se encuentran dispersas y en su mayoría desactualizadas.

Nuestro país brinda una serie de servicios de forma gratuita que podrían ser reconocidos pecuniariamente, lo cual podría favorecer el fortalecimiento de la División Marítima Portuaria. No obstante, el proyecto es omiso en cuanto a una cuantificación de los costos que podría estar asumiendo la División, en relación con

todas las competencias asignadas, aspecto que resulta ineludible advertir tomando en consideración la situación fiscal del país. Además, no señala el proyecto las fuentes presupuestarias o recursos económicos que contará el MOPT para asumir esas nuevas funciones, o los recursos que vendrán a sustituir el dinero dejado de percibir por las exoneraciones en tarifas y derechos dispuestas para la flota pesquera nacional.

El proyecto presenta algunos aspectos que pueden ser mejorados y que se han señalado puntualmente en el análisis del articulado.

Por otra parte, algunas de las referencias establecidas en el texto base y la totalidad de las establecidas en el texto sustitutivo no corresponden de acuerdo a su contenido. A lo largo de este informe se han hecho las anotaciones correspondientes, sin embargo, con el fin de facilitar el trabajo de los legisladores, se adjunta el siguiente cuadro, el cual resume lo establecido en el cuerpo del informe:

Artículo	***Referencia del articulado establecida en el Texto sustitutivo***	***Contenido al cual se ajusta la referencia según esta Asesoría***
6	*Inciso c) refiere a artículo 160*	*Artículo 162*
39	*Refiere al artículo 35*	*Artículo 37*
88	*Inciso f) refiere al artículo 84*	*Artículo 86*
162	*Refiere al artículo 199*	*La referencia que más se ajusta por contenido es el artículo 211*
173	*Inciso f) refiere artículo 146*	*Artículo 148*
175	*Inciso g) refiere a artículos 122 y 139*	*Artículos 124 y 141*
177	*Refiere al artículo 199*	*La referencia que más se ajusta por contenido es el artículo 211*
183	*Refiere a artículos 181 a 183*	*Artículos 184 a 186*
185	*Refiere a artículos 122 y 139*	*Artículos 124 y 141*
187	*Refiere a los artículos 185 a 187*	*Artículos 188 a 190*
189	*Refiere a artículos 122 y 139*	*Artículos 124 y 141*
212	*Refiere a artículos 122 y 139*	*Artículos 124 y 141*
213	*Refiere a artículos 122 y 139*	*Artículos 124 y 141*
Transitorio V	*Refiere al artículo 17*	*Artículo 19*

Resulta necesario precisar a qué tipo de procedimiento se refiere cuando se hace referencia al procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública, ya que dicho cuerpo normativo posee diversos procedimientos.

A parte de los señalamientos descritos, el proyecto no presenta otros problemas de constitucionalidad o legalidad, por lo que, corregidos los aspectos señalados en el análisis del articulado, incluido la inclusión de nuevas fuentes presupuestarias al MOPT para la ejecución de las nuevas funciones, esta Asesoría considera que el

proyecto es viable desde el punto de vista jurídico y quedará a criterio de las y los diputados determinar la aprobación o no del mismo.

IV.- DEL PROCESO DE CONSULTA

En resumen, se presentan las principales respuestas a las consultas:

INSTITUCIÓN	**RESPUESTA**
INCOPP	Indica que hay requerimientos técnicos que no serían de fácil cumplimiento para esa institución. "*como por ejemplo las obligaciones para los puertos de cumplir con los medios, sistemas y procedimientos adecuados para la recepción, descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos de petróleo, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, provenientes de las operaciones normales de los buques y artefactos navales, lo cual actualmente es responsabilidad de las Navieras encargadas de los buques, y lo que implicaría una obligación económica a gran escala para nuestra institución."* Recomiendan consultar el proyecto a *Sociedad Portuaria de Caldera Sociedad Anónima, Concesionaria SAAM Costa Rica Sociedad Anónima, y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera Sociedad Anónima,* ya que son *los encargados de brindar servicios marítimos contenidos en este Proyecto* a través de concesiones. *Así mismo es importante indicar que esta Unidad ha revisado los aspectos legales de este Proyecto, y no así los aspectos técnicos y financieros del mismo."* ARTÍCULO 162.- Dicen que *No se indica el tamaño del derrame máximo que es responsabilidad del puerto*

	El suscrito añade, además, que en el tanto se lleven a cabo los ajustes aquí señalados, no se tiene inconvenientes para aprobar la presente reforma de Ley.
Aresep	No tienen objeción
CGR	En cuanto al primer extremo, llama la atención que en varias partes de la exposición de motivos se hace referencia a la Dirección de Navegación y Seguridad, como órgano del MOPT que tendrá a su cargo la administración marítima nacional, sin embargo, en el artículo 8 se dispone la creación más bien de la División Marítimo Portuaria. Recomiendan cambiar en la exposición de motivos que la División Marítimo Portuaria tenga la rectoría en materia marítima, sino que la tenga el MOPT como indica el artículo 8 del proyecto. Recomiendan agregar en el articulado que la División Marítima Portuaria sería un órgano con personalidad jurídica instrumental para el cumplimiento de sus funciones. la Contraloría General considera que si la idea es incorporar un punto de control, en las autorizaciones de enajenación o cesión de concesiones de cabotaje que acuerde el MOPT, debería establecerse que dicha enajenación o cesión requerirá contar con la aprobación interna y no con el refrendo contralor.
Incopesca	Recomiendan no incluir el artículo 222 de reformas a la ley de pesca y acuicultura porque deja por reglamento las distancia que definen cada tipo de pesca
Registro Nacional	Indican que CR es parte de la Convención de Naciones Unidas sobre

	el Derecho del Mar (CONVEMAR) y que las definiciones del proyecto deberían ajustarse a esta convención. Sugieren cambiar las siguientes: Mar Territorial: comprende el área de 12 millas náuticas de ancho medidas a partir de la línea de base en donde el país ejerce la soberanía completa y exclusiva. Aguas interiores: son las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial. Zona Contigua: comprende el área de 24 millas náuticas de ancho medidas a parir de la línea de base, donde el Estado costarricense ejerce las potestades de prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, y sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su ámbito. Zona Económica Exclusiva: es una zona de 200 millas náuticas de ancho medidas a partir de la línea de base, donde el país ejerce una jurisdicción especial, con el fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con los principios del derecho internacional. Recomiendan solicitar el uso de sistemas de posicionamiento satelital para las embarcaciones. Dicen que primero se debería aprobar la ley de espacios marinos sometidos a la jurisdicción del Estado Costarricense, esto porque cambiaría las líneas de

	base que pretende normar Navegación Acuática.
RREE	Dicen que es necesario que se determine si la Dirección de Navegación y Seguridad cuenta con el personal suficiente y capacitado para la ejecución del presupuesto del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima. Dicen que el artículo 10 se debe especificar el tipo de delegación y alcances de la misma. Siendo necesario puntualizar cuáles son las labores que deberán realizar las representaciones diplomáticas o consular costarricense.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Resulta necesario establecer los antecedentes legislativos sobre la materia, puesto que la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración (período 2014-2018) se dedicó al estudio de un proyecto de ley, tramitado en el expediente 18.512, el cual, su discusión data desde julio del año 2012 y presentado por el Poder Ejecutivo, mismo que ha representado una base para el análisis general del temas y estudio del Expediente 21.095-

Como se indicó anteriormente, el expediente 21.095 no cuenta con el informe respectivo del Departamento de Servicios Técnicos; sin embargo, al ser el presentado el mismo texto que fue dictaminado bajo el expediente ~~que el~~ N° 18.512, se tomaron en cuenta los dos informes del Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa realizados sobre este expediente. El primero es el Informe número ST.090-2013 I, del 18 de abril del 2013. El segundo es el Informe AL-DEST-ITS -125-2016, del 27 de abril de 2016.

Recomendaciones que fueron observadas y acogidas junto a las realizadas por las instituciones consultadas a lo largo del análisis del proyecto, que dieron origen a

cuatro textos sustitutivos en las siguientes fechas: 10 de marzo de 2015, 6 de abril de 2016, 31 de octubre de 2017 y 21 de febrero de 2018.

Es importante indicar que los textos fueron consultados ampliamente incluyendo las siguientes instituciones: Alianza Redes Ambientales (ARA); Alianza Redes Ambientales (ARA); Apreplofas; Apreplofas; Asoc. Cámara Pescadores Artesanales Pacífico Sur; Asoc. Cámara Pescadores Artesanales Pacífico Sur; Asoc. Unión Indep. de Pescadores Camaroneros; Asociación Cost. de la Industria de Cruceros; Asociación Cost. de la Industria de Cruceros; ASOPAPU; Banco Central de Costa Rica; Banco Central de Costa Rica; Banco Central de Costa Rica; CAMAPUN; Cámara de Exportadores de Costa Rica; Cámara de Exportadores de Costa Rica; Cámara de Industrias; Cámara de Industrias; Cámara de Pescadores de Guanacaste; Cámara de Pescadores de Quepos; Cámara Nacional de Exporta Productos Pesqueros; Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores; Cámara Nacional de la Industria Palangrera; Cámara Nacional de la Industria Palangrera; Cámara Nacional de Turismo; Cámara Puntarenense de Pescadores; Cámara Puntarenense de Pescadores; Cámaras de Industria; Centro Científico Tropical; Centro Científico Tropical; Centro de Derecho Ambiental y de los Recursos Natu; Centro de Derecho Ambiental y de los Recursos Natu; Centro de Investigación en Ciencias del Mar; CIMAR - UCR; CIMAT; CIMAT; CIMAT; Coecoceiba-Amigos de la Tierra; Coecoceiba-Amigos de la Tierra; Colegio de Biólogos; Comisión Nacional de Emergencias; Comisión Nacional de Emergencias; Concejo Municipal de Cóbano; Concejo Municipal de Distrito de Lepanto; Conesup; Conesup; Consejo Nacional de Áreas de Conservación; Consejo Nacional de Áreas de Conservación; Consejo Nacional de Rectores; Consejo Nacional de Rectores; Consejo Nacional de Rectores; Coopesolidar R.L.; Escuela Biológica y Geológica Universidad de C. R.; Escuela de Biología de la Universidad de Costa Ric; Escuela de Biología de la Universidad Nacional; FECON; Federación Costarricense de Pescadores; Federación Nacional de Organizaciones Pesqueras; Federación Nacional de Organizaciones Pesqueras; Federación Nal. Pescadores Artesanales y Afines; Federación Nal. Pescadores Artesanales y Afines; Fenopea; Fenopea; Fundación Bandera Ecológica; Fundación Bandera Ecológica; Fundación Marviva; Fundación

Neotrópica Costarricense; Fundación Neotrópica Costarricense; INCOPESCA; INCOPESCA; INCOPESCA; Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico; Instituto Costarricense de Turismo; Instituto Costarricense Sobre Drogas (I.C.D.); Instituto Costarricense Sobre Drogas (I.C.D.); Instituto Costarricense Sobre Drogas (I.C.D.); Instituto de Pesca y Acuacultura; Instituto Geográfico Nacional; Instituto Geográfico Nacional; Instituto Nacional de Aprendizaje; JAPDEVA; JAPDEVA; JAPDEVA; Marviva; Marviva; Marviva; Ministerio de Ambiente y Energía; Ministerio de Ambiente y Energía; Ministerio de Ambiente y Energía; Ministerio de Ciencia y Tecnología; Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Educación Pública; Ministerio de Educación Pública; Ministerio de Educación Pública; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Planificación; Ministerio de Seguridad Pública; Municipalidad de Limón; Municipalidades de Guanacaste; Municipalidades de Puntarenas; Municipalidades del litoral del Pacífico; Pretoma; Pretoma; Pretoma; Procuraduría General de la República; Procuraduría General de la República; Servicio Nacional de Guardacostas; Servicio Nacional de Guardacostas; Tribunal Ambiental Administrativo; Tribunal Ambiental Administrativo; Tribunal Ambiental Administrativo; UCCAEP; UCCAEP; UCCAEP; Unión Inter de Conservación para l Naturaleza UICN; UNIPESCA; UNIPESCA; Universidad de Costa Rica; Universidad de Costa Rica; Universidad de Costa Rica; Universidad de Costa Rica; Universidad Nacional de Costa Rica; Universidad Nacional de Costa Rica y Universidades Públicas. Respuestas Recibidas: Asociación Cost. de la Industria de Cruceros; Asociación de pescadores artesanales de Puntarenas; Cámara de Comercio Industria y Turismo de Limón; Cámara De Pescadores Artesanales De Puntarenas; Cámara de Pescadores de Quepos; Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores; Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores; Cámara Nacional de la Industria Palangrera; Cámara Nacional de Turismo; Cámara Nacional de Turismo; Centro Invest. Ciencias del Mar y Limnología UCR; Colegio de Biólogos; Comisión Nacional de Emergencias; Comisión Nacional Prevención de Emergencias; Concejo de Distrito Paquera; Contraloría General de la República; Contraloría General de la República;

Contraloría General de la República; Contraloría General de la República; Coopesolidar R.L.; Coopesolidar R.L.; Corte Suprema de Justicia; Corte Suprema de Justicia; Corte Suprema de Justicia; Defensoría de los Habitantes; Defensoría de los Habitantes; Defensoría de los Habitantes; Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT; Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT; Fundación Neotrópica Costarricense; INCOP; INCOP; Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico; Instituto Costarricense de Turismo; Instituto Costarricense de Turismo; Instituto Costarricense de Turismo; Instituto Costarricense Sobre Drogas (I.C.D.); Instituto Costarricense Sobre Drogas (I.C.D.); Instituto Geográfico Nacional; Instituto Geográfico Nacional; Instituto Nacional de Aprendizaje; Instituto Nacional de Aprendizaje; JAPDEVA; Liga Agrícola Industrial de la Caña; Liga Agrícola Industrial de la Caña; Liga Agrícola Industrial de la Caña; Ministerio de Ciencia y Tecnología; Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Hacienda; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Planificación; Ministerio de Planificación; Ministerio de Salud; Ministerio de Salud; Ministerio de Salud; Ministerio de Seguridad Pública; Ministerio de Seguridad Pública; Ministerio de Seguridad Pública; Municipalidad de Esparza; Municipalidad de Garabito; Municipalidad de Hojancha; Municipalidad de Hojancha; Municipalidad de Nandayure; Municipalidad de Nandayure; Municipalidad de Osa; Municipalidad de Quepos; Municipalidad de Siquirres; Procuraduría General de la República; Procuraduría General de la República; Refinadora Costarricense de Petróleo; Refinadora Costarricense de Petróleo; Refinadora Costarricense de Petróleo; Registro Nacional; Registro Nacional; Registro Nacional; Registro Nacional; Servicio Nacional de Guardacostas; Servicio Nacional de Guardacostas; Unión Inter de Conservación para l Naturaleza UICN y Universidad Nacional de Costa Rica.

Además, se recibió en audiencia a las siguientes instituciones: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Guardacostas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Cámara de Exportadores de Costa Rica, Cámara Nacional de

Productores de Camarón, Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores, Marviva, Asociación de Pescadores Artesanales de Puntarenas, Cámara de Pescadores de Quepos, Contraloría General de la República, Comisión Nacional de Emergencias, INCOPESCA, Cámara Nacional de la Industria Palangrera.

VI. AUDIENCIAS

Durante el trámite del nuevo expediente, el 21.095, se convocó en audiencia a la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico a las autoridades del Servicio Nacional de Guardacostas y la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Es pertinente resaltar algunas de las observaciones hechas por dichas autoridades durante esas audiencias.

- Existe un compromiso con la Organización Marítima Internacional (OMI), órgano parte de la Organización de las Naciones Unidas, y de la cual Costa Rica es parte desde 1980. Es la misma OMI la que insta al país a tener una ley de navegación acuática.
- La regulación existente en Costa Rica en materia de navegación marítima vía decreto (el 40.803).
- La totalidad de los servicios que se prestan por parte de la Dirección de Navegación y Seguridad son gratuitos, lo que conlleva un gran gasto para el Estado.
- Costa Rica tiene aproximadamente entre quinientos setenta y quinientos ochenta mil kilómetros cuadrados de mares jurisdiccionales contra cincuenta mil novecientos de territorio continental e insular, contando territorio e islas. De modo que la bastedad del dominio marítimo de Costa Rica implica una toma de posesión fuerte y una toma de conciencia fuerte acerca de esta realidad.
- La Ley de Navegación Acuática equivale a la Ley de tránsito en vías terrestres.

- La ley serviría de herramienta para, por ejemplo, prevenir hundimientos en nuestras costas, generar negocios asociados al abanderamiento de naves, ordenar nuestro espacio acuático, proteger al país de desastres que puede provocar la contaminación marina, entre otros.

VII. CONCLUSIONES

Dado que el expediente fue trasladado a comisión vía artículo 154 del Reglamento de la Asamblea Legislativa por un plazo único de 8 días hábiles únicamente, no se contó con el tiempo necesario y requerido para realizar las reformas en el seno de la comisión, por lo que, el expediente fue dictaminado de manera de unánime y afirmativa sin ningún cambio de fondo o forma sobre el texto sustitutivo que se aprobó en el seno de la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY DE NAVEGACION ACUÁTICA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY

ARTÍCULO 1- Objeto de la ley

Esta ley es de orden público y tiene por objeto regular la navegación acuática, las vías generales de transporte por agua, y los servicios que en ellas se prestan, la flota nacional y la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte acuático.

ARTÍCULO 2- Sujeción a esta ley

Las embarcaciones y los artefactos navales costarricenses estarán sujetos a esta ley, aunque estén fuera de las aguas jurisdiccionales, sin perjuicio de la sujeción a la ley extranjera, cuando el buque o el artefacto naval esté en aguas sometidas a otra jurisdicción.

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

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

Las normas de esta ley serán de acatamiento obligatorio, cuando por su naturaleza y el servicio que presten fueran aplicables a las embarcaciones y los artefactos navales.

CAPÍTULO II

ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 3- Acrónimos

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) FESPA: Fondo Especial de Seguridad y Protección Acuática.

b) INCOP: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.

c) INCOPESCA: Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura.

d) JAPDEVA: Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.

e) MINAE: Ministerio de Ambiente y Energía.

f) MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

g) OMI: Organización Marítima Internacional.

h) RMA: Registro Marítimo Administrativo.

i) SNG: Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.

ARTÍCULO 4- Definiciones

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

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

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

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

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

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

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

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

h) Artefacto naval: es toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos, a excepción de aquellos dedicados a la pesca y la acuicultura

i) Autoridad Nacional en Materia de Transporte Acuático: Órgano del Poder Ejecutivo con potestades para planificar, regular, controlar, desarrollar, dirigir, concesionar y permitir las actividades relacionadas con la navegación y el transporte acuático.

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

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

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

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

n) Capitanías de Puerto: dependencias regionales para atender temas relacionados con la navegación acuática, establecidas por el MOPT en las proximidades de puertos o sitios de embarque, cada una a cargo de un Capitán de Puerto, establecidas para ejecutar las competencias tanto técnicas como administrativas que se le confieran de acuerdo con el ordenamiento jurídico. Se define como esenciales los servicios públicos que se brindan en las Capitanías de Puerto.

o) Certificado de matrícula: certificado otorgado por el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional que acredita la propiedad de un buque o artefacto naval.

p) Certificado de navegabilidad: es un Certificado de seguridad que acredita que una embarcación nacional ha aprobado la inspección técnica realizada por el MOPT, al reunir las condiciones mínimas para garantizar la seguridad en la navegación.

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

r) Certificados de seguridad: certificado o certificados emitidos por autoridades nacionales o extranjeras que acreditan que un buque o un artefacto naval, ha aprobado inspecciones de seguridad de diferente naturaleza, sean éstas generales o específicas, de conformidad con las disposiciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

s) Cuadro de zafarrancho: cuadro resumen de las acciones y responsabilidades que debe asumir cada tripulante para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional. Debe ser elaborado en congruencia con el plan de zafarrancho, encontrarse en un lugar accesible y visible a todos los tripulantes y pasajeros de la embarcación. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la OMI.

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

u) Dispositivo indicador de posición de emergencia: dispositivo tecnológico destinado a facilitar las tareas de búsqueda y rescate de embarcaciones y personas en casos de emergencias. Dichos dispositivos se definirán, vía reglamento, según la zona de navegación que se autorice a la embarcación. Todo dispositivo igual o similar que se requiera, por parte de otra autoridad competente, debe cumplir con las características mínimas establecidas por el MOPT.

v) Documentos de navegación: certificado de matrícula, patente de navegación, autorización de despacho y Pasavante de navegación que deben ser llevados a bordo para que un buque o artefacto naval, nacional o extranjero, pueda navegar u operar legalmente en las aguas jurisdiccionales. En el caso de embarcaciones pesqueras, incluye las licencias de pesca otorgadas por el INCOPESCA.

w) Dotación: es el número de gente de mar que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de un buque o de un artefacto naval y sus medios de salvamento. El MOPT aprobará el cumplimiento de esta condición mediante el Certificado de dotación mínima de Seguridad.

x) Formularios FAL: Formularios establecidos por el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, de 1965, promovidos por la OMI, con el fin de facilitar los procedimientos de recepción y despacho de embarcaciones que realizan viajes internacionales.

y) Libreta de embarco: es el documento oficial de identidad del trabajador del mar. En cuanto al sector pesquero nacional, será optativo gestionar como documento oficial la libreta de embarco o el carné de pesca otorgado por el INCOPESCA. Para

efectos de esta ley, el carné de pesca surtirá los mismos efectos legales que la libreta de embarco.

z) Mercancías peligrosas: es toda sustancia o producto destinado a ser transportado, manejado o almacenado, cuyas propiedades están comprendidas en la clasificación establecida en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), que presentan riesgo para la salud, la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en los bienes o a las personas.

aa) Modificación de una embarcación o artefacto naval: son aquéllas que impliquen cambios en sus dimensiones principales, en la capacidad de carga, en su arqueo, en las condiciones de estabilidad, en sus condiciones de resistencia estructural, en el sistema de gobierno, en la capacidad de transporte de pasajeros, o en la clase de embarcación.

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

cc) Navegación de cabotaje: es aquella que se realiza íntegramente en aguas jurisdiccionales. Puede ser entre puertos, atracaderos o puntos dentro del territorio nacional, sean éstos interiores, del litoral costero o de algún litoral insular; o bien entre algún puerto, atracadero o punto ubicado en cualquier parte del territorio nacional y cualquier otro punto ubicado en aguas jurisdiccionales costarricenses.

dd) Operación de búsqueda y rescate: actividad realizada con el propósito de rastrear y rescatar a las personas que estén en situación de peligro en las aguas jurisdiccionales.

ee) Operación de salvamento: actividad realizada con el propósito de auxiliar a un buque o artefacto naval, o bien, para salvaguardar otros bienes que estén en peligro en las aguas jurisdiccionales.

ff) Operador portuario: entidad pública o privada, facultada o que tiene la autorización para prestar, en zonas portuarias, servicios públicos a las naves, a las cargas y a los pasajeros.

gg) Organización reconocida: persona jurídica, nacional o extranjera, que cumple las condiciones establecidas por la Organización Marítima Internacional y en la cual el Poder Ejecutivo ha delegado funciones de inspección y certificación relacionadas con las disposiciones del ordenamiento jurídico.

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

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

jj) Perito de averías: persona que interviene en las averías para emitir un informe relativo a la descripción de las circunstancias que han determinado su ocurrencia y a la fijación del importe en caso de reparación o reposición, en virtud de sus conocimientos prácticos y profesionales.

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

ll) Práctico: trabajador del mar experimentado y especializado que asesora al capitán o patrón en la conducción de buques en aguas peligrosas, de intenso tráfico y en operaciones de atraque o desatraque, asesorándolos en las tareas de navegación y maniobra.

mm) Precios públicos: son las retribuciones pecuniarias que se pagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas por un ente de la Administración Pública, cuando lo requiere el administrado. El sector pesquero comercial de pequeña escala queda exento del pago de los precios públicos dispuestos en la presente ley.

nn) Recepción del buque: Acto administrativo que permite a las autoridades competentes ejercer los controles y emitir las autorizaciones pertinentes con el fin de aprobar el ingreso y la operación del buque en puerto nacional, al cumplir con las disposiciones del ordenamiento jurídico.

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

pp) Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación: equipos o sistemas de señalización acuática, diseñados y construidos para dirigir el tráfico acuático y aumentar la seguridad en la navegación.

qq) Servicios del buque: todos y cada uno de los servicios que individualmente y en conjunto, permiten el correcto funcionamiento del buque, la satisfacción de los requerimientos de sus ocupantes y la navegación segura.

rr) Servicio de transporte acuático regular de cabotaje: Es una modalidad de servicio público de transporte acuático de personas y/o de carga, sujeto a una ruta, a un horario y a tarifas previamente establecidas y reguladas por las autoridades

competentes. Se efectúa entre puertos o atracaderos nacionales, ubicados en aguas interiores, en el litoral continental o en el litoral insular de Costa Rica.

ss) Sistema Portuario Nacional: Conjunto de los puertos de altura y cabotaje, atracaderos, y puntos de embarque; tanto públicos como privados, ubicados en los litorales costeros, insulares y en las aguas interiores de Costa Rica.

tt) Submarino: buque que puede navegar en inmersión completa durante espacios de tiempo casi ilimitados sin ningún contacto físico con la superficie del mar o con la atmósfera.

uu) Sumergible: buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión completa, pero está obligado a estar en contacto periódico con la superficie del agua o la atmósfera.

vv) Título de competencia: documento que certifica la aptitud de los tripulantes para ejercer determinadas tareas de conducción y operación a bordo de embarcaciones o buques.

ww) Transporte de cabotaje: Transporte de pasajeros y/o mercancías en medio acuático, entre dos o más puntos ubicados en aguas jurisdiccionales costarricenses.

xx) Zafarrancho: acciones y esfuerzos realizados en conjunto por la tripulación de una embarcación, dirigidos a afrontar situaciones específicas de emergencia definidas por la OMI.

yy) Zona contigua: comprende la franja marítima de veinticuatro millas náuticas de ancho, medidas a partir de la línea de bajamar, donde el Estado costarricense en ejercicio de sus potestades, previene y sanciona las infracciones cometidas en contra del ordenamiento jurídico costarricense.

zz) Zona económica exclusiva: es una franja marítima de doscientas millas náuticas de ancho medidas a partir de la línea de bajamar, donde el país ejerce una jurisdicción especial, con el fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con los principios del derecho internacional.

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

Las definiciones adicionales que sean necesarias para la implementación de esta ley, se dispondrán vía reglamento.

CAPÍTULO III

AUTORIDAD NACIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTE ACUÁTICO

ARTÍCULO 5- Autoridad del MOPT y rectoría

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como órgano del Poder Ejecutivo, es la Autoridad Nacional en Materia de Transporte Acuático, en virtud de lo cual el Ministro ejerce la rectoría.

ARTÍCULO 6- Competencias del MOPT

El MOPT tendrá las siguientes competencias:

a) Elaborar el plan estratégico y las políticas nacionales en materia de transporte acuático, que garanticen la seguridad de la navegación, así como establecer requerimientos técnicos a la luz de la dinámica y evolución de este subsector.

b) Fomentar y promover el desarrollo de la marina mercante nacional.

c) Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones dispuestas en la presente ley, a excepción de las de carácter ambiental que se regirán por lo dispuesto en el artículo 161 de esta ley.

d) Promover la adhesión del país a los convenios internacionales marítimos de interés para el desarrollo de la navegación acuática.

e) Autorizar los puertos nacionales para la recepción y despacho del tráfico internacional de embarcaciones, sin perjuicio de las competencias de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, establecidas en la Ley Orgánica de JAPDEVA, Ley N.°3091 y sus reformas, y sin perjuicio de las competencias del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, establecidas en la Ley Orgánica del INCOP, Ley N.°1721 y sus reformas. En cuanto a las embarcaciones pesqueras deberá coordinar con INCOPESCA dicha autorización.

f) Otorgar en concesión las obras y los servicios vinculados con la actividad del transporte marítimo que se establezcan en el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las competencias de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, establecidas en la Ley Orgánica de JAPDEVA, Ley N.°3091 y sus reformas, y sin perjuicio de las competencias del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, establecidas en la Ley Orgánica del INCOP, Ley N.°1721 y sus reformas.
g) Promover la formación y la profesionalización del personal que labore en el campo de la navegación acuática y en especial en el área marítima.

h) Velar por la seguridad de la navegación, el resguardo de la vida humana en los medios acuáticos y cumplir con la legislación vigente en cuanto a la protección del medio ambiente marino, fluvial y lacustre.

i) Regular, ordenar y controlar el transporte marítimo, sin perjuicio de las competencias de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, establecidas en la Ley Orgánica de JAPDEVA, Ley N.°3091

y sus reformas, y sin perjuicio de las competencias del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, establecidas en la Ley Orgánica del INCOP, Ley N.°1721 y sus reformas.
j) Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Ambiente y Energía; sus órganos adscritos, el INCOPESCA o cualquier otro órgano competente.

k) Llevar a cabo las inspecciones técnicas y las clasificaciones de las embarcaciones y de los artefactos navales.

l) Evaluar la viabilidad e implementar, cuando corresponda, las recomendaciones de carácter técnico que emita la OMI u otros organismos reconocidos internacionalmente como autoridades en el campo marítimo.

m) Autorizar, inscribir o emitir los Certificados de seguridad, certificados de zafarrancho, planes y cuadros de zafarrancho.

n) Autorizar e inscribir las organizaciones reconocidas que actúen en nombre del MOPT.

o) Restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones o artefactos navales en las aguas jurisdiccionales cuando se atente contra el interés público, se impida la libre navegación, se ponga en riesgo las instalaciones portuarias, se atente contra la seguridad y/o protección de otras embarcaciones o artefactos navales, cuando pueda implicar un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación, o si su paso no es inocente, sin perjuicio de las competencias de la Junta Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, establecidas en la Ley Orgánica de JAPDEVA, Ley N.°3091 y sus reformas, y sin perjuicio de las competencias del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, establecidas en la Ley Orgánica del INCOP, Ley N.°1721 y sus reformas.
p) Recibir y despachar naves en los puertos nacionales autorizados para la actividad del transporte marítimo internacional, en lo que compete al MOPT y sin perjuicio de las competencias de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, establecidas en la Ley Orgánica de JAPDEVA, Ley N.°3091 y sus reformas, y sin perjuicio de las competencias del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, establecidas en la Ley Orgánica del INCOP, Ley N.°1721 y sus reformas.
q) Evaluar, certificar y auditar los puertos y los buques en materia de protección marítima.

r) Girar las instrucciones de carácter técnico a las autoridades portuarias regionales o a los operadores portuarios, cuando así lo considere oportuno y en caso de ser necesario, cuando la seguridad de la navegación, la protección marítima o el medio acuático puedan verse afectados por usos o prácticas inadecuadas.

s) Implementar y mantener actualizado el RMA.

t) Autorizar, inscribir y emitir las patentes de navegación.

u) Autorizar e inscribir a la gente de mar y al personal terrestre de la navegación, así como expedir las licencias que correspondan.

v) Clasificar y controlar la gente de mar.

w) Coordinar con las autoridades competentes el sistema de formación y capacitación de la gente de mar.

x) Acreditar y autorizar, en coordinación con las autoridades educativas competentes, al personal que imparta la formación y la capacitación de la gente de mar.

y) Establecer los procedimientos y los requisitos para la prestación de los servicios regulares de cabotaje nacional.

z) Realizar los estudios correspondientes para justificar la necesidad de establecer las líneas regulares de cabotaje nacional.

aa) Controlar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones que debe observar el concesionario de un derecho de línea regular de cabotaje nacional.

bb) Analizar y autorizar las solicitudes y los documentos que correspondan para la modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio y tarifas respecto a la carga, que sean presentados por los concesionarios de un derecho de línea regular de cabotaje nacional.

cc) Autorizar la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales en el país.

dd) Fiscalizar la construcción o la modificación de embarcaciones o artefactos navales en el país.

ee) Ordenar la paralización de los trabajos o prohibir la navegación de quienes incumplan la normativa vigente en materia de construcción o modificación de embarcaciones o artefactos navales.

ff) Emitir y divulgar los avisos a los navegantes.

gg) Establecer los lugares de refugio adecuados para que los buques se resguarden en caso de condiciones meteorológicas o mareológicas adversas que pongan en riesgo su seguridad.

hh) Coordinar con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, o con gobiernos cooperantes la implementación de un servicio de comunicaciones marítimas acorde con las necesidades y las posibilidades del país.

ii) Realizar la investigación técnica luego de ocurrido un accidente o siniestro acuático, con el fin de determinar sus causas, y establecer las medidas que eviten que se repita, según las disposiciones técnicas y legales emitidas por la OMI.

jj) Administrar el FESPA.

kk) Remitir a la Aresep la información necesaria para la determinación de los precios públicos al costo de los servicios y las actuaciones que brinde.

II) Cobrar los precios públicos al costo de los servicios y las actuaciones que preste en el desempeño de sus competencias y funciones, según las tarifas definidas por Aresep, y las multas dispuestas en la presente ley.

mm) Representar oficialmente al Estado en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta ley.

nn) Elaborar y promover los reglamentos para implementar esta ley en los plazos estipulados.

oo) Impulsar la adhesión de Costa Rica a los convenios internacionales marítimos de interés para el desarrollo del transporte marítimo internacional.

pp) Las demás competencias que le confiera la legislación nacional aplicable y los tratados internacionales ratificados por Costa Rica.

ARTÍCULO 7- Excepción

Las disposiciones de la presente ley no serán aplicables a:

a) Los buques y los artefactos navales de vigilancia en las aguas nacionales pertenecientes al Servicio Nacional de Guardacostas y los diferentes cuerpos de policía.

b) Los buques y los artefactos navales militares de otros Estados.

c) El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, quienes ejercerán sus competencias de autoridad portuaria en todo lo relativo a la aplicación de la presente ley.
d) El operador portuario legalmente regulados o concesionados con anterioridad a la vigencia de la presente ley, en relación a las competencias, los servicios y las operaciones portuarias brindados por estos.

ARTÍCULO 8- Órgano competente designado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Para la ejecución de las competencias y funciones que esta ley le confiere al Ministro de Obras Públicas y Transportes, dentro de su estructura organizacional,

se creará un organismo ejecutor especializado en materia de transporte acuático, cuya estructura organizacional será definida reglamentariamente.

ARTÍCULO 9- Resoluciones del MOPT

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

Cualquier procedimiento administrativo sustanciado por el MOPT deberá resolverse dentro de los plazos previstos por la Ley General de la Administración Pública y sus reformas.

ARTÍCULO 10- Representación en el extranjero

Para los casos y efectos que el ordenamiento jurídico determine, se autoriza al MOPT a delegar, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, las funciones que se requieran, en un representante diplomático o consular costarricense, como colaboración para el cumplimiento de los objetivos de esta ley.

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

ARTÍCULO 12- Normativa de aplicación supletoria

A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, se aplicará supletoriamente:

a) La normativa marítima y portuaria vigente.

b) Ley General de la Administración Pública, del 2 de mayo de 1978 y sus reformas; y el Código Procesal Contencioso-Administrativo del 22 de junio de 2006, junto con sus reformas.

c) Código de Comercio, del 30 de abril de 1964 y sus reformas.

d) Código Civil del 28 de setiembre de 1887 y sus reformas; y el Código Procesal Civil del 23 de febrero de 2016 y sus reformas.

e) Las recomendaciones y resoluciones emitidas por la OMI.

f) Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

Se considera que esta lista no es taxativa e incluye cualquier otra normativa que según la jerarquía legal pueda ser considerada como norma supletoria importante.

ARTÍCULO 13- Creación de la Comisión interinstitucional sobre navegación y transporte acuático

Se crea la Comisión interinstitucional sobre navegación y transporte acuático, en adelante la Comisión, como un órgano técnico de apoyo y coordinación interinstitucional.

ARTÍCULO 14- Integración de la Comisión interinstitucional sobre navegación y transporte acuático

La Comisión estará integrada por los jerarcas, o por quienes éstos designen por idoneidad, en calidad de representantes titulares, de las siguientes instituciones o dependencias:

a) Ministerio de Hacienda

b) Servicio Nacional de Guardacostas

c) Ministerio de Salud

d) INCOPESCA.

e) Ministerio de Ambiente y Energía

f) Instituto Costarricense de Turismo

g) Ministerio de Obras Públicas y Transportes

El MOPT presidirá esta Comisión y podrá invitar a otras instituciones o dependencias, según lo considere oportuno.

Cada representante tendrá un suplente, quien lo sustituirá en sus ausencias.

Los miembros de la Comisión no devengarán dieta alguna por su participación. Cualquier gasto de los miembros de la Comisión originado por el ejercicio de sus funciones, deberá ser cubierto por las instituciones que representan.

TÍTULO II

FLOTA NACIONAL Y MARINA MERCANTE

CAPÍTULO I

MATRÍCULA Y ABANDERAMIENTO

SECCIÓN I

NACIONALIDAD COSTARRICENSE

ARTÍCULO 15- Embarcaciones y artefactos navales costarricenses

Se consideran embarcaciones y artefactos navales de nacionalidad costarricense:
a) Las matriculadas y abanderadas, conforme a la presente ley y las respectivas reglamentaciones.

b) Las declaradas abandonadas a favor del Estado costarricense, según lo dispuesto en la presente ley.

c) Las comisadas por el Estado costarricense, conforme a las leyes especiales.

d) Las que adquiera el Estado costarricense.

e) Las adquiridas por prescripción adquisitiva, según lo dispuesto en el artículo 17 de esta Ley.

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

Aquellas embarcaciones o artefactos navales comprendidos en los incisos b), c) y d) de este artículo, serán matriculados y abanderados a petición de la autoridad interesada.

Para demostrar su adquisición ante el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional se deberán presentar los documentos que se dispongan reglamentariamente. Para obtener la patente de navegación, se deberá acreditar, ante el MOPT, la propiedad del bien mediante certificación notarial o registral.

SECCIÓN II

INSCRIPCIÓN DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES EN EL REGISTRO NACIONAL

ARTÍCULO 16- Actos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional

En el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional se inscribirán:

a) Los buques y los artefactos navales, con indicación de su nombre, puerto de matrícula, matrícula, características técnicas principales, nombre y el documento de identificación del propietario, los documentos de nacionalización y cualquier otro que demuestre la titularidad del bien.

b) Los cambios de características de los buques y artefactos navales.

c) Los actos y los contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad.

d) La constitución de prendas o imposición de otros derechos reales.

e) Los gravámenes judiciales o administrativos y cualquier otra medida cautelar que pueda afectar la propiedad de los buques y de los artefactos navales.

f) Los contratos de arrendamiento o fletamento de buques a casco desnudo.

g) La desinscripción o cancelación de registro.

h) Cualquier otro acto que se determine en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 17- Excepciones

Están exentas de inscribirse en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional y de gestionar la patente de navegación ante el MOPT:

a) Las embarcaciones con un arqueo bruto de hasta cinco unidades que no cuenten con propulsión mecánica.

b) Los artefactos navales con un arqueo bruto de hasta cinco unidades.

c) Las embarcaciones y los artefactos navales propulsados exclusivamente a remo, cualquiera sea su arqueo bruto.

d) Los buques o artefactos navales exclusivamente inflables que no cuenten con propulsión mecánica.

e) Cualquier otra embarcación o artefacto naval que así se establezca en el ordenamiento jurídico.

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

El Registro Nacional reglamentará los procedimientos y requisitos de inscripción y cancelación de los actos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

ARTÍCULO 18- Clasificación de embarcaciones y artefactos navales

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

ARTÍCULO 19- Elementos de identificación

El Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, otorgará una placa con la matrícula de la nave o el artefacto naval inscrito, que deberá contener la bandera nacional. La matrícula o el nombre de una embarcación o un artefacto naval no deben ser iguales al de otro ya inscrito.

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

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

ARTÍCULO 20- Composición de la matrícula

La matrícula de una nave o artefacto naval nacional deberá ser alfanumérica. Las letras corresponderán al puerto de matrícula y los números corresponderán al consecutivo que asigne el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

ARTÍCULO 21- Requisitos para la inscripción

Toda nave o artefacto naval que pretenda inscribirse en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional deberá cumplir, de previo, con las disposiciones establecidas por la normativa vigente.

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

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

ARTÍCULO 22- Certificado de matrícula

El Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional otorgará a toda embarcación o artefacto naval que se inscriba un Certificado de matrícula en el que conste:

a) El nombre de la embarcación o del artefacto naval.

b) El nombre y el documento de identificación del propietario.

c) El puerto de matrícula y la matrícula.

d) Las características técnicas principales.

e) Cualquier otra información que determine el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 23- Vigencia de la inscripción

La inscripción de la propiedad de una embarcación o artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional tendrá vigencia indefinida, mientras no se den las causales establecidas en el ordenamiento jurídico y en esta ley, para su cancelación.

En todos los casos, la cancelación de la inscripción de una embarcación o de un artefacto naval costarricense, constituirá causal para cancelar la patente de navegación. El Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional deberá informar inmediatamente mediante un comunicado, por escrito o vía electrónica, la cancelación de la inscripción al MOPT, el cual, sin demora, tomará nota de ésta y procederá a cancelar de oficio la patente de navegación y el registro que corresponda.

ARTÍCULO 24- Suspensión de la navegabilidad

El propietario o el armador de una embarcación, podrá solicitar la suspensión de su navegabilidad, entregando al Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional la placa con la matrícula de la nave. Realizada la suspensión, se suspende, de igual forma, cualquier pago que tuviere que efectuar el propietario o armador de la embarcación o artefacto naval, establecido en la presente ley.

El Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional comunicará dicha suspensión inmediatamente al MOPT, por escrito o vía electrónica, a efectos de consignar dicha condición en el expediente de la nave y para los efectos que reglamentariamente se establezcan.

ARTÍCULO 25- Motivos para cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, los siguientes serán motivos para que el MOPT solicite al Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional la cancelación de la inscripción de una embarcación.

a) La solicitud del propietario o su representante legal, quien en este caso se dirigirá directamente al Registro Nacional para su gestión.

b) Por innavegabilidad absoluta o desguace.

c) Por declararse en abandono según lo dispuesto en esta ley.

d) Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite su navegación durante un período de doce meses.

e) Por destrucción, pérdida total o por la presunción de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia fehaciente que se tenga sobre la embarcación.

f) Por orden de cancelación emitida por la autoridad administrativa o judicial competente.

g) Cualquier otro motivo que determine el ordenamiento jurídico.

Los hechos que motivan la cancelación de la inscripción en el Registro Público de la Propiedad con base en los incisos b), c), d y e) de este artículo, deberán comprobarse según lo establecido en la Ley Nº 6227, Ley General de la Administración Pública y sus reformas, y lo establecido en el ordenamiento jurídico. Se procederá de igual forma en cuanto al inciso g) si así se dispone legalmente, por la naturaleza jurídica del motivo.

El Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional solo autorizará cancelar la inscripción de una embarcación o de un artefacto naval cuando se encuentre libre de gravámenes y anotaciones.

La cancelación de la inscripción de una prenda naval o de un derecho real sobre un buque o un artefacto naval, deberá documentarse mediante escritura de cancelación realizada ante un notario público y deberá tramitarse en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

SECCIÓN III

PATENTES DE NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 26- Patente de navegación permanente

Para que una embarcación o un artefacto naval matriculado en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional pueda enarbolar la bandera nacional, el propietario o armador deberá gestionar el otorgamiento de la patente de navegación ante el MOPT.

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

a) Solicitar el otorgamiento de la patente de navegación y su inscripción en el RMA.

b) Acreditar ante el MOPT, la inscripción de la embarcación o artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

c) Aprobar una inspección técnica inicial antes de que el buque o la embarcación entre a operar. Ésta será realizada por funcionarios competentes del MOPT.

d) Pagar el precio público de la inspección técnica inicial.

e) Cualquier otro requisito que establezca el ordenamiento jurídico.

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

Al expedirse la Patente de navegación permanente, se emitirá también el Certificado de navegabilidad, el cual puede tener una vigencia de hasta un año sin que represente un costo adicional para el usuario. Es responsabilidad del interesado gestionar la renovación del Certificado de navegabilidad antes de que venza el plazo por el cual se otorgó, para lo cual deberá cancelar el precio público de la inspección de la embarcación.

Sin embargo, si al expedirse por primera vez el Certificado de navegabilidad, el MOPT ha planificado inspecciones en la zona donde se ubica la embarcación, podrá emitir el documento con base en las fechas de esas inspecciones, de modo que el plazo de validez del Certificado de navegabilidad permita realizarlas antes de su vencimiento ya que si aprueba la inspección, se otorgará su renovación.

ARTÍCULO 27- Patente de navegación provisional

Para que un buque mercante o artefacto naval, fletado o arrendado, que enarbole bandera extranjera pueda ser abanderado provisionalmente en el país, su armador deberá gestionar ante el MOPT, una Patente de navegación provisional por el plazo fijado en el contrato correspondiente. El MOPT notificará el momento en que se produzca el abanderamiento provisional a la representación consular en el país, con copia al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y a la administración marítima del Estado donde se encuentre matriculada la embarcación o artefacto naval.

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

a) Solicitar la inscripción de la Patente de navegación provisional en el RMA.

b) Aportar certificación del documento de registro del buque o artefacto naval del país donde se encuentra inscrito.

c) Aportar certificación de la inscripción del contrato de arrendamiento de la embarcación o el artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

d) Acreditar ante Notario Público el consentimiento del propietario del buque o artefacto naval para el abanderamiento provisional en el país.

e) Aportar el documento que acredite la baja de bandera temporal, la cual no podrá ser por un plazo inferior al estipulado en el contrato de arrendamiento del buque o artefacto naval, debidamente legalizado o apostillado.

f) Aportar el documento de autorización emitido por las autoridades del país donde se encuentre inscrito el buque o artefacto naval, para el registro de la Patente de navegación provisional en Costa Rica.

g) Acreditar mediante certificación, cuando el propietario y el armador residan fuera del país, el nombramiento de un representante legal con domicilio en Costa Rica, con facultades de Apoderado Generalísimo, o de Apoderado General según lo dispuesto en esta ley.

h) Aprobar la inspección técnica inicial, realizada por los funcionarios competentes que designe el MOPT, antes de que el buque o el artefacto naval entre a operar.

i) Pagar los costos de la inspección técnica inicial.

ARTÍCULO 28- Documentación a bordo probatoria de la nacionalidad costarricense El Certificado de Matrícula y la Patente de navegación permanente, son los documentos probatorios de la nacionalidad costarricense de la embarcación o del artefacto naval.

Es obligatorio que cada embarcación o artefacto naval costarricense tenga a bordo los documentos originales del Certificado de Matrícula y de la Patente de navegación permanente o, en su defecto, una fotocopia certificada por la Capitanía de Puerto o por un Notario Público, en la que conste que al confrontarse con el documento original resultó fiel y exacta.

La Patente de navegación provisional, bastará como prueba de la nacionalidad costarricense, de las embarcaciones y los artefactos navales por lo es obligatorio

portar a bordo, de manera permanente, el documento original o en su defecto, una fotocopia certificada por la Capitanía de Puerto o por un Notario Público, en la que conste que al confrontarse con el documento original resultó fiel y exacta.

ARTÍCULO 29- Armadores domiciliados en el extranjero

Para poder abanderar temporalmente una embarcación o artefacto naval en el país, el armador domiciliado en el extranjero, deberá nombrar un representante legal para ese fin, con domicilio en Costa Rica, quien tendrá facultades de Apoderado Generalísimo, o de Apoderado General según lo dispuesto en esta ley.

SECCIÓN IV

PASAVANTES DE NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 30- Pasavante de navegación

Para gestionar la matrícula y el abanderamiento en el país, de una embarcación o artefacto naval que se adquiera en el extranjero, el MOPT o el representante diplomático o consular costarricense más cercano, a solicitud del armador, podrá abanderarla provisionalmente como costarricense. Para ello, se expedirá un Pasavante de navegación por un término no mayor a dos meses hasta su arribo a un puerto habilitado en el país, inscribiendo de inmediato la embarcación, en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, y abanderándola. El plazo concedido podrá prorrogarse, por dos meses más, una única vez, cuando sea debidamente justificado por el interesado. El representante diplomático o consular deberá informar al organismo técnico especializado del MOPT en materia de transporte acuático, de todo lo actuado.

ARTÍCULO 31- Pasavante por pérdida de documentos

El representante diplomático o consular costarricense podrá, igualmente, extender Pasavante de navegación para un buque o artefacto naval a solicitud del armador, capitán, patrón o de quien los represente legalmente o mediante poder. Esta solicitud se motiva por la pérdida del certificado de matrícula o la patente de navegación en un naufragio, incendio u otra causa justificada, la cual será acreditada como tal por la autoridad correspondiente, por medio de constancia, certificación o documento auténtico que establezca la veracidad del siniestro, suceso o cualquier otra causa.

Este Pasavante de navegación se extenderá por un término no mayor a dos meses, prorrogable por una única vez en igual tracto cuando sea debidamente justificado por el interesado. El representante diplomático o consular deberá informar al

organismo técnico especializado del MOPT en materia de transporte acuático de todo lo actuado.

ARTÍCULO 32- Reglamento

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

CAPÍTULO II

REGISTRO MARÍTIMO ADMINISTRATIVO

ARTÍCULO 33-Registro Marítimo Administrativo
El MOPT contará con un Registro Marítimo Administrativo (RMA) en el que se inscribirán las patentes de navegación, la gente de mar, los prácticos, los contratos de construcción de buques y artefactos navales, el personal terrestre de la navegación, los accidentes marítimos, las infracciones y sanciones administrativas de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, y cualquier otro documento o asunto que amerite su registro según se establezca en el ordenamiento jurídico. Este registro será público y de libre acceso para cualquier persona interesada.

ARTÍCULO 34- Secciones del RMA

El RMA estará compuesto por las siguientes secciones:

a) Patentes de navegación.

b) Gente de mar.

c) Prácticos.

d) Personal terrestre de la navegación, según lo dispuesto en esta ley.

e) Construcción de buques y artefactos navales.

f) Accidentes o incidentes marítimos.

g) Infracciones y sanciones administrativas.

h) Cualquier otra que establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 35- Facultades registrales del MOPT

Las facultades registrales del MOPT tienen por objeto que los actos de inscripción, registro y certificación en el RMA, cumplan con los fines de publicidad, sencillez,

inmediación y control, de tal manera que se garanticen los derechos del Estado y de quienes se encuentren inscritos.

ARTÍCULO 36- Principio de publicidad

Los asientos y las constancias de las inscripciones en el RMA, a cargo del MOPT, son públicos y, en consecuencia, toda persona tendrá acceso a ellos y podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determinen reglamentariamente.

ARTÍCULO 37- Tarifas por inscripción en el RMA

Mediante decreto ejecutivo se fijarán las tarifas que deben pagar los usuarios del RMA del MOPT, por concepto de inscripciones, revalidaciones o certificaciones. Quedan exentas del pago de estas tarifas las patentes de navegación dispuestas en la presente ley.

Los montos establecidos se pagarán en la forma que determine el ordenamiento jurídico. Estos recursos se deben trasladar al FESPA.

ARTÍCULO 38- Cancelación de las inscripciones efectuadas en el RMA

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, son motivos que justifican la cancelación de las inscripciones efectuadas en el RMA:

a) La solicitud de cancelación que gestione el interesado, para lo cual pagará la suma equivalente al veinte por ciento (20%) de la tarifa vigente para el tipo de inscripción que solicite cancelar.

b) La cancelación de la inscripción de la embarcación o el artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, que conlleva la cancelación automática de las patentes de navegación en el RMA.

c) El vencimiento del plazo en los contratos de arrendamiento o el vencimiento del plazo del abanderamiento, que conlleva la cancelación de las patentes de navegación provisionales en el RMA.

d) El vencimiento del plazo de vigencia de la inscripción en el registro del RMA, según lo dispuesto en la presente ley, salvo que se tramite oportunamente su revalidación o renovación.

e) La orden de cancelación emitida por la autoridad judicial o administrativa competente.

f) Cualquier otro motivo que determine el ordenamiento jurídico.

Los hechos que motivan la cancelación de alguna inscripción en el RMA, con base en el inciso f) de este artículo, deberán comprobarse mediante el debido proceso

establecido en la Ley General de la Administración Pública y sus reformas, si así se dispone legalmente, por la naturaleza jurídica del motivo.

ARTÍCULO 39- Indexación

Las tarifas que se fijen, según lo dispuesto en el artículo 37 de la presente ley, aumentarán cada año conforme al Índice de precios al consumidor, vigente para ese período.

ARTÍCULO 40- Reglamento

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

CAPÍTULO III

CONSTRUCCIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES Y LOS ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 41- Generalidades

Previo al inicio de la construcción o la modificación de una embarcación o de un artefacto naval, el interesado deberá presentar ante el MOPT la solicitud formal de los permisos que correspondan, la cual deberá acompañarse de los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

ARTÍCULO 42- Contrato de construcción

Toda construcción de embarcación o artefacto naval que se lleve a cabo en el país, deberá suscribir un contrato de construcción, en el que consten: nombre completo y calidades del propietario o su representante, acompañado por un documento que acredite la representación; en caso de ser emitido en el extranjero, debería estar apostillado o legalizado, según corresponda; número y tipo de documento de identidad, dirección exacta de su domicilio y el lugar o medio para recibir notificaciones conforme al ordenamiento jurídico.

En caso de que el dueño de la embarcación o artefacto naval sea una persona jurídica, deberá presentar: Certificación de personería jurídica vigente, emitida por un Notario Público o por el Registro Nacional, copia certificada de la cédula de identidad del representante legal que firme la solicitud, domicilio legal, dirección exacta o medio para recibir notificaciones.

En cuanto a los responsables del diseño y de la construcción de la embarcación o artefacto naval, se trate de personas físicas o jurídicas se aplicará lo establecido en el párrafo anterior, a fin de que queden debidamente registrados en el contrato. Consecuentes con lo anterior, se deben indicar los nombres y calidades de los

profesionales responsables de cada proceso involucrado sea éste el diseño, la construcción o la supervisión de las obras, de acuerdo con la normativa aplicable.

Dicho contrato deberá inscribirse para ser oponible frente a terceros en la sección de Construcción de buques y artefactos navales del RMA, sin perjuicio de que se inscriba ante otras instancias que señale la normativa vigente. Tal inscripción bastará para darle publicidad al contrato.

En el caso de las embarcaciones pesqueras, su construcción o modificación deberá gestionarse ante INCOPESCA, sin perjuicio de la participación de otras instancias competentes.

Se prohíbe la construcción o la modificación utilizando el casco de otra embarcación con inscripción vigente en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, o cuya propiedad esté inscrita en otro país. Sin embargo, si se procede a desinscribir la propiedad de la embarcación, se podrá emplear su casco y, posteriormente, proceder con una nueva inscripción.

ARTÍCULO 43- Construcción o modificación en el extranjero

Los buques y los artefactos navales, nuevos o usados, construidos o modificados en el extranjero, que se matriculen o abanderen en el país, deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en nuestro ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 44- Reglamento

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

CAPÍTULO IV

CONDICIONES DE SEGURIDAD, INSPECCIONES Y SEGUROS MARÍTIMOS

SECCIÓN I

CONDICIONES DE SEGURIDAD E INSPECCIONES

ARTÍCULO 45- Condiciones de seguridad e identificación

Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad e identificación previstas en la presente ley, en los convenios internacionales de los cuales el país es parte y en las reglamentaciones que a tal efecto se dicten.

ARTÍCULO 46- Autorización y determinación de vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad

El MOPT determinará las vías navegables, las áreas para fondeo y las zonas de seguridad adyacentes a los puertos o fuera de ellos.

Procederá de igual forma en las instalaciones y las áreas de exploración y explotación de recursos naturales debidamente autorizadas por la autoridad competente, en aguas jurisdiccionales. Esta disposición no aplica a la pesca y a la acuicultura.

ARTÍCULO 47- Certificados de seguridad

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

ARTÍCULO 48- Certificado de navegabilidad

Las embarcaciones nacionales gestionarán ante el MOPT, en forma anual, la obtención del Certificado de navegabilidad, el cual se expedirá junto con el Certificado de dotación mínima, salvo los casos que se establezcan reglamentariamente. El Certificado de navegabilidad acredita que las naves han aprobado la inspección técnica y reúnen las condiciones mínimas en su estructura, estanqueidad, operatividad y equipamiento, para navegar de forma segura.

Las embarcaciones nacionales dedicadas al transporte de pasajeros deberán obtener cada seis meses el Certificado de navegabilidad.

ARTÍCULO 49- Certificado de dotación mínima de seguridad

Le corresponde al MOPT determinar y acreditar la dotación mínima de seguridad mediante la emisión del certificado correspondiente. La cantidad de tripulantes de las embarcaciones y de los artefactos navales, deberá ser mayor o igual al establecido en el Certificado de dotación mínima de seguridad, documento que deberá portarse a bordo. El MOPT y el SNG verificarán el cumplimiento de este requerimiento para navegar.

De ser necesaria una inspección adicional para verificar la dotación mínima de seguridad, el administrado pagará el costo de la tarifa correspondiente.

ARTÍCULO 50- Verificación de condiciones técnicas de embarcación o artefacto naval extranjero

El MOPT podrá verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de la contaminación de cualquier embarcación o artefacto naval extranjero. Si verificara algún incumplimiento en las condiciones de seguridad en la navegación o de prevención de la contaminación, según la normativa nacional o internacional aplicable, podrá impedir su salida o exigirla notificándola al capitán, al armador o a su representante legal; en forma paralela, deberá notificar al representante diplomático o consular del Estado de abanderamiento de la nave o el artefacto naval, si existiera en el país tal representación, copiando al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Igualmente deberá poner en conocimiento de las organizaciones reconocidas que expidieron los certificados, los hallazgos que muestren las no conformidades con la normativa vigente.

El capitán o armador podrá recurrir el acto administrativo, mediante la interposición de un recurso de revocatoria y apelación dentro del plazo establecido en la Ley General de la Administración Pública y sus reformas.

ARTÍCULO 51- Obligación de facilitar inspecciones

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

ARTÍCULO 52 – Seguridad de la carga

El operador portuario ya sea el MOPT, INCOP, JAPDEVA, un concesionario o cualquier otra entidad autorizada, pública o privada, que intervenga en las operaciones de carga y descarga, deberá inspeccionar y verificar las condiciones de seguridad para el transporte de la carga en las embarcaciones, solicitando al armador, a su representante o al capitán, la información sobre el aseguramiento, los planos de estiba y el cálculo de la estabilidad.

ARTÍCULO 53- Seguridad en caso de mercancías peligrosas

Las mercancías peligrosas, deberán estibarse de forma segura y apropiada. El operador portuario ya sea el MOPT, el INCOP, JAPDEVA o cualquier otra entidad autorizada, pública o privada, que intervenga en las operaciones de carga y descarga, deberán realizar las inspecciones o verificaciones en el puerto o fuera de éste, para comprobar si las embarcaciones cumplen con las recomendaciones y disposiciones relacionadas con el transporte seguro de mercancías peligrosas en el mar, conforme con el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 54- Lugar de la verificación de los dispositivos y equipos

El MOPT, el SNG o la autoridad judicial o administrativa competente podrán verificar, preferiblemente a bordo de la embarcación o del artefacto naval, la documentación que de acuerdo con el ordenamiento jurídico deba portar. De igual forma podrá inspeccionar los dispositivos y equipos que en ella se encuentren. Estas revisiones podrán llevarse a cabo, de manera excepcional, en otro sitio, cuando así se requiera. Los documentos, dispositivos y equipos, objeto de la inspección, se devolverán al interesado para su inmediato retorno a la embarcación o artefacto naval.

ARTÍCULO 55- Costos de los servicios que deba prestar una organización reconocida

Si el MOPT requiriera los servicios especializados de una organización reconocida que actúe en su nombre, para la inspección o verificación de cualquier dispositivo o equipo de alguna embarcación o artefacto naval, los costos en que se incurran, serán pagados por el armador o su representante.

ARTÍCULO 56- Cancelación de Certificados de seguridad

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, son motivos que justifican la cancelación de los Certificados de seguridad otorgados por el MOPT, los siguientes:

a) La solicitud de cancelación que gestione el interesado, debidamente fundamentada.

b) El incumplimiento grave de algún requisito técnico por cuya omisión el Certificado de seguridad no se hubiera otorgado inicialmente.

c) El aporte de información o documentación falsa, con base en la cual la Administración emitió el Certificado de seguridad.

d) La orden de cancelación emitida por la autoridad judicial o administrativa competente.

e) Cualquier otro motivo que determine el ordenamiento jurídico.

Los hechos que motivan la cancelación de algún Certificado de seguridad con base en los incisos b) y c) de este artículo, deberán comprobarse según lo establecido en la Ley Nº 6227, Ley General de la Administración Pública y sus reformas, y lo establecido en el ordenamiento jurídico. Se procederá de igual forma en cuanto al inciso e) si así se dispone legalmente, por la naturaleza jurídica del motivo.

ARTÍCULO 57- Prohibición para navegar o prestar un servicio

Se faculta al MOPT y al SNG para que prohíban la navegación o la prestación del servicio que brindaría la embarcación o el artefacto naval, si no cuentan con los Certificados de seguridad determinados en el ordenamiento jurídico, o si éstos se encuentran vencidos o han sido cancelados por algún órgano competente. Si el armador o su representante corrigen las irregularidades que genera esta prohibición y aportan los documentos que legalmente se requieran, el MOPT emitirá un acto administrativo mediante el cual se autoriza la navegación o la prestación del servicio a la correspondiente embarcación o artefacto naval.

ARTÍCULO 58- Reglamento

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

SECCIÓN II

SEGUROS ACUÁTICOS

ARTÍCULO 59- Contrato de seguro

El contrato de seguro vinculado con la actividad acuática se rige por las normas especiales en esa materia, las normas, usos y costumbres marítimas internacionales.

ARTÍCULO 60- Obligatoriedad

Es obligación de los armadores y propietarios de embarcaciones nacionales y extranjeras, asegurar los tripulantes y pasajeros, así como contar con otros seguros que se establezcan legal o reglamentariamente según se disponga en la normativa, usos y costumbres internacionales; emitidos por aseguradoras debidamente reconocidas. Todas las embarcaciones deberán portar a bordo, el contrato o la póliza de seguro y los documentos que acrediten su vigencia.

Los alcances del contrato, cobertura, monto de los seguros y las excepciones para la aplicación de este artículo se regirán por la normativa vigente.

CAPÍTULO V

GENTE DE MAR, ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN

Y PATRONES, PERSONAL TERRESTRE DE LA NAVEGACIÓN

SECCIÓN I

DISPOSICIÓN GENERAL

ARTÍCULO 61- Inscripción

La gente de mar y el personal terrestre de la navegación, deberán inscribirse en el RMA, previo a embarcarse en los buques o en los artefactos navales nacionales, o antes de ejercer los oficios y las actividades en tierra dispuestas en la presente ley.

La gente de mar del sector pesquero nacional, podrá realizar los trámites de registro ya sea ante el RMA o ante el INCOPESCA, según lo dispone esta ley.

El MOPT, el SNG y el INCOPESCA establecerán un convenio de cooperación interinstitucional, con el fin de compartir la información y los registros de la gente de mar del sector pesquero, de acuerdo con lo que dispone la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos y sus reformas.

El MOPT promoverá convenios con instituciones públicas de educación y formación, a efectos de compartir información y facilitar la inscripción de la gente de mar del sector pesquero, en el RMA.

SECCIÓN II

GENTE DE MAR

ARTÍCULO 62- Gente de mar

Es el personal que en virtud de una relación laboral ejerce su profesión, oficio u ocupación en el mar y, en general, en todo medio acuático, a bordo de embarcaciones o de artefactos navales, como miembros de la dotación.

ARTÍCULO 63- Documentos a expedir para la gente de mar

El MOPT expedirá el título de competencia y la libreta de embarco.

El título de competencia faculta a su legítimo titular para prestar servicio en el cargo que ahí se consigne y a desempeñar las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado. Para su otorgamiento, todo trabajador del mar, sea cual sea el tipo de navegación que realice, deberá contar con el Certificado de zafarrancho vigente, expedido por una institución pública habilitada para impartir educación técnica.

La libreta de embarco es el documento oficial de identidad del trabajador del mar aceptado internacionalmente. En esta libreta se registran los embarques y los desembarques del tripulante. El trabajador del mar deberá portar siempre este documento para poder embarcarse y desempeñar cualquier función a bordo de los buques y los artefactos navales.

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

ARTÍCULO 64- Reconocimiento de títulos otorgados en el extranjero

Los títulos de competencia expedidos en el extranjero, podrán ser convalidados por el MOPT para que la gente de mar pueda desempeñarse a bordo de buques y artefactos navales nacionales. Para ello, debe cumplir con los mismos requisitos que se estipulan para la gente de mar en Costa Rica, o superarlos.

El personal extranjero podrá laborar a bordo de buques y artefactos navales nacionales siempre y cuando cuente con un contrato de trabajo y demuestre su permanencia legal en el país, debiendo cumplir, a tal efecto, con lo establecido por la Ley General de Migración y Extranjería y sus reformas y otras normas conexas.

ARTÍCULO 65- Expedición de títulos de competencia, libretas de embarco y otros documentos establecidos en convenios internacionales

Los títulos de competencia, las libretas de embarco y demás documentos establecidos en los convenios internacionales de los que el país sea signatario, serán autorizados y expedidos por el MOPT, en coordinación con cualquier otra autoridad, de conformidad con el ordenamiento jurídico, previa cancelación de las tarifas que se fijen vía Decreto Ejecutivo.

SECCIÓN III

ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITÁN Y EL PATRÓN

ARTÍCULO 66- Generalidades

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

ARTÍCULO 67- Atribuciones

Son atribuciones del capitán:

a) Disponer la forma en que se deben organizar los servicios en el buque.

b) Resolver las divergencias que puedan darse durante la navegación, ya sea entre tripulantes, pasajeros, o entre ambos.

c) Autorizar a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias de los servicios que se presten al buque.

d) Ordenar que se abandone el buque ante una inminente posibilidad de hundimiento, de explosión, incendio, o cualquier otra causa o siniestro que ponga en riesgo grave la vida de los pasajeros o la tripulación.

e) Valorar y autorizar las disminuciones y aumentos extraordinarios en los gastos, cuando, ante una situación extraordinaria o de emergencia, sean indispensables para mantener la seguridad del buque o el artefacto naval.

f) Cualquier otra atribución que le otorgue el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 68- Obligaciones

Son obligaciones del capitán:

a) Verificar que el buque, equipamiento y tripulación se encuentran en condiciones óptimas para navegar.

b) Garantizar el cumplimiento de la normativa vigente sobre la estabilidad de la carga y la seguridad del buque. Esto implica la revisión del arrumaje y la distribución de los pesos a bordo de su navío.

c) Rechazar el transporte de materiales o sustancias peligrosas, cuando no cumplan con las condiciones de embalaje o almacenamiento óptimas para garantizar la seguridad de la embarcación, de acuerdo con lo que establezca el ordenamiento jurídico.

d) Inspeccionar periódicamente la embarcación o el artefacto naval para verificar que los servicios que se prestan a bordo son efectivos y que el buque o artefacto naval se encuentra en condición para navegar y prestar todos los servicios para los que esté dispuesto.

e) Realizar, en forma periódica, simulacros de zafarrancho y capacitar al personal del buque y a los pasajeros para que, ante una situación de emergencia, se sigan los protocolos previamente establecidos en el Plan de zafarrancho, y en el Cuadro de zafarrancho, de conformidad con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.

f) Llevar a bordo un libro debidamente foliado y autorizado por la Capitanía de Puertos o cualquier entidad que disponga la normativa vigente, que se denominará Diario de Navegación, en el que de manera cotidiana anotará su posición, rumbo, velocidad, puerto de origen y de destino, número de pasajeros y tripulantes a bordo y cualquier accidente o incidente que se produzca dentro de la nave, así como

cualquier hecho o hallazgo significativo relativo a la seguridad del navío o de sus ocupantes y cualquier otra situación de mérito prevista en el ordenamiento jurídico. Al finalizar cada anotación, el capitán deberá consignar su firma, la fecha y la hora. El Diario de Navegación deberá permanecer a bordo de la embarcación y estar a disposición del SNG, de la Capitanía de Puerto y de cualquier otra entidad competente.

g) Adoptar, en caso de peligro, las medidas que estén a su alcance y sean necesarias para procurar la estabilidad y la seguridad de la embarcación, de las personas y de la carga que se encuentre a bordo, ejecutando medidas extraordinarias, cuando las circunstancias lo ameriten.

h) Solicitar la intervención de los prácticos en aquellos lugares donde sean necesarios o donde las regulaciones así lo estipulen. Los prácticos no sustituyen al capitán en el rango de mando que éste ostenta ni en la responsabilidad de la ejecución de las maniobras de navegación.

i) Permanecer en el puente de mando de la embarcación, al ingresar o salir de un puerto, cuando se transite por un canal, al navegar en los estrechos o los sitios de navegación restringida, en caso de niebla, cuando se navegue en zonas de tránsito intenso y, en general, cuando se presente cualquier situación de riesgo que lo amerite.

j) Velar por el cumplimiento de las disposiciones relativas al alojamiento y la alimentación de la tripulación y los pasajeros, a la higiene y a la limpieza del buque, así como a la salud de sus ocupantes.

k) Permanecer a bordo del buque en caso de que se presente una situación de peligro, asumiendo con responsabilidad y diligencia las acciones de comando, utilizando todos los medios a su alcance para garantizar la estabilidad del buque, la vida de los pasajeros y tripulantes, la carga y los documentos a bordo, por lo que será el último en abandonar la embarcación.

l) Auxiliar a las personas que se encuentren en peligro en el mar, salvo que existan condiciones adversas para el rescate de tal magnitud, que representen un riesgo grave para la estabilidad del buque o la integridad de sus tripulantes o pasajeros; que el capitán tenga conocimiento inequívoco de que está en proceso o que habrá, una intervención de rescate con mejores condiciones y en menor plazo que lo que él pueda proveer o, cuando tenga certeza de que su colaboración o ayuda resultaría inútil. De estas causas debe dejar constancia en el Diario de Navegación.

m) En caso de un abordaje, deberá comunicar al otro buque, en la medida de lo posible, el nombre de su embarcación, su puerto de matrícula, el puerto de procedencia y de destino. De ser necesario, deberá prestarle auxilio al otro navío, a su tripulación y pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin exponer de manera innecesaria a los suyos.

n) En caso de colaborar en las labores de rescate de alguna embarcación o artefacto naval afectado por un siniestro, deberá agotar los recursos disponibles para encontrar a las personas desaparecidas, siempre que no implique riesgos graves para la seguridad del buque bajo su mando, de su tripulación o de sus pasajeros.

o) De presentarse algún hecho extraordinario durante su trayecto de navegación, el capitán de la embarcación deberá acudir a la Capitanía del Puerto de arribo o al MOPT, dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto costarricense, para rendir declaración sobre lo ocurrido. El capitán deberá consignar en el Diario de Navegación, una crónica sobre el suceso y transcribir lo anotado ante la autoridad competente. En caso de arribo a un puerto extranjero con representación consular costarricense, deberá rendir esta declaración ante el Cónsul, dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada y obtener la correspondiente certificación.

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

ARTÍCULO 69- Muerte o impedimento del capitán o del patrón de embarcaciones pesqueras

En caso de muerte o impedimento del capitán, asumirá el mando de la embarcación el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez será reemplazado por el oficial que le siga en orden de rango y así sucesivamente con los demás oficiales de cubierta. En última instancia, el mando de la embarcación será asumido por el Contramaestre.

En el caso de muerte o impedimento del patrón de una embarcación pesquera, asumirá el mando quien a criterio del patrón, tenga mayor pericia y conocimiento para la conducción de la nave. El patrón deberá consignar el orden de sucesión entre sus tripulantes en el Diario de Navegación o documento equivalente de previo a la partida de la embarcación.

ARTÍCULO 70- Aplicación extensiva

Las funciones, las atribuciones, las obligaciones y las responsabilidades correspondientes al capitán son también aplicables a los patrones y a toda persona con otra denominación, habilitada para dirigir una embarcación, con las limitaciones que determine su título de competencia y el tipo de navegación que se realice.

ARTÍCULO 71- Reglamento

Cualquier situación o aspecto atinente a la gente de mar, no dispuesto en esta ley, será establecido por vía reglamentaria. Asimismo, el reglamento podrá establecer excepciones con fundamento en disposiciones de organizaciones reconocidas,

internacionales, especializadas en la materia y en las buenas prácticas del sector marítimo, relacionadas con el personal que labore en el mar. El reglamento contemplará el conocimiento tradicional y las buenas prácticas del sector pesquero nacional.

SECCIÓN IV

PERSONAL TERRESTRE DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 72- Personal terrestre de la navegación

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

ARTÍCULO 73- Reglamento

Los contenidos, los requisitos, las actuaciones, los procedimientos, las excepciones y los plazos de vigencia de las licencias otorgadas al personal terrestre de la navegación, así como sus deberes, atribuciones, responsabilidades con el MOPT y otras entidades, públicas o privadas con competencia legal, serán determinados en el reglamento que se dicte sobre la materia, con base en lo establecido en el ordenamiento jurídico.

TÍTULO III

NAVEGACIÓN ACUÁTICA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 74- Libertad de navegación

La navegación en las aguas jurisdiccionales y el arribo a los puertos costarricenses están permitidos a todas las embarcaciones de cualquier nacionalidad, de conformidad con el ordenamiento jurídico, los usos y las costumbres internacionales.

ARTÍCULO 75- Reserva de bandera

La navegación nacional o de cabotaje queda reservada a las embarcaciones de bandera nacional explotadas por empresas navieras inscritas en el RMA. De forma excepcional, cuando no existan embarcaciones de bandera nacional adecuadas y disponibles para prestar una determinada actividad de forma eficiente, y por el

tiempo que perdure tal circunstancia, el MOPT podrá autorizar, vía resolución administrativa, a cualquiera de las empresas navieras inscritas en el RMA, la utilización de embarcaciones abanderadas en otro país para efectuar dicha navegación, siempre y cuando reúnan las condiciones técnicas idóneas para la prestación del servicio. Quedan exentas de esta disposición las embarcaciones dedicadas al turismo, a la navegación privada y a la pesca, que se deberán ajustarse a las demás regulaciones previstas en esta ley y en el ordenamiento jurídico costarricense.

ARTÍCULO 76- Clasificación

La navegación se clasifica en: navegación de cabotaje y navegación internacional.

CAPÍTULO II

NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

ARTÍCULO 77- Navegación de cabotaje

Es aquella que se realiza íntegramente en aguas jurisdiccionales. Puede ser entre puertos, atracaderos o puntos dentro del territorio nacional, sean éstos interiores, del litoral costero o de algún litoral insular; o bien entre algún puerto, atracadero o punto ubicado en cualquier parte del territorio nacional y cualquier otro punto ubicado en aguas jurisdiccionales costarricenses. Por la naturaleza de la navegación puede subdividirse en las siguientes modalidades:

a) Navegación interior: aquella que se realiza íntegramente en aguas interiores o dentro del ámbito de un puerto.

b) Navegación costera: aquella que se realiza entre puertos, atracaderos o puntos, sean éstos de algún litoral costero o de algún litoral insular; o bien entre un puerto, atracadero o punto ubicado en cualquier parte de un litoral costero o insular y cualquier punto ubicado en aguas jurisdiccionales no interiores.

c) Navegación mixta: aquella que se realiza entre cualquier puerto, atracadero o punto ubicado en aguas interiores y cualquier puerto, atracadero o punto ubicado en un litoral costero, un litoral insular o en aguas jurisdiccionales no interiores.

ARTÍCULO 78- Reglamento

El reglamento de esta ley regulará lo concerniente al régimen de navegación de cabotaje y las excepciones para reserva de bandera.

CAPÍTULO III

SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO REGULAR DE CABOTAJE

ARTÍCULO 79- Servicio de transporte acuático regular de cabotaje

Es una modalidad de servicio público de transporte acuático de personas y/o de carga, sujeto a una ruta, a un horario y a tarifas previamente establecidas y reguladas por las autoridades competentes. Se efectúa entre puntos, puertos o atracaderos nacionales, ubicados en aguas interiores, en el litoral continental o en el litoral insular de Costa Rica.

El transporte de cabotaje que se realice entre dos puntos, puertos, o atracaderos nacionales, fluviales o costeros, de manera ocasional, extraordinaria o por excepción, como viajes expresos de carga, excursiones de pasajeros, o viajes especiales de carga y/o pasajeros; no será considerado un servicio de transporte acuático regular de cabotaje.

ARTÍCULO 80- Interés público del servicio

Por esta ley se declara de interés público el servicio de transporte acuático regular de cabotaje.

ARTÍCULO 81- Reserva de bandera

La concesión del derecho de línea para explotar un servicio de transporte acuático regular de cabotaje queda reservada a las embarcaciones de bandera costarricense. Se autoriza la contratación y el empleo de las embarcaciones abanderadas en otros países, técnicamente dotadas y previamente autorizadas por el MOPT e incluidas en el RMA, cuando no existan embarcaciones nacionales aptas, disponibles para la prestación de estos servicios, por el tiempo que perdure tal circunstancia.

ARTÍCULO 82- Concesiones para la explotación de líneas de servicio de transporte acuático regular de cabotaje

La concesión de los derechos de línea para explotar un servicio de transporte acuático regular de cabotaje, deberá ser adjudicada y otorgada por el MOPT.

Para la explotación del derecho de línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje, hay dos modalidades de gestión: la realizada directamente por el MOPT y la que gestione el interesado ante el MOPT.

En ambos casos regirá lo dispuesto en la presente ley y su reglamento. El proceso de contratación administrativa se debe llevar a cabo en estricto apego a la normativa vigente.

El plazo de la concesión será determinado en el reglamento, según la importancia y la naturaleza del servicio a prestar.

ARTÍCULO 83- Solicitud de la concesión

Para la explotación de una línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje, el interesado deberá encontrarse legalmente habilitado y aportar la siguiente documentación:

a) Presentar solicitud por escrito. La solicitud que realice una persona física deberá indicar el nombre, los apellidos, el número de documento de identidad, la profesión u oficio, el domicilio, adjuntar una fotocopia de la cédula de identidad certificada por un Notario Público, estar firmada por el solicitante y autenticada por un abogado. Si se trata de persona jurídica, deberá aportar una Certificación de Personería extendida por el Registro Nacional o por un Notario Público, fotocopia de la cédula de identidad del representante legal que firme la solicitud, certificada por un Notario Público y la solicitud firmada por el representante legal y autenticada por un Notario Público.

b) Señalar en la solicitud, el medio para recibir notificaciones, de lo contrario se declarará inadmisible.

c) Especificar la línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje que se quiera explotar, el punto, el puerto o atracadero de origen y de destino.

d) Indicar las embarcaciones que prestarán el servicio, sus características, el nombre, la matrícula, el tamaño, la capacidad de pasajeros, la capacidad de carga, el arqueo bruto y el arqueo neto, la clase de motor, su marca, el número de serie y la potencia.

e) Quien resulte adjudicatario por todo el plazo de la concesión deberá suscribir las pólizas, las garantías y los seguros, de conformidad con lo que disponga el reglamento de la presente ley y el ordenamiento jurídico aplicable.

f) Cancelar el canon por la explotación del servicio de transporte acuático regular de cabotaje, de conformidad con la normativa vigente.

g) Indicar los horarios del servicio del transporte acuático regular de cabotaje.

h) Detallar la cantidad y tipo de chalecos salvavidas para los pasajeros y tripulantes; la cantidad, tipo, y capacidad de los botes salvavidas que llevará la embarcación. En todos los casos, la cantidad de chalecos salvavidas debe ser igual o mayor a la cantidad máxima de pasajeros y tripulantes y los botes salvavidas deben tener capacidad para transportar, de manera segura, la capacidad máxima de pasajeros y tripulantes. Asimismo deberá detallar los equipos contra incendios y los extintores con que contará la embarcación.

i) Especificar el sistema de comunicación que usará, el cual deberá ser compatible con los utilizados en las Capitanías de Puerto, de conformidad con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.

j) Presentar al MOPT una propuesta de reglamento sobre la explotación del servicio y una propuesta de reglamento interior de trabajo. Las inconformidades que señale

el MOPT deberán subsanarse por una única vez y someterse nuevamente para su estudio.

k) Cumplir con cualquier otro requisito o disposición que se establezca en el reglamento que se dicte sobre la materia o que disponga el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 84- Necesidad del servicio de transporte acuático regular de cabotaje Previo al inicio del proceso de contratación administrativa para otorgar en concesión la explotación de un servicio de transporte acuático regular de cabotaje, el MOPT verificará mediante un estudio su necesidad y las ventajas que la concesión pueda aportar al servicio de transporte acuático regular de cabotaje y al interés público tutelado.

El estudio requerido será de factibilidad y deberá comprender como mínimo aspectos técnicos, económicos, financieros, sociales, legales y ambientales. Si el proceso se lleva a cabo por el modelo de gestión interesada, el MOPT definirá los términos de referencia y el estudio será efectuado por el interesado, a fin de presentarlo al MOPT para revisión y aprobación. Si el proceso se lleva a cabo por iniciativa del MOPT, la elaboración del estudio será de su responsabilidad.

ARTÍCULO 85- Obligaciones de los concesionarios

Los concesionarios se obligan a explotar un servicio de transporte acuático regular de cabotaje, en forma eficiente y segura, en procura de la satisfacción del interés público, para lo cual deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

a) Llevar a cabo la explotación de los servicios de transporte acuático regular de cabotaje conforme a una ruta, horarios y tarifas previamente aprobadas.

b) Mantener la continuidad en el servicio una vez iniciado, salvo caso fortuito o fuerza mayor, debidamente demostrada.

c) Mantener las embarcaciones en condiciones de navegabilidad de acuerdo a lo establecido por la normativa aplicable y permitir las inspecciones de seguridad por parte de los funcionarios del MOPT cada vez que éstos lo soliciten.

d) Mantener a bordo de cada embarcación el plan y el cuadro de zafarrancho autorizados por el MOPT. El Cuadro de zafarrancho deberá exhibirse en lugares visibles donde los tripulantes y pasajeros puedan acceder a los planes y protocolos que en él se contemplen.

e) Someter las embarcaciones que prestan servicio de transporte acuático regular de cabotaje, a las inspecciones que el MOPT considere necesarias.

f) Solicitar la autorización de despacho a la Capitanía de Puerto que corresponda, cada vez que navegue alguna de sus embarcaciones, adjuntando los siguientes documentos:

i) Una lista de la tripulación.

ii) Una lista de los pasajeros que transporte.

iii) El detalle de la carga que transporte.

iv) El detalle de las mercancías peligrosas que transporte.

g) Contar en la embarcación con una cantidad mínima de asientos equivalente al número de pasajeros y tripulantes que estén autorizados a transportar.

h) Cumplir las disposiciones del Certificado de navegabilidad de la embarcación que presta el servicio, en cuanto a la cantidad máxima de pasajeros, tripulantes y arqueo neto; así como cumplir con la cantidad mínima de tripulantes establecida en el Certificado de dotación mínima de seguridad.

i) Transportar los pasajeros y la carga por separado.

j) Llevar a bordo la cantidad y tipo de chalecos salvavidas necesarios para abastecer el número máximo de pasajeros y tripulantes que puede llevar la embarcación, así como el número y tipo de botes salvavidas indispensables para transportar en forma segura la máxima capacidad de pasajeros y tripulantes de la embarcación, de conformidad con el Certificado de navegabilidad y el Certificado de dotación mínima.

k) Transportar productos o materias inflamables, únicamente en las embarcaciones que reúnan las condiciones debidas de seguridad.

l) Llevar sistemas de comunicación autorizados, en todos los viajes y reportarse con la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente, por lo menos una vez durante la travesía y cada vez que arriben a puerto.

m) En las embarcaciones que presten el servicio de transporte acuático regular de cabotaje, contar con capitanes y tripulantes experimentados. El concesionario deberá presentar al MOPT los documentos y atestados que acrediten sus competencias. Esta institución llevará un registro de los capitanes y los tripulantes autorizados que proporcionan este servicio. Para cada viaje se deberá dejar constancia de sus nombres.

n) Cada tripulante deberá contar con el Certificado de zafarrancho. Mensualmente se realizarán simulacros de zafarrancho de incendio, de hombre al agua, de colisión y de abandono del buque, con la debida constancia de la fecha y hora de su ejecución en el Cuaderno o Diario de Navegación de la embarcación. El MOPT podrá fiscalizar el cumplimiento de esta disposición por medio de inspecciones y visitas aleatorias.

o) Llevar un Diario de Navegación debidamente autorizado por la Capitanía de Puerto de su jurisdicción, cuando se trate de embarcaciones de más de cien toneladas de registro bruto, o un cuaderno de diario también autorizado por la Capitanía de Puerto correspondiente, en embarcaciones de veinte y hasta cien

toneladas de registro bruto. Ahí se anotarán, en orden cronológico, todas las incidencias del viaje, consignando la fecha y hora de cada anotación así como la firma del capitán.

p) Impedir el acoplamiento con embarcaciones de navegación internacional o de cabotaje fuera de alguna instalación portuaria autorizada ya sea de manera directa o por medio de botes de trasbordo, salvo caso fortuito o fuerza mayor. Ante estas excepciones, la embarcación procederá con las operaciones de búsqueda y rescate para prestar o recibir auxilio, previa comunicación a la Capitanía de Puerto de su jurisdicción. En estos casos la embarcación deberá someterse a las disposiciones que regulan la navegación internacional, a no ser que exista instrucción expresa en sentido contrario, emitida por la Capitanía de Puerto.

q) Cargar y descargar, con el debido cuidado, la mercadería y los productos que transporten.

r) Ejecutar las obras de reparación y conservación que sean necesarias en las embarcaciones para mantener la seguridad de los pasajeros.

s) Suspender el servicio en determinada línea de transporte acuático regular de cabotaje cuando no pueda darse en las condiciones debidas de eficiencia, seguridad e higiene e informar a la Capitanía de Puerto de su jurisdicción.

t) Permitir las inspecciones de embarcaciones, muelles, bodegas y equipos utilizados en el servicio de transporte acuático regular de cabotaje.

u) Asumir los daños y la responsabilidad por los accidentes o los incidentes que puedan sufrir los usuarios del servicio de transporte acuático regular de cabotaje concesionado, excepto cuando sean causados por dolo, imprudencia, descuido o negligencia de los mismos usuarios.

v) Demostrar que se encuentra al día con sus obligaciones relativas a la seguridad social y otras que establezca el ordenamiento jurídico.

w) Asegurar al capitán y a la tripulación con la correspondiente póliza de riesgos del trabajo y a los pasajeros con la póliza de seguro de pasajeros, otorgadas por un operador de seguros, debidamente autorizado por la Superintendencia General de Seguros. Estas pólizas deberán permanecer activas y vigentes por todo el plazo de la concesión.

x) Antes que el servicio de transporte acuático de cabotaje inicie operaciones, el concesionario deberá tener los reglamentos de servicio y de trabajo aprobados por el MOPT.

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

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

ARTÍCULO 86- Enajenación o cesión de la concesión

Los concesionarios de un derecho de línea para explotar un servicio de transporte acuático regular de cabotaje, no podrán enajenarlo o cederlo sin autorización previa del MOPT, en cuyo caso se deberán mantener o mejorar las condiciones para la prestación de este servicio.

ARTÍCULO 87- Causales para revocar la concesión

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para revocar la concesión de un servicio de transporte acuático regular de cabotaje las siguientes:

a) No iniciar el servicio de transporte acuático regular de cabotaje en el plazo estipulado en el contrato de concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

b) Interrumpir la continuidad del servicio de transporte acuático regular de cabotaje sin autorización del MOPT, salvo que medie causa justificada, caso fortuito o fuerza mayor.

c) Enajenar o ceder total o parcialmente la concesión, sin previa autorización del MOPT.

d) No mantener vigentes las garantías exigidas en el contrato de concesión.

e) Modificar o alterar, sustancialmente, la naturaleza o las condiciones en que se preste el servicio concesionado, en detrimento del usuario.

f) Incumplir cualquiera de los requisitos esenciales establecidos en el contrato de concesión o incumplir las obligaciones del concesionario establecidas en los incisos d), g), h), j), k), l), n), o), p), r), s), t) y u) u), v), w), x) del artículo 85, de la presente ley.

g) El vencimiento del plazo de la concesión.

h) Incumplir las órdenes emitidas por la autoridad judicial o administrativa competente.

i) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La revocación de la concesión por las causales señaladas en los incisos a), b), c), d), e), f), h) e i), del presente artículo, deberá ser declarada previamente por el MOPT, de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente.

En caso de revocación, el concesionario perderá, a favor del Estado, el importe de las garantías otorgadas, salvo que expire el plazo de la concesión o del permiso.

ARTÍCULO 88- Modificación de las condiciones para la prestación del servicio Cuando pueda afectarse el interés público o la prestación del servicio, de forma excepcional, previa autorización del MOPT, podrán modificarse las condiciones de la prestación del servicio de transporte acuático regular de cabotaje autorizadas en el contrato de concesión.

ARTÍCULO 89- Permisos en precario

El MOPT podrá otorgar, de manera excepcional, permisos en precario para la operación de una línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje, por razones de oportunidad, o conveniencia para el interés general.

Los permisos en precario se regirán por las disposiciones establecidas en la presente ley para la concesión de líneas del servicio de transporte acuático regular de cabotaje en lo que le sea aplicable.

Los permisos en precario podrán ser revocados por razones de oportunidad o conveniencia sin responsabilidad del MOPT. Para hacer efectiva la revocación del permiso en precario se dispondrá de un plazo de hasta treinta días hábiles, contados a partir de la notificación al permisionario del acto administrativo.

ARTÍCULO 90- Reglamento

Los demás aspectos relacionados con el servicio de transporte acuático regular de cabotaje que no se regulen en esta ley, sean otorgados mediante concesión o permiso en precario, se establecerán vía reglamento.

CAPÍTULO IV

NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

ARTÍCULO 91- Navegación internacional

Es la que se realiza entre puertos o puntos del territorio nacional autorizados para la navegación internacional y las aguas internacionales, puertos o espacios marítimos pertenecientes a otra nación.

ARTÍCULO 92- Prestación del servicio

La navegación internacional estará abierta a todos los armadores y las embarcaciones con independencia de su nacionalidad y pabellón, respectivamente.

ARTÍCULO 93 -Agente marítimo
Toda embarcación de navegación marítima internacional procedente de puerto extranjero, deberá contar con un agente marítimo en los puertos nacionales a que arriben. Se exceptúan de la obligación anterior:

a) Los puertos en que el armador tenga oficina propia o de representación establecida, donde podrá actuar directamente.

b) Las embarcaciones de recreo o deportivas cuyo propietario o capitán podrá actuar directamente.

c) Las otras que señale el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 94- Reglamento

El reglamento de esta ley regulará todo lo concerniente al régimen de navegación internacional.

CAPÍTULO V

ARRIBO, RECEPCIÓN Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

ARTÍCULO 95- Arribo, recepción y despacho

El arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones en los puertos autorizados, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de éstos, quedarán sujetos a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico y a las reglas de operación de cada puerto.

En caso de que las embarcaciones se encuentren en una zona portuaria o aledaña a ésta, deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene el INCOP, JAPDEVA, el operador portuario, el MOPT o el SNG, según corresponda, con el fin de garantizar la seguridad del puerto y de las embarcaciones circundantes.

ARTÍCULO 96- Distintivos

Toda nave fondeada o atracada en puerto debe izar la bandera de su nacionalidad. Las embarcaciones extranjeras, además, deben izar la bandera costarricense. Cuando una embarcación se encuentre a la espera del servicio de practicaje, o cuando un buque transporte mercancías peligrosas, deberán izar las banderas que correspondan según la normativa y los procedimientos internacionales.

ARTÍCULO 97- Facilitación

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

ARTÍCULO 98- Arribo forzoso
Son aquellos que entrañen peligro para las personas a bordo, la propia embarcación, la carga transportada o el medio acuático, que requieran prioridad para entrar a puerto.

En caso de arribo forzoso, el capitán o el patrón de la embarcación deberá dar aviso inmediato al MOPT, por medio de la Capitanía de Puerto que corresponda, la que deberá coordinar el arribo con la Autoridad Portuaria regional o el operador del puerto. El MOPT verificará los motivos que justifiquen el arribo forzoso y señalará al capitán del buque los requisitos, las exigencias y las normas a que estará sujeta la embarcación, mientras se encuentre en esta situación. La Capitanía de Puerto está facultada para rechazar el arribo de una embarcación cuando exista inseguridad para otras embarcaciones, para las instalaciones portuarias, o represente un peligro de contaminación para el medio acuático.

El armador será el responsable de cubrir todos los gastos que genere el arribo forzoso de una embarcación, de manera que la Capitanía de Puerto no expedirá autorización de despacho, hasta tanto no se haga efectivo el pago correspondiente.

El reglamento a la presente ley establecerá las condiciones y las actuaciones que se requieran ante un arribo forzoso.

ARTÍCULO 99- Embarcaciones que efectúan viajes internacionales

El arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones provenientes o con rumbo hacia aguas internacionales, puertos o espacios marítimos pertenecientes a otra nación, se realizarán únicamente en los puertos autorizados por el Poder Ejecutivo. En el caso de embarcaciones pesqueras los puertos autorizados deberán designarse, adicionalmente, en coordinación con el INCOPESCA.

ARTÍCULO 100- Ventanilla única marítima y formularios FAL de la OMI

El MOPT promoverá e implementará la ventanilla única marítima, que constituirá una plataforma tecnológica para la presentación de los formularios FAL, aprobados en el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional; que tienen como fin completar la información y proveer la documentación relacionada con los procedimientos de recepción y despacho de naves.

Las instituciones con competencia en la recepción y despacho de embarcaciones, deberán colaborar con la creación y funcionamiento de esta plataforma tecnológica.

Esta ventanilla podrá atender otros trámites y servicios según las necesidades y el desarrollo del transporte marítimo.

ARTÍCULO 101- Recepción de un buque

Las autoridades competentes realizarán la recepción de un buque cuando provenga de puerto extranjero, tan pronto como el Ministerio de Salud lo autorice, después de haberse realizado la inspección sanitaria, cuando corresponda. Las Capitanías de Puerto denegarán la recepción de una embarcación, en los siguientes casos:

a) Cuando la documentación requerida para la recepción esté incompleta.

b) Cuando la embarcación no cuente con las condiciones de seguridad necesarias para la navegación, represente un riesgo para otras embarcaciones, implique un riesgo de contaminación acuática, o atente contra la protección marítima.

c) Cuando lo solicite el INCOPESCA, de conformidad con el Acuerdo Internacional aprobado mediante Ley N.° 9321, denominado “Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada (MERP)” y sus anexos.

d) Por orden de la autoridad administrativa o judicial, competente.

e) Por cualquier otro caso contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 102- Negación del despacho

Las Capitanías de Puerto negarán el despacho a las embarcaciones, en los siguientes casos:

a) Cuando la documentación exigida para el despacho esté incompleta.

b) Cuando la embarcación no cuente con las condiciones de seguridad necesarias para la navegación, represente un riesgo para otras embarcaciones, o implique un riesgo de contaminación acuática.

c) Cuando las prevenciones de contingencias difundidas, los informes meteorológicos o mareológicos oficiales reporten algún riesgo importante para las embarcaciones, los tripulantes o la carga.

d) Cuando no se hayan pagado los montos correspondientes a los derechos, los precios públicos y las multas dispuestas en la presente ley.

e) Cuando lo solicite el INCOPESCA, de conformidad con el Acuerdo Internacional aprobado mediante Ley N.° 9321, denominado “Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada (MERP)” y sus anexos.

f) Por la falta o vencimiento de la licencia de pesca expedida por el INCOPESCA, cuando se trate de embarcaciones pesqueras.

g) Por orden de la autoridad administrativa o judicial, competente.

h) Cualquier otra que establezca el ordenamiento jurídico vigente.

En el caso de embarcaciones nacionales, las Capitanías de Puerto también denegarán la autorización de despacho, en los siguientes casos:

i) Por la falta o el vencimiento del Certificado de navegabilidad.

j) Cuando el lugar indicado como destino, esté fuera de la zona o las zonas de navegación autorizadas en el Certificado de navegabilidad.

k) Cuando el capitán o el patrón de la embarcación se encuentre inhabilitado.

l) Cuando uno o varios miembros de la tripulación no tengan la libreta de embarco o el Certificado de zafarrancho, o cuando alguno de estos documentos se encuentre vencido.

ARTÍCULO 103- Reglamento

El procedimiento, los requisitos, las excepciones y demás formalidades para el arribo, la recepción y el despacho, según la clase de embarcación y el tipo de navegación que se realice, se desarrollará en el reglamento que se dicte sobre la materia. El procedimiento de arribo y despacho de embarcaciones en las marinas y atracaderos turísticos será simplificado de manera que se garantice la celeridad y eficiencia en la prestación de esos servicios.

CAPÍTULO VI

SERVICIO DE PRACTICAJE

ARTÍCULO 104- Practicaje

Consiste en conducir un buque mercante mediante la utilización, por parte de los capitanes de las embarcaciones, de un práctico de puerto para efectuar las maniobras de recepción, despacho, fondeo, atraque o desatraque en los puertos, entre otros. Tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la nave y de las instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 105- Prestación del servicio
El servicio de practicaje será brindado en los puertos por el INCOP, JAPDEVA o un operador portuario, según corresponda. Este servicio podrá ser contratado o concesionado según lo establezca el ordenamiento jurídico.

Si el practicaje debe realizarse fuera del área de operación de un puerto, el MOPT establecerá la forma en que se proveerá este servicio, conforme al ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 106- Deber de informar

Cuando el práctico tenga conocimiento de alguna irregularidad a bordo del buque mercante, en materia de salud, seguridad pública, seguridad en la navegación,

protección marítima y del medio acuático, deberá informarlo a las autoridades competentes, inmediatamente después de su desembarco.

ARTÍCULO 107- Falta de pago del servicio de practicaje

El INCOP, JAPDEVA o el operador portuario, según corresponda, podrán detener el buque mercante, solicitar a la autoridad judicial competente el embargo preventivo y ejercer las acciones conducentes para la satisfacción de su crédito, cuando exista falta de pago por la prestación de servicio de practicaje.

ARTÍCULO 108- Reglamento

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

CAPÍTULO VII

SERVICIO DE REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

ARTÍCULO 109- Servicio de remolque maniobra en puerto

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

ARTÍCULO 110- Responsabilidad solidaria

La prestación del servicio de remolque maniobra genera responsabilidad solidaria del remolcador y del remolcado, por daños y perjuicios ocasionados a terceros. Durante el curso de la operación, el remolcador y el remolcado deberán observar las medidas de precaución que sean necesarias para no causarse daño, ni afectar a otros navíos o a las instalaciones portuarias. La responsabilidad solidaria no admite, bajo ninguna circunstancia, cláusulas de exoneración o limitación para alguna de las partes.

ARTÍCULO 111- Reglamento

Los procedimientos y los requisitos que deberán cumplir los remolcadores, las responsabilidades y excepciones relacionadas con el servicio de remolque maniobra que no estén regulados en la presente ley o en los reglamentos de operaciones portuarias, se establecerán en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VIII

SEÑALAMIENTO MARÍTIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 112- Señalización

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

ARTÍCULO 113- Señales marítimas y ayudas a la navegación en el área de operación de los puertos

El INCOP, JAPDEVA o el operador portuario, según corresponda, serán responsables de construir, instalar, operar y dar mantenimiento en su área de operación, a las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, según se justifique de acuerdo con el volumen de tránsito marítimo y al grado de riesgo de accidentes, previa recomendación técnica del MOPT.

ARTÍCULO 114 – Sistemas de control de tránsito marítimo
El MOPT, con base en su rectoría marítima y portuaria, deberá aprobar e implementar los sistemas de control de tráfico marítimo requeridos en ambos litorales del país. Para lo anterior realizará los estudios técnicos correspondientes para establecer la necesidad y los diseños operativos particulares de estos sistemas. En dichos estudios técnicos deberán participar INCOP y JAPDEVA como autoridades portuarias regionales, SNG como autoridad policial y los operadores portuarios autorizados, según el litoral y las terminales portuarias que correspondan.

ARTÍCULO 115- Señalización de los lugares de refugio

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

ARTÍCULO 116- Obligación de informar al MOPT

Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirigen las operaciones en los artefactos navales, los prácticos, el INCOP, JAPDEVA o el operador portuario, según corresponda, deberán informar, por cualquier medio de comunicación, a la Capitanía de Puerto más cercana, las pérdidas, las interrupciones, las deficiencias y los desperfectos en las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, desde el momento en que se detecten.

La Capitanía de Puerto, a su vez, deberá comunicar a todos los buques que se encuentren en la misma área, los hallazgos reportados y realizar las coordinaciones

y las gestiones que sean necesarias con las autoridades competentes para solventar los inconvenientes del caso.

Por su parte, el INCOP, JAPDEVA o el operador portuario, según corresponda, deberán prevenir a los buques sobre cualquier anomalía con la señalización dentro de sus áreas de operación y dar aviso de inmediato, a la Capitanía de Puerto.

CAPÍTULO IX

COMUNICACIONES MARÍTIMAS Y AVISOS A LOS NAVEGANTES

ARTÍCULO 117- Condiciones meteorológicas, mareológicas u otros eventos naturales que afecten la navegación

La Comisión Nacional de Emergencias, el Instituto Meteorológico Nacional, el Centro de Investigación en Ciencias del Mar y Limnología de la Universidad de Costa Rica, o el Laboratorio de Oceanografía y Manejo Costero de la Universidad Nacional, o cualquier entidad pública competente u Organización Reconocida, podrán brindar y difundir la información disponible a las Capitanías de Puerto, al SNG, las autoridades competentes y los medios de comunicación disponibles, sobre las condiciones meteorológicas, mareológicas, alerta de tsunamis o cualquier otro evento natural que pueda afectar el uso de los puertos y la navegación segura en las aguas jurisdiccionales.

ARTÍCULO 118- Avisos a los navegantes

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

TÍTULO IV

ACCIDENTES O INCIDENTES MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 119- Accidentes o incidentes marítimos

Son los siguientes:

a) El naufragio.

b) El encallamiento.

c) El abordaje o colisión.

d) La explosión.

e) El incendio de buques o artefactos navales.

f) El arribo forzoso.

g) Toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina.

h) Los daños a la infraestructura portuaria causados por buques o artefactos navales.

i) La avería común.

j) El cambio forzado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor.

k) Cualquier otro que establezca el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 120- Objetivo de la investigación técnica

La investigación técnica se realiza con el objetivo de determinar las causas de todo accidente o incidente acuático, el cual deberá registrarse consignando las circunstancias y la fecha en que ocurrió. Es efectuada por el MOPT, que podrá solicitar la colaboración de otras instituciones. Cualquier entidad o persona física involucrada deberá permitir el acceso a la información o suministrarla según se requiera.

El MOPT deberá emitir un informe con las recomendaciones que considere oportunas.

ARTÍCULO 121- Acta de protesta

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

ARTÍCULO 122- Reglamento

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

CAPÍTULO II

ABORDAJES

ARTÍCULO 123- Abordaje

Es la colisión en la que intervienen buques o artefactos navales pertenecientes a un mismo propietario o a distintos propietarios, producto de la cual, se causan daños a una o más embarcaciones, a sus ocupantes o a la carga.

Si después del abordaje, un buque o artefacto naval continúa el curso de su navegación a un puerto o lugar de refugio, pero en el trayecto naufraga, se considerará que la pérdida de la embarcación es consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los abordajes de buques o artefactos navales de bandera costarricense, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 124- Obligación de mutuo auxilio

En caso de producirse un abordaje entre buques o artefactos navales, los capitanes o patrones de las embarcaciones o artefactos estarán obligados a prestar auxilio mutuo a las embarcaciones, a sus tripulaciones y a sus pasajeros, siempre y cuando esto no signifique un riesgo significativo para el buque o artefacto naval y sus ocupantes. Las sanciones por el incumplimiento de esta disposición se regirán por lo dispuesto en esta ley.

También existe un deber mutuo de suministrar e intercambiar la información necesaria para identificar correctamente las naves y sus ocupantes.

Se exonera de toda responsabilidad al armador y al propietario de la nave o el artefacto naval por el incumplimiento de las obligaciones que corresponden al capitán o al patrón, según se dispone en el presente artículo.

ARTÍCULO 125- Fundamento de la responsabilidad

El propietario o armador del buque o artefacto naval responsable del abordaje, deberá indemnizar por todos los daños y perjuicios ocasionados a las demás partes.

ARTÍCULO 126- Abordaje por culpa concurrente

En caso de abordaje causado por culpa concurrente de dos o más buques o artefactos navales involucrados, la responsabilidad de sus respectivos armadores o propietarios se determinará de manera proporcional al grado de responsabilidad atribuida a cada buque o artefacto naval, a efecto de indemnizar a los interesados o cubrir los daños sufridos por terceros.

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

ARTÍCULO 127- Interposición de excepciones en caso de culpa concurrente

En los supuestos de culpa concurrente el armador o el propietario demandado podrá oponer las excepciones que correspondan frente a terceros, según lo dispuesto en el contrato que exista entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

ARTÍCULO 128- Abordaje por fuerza mayor o caso fortuito

Cuando un abordaje entre dos o más buques o artefactos navales se origine por fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, cada uno de los involucrados asumirá el costo de los daños sufridos en su embarcación o artefacto naval.

ARTÍCULO 129- Abordaje imputable al práctico

Aun cuando el abordaje sea imputable al práctico, no se exime de responsabilidad a las demás partes involucradas, por lo que son aplicables las disposiciones que al respecto establece este capítulo.

ARTÍCULO 130- Inspección de daños sufridos

Las partes implicadas en un abordaje deberán facilitar a las autoridades competentes la inspección de los daños sufridos; de igual forma, en caso de que cualquiera de las partes requiera inspeccionar los daños de las demás embarcaciones, sus propietarios, armadores o representantes; deberán permitir el libre acceso a las zonas afectadas de estas embarcaciones.

ARTÍCULO 131- Aplicabilidad de las normas sobre responsabilidad

Las normas sobre responsabilidad por daños derivados de un abordaje que presenta esta ley, se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o administrativa que determine el ordenamiento jurídico.

Las relaciones que las partes acuerden en un contrato de fletamento, pasaje o trabajo; se regirán por las cláusulas estipuladas.

ARTÍCULO 132- Abordaje por culpa de un tercero

Cuando un buque o artefacto naval aborde a otro por causa exclusiva de un tercero, este último asumirá la responsabilidad por los daños ocasionados. Si más de un buque o artefacto naval son responsables, el costo de las reparaciones deberá asumirse por partes iguales.

ARTÍCULO 133- Responsabilidad del remolcador y del remolcado

En caso de abordaje con otro buque o artefacto naval, el remolcador y el remolcado, se consideran como un solo buque o artefacto naval, y responderán solidariamente frente a terceros por los daños y perjuicios que causen, tal y como se estipula en el Artículo 110 de esta ley.

Quien tenga la dirección del conjunto remolcador-remolcado, asumirá la responsabilidad de cubrir los costes de los daños ocasionados por el abordaje, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con el grado de culpa de cada uno.

ARTÍCULO 134- Prescripción

Las acciones que se deban interponer producto de un abordaje, prescriben en dos años contados a partir de la fecha del accidente. Las acciones de repetición, por haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un año, contado a partir de la fecha del pago.

CAPÍTULO III

AVERÍAS

ARTÍCULO 135- Avería

Es todo daño o menoscabo que sufra un buque o artefacto naval, así como su carga, ya sea durante la navegación o durante su permanencia en puerto. Se considera también como avería todo gasto extraordinario en que se incurra para la conservación del buque, el artefacto naval o la carga.

ARTÍCULO 136- Clasificación

Las averías se clasifican en avería común o gruesa y en avería particular o simple.

La avería común o gruesa es aquella en la que el daño o el gasto extraordinario se realiza de manera intencional y razonable durante la navegación, porque existen causas que así lo justifican para evitar un peligro en la seguridad del buque y de la carga. El monto en que se incurra por las averías comunes, será asumido proporcionalmente por las partes según sus intereses.

La avería particular o simple es aquella en la que el daño o el gasto extraordinario es producido de forma accidental o involuntaria durante el viaje. El monto por las averías particulares será asumido por los propietarios de los bienes que sufran los daños o por quien tuviese que asumir el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones que corresponda ejercer contra terceros.

ARTÍCULO 137- Sacrificios y gastos extraordinarios

El capitán decidirá las acciones inmediatas a seguir y autorizará los gastos extraordinarios que resulten necesarios para salvaguardar la seguridad del buque y de la carga o del artefacto naval, los cuales serán considerados como averías comunes, de conformidad con lo que establezca esta ley y el reglamento que se dicte sobre la materia.

ARTÍCULO 138- Perito de averías

En el plazo que se establezca reglamentariamente, los afectados están obligados a remitir al perito de averías designado, la documentación que consigne el valor de reposición de la mercancía dañada o perdida. En caso de no hacerlo, responderán por los daños y los perjuicios ocasionados por su omisión y los interesados podrán acudir a la vía jurisdiccional.

ARTÍCULO 139- Prescripción

Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha en que el buque o artefacto naval arribe al primer puerto y se narren los hechos que lo originaron. Cuando se haya firmado un acuerdo sobre la avería común, la prescripción operará al término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que se firmó.

CAPÍTULO IV

BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO

ARTÍCULO 140- Comunicación de las acciones de búsqueda, rescate y salvamento
Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, estas acciones se deben comunicar de inmediato a la Capitanía de Puertos más cercana y al SNG, por los medios electrónicos disponibles; o se informará al respecto, en el primer puerto de arribo, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada.

ARTÍCULO 141- Obligación de auxilio

Los capitanes, los patrones o cualquier tripulante de los buques o artefactos navales que se encuentren próximos a una embarcación o a una persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio, y efectuar su rescate. Solo podrán excusarse de esta obligación, cuando el rescate implique un riesgo significativo para el buque o artefacto naval, la tripulación y los pasajeros.

Las sanciones por el incumplimiento a esta obligación se regirán por lo dispuesto en la presente ley. Los armadores o los propietarios de las embarcaciones no asumirán responsabilidad alguna por el incumplimiento de esta disposición, salvo que formen parte de la tripulación.

ARTÍCULO 142- Medidas necesarias para brindar pronto auxilio

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

Para los fines de lo aquí dispuesto, el MOPT y el SNG podrán hacer uso de los medios, los recursos y los efectos disponibles en los puertos cercanos, que a su

criterio juzguen necesarios para las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento.

ARTÍCULO 143- Simulacros de búsqueda, rescate y salvamento

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

ARTÍCULO 144- Operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en el área de jurisdicción de una Capitanía de Puerto

El capitán de Puerto coordinará las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento dentro de su jurisdicción. Estará facultado para utilizar los recursos disponibles en el puerto que a su criterio sean necesarios. El propietario o amador del buque o el artefacto naval en peligro, cubrirá los gastos en que se incurran por las labores de rescate.

ARTÍCULO 145- Derechos de quien realiza las labores de salvamento

Quien realice las labores de salvamento, tendrá el derecho de retención sobre el buque o el artefacto naval y los bienes rescatados, hasta tanto no se haga efectivo el pago de los gastos en que se incurrió por las labores de búsqueda, rescate y salvamento.

CAPÍTULO V

REMOCIONES, EXTRACCIONES, DECLARATORIA DE ABANDONO, DESGUACE, DERRELICTOS O RESTOS DE NAUFRAGIO

ARTÍCULO 146- Obstáculos para la navegación

Cuando un buque o artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en riesgo de hundimiento, hundido o varado, constituya un peligro u obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas relacionadas con las aguas jurisdiccionales, el MOPT o el SNG ordenarán al armador o al propietario adoptar las medidas apropiadas, para iniciar de inmediato su señalización, amarre temporal, remoción, arreglos, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en un sitio donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo.

El armador o propietario asumirá el costo económico de las operaciones realizadas, las que deberá cumplir en el plazo máximo de treinta días naturales, contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, el MOPT

solicitará al SNG su remoción o hundimiento, el armador o propietario deberá asumir los gastos, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que correspondan.

Si durante la ejecución de esta orden al armador o al propietario se le presentara alguna contingencia o hecho que pueda afectar al medio ambiente acuático, deberá informarlo al MOPT en forma inmediata. Sin embargo, este hecho no suspenderá el plazo estipulado para el cumplimiento de la orden.

ARTÍCULO 147- Amarre temporal

El MOPT o en su defecto, el SNG autorizarán, en casos de contingencia, el amarre temporal de un buque o artefacto naval, designando para ello el lugar y el tiempo de permanencia, siempre que no perjudique los servicios portuarios, todo lo cual se hará previa opinión favorable de la autoridad u operador portuario, según corresponda.

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

ARTÍCULO 148- Remoción o remolque

El MOPT, en coordinación con el SNG, podrá proceder con la remoción o el remolque de embarcaciones, artefactos navales u otros objetos, y coordinar la colaboración de otras autoridades públicas, cuando:

a) Se incumpla la orden dispuesta en el párrafo segundo del artículo anterior.

b) Constituyan un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales.

Los costos que se deriven de la operación de remoción o remolque deberán ser cubiertos por el armador o el propietario del bien.

Si el SNG realiza la remoción o el remolque, el pago del monto correspondiente por dicho concepto debe realizarse por los medios de recaudación correspondientes y depositarse en la cuenta especial del fondo del SNG. Si la remoción la realizara el MOPT el pago de estos servicios ingresará al FESPA. En el caso de que fuera otra institución o dependencia, dicho pago se hará a favor de quien realice la remoción por los medios que establezca el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 149- Otras extracciones

Cuando el buque o el artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no represente un peligro o un obstáculo para la navegación, según lo dispone el artículo 146 de esta ley, el armador, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar el buque, el artefacto naval o la carga, dispondrá del plazo de seis meses, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción.

Si durante el transcurso de las actividades de extracción, remoción o reflote, se presenta alguna contingencia que pueda afectar al medio acuático, el armador o el propietario deberá informar al MOPT, para que adopte las medidas del caso.

ARTÍCULO 150- Garantía
Toda persona que por orden administrativa o judicial realice operaciones de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea necesaria, deberá rendir una garantía a favor del Estado. Ésta podrá ser una garantía de cumplimiento emitida por un banco autorizado por la Superintendencia General de Entidades Financieras, una póliza suscrita por una aseguradora autorizada por la Superintendencia General de Seguros, una garantía hipotecaria, prendaria u otra garantía real, según la normativa vigente. El monto y plazo será fijado por un perito naval nacional o extranjero. El reglamento a la presente ley determinará todo lo relativo a esta materia.

ARTÍCULO 151- Declaración de abandono

El MOPT declarará el abandono de la nave o el artefacto naval a favor del Estado, en los siguientes casos:

a) Si permanece en puerto sin hacer operaciones, sin tripulación y sin que se solicite la autorización de amarre por parte del armador, su representante o del capitán, durante un plazo igual superior a diez días naturales.

b) Cuando se encuentre fuera de los límites del área de operación de un puerto, sin hacer operaciones, sin tripulación y sin que se solicite autorización de amarre por parte del propietario, el armador o el capitán durante un plazo igual o superior a treinta días naturales.

c) Por el vencimiento de los plazos o las prórrogas, para el amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o el artefacto naval sea puesto en servicio.

d) Cuando no se concluyan las maniobras de extracción, remoción o reflote en el plazo de seis meses a partir de la fecha del siniestro.

e) Cuando represente un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras ubicadas en las aguas jurisdiccionales, y no sea posible identificar a su propietario o responsable, ni sea posible su traslado a un lugar seguro.

El MOPT hará la declaratoria de abandono, mediante un acto administrativo, en los casos de los incisos a), b), c), y d) de este artículo, una vez concluido el procedimiento sumario establecido en la Ley General de la Administración Pública y sus reformas.

Dichos bienes se constituirán en bienes de dominio público, a partir de la publicación de la declaratoria de abandono en el diario oficial La Gaceta. El Ministerio de Hacienda podrá ordenar su remate, desguace, exportación, venta o donación. Los recursos que se generen, ingresarán a la caja única del Estado, de conformidad con la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y sus reformas.

El MOPT hará la declaratoria de abandono mediante resolución administrativa, cuando aplique el inciso e) de este artículo, con el fin de garantizar, de forma expedita, la seguridad en la navegación y las infraestructuras ubicadas en el medio acuático. En este caso, no será necesario publicar la declaratoria en el diario oficial La Gaceta.

ARTÍCULO 152- Destrucción o hundimiento

Si un artefacto naval o embarcación declarado en estado de abandono, según lo dispuesto en esta ley, que se localiza en aguas jurisdiccionales, representa un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras, sin que se pueda identificar a su propietario o responsable y tampoco sea posible su reubicación en un lugar seguro, el MOPT podrá solicitar al SNG que lo destruya o lo hunda.

El Servicio Nacional de Guardacostas y el MOPT reglamentarán el procedimiento para la destrucción o el hundimiento establecido en este artículo.

ARTÍCULO 153- Desguace

A solicitud del propietario, del armador o de su representante, el MOPT autorizará el desguace de un buque o artefacto naval. Es requisito cancelar la matrícula y constituir garantía suficiente a favor del Estado, de acuerdo con lo que dispone el Artículo 150 de esta ley, para cubrir los daños y perjuicios que pudieran ocasionarse a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y al medio acuático, al salvamento de la nave o al artefacto naval o a la recuperación de sus restos, y a la limpieza de área donde se efectúe el desguace. Este proceso de desguace se hará siempre y cuando no perjudique a la navegación ni a los servicios portuarios.

Antes de que el MOPT otorgue el permiso para el desguace, el armador o propietario deberá acudir a las instituciones públicas que establezca el ordenamiento jurídico, con el fin de que se expidan las autorizaciones pertinentes, requisito indispensable para el acto administrativo que fundamenta el permiso.

De efectuarse el desguace en el área de operación de un puerto, el INCOP, JAPDEVA o el operador portuario, según corresponda, determinarán y autorizarán el lugar exacto para realizarlo, así como el monto y garantía que tendrá que rendir el armador o el propietario a favor del Estado para cubrir los gastos indicados en este artículo.

ARTÍCULO 154- Fiscalización de los trabajos de desguace

El MOPT, tiene la competencia de fiscalizar la ejecución de los trabajos de desguace y podrá ordenar su paralización, en caso de que compruebe que no se ajusta a las especificaciones de su autorización o existan riesgos de contaminación del medio acuático o terrestre.

ARTÍCULO 155- Derrelictos o restos de naufragio.

Se considerarán derrelictos los buques o los artefactos navales que se encuentren a la deriva, sus máquinas, anclas, restos de buques, de artefactos navales y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados en las aguas jurisdiccionales ya sea flotando o en el fondo del mar.

ARTÍCULO 156- Comunicación de hallazgo

Toda persona que descubra un derrelicto deberá acudir de inmediato a la Capitanía de Puerto más cercana para rendir declaración y describir en detalle el objeto divisado. Si el derrelicto representara un peligro, el capitán de Puerto deberá ordenar las acciones para salvaguardar la seguridad en la navegación y prevenir accidentes o incidentes marítimos.

Para que un hallazgo pueda ser inscrito en el Registro de Bienes Muebles de Registro Nacional deberá ser autorizado, de conformidad con lo que establezca el ordenamiento jurídico.

El MOPT podrá declarar como derrelicto en abandono, cualquier objeto que reúna las características descritas en el Artículo 155 de esta ley y que no tenga ningún interés arqueológico, histórico o cultural. El procedimiento a seguir se estipulará por vía reglamentaria.

ARTÍCULO 157- Derrelictos de interés nacional

Los derrelictos u objetos que se encuentren en las aguas jurisdiccionales de Costa Rica, que sean de interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con el ordenamiento jurídico; serán propiedad del Estado. El procedimiento a seguir para su rescate, custodia y conservación lo establecerán el MOPT y el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, reglamentariamente.

TÍTULO V

CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

CAPÍTULO ÚNICO

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

ARTÍCULO 158- Prohibición

Se prohíbe arrojar, verter o derramar desde cualquier embarcación o artefacto naval: aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, materiales peligrosos, sustancias químicas o desechos de cualquier tipo que puedan ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales e interiores, a los ambientes costeros del país o a las instalaciones portuarias, salvo las excepciones que contemple la normativa vigente o cuando opere caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 159- Vertimientos

Los permisos de vertimiento en medios acuáticos, deberán observar las medidas preventivas, los requerimientos y las prohibiciones que establezca el ordenamiento jurídico vigente.

Previo a otorgar cualquier permiso de vertimiento, el MOPT verificará que el solicitante aporte todas las autorizaciones que demande el ordenamiento jurídico vigente, especialmente las de naturaleza ambiental.

El MOPT supervisará y verificará esta actividad con la eventual participación de otras autoridades competentes que podrán solicitar al SNG, el traslado de los supervisores al sitio de vertimiento. Esta supervisión no exime de responsabilidad al interesado.

ARTÍCULO 160- Medios, sistemas y procedimientos

Todos los puertos, atracaderos, marinas y terminales de transporte acuático deberán contar con los medios, los sistemas y los procedimientos para la recepción, la descarga, el tratamiento y la eliminación de desechos, residuos de hidrocarburos, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes provenientes de las operaciones normales de los buques y los artefactos navales. De igual manera, deben disponer de los medios necesarios para prevenir, tratar y mitigar cualquier tipo de contaminación acuática en su área de operación.

Las autoridades competentes autorizarán los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios para el tratamiento y posterior eliminación de los contaminantes mencionados en el párrafo anterior, de conformidad con lo que establezca la normativa vigente, en salvaguarda del medio acuático. La autoridad portuaria, el operador portuario, el administrador de la marina o atracadero, y las

terminales de transporte acuático podrán solicitar la colaboración de otras instituciones para el control de la contaminación en medio acuático.

Las obras necesarias para el tratamiento de los residuos mencionados requerirán de la respectiva evaluación de impacto ambiental.

ARTÍCULO 161- Infracción de disposiciones en materia de prevención y control de la contaminación marina
Cuando haya razones para considerar que una embarcación o un artefacto naval, de paso por las aguas jurisdiccionales, ha infringido las disposiciones de la normativa vigente, relativas a la prevención y al control de la contaminación del medio acuático, el MINAE, el MOPT o el SNG y demás instituciones competentes tomarán las siguientes medidas, según corresponda:
a) Solicitar al capitán del buque, al propietario o al responsable del artefacto naval que presente la información necesaria para la investigación del caso.

b) Proceder a inspeccionar la embarcación o el artefacto naval, cuando la información sea insuficiente o cuando se requiera verificarla.

c) Ordenar la detención del buque o el artefacto naval en un puerto, con fines sancionatorios; en caso de ser extranjero, el MOPT dará aviso de todo lo actuado al representante diplomático o consular de su estado de abanderamiento, si existiera en el país, o al del país que lo represente, comunicando lo actuado al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, para lo que corresponda.

d) Presentar la denuncia ante las instancias competentes en sede administrativa o judicial, de acuerdo con lo que establezca la legislación ambiental vigente en la República de Costa Rica, acompañada de las pruebas que se logren recabar, si las hubiere.

En el caso de los incisos a) y b) anteriores, el capitán o el Patrón de la embarcación, o el propietario o responsable del artefacto naval; tendrán la obligación de suministrar al MOPT toda la información que se les requiera, así como brindar las facilidades para realizar las inspecciones que correspondan.

ARTÍCULO 162- Ministerio de Ambiente y Energía

El Ministerio de Ambiente y Energía a través del Tribunal Administrativo Ambiental y otros órganos adscritos, tendrán competencias para realizar los procedimientos necesarios para investigar y sancionar las denuncias e infracciones administrativas de carácter ambiental en el medio acuático, comprendidas en el artículo 210 de esta ley, sin perjuicio de la participación de otras instancias administrativas o judiciales.

ARTÍCULO 163- Comisiones para la prevención y el control de la contaminación del medio acuático

El MOPT coordinará la formación de las comisiones que sean necesarias para prevenir y controlar la contaminación acuática proveniente de la operación de los

buques; asimismo, promoverá planes de contingencia a nivel local, nacional y regional para combatir dichos incidentes.

En la conformación de dichas comisiones se deberá garantizar la participación de representantes de las zonas costeras, como mínimo.

ARTÍCULO 164 – Plan local de contingencia en puertos

La Autoridad Portuaria regional o los operadores portuarios, serán responsables de las acciones de respuesta ante un incidente de contaminación ocurrido en su área de operación. Para su atención contarán con un plan de contingencia para su terminal, que deberá ser sometido a la aprobación del MOPT. El plan de contingencia local debe prever que la autoridad u operador portuario adquiera el equipo correspondiente, brinde la capacitación al personal, la realización de simulacros en sitio y las simulaciones en gabinete.

Cuando un incidente de contaminación afecte más allá del área de operación de un puerto, la Autoridad Portuaria regional el operador portuario serán responsables de combatir la contaminación en su área de operación y la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias coordinará las acciones fuera de ella, en conjunto con el MOPT.

ARTÍCULO 165- Obligación de notificar eventos de contaminación

Los capitanes de las embarcaciones, los armadores, los propietarios y los responsables de los artefactos navales, deberán notificar al MOPT, de forma inmediata, todo evento de contaminación del cual tengan conocimiento o evidencia.

TÍTULO VI

RÉGIMEN FINANCIERO

CAPÍTULO ÚNICO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 166 – Cobro por servicios del MOPT
Se autoriza al MOPT para que cobre los precios públicos al costo de los servicios, actuaciones, registros, licencias, renovaciones y demás documentos que expida en el desempeño de sus competencias y funciones, de conformidad con las tarifas establecidas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Para la fijación de las tarifas será aplicable la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y sus reformas.

ARTÍCULO 167- Derechos a pagar anualmente por parte de las embarcaciones y los artefactos navales

Anualmente, y con base en el año calendario, los armadores, propietarios o los arrendatarios de las embarcaciones y los artefactos navales inscritos en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, pagarán al MOPT el monto resultante de multiplicar noventa centavos de dólar de los Estados Unidos de América (0,90 USD) por las unidades de arqueo bruto que indique el Certificado de Matrícula para que puedan navegar u operar, cifra que se incrementará en 10 centavos de dicha moneda (0,10 USD) por cada unidad de arqueo bruto, al tipo de cambio de compra, fijado por el Banco Central de Costa Rica, a partir del quinto año de la entrada en vigencia de la presente ley.

Estos pagos se harán considerando períodos anuales según el año calendario; sin embargo, el primer pago será proporcional al período comprendido entre la fecha de inscripción en el RMA y el 31 de diciembre de ese año. En el momento de la inscripción se deberá cancelar el monto correspondiente.

Para los períodos anuales subsiguientes, el pago de estos derechos deberá efectuarse entre el primero y el treinta y uno de enero de cada año. Transcurrido dicho plazo, se cobrará un interés moratorio del uno por ciento (1%) mensual y la embarcación no estará autorizada a navegar, sin perjuicio de otras sanciones de acuerdo con lo que estipula esta ley.

ARTÍCULO 168- Excepción

Se exceptúa del pago de los derechos y tarifas dispuestos en la presente ley, así como del pago de sus servicios, registros, licencias, renovaciones y demás documentos que expida en el desempeño de sus competencias y funciones, a todas las embarcaciones del sector pesquero comercial de pequeña escala según lo definido en la Ley de Pesca y Acuicultura y sus reformas.

ARTÍCULO 169- Inadmisibilidad de solicitudes que presenten deudores morosos

La falta de pago de los servicios, las actuaciones, los derechos, las tarifas y las multas dispuestos en la presente ley tendrá como consecuencia la inadmisibilidad de cualquier solicitud de inspección, revisión técnica, despacho, certificación, permiso, licencia, autorización o concesión que presente el deudor moroso ante el MOPT.

ARTÍCULO 170- Donaciones y ayudas externas

El MOPT podrá recibir donaciones en efectivo o en especie, así como ayudas de otro tipo, por parte de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales o extranjeras, de entidades públicas o privadas, o de gobiernos cooperantes, con el fin de impulsar el desarrollo del subsector del transporte acuático nacional.

Las donaciones en moneda que reciba el MOPT se depositarán en el FESPA, y serán deducibles del impuesto sobre la renta, en los términos y las condiciones que se estipulan en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y sus reformas.

Además, el MOPT podrá gestionar y recibir donaciones de bienes inmuebles para la construcción de Capitanías de Puerto u otros que se requieran para la implementación de esta ley, los cuales serán inscritos a su nombre. Cuando no sea viable la inscripción, el MOPT podrá gestionar la posesión de los bienes inmuebles por cualquier otra forma que autorice el ordenamiento jurídico.

El MOPT también podrá recibir donaciones de bienes muebles, materiales, mobiliario, equipos, repuestos, combustibles, lubricantes y cualquier otro insumo necesario para el correcto desempeño de las funciones y competencias descritas en esta ley. Estas donaciones podrán ser aceptadas siguiendo los procedimientos que se indiquen en el reglamento de esta ley y en las demás disposiciones incluidas en el ordenamiento jurídico. Los bienes muebles recibidos en donación deberán ser inscritos a nombre del MOPT en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

Las donaciones recibidas en especie, no podrán ser deducidas del impuesto sobre la renta.

ARTÍCULO 171- Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones Se autoriza a todas las instituciones públicas para que donen bienes inmuebles al MOPT o le transfieran la posesión por cualquier otro título, así como para que donen recursos económicos al FESPA, con el fin de implementar la presente ley.

ARTÍCULO 172- Creación del Fondo

Se crea el Fondo Especial de Seguridad y Protección Acuática (FESPA), que será administrado por el MOPT. Los recursos del Fondo serán incorporados al Presupuesto Nacional de la República y el Ministerio de Hacienda los girará al MOPT, para que, obligatoriamente se depositen en el Programa Presupuestario asignado al órgano especializado en materia de transporte acuático, designado para la ejecución de esta ley, sin que puedan ser utilizados para otros fines del Estado.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes, representará legalmente al Fondo Especial de Seguridad y Protección Acuática. El órgano especializado en materia de transporte acuático designado por el MOPT para la ejecución de la presente ley, tendrá la responsabilidad de velar para que la totalidad de los recursos captados se presupuesten y ejecuten, exclusivamente, para el cumplimiento de las competencias y las funciones dispuestas en la presente ley.

Los recursos del FESPA serán administrados de conformidad con la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, y sus reformas, salvo disposición expresa de la presente ley.

ARTÍCULO 173- Inclusiones al Fondo Especial de Seguridad y Protección Acuática En el Fondo Especial de Seguridad y Protección Acuática, se depositarán:

a) Los montos que le asigne el Ministerio de Hacienda en los presupuestos ordinarios y extraordinarios de la República.

b) Los pagos por los servicios y actuaciones que preste y realice el MOPT de conformidad con lo dispuesto en la presente ley.

c) Los pagos de las tarifas por concepto de inscripciones, renovaciones, revalidaciones y de emisión de certificaciones del RMA.

d) El monto por pago de multas, según lo establece el artículo 220, de la presente ley.

e) El pago anual de los Derechos por parte de las embarcaciones y los artefactos navales.

f) Los montos por concepto de pago del canon por la explotación del servicio de transporte acuático regular de cabotaje.

g) Las donaciones de recursos económicos que reciba de parte de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales o extranjeras, las instituciones públicas o privadas o gobiernos cooperantes.

Los límites al gasto relacionados con la ejecución presupuestaria, deberán considerar, como mínimo, los gastos corrientes de operación del órgano especializado en transporte acuático, más los presupuestos de inversión de capital conforme a las proyecciones de recaudación que realice el MOPT, de manera que le sea posible cumplir con sus objetivos y metas para su operación anual, con los planes de inversión y con las funciones y competencias establecidas en la presente ley.

TÍTULO VII

PROHIBICIONES

CAPÍTULO ÚNICO

PROHIBICIONES

ARTÍCULO 174- Prohibiciones al armador o propietario de buques y artefactos navales

Se prohíbe a los armadores y propietarios de embarcaciones y los artefactos navales:

a) Realizar actividades con las embarcaciones y artefactos navales sin contar con los permisos, licencias o autorizaciones correspondientes.

b) Utilizar embarcaciones o poner en funcionamiento artefactos navales en aguas jurisdiccionales sin contar con los seguros que exige el ordenamiento jurídico.

c) Dedicar las embarcaciones y artefactos navales para fines distintos a los autorizados según la clase que consigna su Certificado de matrícula.

d) Utilizar los elementos de identificación de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.

e) Permitir la navegación de sus embarcaciones y la operación de artefactos navales en contra de lo dispuesto por el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 175- Prohibiciones al capitán y al patrón

Se prohíbe a los capitanes y a los patrones de embarcaciones:

a) Navegar fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en los Certificados de seguridad.

b) Dedicar las embarcaciones y artefactos navales a actividades distintas a las autorizadas según la clase que consigna su Certificado de matrícula.

c) Navegar embarcaciones nacionales en las aguas jurisdiccionales, sin contar con el título, que lo acredite como capitán o patrón, expedido en el país o en el extranjero. En caso de que el título haya sido expedido en el extranjero, deberá estar convalidado por el MOPT.

d) Llevar a bordo una cantidad de personas superior a la capacidad autorizada en el Certificado de seguridad, salvo caso fortuito o fuerza mayor. La autoridad pública competente que detecte tal anomalía, ordenará a la embarcación dirigirse al puerto más cercano, sin perjuicio de aplicar otras sanciones.

e) Abandonar, de forma definitiva, las embarcaciones o cualquier objeto en aguas jurisdiccionales, salvo que dicho abandono obedezca a razones de caso fortuito o fuerza mayor; en cuyo caso, los capitanes o los patrones de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la Capitanía de Puerto más cercana de forma inmediata, una vez que se tenga la oportunidad de comunicarlo.

f) Arrojar, verter o derramar aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, materiales peligrosos, químicos o desechos de cualquier índole, que puedan ocasionar daños al medio ambiente, en las aguas jurisdiccionales, en los ambientes costeros del país, marinas o atracaderos, terminales o instalaciones

portuarias de cualquier tipo; salvo las excepciones que contemple la normativa vigente o en caso fortuito o fuerza mayor.

g) Faltar a las obligaciones de mutuo auxilio o de auxilio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 124 y 141, de la presente ley y el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 176- Prohibiciones en general

En general se prohíbe:

a) Navegar de manera irregular, sin acatar las disposiciones emitidas por el MOPT y otras instituciones competentes, respecto a lo dispuesto en esta ley y en el ordenamiento jurídico.

b) Navegar un buque u operar un artefacto naval, sin portar los documentos de navegación, Certificados de seguridad u otros documentos indicados en la presente ley; o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, vencidos o cancelados.

c) Navegar en aguas interiores o en aguas territoriales con aparatos o artefactos que no son aptos para la navegación, salvo que cuenten con los permisos, las licencias o las autorizaciones correspondientes.

d) Construir, financiar, almacenar, comercializar, transportar, adquirir o utilizar submarinos, semisumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del agua, en contraposición a la normativa nacional e internacional vigente.

e) Navegar fuera de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas del territorio del país, sin contar con el dispositivo indicador de posición de emergencia en óptimas condiciones de funcionamiento.

f) Colocar cualquier objeto, boya, infraestructura, embarcación o artefacto naval en aguas jurisdiccionales que obstaculice, obstruya, impida, entorpezca o limite por cualquier medio la libre navegación, salvo que se cuente con el permiso de la autoridad competente.

g) Abandonar, en forma definitiva, artefactos navales o cualquier objeto en aguas jurisdiccionales, salvo que se deba a razones de caso fortuito o fuerza mayor. En estos casos, los propietarios o los responsables, deberán informar la situación al SNG y a la Capitanía de Puerto más cercana de forma inmediata, una vez que se cuente con los medios para comunicarlo.

h) Incumplir las disposiciones de seguridad establecidas para las vías de navegación.

i) Iniciar la construcción o la modificación de embarcaciones y de artefactos navales, sin la autorización previa por parte del MOPT.

j) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción o la modificación de las embarcaciones y los artefactos navales, así como introducir cambios en los diseños en detrimento de su funcionalidad o seguridad, sin contar con la autorización del profesional responsable.

k) Transportar mercancías peligrosas sin los permisos o autorizaciones correspondientes.

TÍTULO VIII

RÉGIMEN SANCIONATORIO

CAPÍTULO ÚNICO

INFRACCIONES

SECCIÓN I

PROCEDIMIENTO

ARTÍCULO 177- Competencia sancionatoria del MOPT

El MOPT será el encargado de aplicar las sanciones administrativas y multas; además de realizar las gestiones de cobro que correspondan según el caso. Se exceptúan los casos dispuestos en el artículo 211 de esta ley por tratarse de supuestos cuya competencia le corresponde al Tribunal Ambiental Administrativo o al órgano competente del MINAE.

El MOPT llevará un registro de todas las sanciones o multas impuestas, las que deben cancelarse por los medios de recaudación que determine el ordenamiento jurídico.

El MOPT, en coordinación con el SNG y las demás Instituciones competentes, realizarán los operativos de vigilancia, para prevenir y detectar la comisión de las infracciones tipificadas en la presente ley y salvaguardar la seguridad de los buques, artefactos navales, las vías de navegación y las instalaciones portuarias ubicadas en aguas jurisdiccionales costarricenses.

El régimen sancionatorio que regula la presente ley no se aplica a los delitos o infracciones estipulados en la Ley de Pesca y Acuicultura y sus reformas.

ARTÍCULO 178- Levantamiento de las actas

El acta en la que se consigne una irregularidad que acarree una infracción, según lo que dispone esta ley, será elaborada por el SNG, o la autoridad policial competente, los Capitanes de Puerto o por inspectores navales acreditados por el

MOPT; en presencia de dos testigos. El contenido del acta se regulará en el Reglamento.

ARTÍCULO 179- Sanciones administrativas

Las sanciones administrativas que contempla la presente ley, se aplicarán de la siguiente forma: Las secciones II y III de este capítulo corresponden a sanciones por incumplimiento de la normativa para embarcaciones del sector pesquero, según la medida de su eslora. Las sanciones contempladas en la sección IV, se aplicarán a los demás buques y artefactos navales sean éstos de bandera nacional o extranjera.

Las sanciones administrativas que se impongan, se harán sin perjuicio de las que en sede civil o penal puedan determinarse, de acuerdo al ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 180- Multas firmes no canceladas

Cuando una multa establecida en la presente ley haya adquirido firmeza y no se pague, generará la acumulación de intereses moratorios del uno por ciento (1%) mensual. Adicionalmente cualquier solicitud que se presente ante el MOPT para obtener o renovar licencias, permisos autorizaciones, certificaciones o cualquier otro servicio, no será tramitada hasta tanto no se complete el pago de las multas más los intereses, de conformidad con lo que se dispone en el Artículo 169 de esta ley.

Las embarcaciones y los artefactos navales utilizados en la comisión de las infracciones administrativas indicadas en esta ley, se podrán considerar como bienes embargables en caso de que no se paguen las multas impuestas. El MOPT solicitará al Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, que anote el gravamen sobre el bien embargable, hasta tanto no se pague la multa e intereses, momento en el cual se levantará el gravamen.

Una vez que se anote el gravamen, el responsable de la embarcación o artefacto naval, dispondrá de un plazo de noventa días naturales para proceder con el pago de la multa, contados a partir de la fecha de la anotación, transcurrido este plazo sin que el pago se haga efectivo, se procederá con el embargo del bien gravado en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional; en el caso de embarcaciones del sector pesquero, este plazo será de ciento ochenta días naturales.

Una vez transcurridos los plazos indicados en el párrafo anterior, el MOPT queda habilitado para actuar ante la Autoridad Judicial correspondiente y solicitar el remate del bien embargado, según lo que dispone el Código Procesal Civil. El monto adeudado por multas más los gastos de administración e intereses, se consignará en un documento de liquidación de deuda, que tendrá carácter de título ejecutivo.

ARTÍCULO 181- Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas

Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

a) Son agravantes:

i) La reincidencia.

ii) La premeditación.

iii) La renuencia a aceptar las recomendaciones o los reglamentos del MOPT o el SNG.

iv) Poner en peligro o riesgo grave la seguridad de las personas, las embarcaciones, los artefactos navales, la carga transportada, el medio acuático o la protección marítima.

b) Son atenuantes:

i) Haber acatado las disposiciones de esta ley y sus reglamentos sin que fuera sancionado por causa alguna con anterioridad.

ii) Haber comunicado al SNG o al MOPT las faltas en que incurrió, según lo dispuesto en la presente ley.

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

ARTÍCULO 182- Responsabilidad solidaria del propietario o armador

En caso de que se impongan multas por infracciones cometidas por el capitán o patrón, o por algún miembro de la tripulación de una embarcación; su propietario o armador serán responsables solidarios de su pago, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que se les pudiera atribuir.

SECCIÓN II

SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA EMBARCACIONES DEL SECTOR PESQUERO CON CINCUENTA O MENOS METROS DE ESLORA

ARTÍCULO 183- Aplicación de sanciones para embarcaciones del sector pesquero con cincuenta o menos metros de eslora

Las sanciones contempladas en los artículos 184 al 186, de la presente ley, se aplicarán a las embarcaciones del sector pesquero que cuenten con cincuenta metros de eslora o menos, de conformidad con los datos del RMA.

ARTÍCULO 184- Multa categoría A

Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (₡280.000), sin perjuicio de las sanciones o acciones conexas, civiles o penales, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Arrojar, verter, derramar, permitir que se arroje, vierta o derrame en aguas jurisdiccionales costarricenses, de manera directa o indirecta; aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, desechos o materiales peligrosos, desechos o materiales radiactivos, u otras materias de cualquier índole; salvo las excepciones que contemple la normativa vigente o cuando opere caso fortuito o fuerza mayor.

b) Vender, transferir, donar, entregar o utilizar de manera fraudulenta, combustibles adquiridos con beneficios especiales como donaciones, subsidios o exoneraciones. Estos beneficios son otorgados por las autoridades competentes exclusivamente para el fomento de actividades productivas específicas. Queda terminantemente prohibido su uso para otros fines.

c) Incumplir la obligación de mutuo auxilio o auxilio, dispuestos en los artículos 124 y 141 de la presente ley, sin perjuicio de otras sanciones que señale el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 185- Multa categoría B

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

a) Navegar una embarcación nacional o extranjera sin contar con el título de capitán o patrón que le acredite como tal. El documento debe estar vigente, y puede ser expedido por el MOPT, o emitido en el extranjero en cuyo caso debe estar reconocido en Costa Rica por las autoridades competentes.

b) Navegar con el título de capitán o patrón cuando se encuentre inhabilitado para ello.

c) Incumplir las disposiciones establecidas en la presente ley para la construcción, reparación o modificación de embarcaciones.

d) Navegar una embarcación sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación requerido para la navegación, o cuando los tenga, no lo utilice conforme a lo que se disponga en el ordenamiento jurídico.

e) Transportar en una embarcación una cantidad de personas superior a la autorizada en sus Certificados de seguridad. Sin embargo, no será sancionado cuando el exceso de pasajeros obedezca a la obligación de mutuo auxilio o de auxilio, que contemplan los artículos 124 y 141 de esta ley.

Se exceptúan de las disposiciones indicadas en los incisos a) y b) de este artículo, a quienes no requieren del título de competencia para navegar, según lo que disponga el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 186- Multa categoría C

Se impondrá una multa de veinte mil colones (₡20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegar una embarcación sin contar con los seguros que dispone el ordenamiento jurídico.

b) Navegar una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas del territorio del país, sin contar con los dispositivos o radiobalizas indicadoras de posición de emergencia, que deben estar instalados y en condición operativa, según lo que establezca el reglamento.

c) Navegar una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en sus Certificados de seguridad.

d) Navegar sin portar los documentos de navegación o habilitantes para el ejercicio de la actividad respectiva tanto para la embarcación, como para la gente de mar.

e) Navegar una embarcación que carezca de documentos de navegación, Certificados de seguridad, o cualquier otro documento requerido por la normativa vigente, o que los tenga vencidos.

f) Navegar sin la autorización de despacho o con la autorización de despacho vencida, cuando así lo ordene el propietario o armador de la embarcación. Se exceptúan de estas disposiciones las naves que no requieran la autorización de despacho para navegar, según lo que establezca el ordenamiento jurídico.

SECCIÓN III

SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA EMBARCACIONES DEL SECTOR PESQUERO CON MÁS DE CINCUENTA METROS DE ESLORA

ARTÍCULO 187- Aplicación de sanciones para embarcaciones del sector pesquero con más de cincuenta metros de eslora

Las sanciones contempladas en los artículos 188 al 190, de la presente ley, se aplicarán a las embarcaciones del sector pesquero que cuenten con más de cincuenta metros de eslora, de conformidad con los datos del RMA.

ARTÍCULO 188- Multa categoría A

Se impondrá una multa de quinientos sesenta mil colones (₡560.000), sin perjuicio de las sanciones o acciones conexas, civiles o penales, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Arrojar, verter, derramar, permitir que se arroje, vierta o derrame en aguas jurisdiccionales costarricenses, de manera directa o indirecta; aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, desechos o materiales peligrosos, desechos o materiales radiactivos, u otras materias de cualquier índole; salvo las

excepciones que contemple la normativa vigente o cuando opere caso fortuito o fuerza mayor.

b) Vender, transferir, donar, entregar o utilizar de manera fraudulenta, combustibles adquiridos con beneficios especiales como donaciones, subsidios o exoneraciones. Estos beneficios son otorgados por las autoridades competentes exclusivamente para el fomento de actividades productivas específicas. Queda terminantemente prohibido su uso para otros fines.

c) Incumplir la obligación de mutuo auxilio o auxilio, dispuestos en los artículos 124 y 141 de la presente ley, sin perjuicio de otras sanciones que señale el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 189- Multa categoría B

Se impondrá una multa de ciento ochenta y ocho mil colones (₡188.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegar una embarcación nacional o extranjera sin contar con el título de capitán o patrón que le acredite como tal. El documento debe estar vigente, y puede ser expedido por el MOPT o emitido en el extranjero, en cuyo caso debe estar reconocido en Costa Rica, por las autoridades competentes.

b) Navegar con el título de capitán o patrón cuando se encuentre inhabilitado para ello.

c) Incumplir las disposiciones establecidas en la presente ley para la construcción, reparación o modificación de embarcaciones.

d) Navegar una embarcación sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación requerido para la navegación, o cuando los tenga, no lo utilice conforme a lo que se disponga en el ordenamiento jurídico.

e) Transportar en una embarcación una cantidad de personas superior a la autorizada en sus Certificados de seguridad. Sin embargo, no será sancionado cuando el exceso de pasajeros obedezca a la obligación de mutuo auxilio o de auxilio, que contemplan los artículos 124 y 141 de esta ley.

Se exceptúan de las disposiciones indicadas en los incisos a) y b) de este artículo, a quienes no requieren del título de competencia para navegar, según lo que disponga el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 190- Multa categoría C

Se impondrá una multa de cuarenta mil colones (₡40.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegar una embarcación sin contar con los seguros que dispone el ordenamiento jurídico.

b) Navegar una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas del territorio del país, sin contar con los dispositivos o radiobalizas indicadoras de posición de emergencia, que deben estar instalados y en condición operativa, según lo que establezca el reglamento.

c) Navegar una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en sus Certificados de seguridad.

d) Navegar sin portar los documentos de navegación o habilitantes para el ejercicio de la actividad respectiva tanto para la embarcación, como para la gente de mar.

e) Navegar una embarcación que carezca de documentos de navegación, Certificados de seguridad, o cualquier otro documento requerido por la normativa vigente, o que los tenga vencidos.

f) Navegar sin la autorización de despacho o con la autorización de despacho vencida, cuando así lo ordene el propietario o armador de la embarcación. Se exceptúan de estas disposiciones las naves que no requieran la autorización de despacho para navegar, según lo que establezca el ordenamiento jurídico.

SECCIÓN IV

SANCIONES ADMINISTRATIVAS A BUQUES O ARTEFACTOS NAVALES

QUE NO PERTENECEN AL SECTOR PESQUERO

ARTÍCULO 191- Sanciones no aplicables al sector pesquero

Las sanciones dispuestas en la presente sección no serán aplicables al sector pesquero.

ARTÍCULO 192- No portación de documentos

Se impondrá multa de uno a dos salarios base, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

a) Navegar una embarcación sin portar el Certificado de navegabilidad, los Certificados de seguridad, los documentos de navegación, o quien tenga alguno de estos documentos vencido.

b) Navegar una embarcación empleando gente de mar que no porte la libreta de embarco.

ARTÍCULO 193- Navegación sin título de competencia

Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base al capitán o al patrón que:

a) Navegue una embarcación nacional o extranjera sin contar con el título de competencia que le acredite como tal. El documento debe estar vigente, y puede ser expedido por el MOPT o emitido en el extranjero, en cuyo caso debe estar reconocido por las autoridades competentes.

b) Navegue una embarcación nacional o extranjera cuando se encuentre inhabilitado.

Se exceptúa de estas disposiciones a quienes no requieran acreditar el título de capitán o patrón para navegar, según el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 194- Navegación próxima a bañistas

Se impondrá multa de uno a dos salarios base a quien navegue una embarcación de cualquier tipo a una distancia menor a cincuenta metros con respecto a un bañista o un grupo de bañistas.

Sin embargo, de ser necesario aproximarse a menos de cincuenta metros, por no contar con la infraestructura que permita las maniobras de atraque y desatraque de la embarcación, estas maniobras se podrán efectuar adoptando todas las previsiones de seguridad para no causar ningún daño o afectación a quienes disfruten del entorno.

ARTÍCULO 195- Facilitación riesgosa de embarcaciones o de artefactos navales

Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base a quien alquile, preste o facilite embarcaciones o artefactos navales para la navegación o su utilización, sin que cumplan las regulaciones técnicas establecidas por el MOPT.

ARTÍCULO 196- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales sin matrícula en el Registro Nacional

Se impondrá multa de cinco a treinta salarios base a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval en aguas jurisdiccionales, sin encontrarse debidamente matriculado en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional.

ARTÍCULO 197- Navegación sin documentación o con documentación vencida

Se impondrá multa de uno a treinta salarios base a quien navegue una embarcación que carezca o tenga vencidos los documentos de navegación, los Certificados de seguridad u otros, según lo establecido en la presente ley y en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 198- Navegación de embarcaciones y artefactos navales sin seguros

Se impondrá multa de cinco a veinte salarios base al armador y a quien navegue una embarcación en aguas jurisdiccionales, a los propietarios y a los responsables

de artefactos navales que se encuentren en ellas y no cuenten con los seguros que contemple el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 199- Navegación de embarcaciones y artefactos navales que operen sin elementos de identificación

Se impondrá multa de diez a veinte salarios base a quien navegue una embarcación, o ponga en operación un artefacto naval, sin colocar en su estructura y en un lugar visible, conforme a la reglamentación vigente, los elementos de identificación dispuestos en esta ley y en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 200- Servicio ilegal de transporte acuático regular de cabotaje

Se impondrá multa de uno a cinco salarios base a quien preste un servicio de transporte acuático regular de cabotaje de personas y/o de mercancías, sin poseer la concesión o el permiso en precario que les autorice a realizar dicha actividad. En caso de reincidencia, además de la sanción anterior, se cancelará el Certificado de navegación y los Certificados de seguridad de la embarcación por el plazo dos años.

ARTÍCULO 201- Navegar sin autorización de Despacho ilegal

Se impondrá multa de uno a diez salarios base al propietario o al armador que ordene al capitán o al patrón navegar su embarcación sin la autorización de despacho o con la autorización de despacho vencida.

Se exceptúa de esta disposición, las naves que no requieran autorización de despacho para navegar, según lo que disponga el reglamento correspondiente.

ARTÍCULO 202- Incumplimiento de las disposiciones relacionadas con las vías de navegación

Se impondrá multa de uno a cinco salarios base a quien incumpla las disposiciones de seguridad relacionadas con las vías establecidas para la navegación.

ARTÍCULO 203- Incumplimiento de las disposiciones sobre la construcción, reparación o modificación de embarcaciones y artefactos navales

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

ARTÍCULO 204- Embarcaciones o artefactos navales con elementos de individualización pertenecientes a otra embarcación o artefacto naval

Se impondrá multa de dos a veinte salarios base a quien falsifique, altere o utilice la matrícula o el número de identificación de la OMI o del Certificado de matrícula emitido por el Registro Nacional de una embarcación o de un artefacto naval, en otra u otras embarcaciones o artefactos navales, sin perjuicio de otras sanciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 205- Arribo y despacho en sitios no autorizados

Se impondrá multa de cinco a treinta salarios base a quien ordene el arribo de una embarcación en un sitio no autorizado, o a quien ordene el despacho de una embarcación desde un sitio no autorizado; cuando se tenga como origen o destino un puerto extranjero, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 206- Abandono de embarcaciones y artefactos navales

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

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

ARTÍCULO 207- Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación

Se impondrá multa de cinco a cuarenta salarios base al capitán o al patrón que navegue una embarcación u opere un artefacto naval sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para la navegación; o que cuando los porte, no los utilice en la forma que se establezca en el reglamento de la presente ley.

ARTÍCULO 208- Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia

Se impondrá multa de cinco a veinte salarios base al capitán o al patrón que navegue una embarcación más allá de las doce millas náuticas, contadas a partir de la línea de baja mar a lo largo de las costas del territorio del país, sin contar con los dispositivos o radiobalizas indicadoras de posición de emergencia, instaladas y en funcionamiento, según lo que establezca el reglamento.

ARTÍCULO 209- Construcción, comercialización y utilización ilegal de submarinos, semisumergibles y sumergibles

Se impondrá multa de veinte a cincuenta salarios base a quien construya, comercialice, o utilice ilícitamente submarinos, semisumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar, sin contar con las autorizaciones administrativas y los Certificados de seguridad correspondientes, sin perjuicio de otras sanciones contempladas en el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 210- Contaminación o peligro de contaminación

Se impondrá multa de diez a noventa salarios base a quien arroje, vierta, derrame, permita que se arroje, vierta o derrame en aguas jurisdiccionales costarricenses, de

manera directa o indirecta; aguas de lastre o de minerales, hidrocarburos y sus derivados, desechos o materiales peligrosos, desechos o materiales radiactivos, u otras materias de cualquier índole; salvo las excepciones que contemple la normativa vigente o cuando opere caso fortuito o fuerza mayor.

La multa anterior se incrementará en un tercio en sus límites mínimo y máximo cuando la contaminación sea cometida de forma intencional.

ARTÍCULO 211- Incumplimiento a las obligaciones de mutuo auxilio y de auxilio

Se impondrá multa de veinte a noventa salarios base a quien no cumpla la obligación de mutuo auxilio o de auxilio, dispuestas en los artículos 124 y 141 de la presente ley, sin perjuicio de otras sanciones que señale el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 212- Transporte de personas en exceso

Será sancionado con multa de veinte a noventa salarios base el capitán o al patrón que transporte en una embarcación una cantidad de personas superior a la autorizada en sus Certificados de seguridad. Sin embargo, no será sancionado cuando ejecute la obligación de mutuo auxilio o de auxilio, que contemplan los artículos 124 y 141 de esta ley.

ARTÍCULO 213- Navegación fuera de la zona o zonas autorizadas en los Certificados de seguridad

Será sancionado con multa de dos a veinte salarios base a quien navegue una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en sus Certificados de seguridad.

ARTÍCULO 214- Obstrucción a la libre navegación

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

ARTÍCULO 215- Transporte de Mercancías peligrosas sin autorización

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

ARTÍCULO 216- Arremetimiento naval

Será sancionado con multa de treinta a cincuenta salarios base el capitán o el patrón que arremeta su embarcación contra otra embarcación o artefacto naval. La pena incrementará sus límites mínimo y máximo en un tercio, si la embarcación

arremetida es de uso oficial. Esta sanción se aplicará sin perjuicio de otras que determine el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 217- Fraude o uso ilegal de combustible

Será sancionado con multa de veinte a setenta salarios base a quien, aprovechándose de la exoneración, subsidio u otros beneficios concedidos por la autoridad competente para la obtención de combustibles para la navegación, lo venda, lo transfiera, lo done, lo entregue o lo utilice para un fin diferente a aquel que justifica el beneficio. Esta sanción se aplicará sin perjuicio de otras sanciones que determine el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 218- Salario base

Es el que se determina en la Ley No. 7337, denominada "Crea Concepto Salario Base para Delitos Especiales del Código Penal" y sus reformas.

SECCIÓN V

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 219- Actualización anual del monto de las multas

Para actualizar el monto de las multas establecidas en la secciones II y III del presente capítulo, se utilizará como referencia el índice de precios al consumidor (IPC) interanual, calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 30 de junio de cada año. La variación anual, en ningún caso, será superior al catorce por ciento (14%). Este monto regirá para todas las multas del año calendario siguiente.

ARTÍCULO 220- Destino de las multas

Los montos que se recauden por el pago de multas impuestas por infracciones a la presente ley, se distribuirán de la siguiente manera:

a) Un cincuenta por ciento (50%) al SNG del Ministerio de Seguridad Pública, monto que será depositado en la cuenta especial del SNG y que será utilizado para sufragar los gastos operativos de este cuerpo policial.

b) Un cincuenta por ciento (50%) al MOPT, monto que será depositado en el FESPA.

El pago de las diferentes multas deberá realizarse por los medios de recaudación que determine el ordenamiento jurídico.

TÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 221- Exoneración de impuestos para la adquisición de dispositivos indicadores de posición de emergencia

Se exonera a los propietarios de embarcaciones del sector pesquero nacional, del pago de todo impuesto, sobretasa o contribución especial que afecte la importación y la adquisición en el mercado nacional de las de Radiobalizas Indicadoras de Posición de Emergencia, conocidos por su acrónimo en inglés como EPIRB, u otros dispositivos indicadores de posición de emergencia que se establezcan reglamentariamente para la navegación, según lo que dispone esta ley.

Dichos dispositivos deberán utilizarse en todas las embarcaciones cuyo Certificado de navegabilidad les permita navegar más allá de las doce millas náuticas o las que por disposición reglamentaria lo requieran. Para la aplicación de esta exoneración, los propietarios de las embarcaciones deberán indicar al MOPT en cuál embarcación van a utilizar el dispositivo, sin que sea posible que se traspase o utilice en otra embarcación.

El propietario o armador deberá inscribir el número de serie del dispositivo en el RMA, momento en el cual este instrumento se considerará como una unidad, junto con la embarcación. En caso de traspaso a terceros debe garantizarse que el dispositivo permanezca en la embarcación operando como corresponde.

Si el armador o el propietario decide reemplazarlo, no será posible que se utilice en ninguna otra embarcación y el nuevo dispositivo deberá ser inscrito en el RMA.

Los procedimientos, requisitos y demás aspectos relacionados con este artículo, se determinarán vía reglamento.

En caso de que se incumplan las condiciones por las cuales fue otorgada la exoneración o se si se utiliza el dispositivo para fines distintos a los establecidos en la presente ley, la persona contribuyente deberá cancelar la totalidad de los tributos exonerados y le serán aplicables las sanciones correspondientes, de conformidad con el Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N.°4755 del 03 de mayo de 1971 y sus reformas.

ARTÍCULO 222- Autorización para la creación de puestos

Se autoriza a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria para que apruebe la creación de los puestos que necesite el órgano técnico especializado en materia de transporte acuático del MOPT, con el fin de que puedan cumplir con las competencias y funciones que le son conferidas en esta ley y en el ordenamiento jurídico vigente.

El MOPT determinará la estructura organizacional óptima para este órgano, la distribución de los funcionarios disponibles y el número de plazas adicionales que se requieran, su clase y su especialidad, con base en lo indicado en el Manual de Puestos de la Dirección General de Servicio Civil.

CAPÍTULO II

DEROGATORIAS Y MODIFICACIONES

ARTÍCULO 223- Derogatorias

Esta ley deroga las siguientes disposiciones:

a) La Ley Nº 12, Ley de Abanderamiento de Barcos, del 22 de octubre de 1941.

b) La Ley Nº 2220, Ley de Servicio de Cabotaje de la República, del 20 de junio de 1958.

c) La Ley Nº 2295, Reforma de la Ley sobre Abanderamiento de Barcos, del 22 de noviembre de 1958.

ARTÍCULO 224- Reformas

Esta ley reforma las siguientes disposiciones:

a) El inciso c), del artículo 2, de la Ley N° 3155 y sus reformas, Ley que “Crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en Sustitución del Actual Ministerio de Obras Públicas, del 5 de agosto de 1963. El texto se leerá de la siguiente manera”:

c) Planificar, regular, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y de cabotaje, así como las vías y terminales de navegación interior. Planificar, desarrollar, regular, dirigir y controlar el transporte acuático internacional, el transporte de cabotaje, y los servicios de transporte acuático regular de cabotaje. Además, le corresponde elaborar y aprobar los planes estratégicos para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, y los programas, programas, planes y proyectos para el control de la seguridad de la navegación en el medio acuático.

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

Artículo 34.- Destino de las multas.

El ciento por ciento (100%) de los montos que genere el pago de sanciones pecuniarias por transgredir las normas reguladoras del transporte en el medio acuático y la seguridad de las embarcaciones se asignará al Servicio. Las sumas generadas por el porcentaje de multas indicado deberán ser depositadas, mensualmente, por las instancias recaudadoras, en el Fondo Especial del Servicio Nacional de Guardacostas y en las cuentas especiales que el INCOPESCA abra para tal efecto.

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

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- Se confiere un plazo de doce meses, a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que quienes se encuentren inscritos, según lo dispuesto en el capítulo III, del Reglamento del Registro Naval Costarricense, Decreto Ejecutivo Nº 12568-T-S-H, y sus reformas; se inscriban en el RMA, de conformidad con lo que se establezca en el reglamento de la presente ley.

Una vez transcurrido el plazo anterior, se cancelarán las inscripciones realizadas, conforme a lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo Nº 12568-T-S-H, y sus reformas.

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

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

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

TRANSITORIO V- Se confiere el plazo de treinta y seis meses, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para la emisión de las placas de identificación de las embarcaciones contempladas en los artículos 19 y 20, de la presente ley, de conformidad con los procedimientos que establezca el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional, para tales efectos.

TRANSITORIO VI- Se confiere el plazo de treinta y seis meses, a partir de la entrada en vigencia del reglamento del RMA, para que el trabajador del mar o el personal terrestre de la navegación dedicados a la construcción o modificación de embarcaciones, ambos del sector pesquero nacional, puedan acreditar ante el RMA su experiencia mediante cualquier mecanismo que respete el conocimiento

tradicional del sector. En todo caso, se observarán las prácticas y los aspectos culturales para la acreditación de la experiencia, tales como la información consignada en las bitácoras de navegación, la cantidad de zarpes solicitados, el carné de pesca emitido por el INCOPESCA y las visitas *in situ* y las demás que se establezcan por vía reglamentaria. No se podrá acreditar dicha experiencia mediante Declaración Jurada. El MOPT podrá verificar la información o los medios utilizados para la acreditación de la experiencia. Lo anterior no exime al trabajador del mar del sector pesquero nacional de obtener y acreditar el Certificado de zafarrancho.

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

TRANSITORIO VII- La División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, será el órgano especializado en materia de transporte acuático, a cargo de la ejecución de las competencias y funciones a que se refiere el Artículo 8 de la presente ley; mientras no se designe, vía Decreto Ejecutivo, algún otro órgano competente.

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

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

DADO EN LA SALA DE SESIONES DE LA COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE SEGURIDAD Y NARCOTRÁFICO, ASAMBLEA LEGISLATIVA, SAN JOSÉ, A LOS NUEVE DÍAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTIUNO.

Jorge Luis Fonseca Fonseca **Carolina Hidalgo Herrera**

Giovanni Gómez Obando **Roberto Thompson Chacón**

Zoila Volio Pacheco **Enrique Sánchez Carballo**

Franggi Nicolás Solano **Harllan Hoepelman Páez**

María Inés Solís Quirós

Diputadas/Diputados