

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA ERRADICAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE COMBUSTIBLE PARA EL
APROVISIONAMIENTO DE EMBARCACIONES DEDICADAS AL CRIMEN
ORGANIZADO (REFORMA A LAS LEYES 9096, 7557 Y 8754)**

**GILBERTO CAMPOS CRUZ
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N.º25.425

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

LEY PARA ERRADICAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE COMBUSTIBLE PARA EL APROVISIONAMIENTO DE EMBARCACIONES DEDICADAS AL CRIMEN ORGANIZADO (REFORMA A LAS LEYES 9096, 7557 Y 8754)

Expediente N.º25.425

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El presente proyecto de ley tiene como objetivo erradicar y prevenir el uso ilícito de combustibles subsidiados en embarcaciones vinculadas a actividades delictivas.

De conformidad con el artículo 45 de la Ley N°7384¹, el sector pesquero puede adquirir combustible (gasolina y diésel) de RECOPE para la pesca no deportiva a precios competitivos con el mercado internacional. Esta gestión debe realizarse mediante el INCOPECA. Durante décadas, esta exoneración fiscal destinada a pescadores comerciales y turísticos ha funcionado como mecanismo para fomentar el desarrollo de las comunidades costeras y fortalecer la actividad pesquera. Sin embargo, investigaciones recientes demuestran que organizaciones criminales han aprovechado este beneficio para facilitar el narcotráfico, la pesca ilegal y el hurto de combustible, perjudicando los intereses de la nación y comprometiendo la seguridad nacional.

Según publicó el diario La Nación en 2024², el subsidio administrado por el Instituto Costarricense de Acuicultura y Pesca (INCOPECA) implica una exoneración del 47% sobre el precio del diésel y la gasolina regular, generando ahorros considerables para los beneficiarios. Entre marzo de 2015 y junio de 2024 se

¹

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=25929

² <https://www.nacion.com/sucesos/controversial-subsidio-de-combustible-a-pescadores/DBBYJY4NZNCC7CIYFTR6GQT4JM/story/>

aprobaron 81.563 exoneraciones, con un costo fiscal de ¢71.562 millones (promedio anual de ¢7.667 millones). Esta cifra supera el presupuesto anual de más de la mitad de las municipalidades del país, evidenciando la magnitud del subsidio y la necesidad de garantizar su uso adecuado. No obstante, medios de comunicación y organismos de seguridad han documentado cómo este beneficio ha sido explotado por individuos y organizaciones delictivas.

Un caso paradigmático es el de Gilbert Bell Fernández, alias "Macho Coca", identificado por el gobierno estadounidense como uno de los narcotraficantes más violentos de Costa Rica, quien obtuvo exoneraciones del estado por estos mecanismos de subsidio por ¢521,4³ millones en nueve años mediante este sistema. Asimismo, investigaciones periodísticas revelaron que dos empresarios pesqueros vinculados al narcotráfico y lavado de dinero (caso Ballena) se beneficiaron con exoneraciones por ¢1.185⁴ millones. Estas irregularidades demuestran fallas en los controles de INCOPECA, permitiendo que el Estado financie indirectamente actividades ilícitas.

La Contraloría General de la República, en su informe DFOE-SOS-IAD-00014-2024⁵, detectó graves deficiencias en los procesos de asignación, control y fiscalización por parte de INCOPECA y RECOPE. Estas fallas no solo generan inequidad en el acceso al combustible subsidiado, sino que incrementan el riesgo de desvío para fines no autorizados, afectando directamente a los pescadores y la sostenibilidad del sector.

³ <https://www.nacion.com/politica/macho-coca-recibio-subsidios-del-estado-por-521/UIZNAJV2NVA5HMTK4DJKMBSJR4/story/>

⁴ <https://www.nacion.com/sucesos/narcotrafico/dos-detenidos-por-narcotrafico-recibieron-1185/GLW5VLSZUJCIPJ2LNVIZVQIPQ/story/#:~:text=18%20de%20noviembre%202024%2C%2005,durante%20los%20%C3%BAltimos%20nueve%20a%C3%B1os.>

⁵ https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2024/SIGYD_D/SIGYD_D_2024025290.pdf

Entre los hallazgos más alarmantes destacan inconsistencias en la asignación de combustible a embarcaciones similares, en el artículo 29 del Reglamento de Combustibles prevé la posibilidad de aplicar tres opciones de forma de cálculo de la cantidad de litros a autorizar pero por ejemplo, en 8 de los 15 casos de la muestra correspondientes a la flota avanzada, la cantidad de litros que da como resultado la aplicación de la fórmula es del doble o hasta el triple de lo que INCOPECA les aprobó a esos y en uno de ellos hasta lo cuadriplica. Además, el 57% de los trámites de INCOPECA presentan anomalías: convenios caducos, tarjetas de firmas incompletas y boletas desactualizadas, lo que refleja mala gestión documental. A esto se suma la insuficiencia de inspecciones: en 2023 solo se realizaron 12 de 28 programadas, y en el primer semestre de 2024 no hubo inspecciones de almacenamiento, aumentando el riesgo de malversación.

Otro problema grave es la falta de control sobre el precio final que pagan los pescadores. INCOPECA no verifica cobros adicionales de intermediarios (organizaciones pesqueras y transportistas), imposibilitando garantizar precios realmente competitivos. Además, RECOPE ha vendido combustible subsidiado a organizaciones sin tanques de almacenamiento propios⁶, violando el Decreto Ejecutivo DE-42497-MINAE-S⁷.

El problema tiene antecedentes: en 2007⁸, 17 de 21 barcos acusados de pesca ilegal habían recibido combustible subsidiado; en 2014, las diez embarcaciones que ingresaron ilegalmente con mayor frecuencia a la Isla del Coco operaban con diésel exonerado. Pese a estas evidencias, INCOPECA niega el mal uso del beneficio, argumentando ausencia de notificaciones judiciales que impidan otorgar subsidios

⁶ <https://www.crhoy.com/incopesca-y-recope-dan-combustible-subsidiado-a-2-organizaciones-pesqueras-sin-requisitos/>

⁷

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=92175&nValor3=121943&strTipM=TC

⁸ <https://www.nacion.com/politica/contraloria-senala-riesgo-de-uso-de-combustible/NU4ZNJ2QIBBYVIZEHZD6OMPEVU/story/>

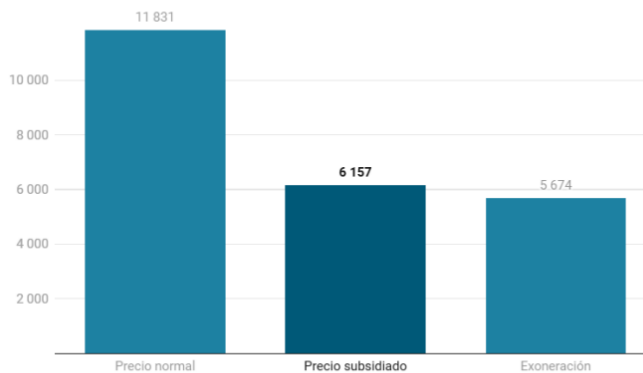
y la existencia de controles mediante GPS, mecanismos que han resultado insuficientes para evitar desvíos.

Según La Nación en abril del 2025 ⁹, entre enero de 2015 y junio de 2024, el Estado otorgó 5.539 exoneraciones a 159 embarcaciones posteriormente detenidas por narcotráfico, pesca ilegal o navegación irregular, con un beneficio económico de ¢5.674 millones (20,9 millones de litros, equivalente a llenar 463.870 tanques vehiculares). El 46,5% de los casos correspondió a pesca ilegal; 32% a violaciones de la Ley sobre Estupefacientes; y 21,3% a irregularidades en navegación.

Este subsidio, vigente por tres décadas para promover la pesca, ha sido aprovechado por el crimen organizado. Destacan los casos de los empresarios del caso Ballena (¢1.185 millones) y "Macho Coca" (¢521,4 millones). También documentado está el navío Alexander U. A., propiedad de un presunto narcotraficante, que recibió 117.588 litros (¢30,8 millones de ahorro) y fue detenido transportando 1,5 toneladas de cocaína.

Exoneración millonaria

Los pescadores de las 159 embarcaciones detenidas por Guardacostas recibieron subsidios en combustibles por ¢5.674 millones en la última década.



Compra de combustible subsidiado

Fuente: Elaboración propia con cifras de Incopesca, Recope y el Ministerio de Seguridad • [Descargar los datos](#) • Creado con [Datawrapper](#)

⁹ <https://www.nacion.com/sucesos/estado-subsidio-159-barcos-detenidos-por/ZUAYAB5GORCMVBNULX3QB5W5GA/story/>

La Contraloría advirtió en diciembre de 2024 sobre el riesgo inminente de uso ilícito del combustible, producto de inspecciones débiles y escasas de INCOPECA y falta de controles adecuados. El subsidio (promedio anual: ₡7.667 millones) ha beneficiado a más de 2.280 personas en nueve años, pero la falta de coordinación interinstitucional permite que embarcaciones con antecedentes penales sigan accediendo a recursos públicos. INCOPECA alega desconocer procesos judiciales en curso contra beneficiarios.

Ante esta situación, el proyecto propone mecanismos estrictos de control y supervisión, eliminando el beneficio para personas o embarcaciones vinculadas a actividades ilícitas. La reforma incluye verificaciones cruzadas entre INCOPECA, el Ministerio de Seguridad Pública y el OIJ para garantizar que solo pescadores legítimos sin antecedentes criminales accedan a exoneraciones. Además, implementará un sistema de trazabilidad mediante registros digitales y auditorías periódicas para evitar comercialización o desvío.

Esta iniciativa busca proteger el dinero de la gente, luchar contra el narcotráfico así como detener abusos garantizando la seguridad pública y fortaleciendo la lucha contra el crimen organizado. La protección de recursos fiscales y la correcta asignación de subsidios son prioritarias para erradicar que el narcotráfico y la pesca ilegal sigan beneficiándose de incentivos diseñados para comunidades costeras. Controles rigurosos y cooperación interinstitucional asegurarán que el subsidio cumpla su propósito original.

El tráfico ilícito de combustible, persistente en aguas costarricenses por dos décadas, representa una amenaza multifacética que trasciende la seguridad nacional, afectando el tejido socioeconómico. Este problema, vinculado a narcotráfico, contrabando de armas y trata de personas, ha sido objeto de atención desde inicios del siglo XXI, pero persisten desafíos que exigen actualización normativa.

En 2002, el Servicio Nacional de Guardacostas propuso regular y sancionar el transporte ilegal de combustible, culminando en 2012 con la Ley N.º 9096¹⁰, instrumento útil, pero con limitaciones en regiones donde el transporte de combustible es esencial para actividades lícitas (turismo, pesca, transporte).

En diciembre de 2022¹¹ se informó que en las comparecencias ante la Comisión Especial del Sector Energético Nacional del jueves 03 de noviembre 2022 ¹² revelaron falta de controles efectivos en distribución de combustibles subsidiados para pesca. El viceministro de Energía, Ronny Rodríguez; el presidente de RECOPE, Juan Manuel Quesada; y el ministro de Pesca, Geiner Méndez, ofrecieron respuestas poco claras sobre denuncias de robos e irregularidades. La Asociación de Distribuidores Peddlers denunció que subsidios mensuales (€416 millones) no llegaban al sector previsto, mencionando anomalías en mezclas de kerosén y diésel conocidas, pero no atendidas por RECOPE, MINAE y ARESEP. Sorprendentemente, el ministro de Pesca afirmó desconocer irregularidades en subsidios pese a las denuncias existentes.

Ante este panorama, es imperativo legislar para establecer controles robustos que garanticen distribución y uso adecuados de combustibles subsidiados. La falta de fiscalización efectiva no solo implica pérdidas económicas, sino que facilita actividades ilegales que afectan seguridad y bienestar social. Corresponde al legislador asegurar uso eficiente y transparente de recursos públicos, protegiendo intereses nacionales y promoviendo pesca sostenible.

¹⁰

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=74441&nValor3=0&strTipM=TC

¹¹ <https://semanariouniversidad.com/pais/diputados-cuestionan-a-jerarcas-por-falta-de-claridad-en-respuesta-a-robos-de-combustible/>

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=YayBFfchGtK>

La reforma propone un marco legal equilibrado que combata el tráfico ilícito sin perjudicar actividades económicas lícitas, autorizando a terceros regulados a transportar combustible en zonas de difícil acceso con garantías de seguridad. También plantea medidas estrictas sobre almacenamiento y comercialización para prevenir desvíos.

El proyecto incluye reformas a la Ley General de Aduanas N.º 7557 y a la Ley Contra la Delincuencia Organizada 8754 para fortalecer el marco jurídico. La normativa vigente, limitada a sanciones administrativas, ha sido insuficiente para disuadir esta actividad ilegal, facilitando su proliferación con impacto negativo en seguridad nacional, economía y orden público.

La ausencia de disposiciones penales específicas ha permitido que estructuras criminales operen impunemente, explotando vulnerabilidades del sistema aduanero para abastecer embarcaciones involucradas en narcotráfico, contrabando de armas y personas. Las sanciones administrativas son asumidas como costos operativos marginales, sin obstaculizar realmente las actividades delictivas.

Por ello, la reforma introduce sanciones penales para tipificar y castigar efectivamente el suministro ilegal de combustible a embarcaciones del crimen organizado, aumentando el riesgo legal para participantes en redes ilícitas y fortaleciendo la capacidad estatal para investigar y desarticular estas estructuras.

Estas medidas responden a la necesidad de dotar al ordenamiento jurídico de herramientas adecuadas contra el tráfico ilícito, cerrando brechas normativas que permitieron su expansión y estableciendo un marco sancionatorio proporcional a la gravedad del delito, reforzando seguridad en zonas costeras y marítimas, y protegiendo la estabilidad nacional.

En resumen, este proyecto de ley responde a la necesidad urgente de fortalecer el marco normativo costarricense para combatir el tráfico ilícito de combustible, una

actividad que ha sido instrumentalizada por estructuras del crimen organizado, especialmente en zonas costeras y fluviales. La propuesta introduce reformas estructurales a la Ley N.º 9096, la Ley General de Aduanas (N.º 7557) y la Ley contra la Delincuencia Organizada (N.º 8754), con el fin de cerrar vacíos legales, mejorar los mecanismos de fiscalización estatal y dotar de mayores herramientas a las autoridades para prevenir, detectar y sancionar estas conductas.

En cuanto a la Ley N.º 9096, se incorporan disposiciones que modernizan y amplían las capacidades del Estado en la comercialización, almacenamiento y transporte de combustible en aguas jurisdiccionales. Se establece, por ejemplo, la obligatoriedad de instalar sistemas de identificación y monitoreo satelital en las embarcaciones pesqueras beneficiadas con subsidio, con el propósito de garantizar la trazabilidad del uso del combustible y facilitar su fiscalización. También se refuerzan las definiciones técnicas y geográficas de las zonas reguladas, se regulan de forma más rigurosa los requisitos técnicos de las embarcaciones que transportan combustible como carga, y se introducen nuevos tipos sancionatorios que penalizan con mayor severidad el desvío de combustible y la intermediación ilegal. Asimismo, se crea una unidad especializada dentro de INCOPECA encargada del control digital y operativo del subsidio, así como un sistema de interoperabilidad entre entidades estatales para facilitar la vigilancia conjunta en zonas de alto riesgo. Estas reformas buscan proteger los recursos públicos y reducir la vulnerabilidad del Estado ante las redes criminales que se han apropiado de los beneficios del subsidio mediante esquemas fraudulentos.

Por su parte, la reforma a la Ley General de Aduanas (N.º 7557) tiene como objetivo reconocer expresamente como agravante de contrabando el uso de embarcaciones acondicionadas o modificadas con el fin de ocultar o transportar combustible y mercancías de manera ilegal, en beneficio del crimen organizado. Además, se amplía la tipificación del contrabando para incluir conductas asociadas al manejo, almacenamiento y comercialización ilícita del combustible subvencionado,

reconociendo su gravedad y efectos corrosivos sobre las finanzas públicas, la seguridad nacional y la competencia leal en el mercado energético.

En lo que respecta a la Ley contra la Delincuencia Organizada (N.º 8754), se incorpora el tráfico ilícito de combustible como uno de los delitos que autoriza la intervención de comunicaciones por orden judicial. Esto reconoce el carácter complejo, estructurado y transnacional de las redes involucradas en esta actividad, y habilita a las autoridades de investigación a utilizar herramientas avanzadas para desarticular organizaciones criminales que operan desde la clandestinidad, pero con acceso a recursos logísticos de alto nivel.

En conjunto, estas reformas representan un esfuerzo legislativo integral para fortalecer la gobernanza marítima y fluvial, garantizar un uso transparente y eficiente del subsidio al combustible, proteger los recursos del Estado y enfrentar con mayor eficacia las estrategias delictivas utilizadas por redes organizadas. Además, el proyecto promueve un enfoque de corresponsabilidad institucional y tecnológica, alineado con las mejores prácticas internacionales en materia de seguridad portuaria, lucha contra el contrabando y sostenibilidad de la actividad pesquera.

En conclusión, esta ley representa una oportunidad para fortalecer la lucha contra el crimen organizado mientras se garantiza el desarrollo socioeconómico de comunidades costeras y fluviales. El proyecto equilibra aplicación de justicia con protección de derechos ciudadanos, asegurando medidas proporcionales y efectivas.

Por las razones antes expuestas, se somete a consideración de los señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY PARA ERRADICAR EL TRÁFICO ILÍCITO DE COMBUSTIBLE PARA EL
APROVISIONAMIENTO DE EMBARCACIONES DEDICADAS AL CRIMEN
ORGANIZADO (REFORMA A LAS LEYES 9096, 7557 Y 8754)**

ARTÍCULO 1- Refórmese el inciso c) del Artículo 3, los numerales 1, 2, 3, 4 y 5 del inciso a) así como el inciso c) del Artículo 4, además los artículos 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17 y 18 de la Ley N° 9096 del 26 de octubre del 2012, Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense, del 26 de octubre de 2012, para que se lean de la siguiente manera:

Artículo 3- Fines

(...)

c) Brindar mayor protección y seguridad jurídica en nuestras aguas jurisdiccionales y hacer respetar las leyes de la República en las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado.

Artículo 4- Definiciones

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

a) Zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense o zonas marinas jurisdiccionales: están conformadas por las siguientes áreas:

1- Aguas interiores: aguas situadas detrás de la línea de base del mar territorial, tales como ríos navegables dársenas (puertos), manglares, esteros, lagunas costeras, golfos, bahías, desembocaduras o deltas comunicados permanente o intermitentemente con el mar así como lagos o lagunas naturales o artificiales, siempre que sean accesibles o transitables para embarcaciones de navegación marítima o fluvial.

2- Mar territorial: área marítima que se prolonga hasta una distancia máxima de doce millas náuticas, contadas desde las líneas de base que delimitan el mar territorial, conforme a lo establecido en la

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En este espacio, el Estado costarricense ejerce plena y exclusiva soberanía.

3- Zona contigua: área marina que se extiende hasta veinticuatro millas náuticas contadas a partir de la línea de base del mar territorial que se aplique a cada segmento de la costa, en la que el Estado tiene la facultad de prevenir o sancionar el incumplimiento de sus regulaciones fiscales, aduaneras, sanitarias y de inmigración.

4- Jurisdicción especial que el Estado costarricense ejerce sobre los mares adyacentes a su territorio, en una extensión que no se extenderá más allá de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Asimismo, según lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, corresponde al área situada más allá del mar territorial y adyacente a este; está sujeta al régimen jurídico específico, según el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño, así como los derechos y las libertades de los demás Estados, se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. En esta zona, el derecho internacional y la Constitución Política otorgan al Estado costarricense derechos soberanos para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo.

(...)

5) Rango máximo de autonomía de navegación: distancia máxima a la que una embarcación puede separarse de la línea de la costa. Este rango se determina por parte de la Dirección Marítimo Terrestre, con vista en las características de la nave, equipo de navegación y equipo de seguridad que se consigna en el certificado de navegabilidad que anualmente otorga a cada una de las embarcaciones, buques o navíos de la flota nacional.

(...)

c) Rango máximo de autonomía de navegación: distancia máxima a la que una embarcación puede separarse de la línea de la costa. Este rango se determina por parte de la Dirección Marítimo Terrestre, con vista en las características de la nave, equipo de navegación y equipo de seguridad que se consigna en el certificado de navegabilidad que anualmente otorga a cada una de las embarcaciones, buques o navíos de la flota nacional.

(...)

Artículo 5- Lugares autorizados para la venta, almacenamiento y abastecimiento de combustible para transporte acuático y actividades conexas.

Al Ministerio de Ambiente y Energía, le corresponde otorgar las concesiones para el suministro de combustibles en las zonas marinas y fluviales. Al Ministerio de Salud, le corresponde otorgar los permisos sanitarios de funcionamiento para el suministro de combustibles en las zonas marinas y fluviales y la municipalidad respectiva las patentes respectivas de acuerdo los planes reguladores, planes regulador costeros o ley de planificación urbana y sus reglamentos donde no existan planes reguladores.

Artículo 6- Transporte prohibido de combustible

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

La capacidad máxima de combustible de una embarcación estará compuesta por las cantidades para su propulsión y reserva, según el rango de autonomía de navegación que se consignará en el Certificado de navegabilidad.

Artículo 7- Capacidad máxima de combustible como carga.

La embarcación que se dedique al transporte de combustible como carga deberá reunir las condiciones técnicas necesarias establecidas por la

Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que pueda llevar a cabo esa actividad, sin detrimento de las competencias de otras instituciones del Estado en esta materia.

(...)

Artículo 10- Bienes decomisados

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

Si se trata de combustible, este será puesto bajo la custodia de la Refinadora Costarricense de Petróleo, la cual evaluará si el producto incautado cumple con los parámetros físico-químicos establecidos en la normativa nacional vigente. De no cumplir con dichos estándares, se procederá a su disposición conforme a los procedimientos técnicos adecuados.

En caso de que el combustible cumpla con las especificaciones mencionadas, RECOPE entregará al Servicio Nacional de Guardacostas la cantidad correspondiente, descontando los costos en los que haya incurrido la empresa pública para garantizar el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 11- Abandono de bienes.

Si han transcurrido más de tres meses desde la conclusión del proceso penal sin que las personas con un interés jurídico legítimo sobre los bienes de valor económico utilizados en la comisión de los delitos contemplados en esta ley realicen gestiones para reclamarlos, se extinguirá su derecho a presentar cualquier reclamo. En tal caso, el Servicio Nacional de Guardacostas podrá disponer de los bienes, previa autorización del tribunal que conoció la causa.

Artículo 12- Sanción por transporte irregular de combustible

Se impondrá una sanción económica equivalente a diez hasta veinte salarios base, además del comiso del combustible en beneficio del Servicio Nacional de Guardacostas, a toda persona que transporte combustible diferente al

empleado por su embarcación o, aunque sea del mismo tipo, en volúmenes que excedan los límites establecidos por la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según lo indicado en el certificado de navegabilidad o en el peritaje pertinente, dentro de las áreas marinas o fluviales bajo la jurisdicción del Estado costarricense.

Artículo 13- Sanción por comercialización o suministro de combustible desde una embarcación, buque o navío, sin contar con autorización, permiso o concesión.

Será sancionado con una pena de multa de mínima de diez y máxima de veinte salarios base, quien comercialice, transborde o suministre combustible apto o no para su comercialización desde una embarcación, buque o navío ubicado en alguna de las áreas que integran las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense, sin contar con la concesión del Ministerio de Ambiente y Energía

Artículo 14- Sanción por almacenamiento irregular de combustible

Será sancionado con una pena de multa mínima de quince y máxima de treinta salarios base, quien almacene en embarcaciones o navíos combustible apto o no para su comercialización, sin respetar las condiciones técnicas requeridas y sin las autorizaciones que correspondan en alguna de las áreas que integran las zonas marinas y fluviales sometidas a la jurisdicción del Estado costarricense.

Artículo 15- Sanción para los responsables y encargados de las embarcaciones, buques o navíos con bandera nacional.

Será sancionado con una pena de multa mínima de cinco y máxima de treinta salarios base, así como con el comiso del combustible, a favor del Servicio Nacional de Guardacostas, a quien sea el responsable o encargado de cualquier buque de bandera nacional que sea capturado en aguas jurisdiccionales de Costa Rica, en aguas jurisdiccionales de otros Estados o en aguas internacionales, cuando se encuentren transportando combustible, distinto del que utiliza su embarcación o del mismo tipo pero en cantidades superiores a las autorizadas por la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el certificado de navegabilidad

o haga uso del combustible exonerado en violación de las disposiciones de ley.

Artículo 17- Comiso a favor del Servicio Nacional de Guardacostas

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

Inmediatamente después de que la sentencia condenatoria se encuentre firme, la autoridad competente enviará mandamiento de inscripción o traspaso, a la cual deberá adjuntársele la respectiva boleta de seguridad.

Artículo 18- Destino de las multas

Las multas establecidas por la presente ley, una vez firmes, serán canceladas en especie, entregando bienes y servicios al Servicio Nacional de Guardacostas para el desarrollo de sus funciones, definidos por éste, equivalentes al monto impuesto.

ARTÍCULO 2- Refórmese el inciso c) del Artículo 213 de la Ley N° 7557 Ley general de aduanas del 20 de octubre de 1995 para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 213- Agravantes.

(...)

c) Se utilice un medio de transporte acondicionado o modificado en su estructura con el propósito de transportar mercancías o combustible, con el fin de eludir el control aduanero en beneficio del crimen organizado.

ARTÍCULO 3- Adiciónese un artículo 15 bis a Ley N° 9096 del 26 de octubre del 2012, Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense, del 26 de octubre de 2012

Artículo 15 bis- Serán sancionadas con una pena de multa de veinte a cincuenta salarios base, así como con el comiso del combustible y de los

medios utilizados para su transporte o almacenamiento, a favor del Estado, las personas físicas o jurídicas que actúen como intermediarios, facilitadores o topadores en esquemas destinados a eludir los controles estatales sobre el uso y destino del combustible subvencionado, incluyendo el ocultamiento de identidad de los beneficiarios o el desvío de los volúmenes autorizados.

Las embarcaciones, vehículos o instalaciones utilizadas para realizar dichas actividades quedarán sujetas a comiso, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas o penales que correspondan. La reincidencia en estos hechos se considerará agravante para efectos de la imposición de la sanción

ARTÍCULO 4- Adiciónense los artículos 19, 20, 21, 22 y 23 a la Ley N° 9096, Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense, del 26 de octubre de 2012.

Artículo 19- Sistema de identificación y monitoreo obligatorio para embarcaciones pesqueras.

Las embarcaciones pesqueras industriales y las artesanales de más de 10,67 metros de eslora, beneficiadas por el subsidio al combustible, deberán estar equipadas con un sistema de identificación y monitoreo satelital o Sistema de monitoreo de embarcaciones (VMS en inglés), conforme con las especificaciones técnicas que establezca el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPECA), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como el Ministerio de Seguridad Pública.

Dichos sistemas deberán operar de forma continua, precisa e ininterrumpida, con el fin de permitir la ubicación en tiempo real de las embarcaciones, así como la trazabilidad de sus recorridos. Los dispositivos a utilizar deben estar fijados de manera permanente en la embarcación y deberán ser objeto de auditorías externas anuales que constaten los datos del VMS con los registros de despacho de combustible para garantizar la transparencia en el monitoreo.

Para efectos de ordenamiento pesquero, evaluación de las pesquerías, regulación, control, inspección, vigilancia, verificación, recopilación estadística y demás funciones que por ley correspondan al INCOPECA o a otras entidades públicas con competencia en la materia, la información generada por los sistemas de identificación y monitoreo tendrá carácter de medio probatorio y valor legal, conforme lo dispongan las leyes y reglamentos

vigentes, especialmente en el marco de investigaciones relacionadas con actividades ilícitas.

Asimismo, el incumplimiento de esta disposición será causal de suspensión o revocatoria de los permisos de pesca, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o penales que correspondan conforme a la legislación costarricense.

Artículo 20- Reincidencia

Cuando dentro del plazo de diez años, contado desde la fecha en que se imponga alguna de las sanciones establecidas en esta ley, el infractor sea sancionado por segunda ocasión cometiendo alguna de las conductas prohibidas en esta ley, además de la sanción correspondiente, se ordenará, cuando sea procedente, la cancelación de las licencias de pesca de la embarcación infractora y el carné de pesca que existan a nombre de los condenados, además estos últimos perderán el derecho a volver a recibir el beneficio del subsidio por un periodo no menor de cinco años. En caso de reincidencia la suspensión será permanente.

Artículo 21- Especificaciones técnicas para las embarcaciones que se dediquen al transporte de combustible como carga

Las embarcaciones que se dediquen a la actividad de transporte de combustible como carga deberán observar y apegarse a la normas y mejores prácticas constructivas y operativas establecidas a nivel nacional.

Cuando la embarcación como tal esté inscrita en otro país, se prohíbe la modificación para utilizar el casco de otra embarcación con inscripción vigente en el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional. Sin embargo, si se procede a des inscribir en su totalidad, se podrá emplear su casco y proceder con una nueva inscripción.

Artículo 22- Exclusión de aplicación

Las disposiciones de la presente ley no se aplican para las policías creadas por Ley de la República ni a las autoridades públicas encargadas de la vigilancia de áreas protegidas. Salvo las siguientes salvedades.

- a) Que se demuestre su participación en el transporte comercialización o modificación de embarcaciones de forma ilícita de acuerdo a la presente ley.
- b) Que utilicen su autoridad, uniforme, armas, lanchas, acceso a información privilegiada, equipos de comunicación etc, para transporte o comercialización de combustible para fines ilícitos.

Artículo 23- Del control, administración y fiscalización del combustible.

La Sección de Control y Administración de Combustible (SCAC): Dependencia del INCOPECA será la encargada de desarrollar los mecanismos digitales idóneos para la administración, fiscalización y control del uso eficiente del combustible recomendado a precio competitivo, incluyendo en el proceso la verificación de zarpes de las embarcaciones que justifiquen el uso del beneficio.

El INCOPECA, en coordinación con el Servicio Nacional de Guardacostas, la Policía Fiscal, la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) y otras entidades competentes, establecerá un sistema de intercambio de información en tiempo real para detectar y prevenir el tráfico ilícito de combustible incluyendo realización de operativos conjuntos en zonas de alto riesgo, como las fronteras marítimas y fluviales, para interceptar embarcaciones que transporten combustible ilícito. Dentro de los 30 días siguientes al cierre de cada trimestre INCOPECA remitirá un informe que consolide y contraste los datos de posición y recorridos de las embarcaciones (VMS) con la entrega de combustible subvencionado entregado a cada beneficiario a fin de verificar su congruencia técnica, detectar anomalías, solicitar las aclaraciones, ajustar las acciones de fiscalización o interponer las denuncias pertinentes de ser el caso.

ARTÍCULO 5- Adiciónese un inciso h) al artículo 211 de la Ley N° 7557 Ley general de aduanas del 20 de octubre de 1995 para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 211.- Contrabando

Será sancionado con una pena de prisión de tres a cinco años y una multa de tres veces el monto del valor aduanero de las mercancías objeto de contrabando, siempre que el valor aduanero de las mercancías exceda los cinco mil pesos centroamericanos, aunque con ello no cause perjuicio fiscal, quien:

(...)

h) Introduzca, extraiga, transporte, almacene de forma irregular, adquiera de un tercero, venda, done, oculte, dé o reciba en depósito, destruya o transforme combustible subvencionado por el Estado.

ARTÍCULO 6- Adiciónese un inciso r) al artículo 16 de la ley 8754 Ley Contra la Delincuencia Organizada del 22 de julio del 2009 para que sea de la siguiente manera

(...)

r) Tráfico ilícito de combustible para el aprovisionamiento de embarcaciones, vehículos o equipos dedicados a la logística que facilite el crimen organizado.

ARTÍCULO 7- Derogatorias

Deróguese el artículo 8 y el Transitorio I de la Ley Nº 9096, Ley para Regular la Comercialización, el Almacenamiento y el Transporte de Combustible por las Zonas Marinas y Fluviales sometidas a la Jurisdicción del Estado Costarricense, del 26 de octubre de 2012.

Transitorio Único

Se confiere un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para que el Poder Ejecutivo emita las reglamentaciones y directrices técnicas necesarias que procuren además de la aplicación de las presentes modificaciones la seguridad de la navegación, de la vida humana, la prevención de la contaminación acuática y aquellas que disponga la normativa vigente.

Rige a partir de su publicación.

**GILBERTO CAMPOS CRUZ
DIPUTADO**