

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

LEY DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

EXPEDIENTE N°. 25.420

DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME

28 de julio de 2026

PRIMERA LEGISLATURA

(Del 1° de mayo de 2026 al 30 de abril de 2026)

PRIMER PERÍODO DE SESIONES EXTRAORDINARIA

(Del 1° de mayo de 2026 al 31 de julio de 2025)

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS VII
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME

Expediente N.º 25.420

Los suscritos legisladores, integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos, rendimos **DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME** de conformidad con el artículo 125 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, para el análisis del Proyecto de Ley tramitado bajo el **Expediente N.º 25.420, "Ley de Protección Marítima"** presentado a la corriente legislativa por el exdiputado Alexander Barrantes Chacón, el 26 de febrero de 2026, publicado en la Gaceta N.º 49, Alcance N.º 26, basados en las siguientes consideraciones:

I.- OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY

A pesar del desarrollo normativo en materia de protección portuaria, la experiencia acumulada por la Autoridad Designada ha revelado un vacío importante en materia coercitiva y sancionatoria: el Estado dispone de pocas herramientas para forzar el cumplimiento sostenido de las medidas de protección (controles de acceso, vigilancia, CCTV, ciberseguridad, entre otras) por parte de instalaciones portuarias y buques.

Esto pone en alto riesgo las operaciones portuarias, exponiendo directamente la vida humana, la infraestructura y la carga, y además puede afectar la imagen del país ante la comunidad marítima internacional al catalogarse nuestros puertos como "puerto contaminado", lo que obligaría a someter a los buques costarricenses a inspecciones exhaustivas y generaría sobre costos para el consumidor final.

Para cerrar esta brecha, la "Ley de Protección Marítima" propone reforzar el rol fiscalizador del Estado mediante la creación del Comité Nacional de Protección y los Comités Locales de Protección Portuaria, una mayor claridad en las etapas del proceso PBIP (evaluaciones, planes de protección, oficiales de protección, auditorías), un Régimen Sancionatorio escalonado —desde apercibimientos hasta multas, responsabilidad solidaria de juntas directivas y revocación de la Declaración de Cumplimiento— y la creación del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima para garantizar el financiamiento sostenible de estas acciones.

II. CONSULTAS REALIZADAS

El expediente fue consultado a diferentes entidades y a continuación se detallan las respuestas:

Número de oficio y ente que lo remite.	Observaciones
<u>JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA, (JAPDEVA)</u> Oficio UAJ-CL-0095-2026 del 08-04-2026	La Unidad de Asesoría Jurídica de JAPDEVA concluyó que no tiene ninguna objeción legal para que el proyecto de "Ley de Protección Marítima" (Expediente No. 25.420) continúe su trámite en la Asamblea Legislativa, aunque recomienda integrar varias mejoras específicas al texto para garantizar su viabilidad. Entre sus principales observaciones destaca la necesidad de delimitar con mayor precisión el concepto de "Instalación Portuaria" para evitar confusiones sobre las áreas bajo su administración, así como la exigencia de que las auditorías externas sean siempre anunciadas, dado que los incumplimientos pueden acarrear sanciones graves. Asimismo, la institución advierte que la implementación de los "planes remediales" debe estar sujeta a la disponibilidad presupuestaria real de cada empresa portuaria, ya que, de lo contrario, las instituciones se exponen a sanciones internacionales o a entrar en "listas negras" de organismos como la Guardia Costera de los Estados Unidos por falta de recursos para cumplir con las mejoras. Finalmente, JAPDEVA aclara que este criterio es estrictamente jurídico y no sustituye las valoraciones técnicas o financieras que otras áreas de la institución deben realizar.
<u>INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP)</u> Oficio CR-INCOP-PE-0143-2026 del 15-04-2026	El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) determinó, tras la revisión de su Dirección Jurídica, que no existen observaciones de índole legal que impidan el avance del proyecto de "Ley de Protección Marítima" bajo el expediente N.º 25.420. La institución destaca que esta iniciativa es fundamental para cumplir con estándares internacionales de seguridad, específicamente el Convenio SOLAS y el Código PBIP, estableciendo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como la autoridad nacional responsable de su implementación. Como parte de esta nueva estructura, el jerarca del INCOP integrará el Comité Nacional de Protección Marítima,

	participando en la definición de políticas y estrategias para mitigar riesgos y amenazas en el transporte marítimo y las instalaciones portuarias. Además, el INCOP actuará como autoridad portuaria local en los Comités Locales de Protección Marítima, encargándose de ejecutar protocolos de coordinación, realizar ejercicios de seguridad y compartir mejores prácticas en los puertos bajo su jurisdicción. Finalmente, aunque el criterio jurídico es positivo y reconoce que algunas observaciones previas de la institución ya fueron integradas al texto, el INCOP recomienda de manera enfática obtener un criterio técnico adicional de sus especialistas en seguridad portuaria para validar la viabilidad operativa de la propuesta.
<u>CORTE SUPREMA DE JUSTICIA</u> Oficio SP - N° 82-2026 del 22-04-2026	La Corte Suprema de Justicia concluyó de manera oficial que el proyecto de "Ley de Protección Marítima" afecta la organización y el funcionamiento del Poder Judicial, principalmente al asignar al Organismo de Investigación Judicial (OIJ) competencias que se apartan de su naturaleza legal. La institución argumenta que, mientras el OIJ es por definición un cuerpo auxiliar de los tribunales y del Ministerio Público para la investigación científica de delitos, la propuesta legislativa pretende otorgarle funciones de carácter preventivo al integrarlo obligatoriamente en comités de protección nacionales y locales. Además, la Corte advirtió que la participación de sus funcionarios en dichos comités representará un costo económico y logístico significativo para el cual no se ha previsto un contenido presupuestario adicional, lo que obligaría al Poder Judicial a desviar recursos de sus funciones esenciales para cubrir gastos de representación y disponibilidad ante emergencias. Finalmente, se recomendó a los legisladores considerar la vigencia del Código Marítimo de 1853 para evitar posibles contradicciones legales con la nueva normativa propuesta
<u>DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIÓN Y EXTRANJERÍA (DGME)</u> Oficio DG-0743-06-	La Dirección General de Migración y Extranjería determinó que el proyecto de "Ley de Protección Marítima" no genera ningún conflicto con la Ley General de Migración y Extranjería ni con sus reglamentos, por lo que otorgó su aval

2026 del 10-06-2026	para la aprobación de la iniciativa. En su análisis, identificó que tendrá una participación tanto en el Comité Nacional como en los comités locales de protección marítima, ante lo cual recomendó una mejora específica en la redacción del artículo 19. Esta sugerencia busca que el representante en los comités locales sea específicamente un miembro de la Policía Profesional de Migración y Extranjería designado por la Dirección General, con el fin de aportar una mayor claridad técnica en la implementación de las funciones de seguridad portuaria y marítima que establece la ley
<u>DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)</u> Oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-643 del 08-06-2026	Concluyó que el proyecto de "Ley de Protección Marítima" es una iniciativa favorable y necesaria para fortalecer la seguridad de las instalaciones portuarias y los buques en Costa Rica. El MOPT destaca que la propuesta permite elevar a rango legal competencias que hoy solo existen vía reglamento, lo que dota al Estado de herramientas jurídicas más efectivas para sancionar incumplimientos y consolidar su autoridad técnica. Entre los beneficios señalados, el MOPT subraya que la ley facilitará el cumplimiento de compromisos internacionales como el Convenio SOLAS y el Código PBIP, reforzará los mecanismos de coordinación interinstitucional y promoverá una cultura de gestión preventiva del riesgo. Finalmente, el MOPT recomienda la aprobación del proyecto, enfatizando que estas medidas no solo protegen la carga y a las personas, sino que también aseguran el estatus de confianza y competitividad de Costa Rica en el comercio exterior al garantizar puertos seguros bajo estándares globales.
<u>CONCEJO NACIONAL DE CONCECIONES</u> Oficio CARTA-CNC-APM-TCM-291-2026 del 09-06-2026	El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) reconoce que este proyecto de ley es una herramienta necesaria y legítima para modernizar la seguridad en nuestros puertos, pero advierte con firmeza que, tal como está redactado, no debería aprobarse sin cambios profundos. Aunque el CNC aplaude que se quiera poner orden y crear un fondo de financiamiento propio, señala errores graves que podrían meter al país en problemas internacionales, como la confusión entre las reglas para barcos nacionales y extranjeros o el uso de términos vagos que darían pie a decisiones subjetivas de las autoridades.

	Uno de los puntos más críticos que mencionan es un error matemático en el cobro propuesto, el cual, por una mala redacción, recaudaría cien veces menos de lo planeado, dejando al sistema sin los recursos necesarios para operar. En resumen, el CNC apoya el fondo de la iniciativa, pero insiste en que el texto actual es "estructuralmente deficiente" y debe ser reformulado integralmente para evitar demandas contra el Estado, proteger la seguridad jurídica de las concesiones actuales y asegurar que Costa Rica realmente cumpla con los estándares globales de protección marítima.
<u>Instituto Tecnológico de Costa Rica</u> Oficio SCI-510-2026 del 15-06-2026	Concluyó en una postura de no oposición al proyecto de ley. Tras una revisión legal, la universidad determinó que la propuesta no vulnera su autonomía constitucional ni interfiere con sus competencias, organización o administración de recursos. Al no encontrar disposiciones que generen una carga administrativa directa o afecten el funcionamiento de las universidades públicas, el TEC decidió evacuar la consulta de manera abreviada, confirmando que no tiene objeciones que presentar ante la Asamblea Legislativa.
<u>REFINADORA COSTARRICENSE DE PETROLEO (RECOPE)</u> Oficio P-0347-2026 del 12-06-2026	Enfatiza la importancia de esta iniciativa legal debido a su papel crítico en la operación de terminales marítimas para hidrocarburos, aunque señala la necesidad de ajustar detalles técnicos antes de su aprobación definitiva. La institución expresa preocupación por cómo las auditorías externas podrían interrumpir las operaciones normales de los puertos y buques, sugiriendo que se establezcan mecanismos para mitigar posibles impactos económicos. Asimismo, RECOPE cuestiona si los plazos para realizar correcciones son realistas cuando dependen de gestiones externas y solicita que se defina con mayor claridad la transparencia y trazabilidad en el manejo de los recursos del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima.
<u>MIDEPLAN</u> Oficio CARTA-	El proyecto busca implementar las medidas de protección marítima y portuaria contempladas en el Convenio SOLAS y el Código PBIP de la OMI, subsanando las falencias del

MIDEPLAN-DM-0630-2026 del 01-07-2026	marco regulatorio actual, especialmente en materia sancionatoria. Mideplan advierte, en primer lugar, que el proyecto sí modifica la institucionalidad pública existente, ya que crea el Tribunal Administrativo Marítimo Portuario como órgano de desconcentración máxima adscrito al MOPT, con independencia funcional, administrativa y financiera, y con resoluciones de acatamiento obligatorio que agotan la vía administrativa. El Ministerio reitera su postura histórica de que no es conveniente fijar estructuras organizacionales mediante ley, por la rigidez que esto genera para ajustes futuros, y señala que no se justifica suficientemente en la exposición de motivos la necesidad real de crear este Tribunal, al faltar datos sobre el volumen de apelaciones que actualmente maneja el jerarca del MOPT. Respecto al Comité Nacional de Protección Marítima, Mideplan observa una duplicidad de representación del MOPT (incisos 1 y 8 del artículo 11) y del Ministerio de Hacienda (inciso 6), así como el riesgo de que un órgano con más de diez representantes enfrente dificultades para sesionar y tomar decisiones. Recomendamos además aclarar que el reconocimiento de gastos a sus miembros se limita a viáticos y transporte, sin implicar remuneración adicional, y revisar las funciones del artículo 12 por resultar demasiado operativas para un órgano colegiado de este tipo. En cuanto a los Comités Locales de Protección Marítima, el Ministerio cuestiona que no se justifique suficientemente su necesidad y advierte una inconsistencia conceptual en el nombre, ya que puede existir más de un puerto dentro de una misma localidad. Sobre el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima previsto en el Título VII, Mideplan indica que no se realizó un estudio financiero o presupuestario que respalde la suficiencia de los recursos proyectados, y advierte que establecerlo como partida específica reduce la flexibilidad del presupuesto nacional, práctica que diversos organismos nacionales e internacionales desaconsejan. En sus conclusiones, Mideplan resume que el proyecto sí modifica la institucionalidad pública, que el régimen salarial del Tribunal debe ajustarse a la Ley Marco de Empleo Público y no al del Poder Judicial, y que los temas de los comités
---	--

	locales, el Fondo Especial y las duplicidades de representación deben corregirse para evitar distorsiones operativas y técnicas. Fuera de estos puntos, el Ministerio no plantea observaciones adicionales y deja a criterio del legislador la valoración final de los ajustes técnicos necesarios.
--	---

III.- AUDIENCIAS

- *En la sesión ordinaria del martes 23 de junio de 2026 se recibió en audiencia al Ministro de Obras Públicas y Transportes, Efraim Zeledón Leiva; al Viceministro de Infraestructura, Pablo Camacho; al Director de Navegación y Seguridad, Fabián Meneses Garro; y a un funcionario de la dirección de navegación, Ariel Vega León.*

El Ministro Zeledón abrió la exposición señalando que el proyecto protege tres intereses estratégicos del Estado costarricense: la protección marítima y portuaria junto con la vida humana, el cumplimiento de obligaciones internacionales ya asumidas por el país, y la competitividad y continuidad del comercio exterior, recordando que el transporte marítimo moviliza entre el 80% y el 90% del comercio mundial. Explicó que Costa Rica aplica el Código PBIP desde 2004, con reglamentación, procedimientos y auditorías ya consolidados, pero que carece de herramientas legales robustas para fiscalizar, sancionar, corregir incumplimientos y coordinar institucionalmente la protección marítima, una debilidad señalada de forma recurrente por auditorías de la Organización Marítima Internacional y de la Guardia Costera de Estados Unidos.

Advirtió que no aprobar la ley implicaría riesgos como mayores controles e inspecciones a los buques costarricenses en puertos extranjeros, pérdida de competitividad logística, posible inclusión en mecanismos de vigilancia internacional y mayores costos para exportadores e importadores. Indicó que ya existe un Comité Nacional de Protección Portuaria creado por decreto, con más de treinta acuerdos alcanzados en sus reuniones, pero que un decreto puede modificarse o derogarse con facilidad, mientras que una ley aportaría permanencia jurídica, obligaciones claras y mayor capacidad de coordinación entre el MOPT, Seguridad Pública, Aduanas, Migración, el OIJ, Japdeva e Incop, además de entes invitados como el ICE, AyA y Recope. Resumió que la ley incorpora la creación del Comité Nacional de Protección Marítima y comités locales, el fortalecimiento de auditorías, un régimen sancionatorio, herramientas de fiscalización y mayor cumplimiento del PBIP. El Viceministro Camacho complementó indicando que el objetivo central es blindar a rango de ley una coordinación institucional que hoy depende solamente de un decreto, para que trascienda gobiernos y administraciones.

En la primera ronda de preguntas, el diputado José Miguel Villalobos consultó sobre un documento remitido por la Unidad Ejecutora de la Terminal de Contenedores de Moín, vinculada al Consejo Nacional de Concesiones, fechado

el 9 de junio de 2026, que señalaba eventuales vicios de inconstitucionalidad; el Viceministro confirmó conocerlo, pero indicó que ya fue revisado por Servicios Técnicos y por los abogados de la División Marítimo Portuaria, y que no lo consideran necesario para el objetivo central del proyecto. Sobre la participación del OIJ en los artículos 6, 11 y 19, Villalobos citó una nota de la Corte Suprema de Justicia del 22 de abril de 2026 que objeta esa inclusión porque mantenerla exigiría treinta y ocho votos en el Plenario conforme al artículo 167 constitucional; tras insistir en una respuesta directa, el Ministro confirmó que estarían de acuerdo en suprimir al OIJ de ambos órganos.

También preguntó si la redacción del artículo 6, que designa a la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática como autoridad designada por medio del Ministerio, refleja con claridad la relación jerárquica interna, a lo que el Viceministro respondió que esa Dirección ya es, en la práctica, la encargada de auditar y fiscalizar el cumplimiento del PBIP. Sobre el canon previsto en el artículo 117, señaló que el documento del Consejo Nacional de Concesiones identificó un error de cálculo matemático en la tarifa de quince centavos de dólar por unidad de arqueo bruto, y el Viceministro confirmó que existen observaciones similares por parte del Ministerio de Comercio Exterior, por lo que más bien buscan eliminar ese canon y asumir el costo con fondos propios del Ministerio. Finalmente, sobre la creación del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario en el artículo 118, el Ministro aceptó suprimirlo, dejando el agotamiento de la vía administrativa en el despacho ministerial.

La diputada Cindy Blanco expresó su respaldo total al proyecto, citando el oficio AL-DEST-IJU-157-2026 de Servicios Técnicos que avala su necesidad, y preguntó cuáles son las principales limitaciones actuales del Estado para fiscalizar el cumplimiento de las medidas de protección marítima y de qué forma el proyecto fortalecería la prevención de actividades de narcotráfico o accesos no autorizados. El Viceministro respondió que la principal limitación es la falta de claridad sobre roles y responsabilidades institucionales, y que blindar la rectoría del MOPT a rango de ley generaría una obligatoriedad de cumplimiento que hoy no existe; el Ministro añadió que los puertos constituyen una frontera vulnerable frente al narcotráfico, el crimen organizado y el contrabando.

La diputada Abril Gordienko observó que el proyecto mezcla elementos similares, ya que hasta el título sexto se ocupa de la protección propiamente dicha, mientras que la creación del Fondo y del Tribunal parecen pertenecer a

otra normativa, y preguntó si convendría rescatar de alguna forma el cobro del canon pese al error de cálculo detectado. El Ministro explicó que decidieron asumir el costo, estimado en alrededor de dos mil ochocientos millones de colones, con el presupuesto propio del Ministerio, que ronda los cuatrocientos cincuenta mil millones de colones anuales, en lugar de crear un nuevo impuesto, ya que el Ministerio de Comercio Exterior advirtió que un tributo de este tipo podría afectar compromisos asumidos en tratados de libre comercio. La diputada también señaló una posible incongruencia en el artículo 111, que habla de consecuencias económicas derivadas de sanciones sin que existan sanciones económicas explícitas en el resto del articulado; el Viceministro respondió que la sanción real prevista es la afectación de la certificación PBIP del puerto, lo que en la práctica volvería inviable su operación, y no una multa propiamente dicha.

El diputado Eder Hernández preguntó cómo evitaría el proyecto las duplicidades de competencias entre Japdeva, Incop, los concesionarios, aduanas, migración, seguridad pública y las autoridades judiciales; el Ministro reconoció que esa duplicidad ya ocurre en la actualidad y que la ley busca cerrar esos vacíos mediante la gobernanza que ofrecería el Comité de Seguridad Portuaria. También preguntó por la trazabilidad del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, y el Ministro aclaró que provendría del Presupuesto Nacional, sujeto a la aprobación de la Asamblea Legislativa y a la fiscalización ordinaria de la Contraloría.

La diputada Kattia Calvo solicitó aclarar la relación entre los artículos 8 y 15, cuestionando el uso del término "delegación" para funciones tan sensibles como la elaboración de los planes de protección de buques e instalaciones. El Viceministro y el Director Meneses Garro explicaron que existen organizaciones de protección reconocidas, comparables a un regente ambiental, que pueden apoyar evaluaciones de riesgo bajo autorización previa de la autoridad designada, pero aceptaron modificar la redacción para establecer que la responsabilidad de dicha autoridad es siempre indelegable.

El diputado Wilson Jiménez preguntó cuáles serían los principales riesgos país de no aprobarse el proyecto y qué sucedería con la paridad numérica de los comités al excluir al OIJ. El Ministro respondió que el principal riesgo es ser incluido en listas de puertos no seguros, lo que podría implicar cuarentenas para buques o cruceros costarricenses en el extranjero, y el Viceministro aclaró

que el comité no funciona por votación sino por coordinación, por lo que la paridad numérica no representaría un problema real.

La diputada Joselyn Sáenz señaló una confusión en el texto entre los buques de bandera costarricense y el régimen de Estado Rector del Puerto, explicando que, según el Convenio SOLAS, la certificación de un buque corresponde al país donde está matriculado y no al puerto de destino. El Director Meneses Garro explicó que en la práctica Costa Rica ya puede detener e inspeccionar buques de cualquier bandera como Autoridad Marítima Nacional, citando como ejemplo un buque de bandera liberiana detenido recientemente por maltrato a su tripulación, pero que no puede certificarlos; precisó que la ley deja prevista, dentro de una planificación estratégica a siete años, la futura implementación plena del Estado Rector de Puerto. La diputada también indagó sobre el monto exacto del fondo presupuestado y solicitó que las estimaciones se compartan tanto con la Comisión de Hacendarios como con la propia Comisión de Asuntos Jurídicos.

La presidenta y diputada Marta Esquivel intervino para señalar que el tema de la protección portuaria lleva más de treinta años pendiente desde la adopción de Marpol y Solas, coincidió en eliminar al OIJ y al Tribunal Administrativo, y manifestó especial interés en el tema de las multas, ofreciéndose incluso a presentar mociones propias para tipificarlas con base en los principales incumplimientos detectados por el Ministerio.

El diputado Villalobos Umaña retomó la palabra para señalar varios problemas de redacción: que el artículo sobre delegar funciones "para asesorar" no tiene sentido y debería eliminarse, que el artículo 102 debe ajustarse tras la supresión del Tribunal Administrativo, que el artículo 113 contiene un error de forma sobre la detención de buques por veinticuatro horas, y que el problema más grave está en el artículo 111, ya que este habla de responsabilidad solidaria de las Juntas Directivas por consecuencias económicas de sanciones que en realidad no existen como tales en el proyecto, pues no se crean multas económicas y estas no podrían crearse por reglamento; el Ministro y el Viceministro aceptaron eliminar dicho artículo y corregir la redacción sobre delegación.

Para cerrar la audiencia, la presidenta agradeció la comparecencia, valoró la posibilidad de invitar a representantes de COMEX en una próxima sesión, y expresó su intención de que el proyecto salga de la Comisión lo más depurado

posible, dejando como tarea pendiente revisar cómo otros países regulan el tema de las multas en esta materia.

- *En la sesión ordinaria número 13 de la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos, celebrada el 1 de julio de 2026. Comparecieron, por el Consejo Nacional de Concesiones, don Marvin Sibaja Banderlú y doña Gidget Ramírez Hernández, y por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, específicamente su División Marítimo-Portuaria, don Fabián Meneses Garro y don Nelson Soto Corrales.*

Don Marvin abrió la intervención señalando que el CNC respalda la aprobación de la ley, argumentando que Costa Rica tiene compromisos internacionales pendientes de implementar —como el convenio SOLAS 74 y el Código PBIP— y que más del 80% del comercio exterior del país transita por sus puertos, lo que vuelve urgente contar con un marco legal robusto de protección portuaria. Explicó que el CNC había remitido al MOPT, mediante el oficio 291, una serie de observaciones organizadas en cuatro grandes ejes: la alineación del texto con el derecho internacional (diferenciando claramente las potestades del estado bandera frente al estado rector del puerto), la proporcionalidad y el debido proceso en las medidas sancionatorias, el diseño institucional y financiero del nuevo régimen (incluyendo la valoración de un tribunal marítimo), y mejoras de técnica legislativa. Advirtió también sobre las consecuencias de no aprobar la ley: incumplimiento de compromisos internacionales, pérdida de credibilidad del país, mayor vulnerabilidad frente al narcotráfico y el crimen organizado, y sobrecostos en las exportaciones por la desconfianza que generaría un puerto sin respaldo legal en materia de protección.

En la ronda de preguntas, la diputada Jocelyn planteó una serie de inquietudes técnicas puntuales, buscando confirmar si ya habían sido resueltas en esa mesa de trabajo para evitar que su fracción duplicara esfuerzos al preparar sus propias mociones, y solicitó además ampliar el plazo de la subcomisión, que vence el 15 de julio. Sus preguntas abarcaron la confusión entre buques de bandera costarricense y el estado rector del puerto al tratar a los buques extranjeros; la posible incompatibilidad con SOLAS de las detenciones automáticas en plazos de 24 y 48 horas; la tolerancia de que un buque opere hasta tres meses con certificados vencidos; la mezcla en el artículo 110 entre normas de protección contra amenazas y normas de navegabilidad técnica; y la definición de "buque de pasaje", que en el proyecto exige un mínimo de 12

personas más el pago del pasaje, mientras que SOLAS habla simplemente de más de 12 pasajeros sin esa condición.

El MOPT respondió a cada punto: aclararán en el articulado cuándo una disposición aplica solo a buques nacionales; incorporarán un procedimiento previo y expedito antes de aplicar sanciones, basado en un esquema de responsabilidad objetiva (por ejemplo, verificar si el sistema de cámaras del puerto está funcionando); explicaron que la tolerancia de tres meses con certificados vencidos se sustenta en una resolución de la OMI, siempre que el buque demuestre haber iniciado el trámite de renovación ante su estado de bandera; precisaron que ante un incumplimiento de protección se suspenden —no se revocan— todos los certificados del buque para impedir que navegue, por representar una amenaza tanto para el puerto de origen como para los de destino; y confirmaron que corregirán la definición de buque de pasaje para ajustarse estrictamente al umbral de SOLAS, sin condicionarla al pago del pasaje.

Posteriormente, la diputada Abril consultó si la ausencia del CNC dentro del comité nacional que crearía la ley afectaría la coordinación de la seguridad en terminales bajo supervisión contractual directa del CNC, como la TSM en Moín y Puerto Caldera. También retomó su preocupación sobre el canon de seguridad portuaria, señalando que el Ministro de Transportes había indicado que no sería necesario cobrarlo porque el presupuesto del MOPT alcanza para asumir esos costos, y que COMEX lo percibe como una especie de impuesto encubierto. Para sustentar su posición, presentó un ejercicio de benchmarking internacional: en Europa —España, Italia, Francia y Países Bajos— existen tasas o recargos explícitos destinados a financiar la seguridad portuaria, mientras que en América Latina —Panamá, Guatemala, Honduras, El Salvador y Jamaica— el financiamiento tiende a ser indirecto, diluido dentro de otras tarifas o asumido por los propios concesionarios.

IV.- INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

Mediante oficio AL-DEST-IJU-157-2026 del 4 de junio de 2026, el Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos remitió a esta Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos el informe jurídico correspondiente al Expediente N.º 25.420, denominado "Ley de Protección Marítima".

El informe concluye que no existen problemas jurídicos de fondo, salvo una observación puntual sobre el artículo 10, que subordina de manera incorrecta

el Comité Nacional de Protección Marítima —conformado por jerarcas de distintas instituciones— a la Autoridad Designada (Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT), que es un órgano jerárquicamente inferior. Se recomienda eliminar esa referencia de subordinación.

Entre los aspectos destacados por el fondo:

- La ley transpone normativa ya existente a nivel reglamentario, con mejoras sustantivas, especialmente en materia sancionatoria e institucional.
- Se crea institucionalidad nueva: Comité Nacional, comités locales, Oficiales de Protección Marítima y un Tribunal Administrativo Marítimo Portuario que agota la vía administrativa y garantiza la doble instancia.
- El régimen sancionatorio (Títulos V y VI) es la novedad más importante frente al reglamento actual, ya que permite desde apercibimientos hasta el cierre de operaciones de puertos o buques.
- Se establece un Fondo Especial de Seguridad Marítima, financiado mediante un canon de \$0.15 por tonelada de arqueo por cada buque que arribe a puerto nacional. El informe llama la atención sobre si este monto será suficiente para cubrir los costos institucionales proyectados.

Sobre la forma (técnica legislativa y procedimiento)

El informe señala dos observaciones formales menores:

Los artículos 13 y 14 tienen títulos casi idénticos; se sugiere diferenciarlos ("De las sesiones" vs. "Periodicidad de las sesiones").

El Título V se denomina "Prohibiciones", pero su contenido real corresponde a un catálogo de faltas (leves, graves y muy graves); el informe sugiere renombrarlo como "Infracciones" o "Faltas", en coherencia con el nombre de su capítulo único.

V. TRAMITACIÓN

- El expediente ingresó a la corriente legislativa el 26 de febrero 2026.
- Se envió a publicar a la Imprenta Nacional el 09 de marzo 2026.
- Se le asignó comisión el 10 de marzo 2026.
- Ingresó al orden del día el 24 de marzo 2026.
- En la Sesión N.º 16 del 27 de julio de 2026 se aprobó un texto sustitutivo para este expediente, en conjunto de 2 mociones de fondo.

- El expediente fue dictaminado unánime afirmativo el 27 de julio de 2026 en la sesión N.º 16 de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.
- Se enviaron las consultas obligatorias el 23 de marzo 2026.
- La comisión envió consultas facultativas el 27 de mayo 2026, y su vez, el 17 de junio 2026.
- Se recibió en audiencia al Ministro de Obras Públicas y Transportes, Efraim Zeledón Leiva; al Viceministro de Infraestructura, Pablo Camacho; al Director de Navegación y Seguridad, Fabián Meneses Garro; y a un funcionario de la dirección de navegación, Ariel Vega León, el 23 de junio 2026.
- Para el 01 de julio 2026, se recibió al Consejo Nacional de Concesiones.
- La moción de audiencia de la Ministra de Comercio Exterior se canceló debido a que la Sra. Indiana Trejos, vuelve al país a finales del mes de julio y el expediente debe dictaminarse antes del 20 de julio de 2026.
- El 28 de julio de 2026 se aprobó el Texto sustitutivo en la sesión N.º 16 de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.
- El 28 de julio de 2026 el expediente fue dictaminado afirmativo unánime en la sesión N.º 16 de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

VI. CONSIDERACIONES

Las diputaciones que suscribimos el presente Dictamen Afirmativo Unánime, concluimos una vez realizadas varias audiencias con todas las instituciones involucradas donde surgieron diversas recomendaciones, que, dados los criterios de índole técnico, las consultas y consideraciones de oportunidad y conveniencia recomendamos a los legisladores miembros de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos, aprobar el presente dictamen.

La aprobación del texto sustitutivo, junto con las dos mociones de fondo acogidas permitió consolidar una propuesta normativa más sólida y coherente, atendiendo las principales observaciones técnicas e institucionales formuladas y recibidas durante el proceso de consulta, y mejorando su aplicación dentro del ordenamiento jurídico costarricense.

En conclusión, se adjunta un cuadro comparativo del texto base con el texto definitivo aprobado por esta comisión.

Artículo	Modificación	Propuesta de la moción
Art. 4	Se modifica el inciso 3).	“[...] 3. Recomendaciones y resoluciones emitidas por la Organización Marítima Internacional para efectos de interpretación de normas internacionales vigentes en el ordenamiento jurídico costarricense. [...]”
Art. 8	Para que se elimine.	Para que se elimine el Artículo 8 del proyecto en discusión y se corra su numeración.
Art. 10	Se modifica texto.	ARTÍCULO 10- Creación del Comité Nacional de Protección Marítima Se crea el Comité Nacional de Protección Marítima, en adelante Comité Nacional, con el objetivo de establecer una coordinación eficaz en los puertos nacionales, que permita implementar las políticas y medidas de protección portuaria sobre las instalaciones portuarias y los buques. Los procedimientos de actuación de este Comité serán regulados en el Manual de Aplicación del Código PBIP en instalaciones portuarias vigente.
Art. 11	Se elimina el inciso 9.	Para que se elimine el inciso 9) del Artículo 11.
Art. 11	Se modifica el inciso 7 según lo solicitado por la Dirección de Migración y Extranjería.	“ARTÍCULO 11 - Integración de los Comités Locales [...] 7- Un representante local de la Policía

		<i>Profesional de Migración y Extranjería, designado por la Dirección General de Migración y Extranjería.</i> [...]”
Art. 12	Adiciona un inciso final	“ARTÍCULO 12.- Funciones del Comité Nacional de Protección Marítima [...] 11) Comunicar a las autoridades competentes cualquier hecho que pudiera constituir una infracción administrativa o un presunto hecho delictivo, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.”
Art. 13	Se modifica título	ARTÍCULO 12- Disposiciones generales sobre las sesiones
Art. 14	Adiciona un párrafo final y se modifica su título.	“ARTÍCULO 14- Convocatoria y funcionamiento de las sesiones del Comité Nacional de Protección Portuaria [...] Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar lo amerite, el Comité Nacional podrá invitar a representantes de instituciones públicas o privadas para participar con voz, pero sin voto en temas específicos relacionados con sus competencias.”
Art. 17	Se modifica el inciso 4).	“[...] 4. En caso de que la persona se encuentre sometido a un proceso judicial que pueda afectar su gestión como funcionario público, o privada en el caso de los puertos operados por empresas privadas, se podrá aplicar

		una medida cautelar de suspensión de credenciales mientras se resuelve en firme el fondo del asunto. [...]"
Art. 19	Se elimina el inciso 9	Para que se elimine el inciso 9) del Artículo 19.
Art. 19	Se modifica el inciso 7 según lo solicitado por la Dirección de Migración y Extranjería	"ARTÍCULO 19 - Integración de los Comités Locales [...] <i>7- Un representante local de la Policía Profesional de Migración y Extranjería, designado por la Dirección General de Migración y Extranjería.</i> [...]"
Art. 20	Adiciona un inciso final.	"ARTÍCULO 20- Funciones de los Comités Locales [...] 6) Comunicar a las autoridades competentes cualquier hecho que pudiera constituir una infracción administrativa o un presunto hecho delictivo, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente."
Art. 22	Adiciona un párrafo final.	"ARTÍCULO 22- Sesiones de los Comités Locales [...] Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar lo amerite, el Comité Local podrá invitar a representantes de instituciones públicas o privadas para participar con voz, pero sin voto en

		temas específicos relacionados con sus competencias.”
Art. 32	Se modifica el inciso 9).	“[...] 9. El espacio aéreo que cubra las zonas en tierra y las aguas contiguas a la instalación portuaria donde se ejecute la interfaz buque-puerto, restricción que debe contar con la autorización de la autoridad competente; y [...]”
Art. 50	Se modifica agregando el Plan de Protección de la Instalación Portuaria.	“ARTÍCULO 50- Criterio de aprobación El criterio de aprobación resultado de la Auditoría Externa se establece con relación al número de faltas (no conformidades) detectadas que contravengan las obligaciones asumidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria. El máximo número permisible de faltas para resolver favorablemente la Auditoría Externa, serán: [...]”
Capítulo VII, Título II	Se modifica el título.	Agrega lo de bandera costarricense.
Capítulo VIII, Título II	Se modifica el título.	Agrega lo de bandera costarricense.
Capítulo IX, Título II	Se modifica el título.	Agrega lo de bandera costarricense.
Art. 83	Agrega no se tomará en cuenta la distinción de la bandera en los buques.	“ARTÍCULO 83- Solicitud de la Declaración de Protección A petición de la Instalación Portuaria, el buque o ambos, sin distinción de su bandera, podrá emitirse una Declaración de Protección Marítima, la

		cual deberá ser firmada y fechada por los intervinientes, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y Código PBIP, determinando: el periodo de vigencia de la declaración de protección marítima, medidas tomadas y el nivel o niveles de protección pertinentes.”
Capítulo único, Título III	Se modifica el título.	DE LOS OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, DE LOS BUQUES Y DE LAS COMPAÑÍAS COSTARRICENSES
Art. 92	Se incorpora terminología correcta.	ARTÍCULO 92- Medidas de control y cumplimiento sobre los buques Cuando la autoridad designada cuente con motivos fundados para considerar que un buque incumple las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las instalaciones Portuarias (Código PBIP), deberá adoptar, de manera motivada y observando los principios de necesidad, razonabilidad y proporcionalidad, una o más de las siguientes medidas: 1. Inspección del buque; 2. Retraso del buque; 3. Detención del buque; 4. Restricción de las operaciones de los buques; 5. Denegación de entrada al puerto; 6. Expulsión del puerto; 7. Suspensión o revocación del Certificado Internacional de protección del buque aprobado por Costa Rica, lo que hace que la embarcación no sea

		elegible para operar en las aguas jurisdiccionales de nuestro país; y las medidas de control y cumplimiento en virtud de lo dispuesto en este artículo pueden imponerse a un buque cuando ha hecho escala en una instalación o en un puerto que no mantiene las medidas de protección Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP para garantizar un nivel de protección adecuado viéndose comprometida la protección marítima. La autoridad designada notificará la decisión al capitán del buque y, cuando corresponda, al Estado de bandera, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS.
Art. 93	Agrega al texto	ARTÍCULO 93- Medidas de control y cumplimiento sobre las instalaciones portuarias Las medidas de control y cumplimiento para instalaciones portuarias que no cumplan o se disponga de algún indicio o motivo fundado de posible incumplimiento según lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio Solas y el Código de Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, otorga a la autoridad designada a aplicar una o más de las siguientes acciones: [...]”
Art. 102	Adiciona un párrafo final.	Para que se modifique el Artículo 102 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 102- Competencia sancionatoria

		El MOPT, por medio de la Autoridad Designada, será el encargado de aplicar las sanciones administrativas y de verificar su efectivo cumplimiento por parte de la persona infractora. Asimismo, llevará un registro de todas las sanciones declaradas en firme. Contra la resolución que imponga la sanción administrativa procederá el recurso de revocatoria y la correspondiente apelación ante la persona ministra del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, deberá interponerse dentro de los plazos y mediante los procedimientos establecidos en la Ley General de la Administración Pública.”
Art. 107	Se especifica la suspensión de los buques costarricenses.	Para que se modifique el artículo 107 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 107- Suspensión de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense. En el caso de desatención de los apercibimientos de las faltas determinadas sin causa fundamentada y la debida presentación del Plan Correctivo o Acuerdo de Compromiso dentro del plazo otorgado, provocará inmediatamente la suspensión de la Declaración de Cumplimiento o Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense,

		según corresponda.”
Art. 108	Se especifica la cancelación de los buques costarricenses.	Para que se modifique el artículo 108 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 108- Cancelación de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense En el caso que la instalación portuaria o el buque de bandera costarricense incumpla con el Plan Correctivo o Acuerdo de compromiso, se procederá con la cancelación de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque, según corresponda. Dicha condición será inmediatamente comunicada a las autoridades nacionales e internacionales competentes.”
Art. 110	Se especifica el cese de los buques costarricenses.	Para que se modifique el artículo 110 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 110- Cese de operaciones del buque de bandera costarricense En el caso de los buques de bandera costarricense, la desatención del Plan Correctivo o del Acuerdo de Compromiso ante faltas graves, conllevará a la suspensión del certificado de navegabilidad e internacionales emitidos por la Autoridad Marítima nacional, hasta tanto sea presentado nuevo Plan o

		Acuerdo de Compromiso aprobado por la Autoridad Designada. Dicho plan o acuerdo deberá contemplar su efectiva ejecución dentro en un plazo máximo de treinta días hábiles.”
Art. 111	Para que se elimine.	Para que se elimine el Artículo 111 del proyecto en discusión y se corra su numeración.
Art. 112	Se agrega que se disponga de pruebas e información para las sanciones.	Para que se modifique el artículo 112 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 112- Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera Las sanciones administrativas dispuestas en esta sección se aplicarán a los buques de bandera extranjera que incumplan las condiciones establecidas en la normativa vigente y se disponga de pruebas o información fiable de la falta, según el procedimiento aplicable a tales casos”.
Art. 113	Mejora la redacción.	Para que se modifique el inciso 1) del Artículo 113 del proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 113- Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera: 1. Se impondrá la detención del buque por veinticuatro horas, en aquellos que no notifiquen su ingreso a una instalación portuaria costarricense en un nivel de protección mayor a uno. [...]”
Art. 114	Se elimina lo que	Para que se modifique el artículo 114 del

	se indicaba del Tribunal Administrativo Marítimo.	proyecto en discusión y se lea de la siguiente manera: “ARTÍCULO 114- De los recursos Las sanciones impuestas dispondrán de Recurso de Apelación, que será resuelto por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. El Recurso deberá presentarse dentro del plazo improrrogable de diez días hábiles, caso contrario se rechazará ad-portas mediante resolución motivada. Para el desarrollo de la audiencia se aplicarán los procedimientos establecidos en la Ley N.º 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978 y sus reformas, el Código Procesal Contencioso-Administrativo, Ley N.º 8508, de 28 de abril de 2006, la presente ley y el Código Procesal Penal, Ley N.º 7594, de 10 de abril de 1996, en lo conducente a materia de contravenciones”.
Art. 117	Se modifica artículo en el inciso 1. Y se agrega un inciso 2.	ARTÍCULO 117- Inclusiones al Fondo Especial Seguridad y Protección Marítima En el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, se depositarán los recursos procedentes de las siguientes fuentes: 1. Por concepto de los servicios de navegación y seguridad acuática, se cobrará una tarifa por cada unidad de arqueado bruto del buque que ingrese a puerto nacional, el cual se aplicará de manera no discriminatoria a

		todos los buques y a todas las cargas sin distingo alguno. La tasa de dicha tarifa será definida por la unidad competente mediante Decreto Ejecutivo, asegurándose de que el nuevo monto de la tasa guarde relación directa con el costo de los servicios aquí indicados, de conformidad con los compromisos internacionales asumidos por el país en los acuerdos comerciales internacionales. 2. 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. [...]”
Título VIII	Se eliminan los artículos 118 a 123. Tribunal Administrativo	Para que se eliminen los artículos contenidos en el TÍTULO VIII, denominado TRIBUNAL ADMINISTRATIVO MARÍTIMO PORTUARIO del expediente en discusión, y se corra su numeración.

El resto del texto es el mismo que presentaron los diputados proponentes de la iniciativa.

Los diputados que suscriben el presente dictamen consideran que las modificaciones propuestas contribuyen a mejorar la redacción y técnica legislativa del texto base, en atención a las observaciones planteadas durante las audiencias celebradas y las consideraciones formuladas por los diputados integrantes de la comisión.

VII.- RECOMENDACIÓN

Finalmente, las diputaciones que suscribimos el dictamen, dada la trascendencia de este proyecto de ley, solicitamos respetuosamente al Plenario Legislativo su aprobación en los dos debates para que a la mayor brevedad sea Ley de la República.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

“LEY DE PROTECCIÓN MARÍTIMA
TÍTULO I
Disposiciones Generales

CAPÍTULO I

Objeto y Ámbito de Aplicación de la Ley

ARTÍCULO 1- Objeto de la ley

Esta ley tiene por objeto implementar las medidas de protección marítima contempladas en el capítulo XI-2 del “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, Ley n.º 8708, del 26 de febrero de 2009, y el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

ARTÍCULO 2- Ámbito de aplicación

La presente ley aplica a:

- 1- Operadores portuarios públicos o privados y cualquier tipo de instalación portuaria ubicadas en territorio nacional que le aplique las condiciones del capítulo XI-2 de la Ley N° 8708, que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales.
- 2- Los siguientes tipos de buques de bandera nacional o extranjera, dedicados a viajes internacionales:
 - a) Buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad.
 - b) Buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo igual o superior a 500 unidades de arqueo bruto.
- 3- Las unidades móviles de perforación mar adentro.

ARTÍCULO 3- Excepción

Las disposiciones de la presente ley serán aplicables a las instalaciones portuarias que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que estén contemplados en el artículo anterior.

ARTÍCULO 4- Normativa de aplicación supletoria

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

- 1- Normativa marítima y portuaria vigente.

- 2- Ley General de la Administración Pública, del 2 de mayo de 1978, y sus reformas; y el Código Procesal Contencioso-Administrativo, del 28 de abril de 2006, y sus reformas.
- 3- Recomendaciones y resoluciones emitidas por la Organización Marítima Internacional **para efectos de interpretación de normas internacionales vigentes en el ordenamiento jurídico costarricense.**
- 4- 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.

CAPÍTULO II

Definiciones

ARTÍCULO 5- Definiciones

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

- 1- Auditoría: proceso de revisión y verificación objetiva y sistemática para establecer el grado de cumplimiento de las medidas de protección establecidas en la normativa vigente, tanto en buques como en instalaciones portuarias.
- 2- Amenaza: posibilidad que un incidente de protección marítima ocurra.
- 3- Arqueo bruto: es una función del volumen moldeado de todos los espacios cerrados del buque. Se debe entender como equivalente al concepto de tonelaje de registro bruto (TRB).
- 4- Buque de pasaje: toda nave comercial que realiza navegación internacional que alberga al menos doce personas, y al menos una de ellas paga el viaje o travesía.
- 5- Buques no Solas: aquellos buques cuyas condiciones estructurales o según el tipo de navegación, se excluyen de la aplicación del capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Ley N° 8708, del 26 de febrero de 2009.
- 6- Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la

Resolución 2 de la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima, celebrada en Reino Unido, en diciembre del año 2002, y adoptado en Costa Rica mediante Decreto Ejecutivo 31845-MOPT del 16 de junio 2004.

- 7- Compañía: propietario de un buque o cualquier otra organización o persona que asuma la responsabilidad de la operación del buque, por parte del propietario.
- 8- Cumplimiento: observancia de una disposición establecida en el Plan de Protección aprobado por la autoridad designada.
- 9- Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria (DCIP): documento expedido por la autoridad designada, mediante el cual avala que una instalación portuaria cumple satisfactoriamente con lo establecido en el Código PBIP y su respectivo Plan de Protección de la Instalación Portuaria.
- 10- Declaración de Protección Marítima (DPM): acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria, o de buque a buque en el que constan las condiciones para la ejecución de las operaciones de interfaz, y se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.
- 11- Documentación de acceso restringido: documentos físicos o digitales que contengan información relacionados con la protección marítima.
- 12- Documentos: son documentos los escritos, los impresos, los planos, los dibujos, los cuadros, las fotografías, las fotocopias, las radiografías, los discos, las grabaciones de audio y video, con soporte físico y digital relacionado con la protección marítima.
- 13- Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria: análisis de riesgo de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles y/o tiene más probabilidad de sufrir un ataque.
- 14- Ejercicios: actividad desarrollada a efecto de observar y verificar que el personal con tareas de protección conoce y ejecuta los procedimientos y las tareas contenidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria, que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia

de protección que sea preciso subsanar. Dichos ejercicios deben efectuarse como mínimo cada tres meses a intervalos adecuados con arreglo a los tipos de operaciones de la instalación portuaria, los cambios del personal de la IP, el tipo de buque al que sirve la instalación portuaria y otras circunstancias de interés, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la parte B del Código PBIP.

- 15- Instalación portuaria: área donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluye, según sea necesario, las zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar a los puertos y muelles de comercio exterior, y operados por operadores portuarios públicos o privados.
- 16- Interfaz buque-puerto y buque-buque: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que involucran el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste, o entre dos buques.
- 17- Manual: manual elaborado por la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática para la Aplicación del Código PBIP.
- 18- Medidas correctivas: medidas para eliminar la causa de un incumplimiento detectado u otra situación no deseada.
- 19- Medidas preventivas: medidas para eliminar la causa de un posible incumplimiento u otra posible situación no deseada.
- 20- Oficial de protección del buque: persona a bordo del buque, responsable ante el capitán y designada por la compañía para responder por la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del Plan de Protección del Buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
- 21- Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM): persona designada por la compañía naviera para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posterior se implanta y se mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de la instalación portuaria y con el oficial de protección del buque.

-
- 22- Oficial de protección de la Instalación Portuaria: persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del Plan de Protección de la Instalación Portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de protección de las compañías para la protección marítima.
- 23- Operador portuario: entidad pública o privada que tiene a su cargo la administración y operación de una o varias instalaciones portuarias.
- 24- Organización de protección reconocida (OPR): organización especializada en procesos de protección marítima en relación con las operaciones de los buques y de los puertos, autorizada para realizar Evaluaciones de Protección, elaboración de Plan de Protección de la Instalación, y capacitación del personal, una vez autorizada por la autoridad marítima.
- 25- Plan de Protección del Buque: plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- 26- Plan de Protección de la Instalación Portuaria: plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques en su interfaz, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques de los riesgos de un suceso que afecte la protección marítima.
- 27- Prácticas: simulaciones a gran escala en donde se someten a prueba o se comprueba que el personal de protección tiene la debida suficiencia en las diversas tareas que se les asignen a todos los niveles de protección e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanarlas. Estas deben ejecutarse como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de dieciocho meses.
- 28- Protección marítima: políticas, medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad las personas, la carga, la seguridad de los buques e instalación portuaria.

- 29- Refrendo: acto de visado efectuado por la autoridad designada, en el cual se certifica que, durante las verificaciones periódicas, se mantienen las condiciones iniciales que dieron origen a la expedición del DCIP. Este acto se realiza durante el tiempo de vigencia de una DCIP.
- 30- Viaje internacional: viaje que tiene como destino o procedencia un puerto ubicado en un país extranjero.
- 31- Zona restringida: espacio delimitado en la instalación portuaria y el buque donde se controla el acceso y se establecen medidas para la gestión del riesgo y su control en áreas marítimas, terrestres y aéreas.

TÍTULO II Protección Marítima

CAPÍTULO I Autoridad Designada en Materia de Protección Marítima

ARTÍCULO 6- Autoridad Designada

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo Portuaria, es la autoridad designada nacional responsable de implantar el capítulo XI-2 del Convenio Solas y el Código PBIP.

ARTÍCULO 7- Funciones de la autoridad designada

La autoridad designada tendrá las siguientes funciones:

1. Inspeccionar, verificar, auditar y certificar los puertos nacionales y los buques de bandera costarricense en materia de protección marítima.
2. Inspeccionar y verificar el cumplimiento de las obligaciones de protección marítima de los buques de bandera extranjera que arriban a los puertos nacionales.
3. Revisar y aprobar la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria, los planes de protección de la instalación portuaria, así como sus modificaciones o enmiendas.

4. Fomentar la cooperación con las administraciones locales, sector naviero-portuario y autoridades homologas designadas de otros países con la finalidad de detectar las amenazas a la protección marítima y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten a la protección marítima de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional.
5. Definir las responsabilidades de las administraciones locales y los sectores naviero y portuario a nivel nacional, con el objeto de garantizar la protección marítima.
6. Elaborar y establecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección marítima a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
7. Someter a prueba, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado; en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.
8. Autorizar el cambio del nivel de protección a solicitud de la instalación portuaria o del buque.
9. Aplicar los procedimientos y sanciones ante incumplimiento de las obligaciones de protección marítima.
10. Implementar todas aquellas medidas que de conformidad con el Código PBIP y la normativa vigente, sean necesarias con el fin de procurar la protección marítima.
11. Convocar las reuniones ordinarias y extraordinarias del Comité Nacional de Protección Marítima.

ARTÍCULO 8- Autorización de operación de una organización de protección reconocida

Una organización de protección reconocida deberá demostrar a la autoridad designada lo siguiente:

- 1- Un conocimiento especializado de los aspectos pertinentes de la protección.

- 2- Un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y el proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias.
- 3- Su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos.
- 4- Su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal.
- 5- Su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza.
- 6- Su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material de acceso restringido sobre protección marítima.
- 7- Su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio Solas y en la parte A del Código PBIP, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección.
- 8- Su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
- 9- Sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
- 10- Sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
- 11- Su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
- 12- Su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

CAPÍTULO II

Comité Nacional de Protección Marítima

ARTÍCULO 9- Creación del Comité Nacional de Protección Marítima

Se crea el Comité Nacional de Protección Marítima, en adelante Comité Nacional, con el objetivo de establecer una coordinación eficaz en los puertos nacionales, que permita implementar las políticas y medidas de protección portuaria sobre las instalaciones portuarias y los buques.

Los procedimientos de actuación de este Comité serán regulados en el Manual de Aplicación del Código PBIP en instalaciones portuarias vigente.

ARTÍCULO 10- Integración del Comité Nacional

El Comité Nacional estará integrado por los jerarcas o quien este designe en su representación de las siguientes instituciones o entidades:

- 1- Ministerio de Obras Públicas y Transportes;
- 2- Ministerio de la Presidencia;
- 3- Ministerio de Seguridad Pública;
- 4- Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica;
- 5- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico;
- 6- Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda;
- 7- Un representante local de la Policía Profesional de Migración y Extranjería, designado por la Dirección General de Migración y Extranjería.
- 8- Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo Portuaria;
- 9- Un representante de cada uno de los operadores portuarios, sean de instalaciones portuarias públicas, concesionadas o privadas.

El(la) ministro(a) del MOPT o su representante debidamente designado, presidirá este Comité Nacional y podrá invitar a otras instituciones o dependencias, según lo considere oportuno.

Los miembros del Comité Nacional no devengarán dieta alguna por su participación.

Cualquier gasto de los miembros del Comité Nacional originado por el ejercicio de sus funciones, deberá ser cubierto por las instituciones que lo integran.

El Comité Nacional nombrará un(a) secretario(a) de actas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 11- Funciones del Comité Nacional de Protección Marítima

El Comité Nacional tendrá las siguientes funciones:

- 1- Elaborar un marco de políticas y estrategia nacional de protección marítima o contribuir a su elaboración.
- 2- Promover el desarrollo de procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre sus integrantes y otras entidades afectadas o interesadas en materias de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para brindar una respuesta efectiva a nivel nacional ante situaciones de riesgo o su materialización.
- 3- Proponer sugerencias y recomendaciones para mejorar la protección del transporte marítimo, de los buques y de las instalaciones portuarias.
- 4- Identificar riesgos y activar acciones de contingencia ante amenazas para la protección marítima.
- 5- Elaborar criterios coordinados respecto del cumplimiento de obligaciones internacionales.
- 6- Evaluar las consecuencias de los sucesos acaecidos que afecten la protección de los puertos a nivel nacional y los buques, para la emisión de políticas y regulaciones que permitan la mejora de los sistemas de protección marítima a nivel nacional.

- 7- Mejorar la coordinación en la aplicación de los procedimientos y las medidas de protección.
- 8- Facilitar la implantación de las medidas de protección marítima aplicables que se indican en el plan de protección de la instalación portuaria.
- 9- Compartir las mejores prácticas y experiencias en la implantación de los planes de protección de las instalaciones portuarias.
- 10- Implementar programas de toma de conciencia de la protección marítima y evaluar su efectividad.
- 11- Comunicar a las autoridades competentes cualquier hecho que pudiera constituir una infracción administrativa o un presunto hecho delictivo, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 12- Disposiciones generales sobre las sesiones

Las sesiones del Comité Nacional se realizarán en cumplimiento con lo establecido en el capítulo tercero "De los Órganos Colegiados", del título segundo, del libro primero de la Ley N° 6227, del 02 de mayo de 1978, Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 13- Convocatoria y funcionamiento de las sesiones del Comité Nacional de Protección Portuaria

El Comité Nacional sesionará de manera ordinaria al menos cada tres meses de cada año y de manera extraordinaria cuando alguno de sus miembros lo solicite a la autoridad designada.

Durante el desarrollo de un evento de emergencia que afecte la protección marítima, se reunirá cuantas veces sean necesarias, con el objeto de formular recomendaciones que ayuden al fortalecimiento de las medidas de protección marítima, además de brindar una respuesta oportuna y efectiva al evento suscitado, con los recursos disponibles.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar lo amerite, el Comité Nacional podrá invitar a personas especializadas, entidades públicas o privadas y representantes de instituciones públicas o privadas, para participar con voz, pero sin voto en temas específicos relacionados con sus competencias.

ARTÍCULO 14- Información de acceso restringido

Toda información relativa a la protección marítima, así como la documentación que dimane del Comité será de acceso restringido.

ARTÍCULO 15- Compromiso de confidencialidad

Todos los miembros del Comité Nacional de Protección Marítima deberán firmar un acuerdo de confidencialidad, de forma que el manejo de la información que se catalogue como de acceso restringido, solo pueda ser accedida y discutida entre los miembros y aquellas personas que el Comité Nacional autorice.

El Comité Nacional se asegurará de que los miembros o participantes deban conocer las evaluaciones o planes de protección concretos de las distintas instalaciones portuarias, así mismo, deberán estar capacitados para implementar medidas que prevengan el acceso no autorizado a esa documentación.

ARTÍCULO 16- Denegatoria o revocación de credenciales

El Comité Nacional podrá denegar o revocar las credenciales de acreditación de los funcionarios o representantes autorizados en los siguientes casos:

- 1- Condenatoria por un delito por un tribunal costarricense, que represente un riesgo a la protección marítima.
- 2- Finalización de sus funciones en el cargo en la instancia que representa.
- 3- Se determine la existencia declarada de un conflicto de intereses.
- 4- En caso de que la persona se encuentre sometido a un procedimiento administrativo o judicial este último, se podrá aplicar una medida cautelar de suspensión de credenciales mientras se resuelve en firme el fondo del asunto.

CAPÍTULO III

Comités Locales de Protección Marítima

ARTÍCULO 17- Comités locales de protección marítima

Las instalaciones portuarias nacionales, sean públicas o privadas, tendrán comités locales de protección marítima, en adelante comités locales, para la toma de decisiones en el ámbito de sus competencias, para el desarrollo de los procedimientos, lineamientos o directrices tendentes a la aplicación de las medidas de protección marítima en los puertos.

ARTÍCULO 18- Integración de los comités locales

Cada comité local estará integrado por:

- 1- El capitán de puerto;
- 2- Un representante de la autoridad portuaria local;
- 3- Un representante del operador del puerto;
- 4- El oficial de protección de la instalación portuaria;
- 5- El oficial de la compañía para la protección marítima, en caso de que corresponda;
- 6- Un representante de la Dirección General de Aduanas local;
- 7- ***Un representante local de la Policía Profesional de Migración y Extranjería, designado por la Dirección General de Migración y Extranjería,***
- 8- Un representante de la Fuerza Pública más cercano al puerto; y

Los integrantes de los comités locales podrán delegar su representación en personas idóneas en materia de protección marítima, también habrá un suplente idóneo, quien sustituirá al titular en sus ausencias.

Los miembros de los comités locales no devengarán dieta alguna por su participación.

Cualquier gasto de los miembros del comité local originado por el ejercicio de sus funciones, deberá ser cubierto por las entidades que representan.

ARTÍCULO 19- Funciones de los comités locales

Los comités locales tendrán las siguientes funciones:

- 1- Ejecutar los procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos participantes y el resto de las entidades afectadas o interesadas en materias de protección de los buques y de las instalaciones portuarias locales;
- 2- Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y los buques;
- 3- Identificar y tomar acciones sobre las amenazas que afecten la protección marítima en sus respectivos puertos;
- 4- Compartir las mejores prácticas y experiencias en la implantación de los planes de protección de las instalaciones portuarias; y
- 5- Desarrollar los programas de sensibilización sobre la importancia de la protección marítima en los puertos, y evaluar su efectividad.
- 6- Comunicar a las autoridades competentes cualquier hecho que pudiera constituir una infracción administrativa o un presunto hecho delictivo, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 20- De las sesiones

Las sesiones de los miembros del comité local se realizarán en cumplimiento con lo establecido en el capítulo tercero "De los Órganos Colegiados", del título segundo, del libro primero de la Ley N° 6227, del 02 de mayo de 1978, Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 21- Sesiones de los comités locales

Los comités locales sesionarán ordinariamente al menos una vez cada tres meses, pudiendo ser convocados por la autoridad designada en cualquier momento o por cualquiera de sus miembros, previa coordinación con la citada autoridad.

En caso de un incidente que conlleve a elevar el nivel de protección del puerto o el buque, los integrantes del comité local deberán ponerse a disposición inmediata una vez recibida la comunicación.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar lo amerite, el Comité Local podrá invitar a personas especializadas, entidades públicas o privadas y representantes de instituciones públicas o privadas para participar con voz, pero sin voto en temas específicos relacionados con sus competencias.

ARTÍCULO 22- Información de acceso restringido

Toda información relativa a la protección marítima, así como la documentación que dimane del Comité, será de acceso restringido.

ARTÍCULO 23- Compromiso de confidencialidad

Todos los miembros de los comités locales deberán firmar un acuerdo de confidencialidad, de forma que el manejo de la información solo pueda ser accedida y discutida entre los miembros y aquellas personas que el comité local autorice, asimismo, implementarán medidas que prevengan el acceso no autorizado a la información o documentación en materia de protección marítima.

CAPÍTULO IV

Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 24- Evaluación de protección de la instalación portuaria

La evaluación de protección de la instalación portuaria es un análisis del riesgo de todos los aspectos en las operaciones y condiciones de la instalación portuaria, para determinar qué elementos de éstos permitan la eventual o inminente vulnerabilidad; el enfoque que adopte está determinado por la necesidad de tomar decisiones basadas en riesgos, con el fin de definir aquellas medidas imprescindibles para mantener un nivel de protección aceptable en la instalación portuaria.

En caso de que la instalación portuaria combine operaciones con buques a los que no se les aplique los alcances del capítulo XI-2 del "Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", Ley N° 8708, del 26 de febrero de 2009, y las normas complementarias vigentes, deberá contemplar en las etapas de evaluación, elaboración del plan de protección e implementación, procedimientos y protocolos relacionados con los buques no Solas.

ARTÍCULO 25- Obligatoriedad

Las instalaciones portuarias presentarán a la autoridad designada una evaluación de protección de la instalación portuaria, la cual estará redactada en idioma español, para el correspondiente estudio, análisis y su eventual aprobación.

En caso de que la evaluación de protección de la instalación portuaria no sea aprobada, la autoridad designada deberá indicar los aspectos de ampliación o mejora de la propuesta, para lo cual el solicitante dispondrá de un plazo de treinta días naturales para su nueva presentación.

ARTÍCULO 26- Elaboración de la evaluación de la protección de la instalación portuaria por parte de una organización de protección reconocida

La autoridad designada, a solicitud del operador portuario, podrá autorizar el uso de los servicios de una organización de protección reconocida, para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en el territorio nacional, la cual deberá seguir el procedimiento de aprobación ordinaria.

ARTÍCULO 27- Reglamentación

La elaboración de la evaluación de protección de la instalación portuaria deberá ajustarse a lo establecido en el manual para la aplicación del Código PBIP.

ARTÍCULO 28- Revisión de la evaluación de protección de la instalación portuaria

La evaluación de protección de la instalación portuaria debe revisarse y actualizarse periódicamente o cuando se registren cambios en la instalación portuaria, o se haya producido cualquiera de las siguientes situaciones:

- 1- Un suceso o amenaza que afecte la protección en la instalación portuaria;
- 2- Un cambio en las operaciones de los buques que se realizan en la instalación portuaria;
- 3- Un cambio de institución o empresa operadora de la instalación portuaria; y
- 4- En ausencia de cambios importantes o sucesos, la evaluación de protección de la instalación portuaria se debe revisar al menos cada cinco años.

Plan de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 29- Plan de protección de la instalación portuaria

Cada instalación portuaria elaborará un plan de protección de la instalación portuaria adecuado con o sin interfaz buque-puerto, en aplicación de la normativa vigente, y deberá atender los resultados de la evaluación de protección de la instalación portuaria previamente realizada y aprobada por la autoridad designada.

El plan de protección de la instalación portuaria podrá ser elaborado por una organización de protección reconocida para lo cual el operador portuario, deberá solicitarla autorización a la autoridad designada.

ARTÍCULO 30- Zonas restringidas

El plan de protección de la instalación portuaria deberá indicar las zonas restringidas designadas dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas.

Las zonas restringidas tienen por objeto:

- 1- Proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;
- 2- Proteger la instalación portuaria;
- 3- Proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;
- 4- Proteger los lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria;
- 5- Proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y
- 6- Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones de los buques.

ARTÍCULO 31- Tipo de zonas restringidas que debe considerarse

Se consideran zonas restringidas las siguientes:

- 1- Las zonas en tierra y las aguas contiguas al buque;
- 2- Las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;
- 3- Las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;
- 4- Los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección marítima, como la relativa a la carga;
- 5- Las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;
- 6- Las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia en caso de que se encuentre dentro de la instalación portuaria;
- 7- Las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;
- 8- Las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos;
- 9- El espacio aéreo que cubra las zonas en tierra y las aguas contiguas a la instalación portuaria donde se ejecute la interfaz buque-puerto, restricción que debe contar con la autorización de la autoridad competente; y
- 10- Otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas, conforme a la evaluación de protección de la instalación portuaria.

ARTÍCULO 32- Niveles de protección

El plan de protección de la instalación portuaria contemplará los tres niveles de protección que se definen en el capítulo dieciséis, parte A del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, así como, procedimientos detallados que claramente definan las actividades de preparación, prevención y respuesta que

tendrán lugar en cada nivel de amenaza, a cumplir por la organización o el personal que será responsable de llevar a cabo esas actividades.

ARTÍCULO 33- Enmiendas al plan de protección de la instalación portuaria

El oficial de protección de la instalación portuaria notificará a la autoridad designada sobre la intención de realizar una enmienda a su plan de protección de la instalación portuaria o de la contratación de una organización de protección reconocida para que realice la misma.

ARTÍCULO 34- Aprobación del plan de protección de la instalación portuaria

El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por la autoridad designada, quien dispondrá de un plazo de treinta días hábiles para su revisión y comunicación del resultado. En caso de requerirse ampliaciones o mejoras, deberán notificarse al operador portuario, quien dispondrá de un mes calendario para atender las observaciones emitidas y remitir nuevamente a la autoridad designada.

ARTÍCULO 35- Implantación

El plan de protección de la instalación portuaria, luego de ser aprobado por la autoridad designada, será entregado al oficial de protección de la instalación portuaria para su implantación en el plazo que les indique el documento de aprobación.

ARTÍCULO 36- Auditorías internas

Todo plan de protección de la instalación portuaria aprobado por la autoridad designada debe establecer procedimientos de auditorías internas, que deben cumplir todos los operadores de las instalaciones portuarias, para garantizar que el plan de protección de la instalación portuaria permanezca eficaz en el tiempo.

ARTÍCULO 37- Revisión del plan de protección de la instalación portuaria

La revisión de los planes de protección de la instalación portuaria es responsabilidad del oficial de protección de cada instalación portuaria, la cual se realizará anualmente o después de:

- 1- la realización de un ejercicio o práctica importante;
- 2- una amenaza o suceso que haya afectado la protección de la instalación portuaria;

- 3- un cambio en la operación de la instalación portuaria o los buques que allí operan;
- 4- un cambio de administrador u operador de la instalación portuaria;
- 5- cuando una auditoría interna o externa, ordenada por la autoridad designada, haya puesto de manifiesto fallos en la organización, procedimientos y en la operación de protección marítima.

ARTÍCULO 38- Resguardo de la documentación

El plan de protección de la instalación portuaria se protegerá contra el acceso o divulgaciones no autorizadas, distribuidos de la siguiente manera, dos copias del plan de protección de la instalación portuaria impresos y en formato digital para el operador portuario y una copia impresa y en formato digital para la autoridad designada. La versión digital deberá estar protegida mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

ARTÍCULO 39- Reglamentación

Los requerimientos que deben cumplir los planes de protección de la instalación portuaria, así como, las auditorías internas a que deben someterse se normarán en el manual que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VI

Auditorías Externas de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 40- Auditoría externa

Se entiende como auditoría externa en materia de protección marítima, la aplicada por la autoridad designada, como un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias y evaluarlas objetivamente, a fin de determinar el cumplimiento de las condiciones y criterios establecidos en el Código Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y el respectivo plan de protección de la instalación portuaria vigente. Estarán a cargo del equipo auditor PBIP, del Departamento de Seguridad y Protección, de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática adscrito a la División Marítima Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 41- Condiciones de la auditoría externa

Las auditorías externas estarán a cargo del equipo auditor de la autoridad designada, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

- 1- El auditor líder presentará al equipo auditor, haciendo hincapié en la función que desarrollará cada uno en relación con el plan de auditoría externa;
- 2- Las auditorías externas podrán realizarse de forma anunciada o no anunciada;
- 3- Las auditorías externas son obligatorias para que una instalación portuaria pueda obtener su declaración de cumplimiento de la instalación portuaria, recertificación o refrenda anual, de conformidad con el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, para comprobar que cumple con lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio Solas;
- 4- Las auditorías externas podrán realizarse en dos etapas, una durante el día y otra en horas nocturnas;
- 5- Los auditores podrán hacerse acompañar por alguna autoridad de la instalación portuaria;
- 6- En cualquier fase, el auditado debe notificar al equipo auditor cualquier preocupación respecto de la validez o interpretación de las conclusiones de la auditoría externa.

ARTÍCULO 42- Objetivo del procedimiento de auditoría externa

Los procedimientos de auditoría externa aplicados por parte del equipo auditor de la autoridad designada constituyen el medio para aprobar los planes de protección de la instalación portuaria o verificar que el plan de protección de la instalación portuaria cumple con los requerimientos establecidos en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, lo cual permitirá expedir, mantener, renovar o rechazar una Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria.

ARTÍCULO 43- Alcances de la auditoría externa

El equipo auditor debe definir las actividades a realizar y los alcances de cada proceso de auditoría externa, de manera que se logren los objetivos previamente establecidos.

Asimismo, debe considerar las coordinaciones necesarias para el desarrollo del trabajo.

Los alcances deberán ser comunicados al operador portuario con al menos tres días de anticipación, salvo en las denominadas auditorías de seguimiento, indicadas en la normativa vigente.

ARTÍCULO 44- Auditorías de seguimiento

En el transcurso del año, la instalación portuaria será objeto de auditorías de seguimiento que podrán ser o no anunciadas para verificar el apresto del personal y la efectividad de las medidas de protecciones implementadas en todo momento, aplicadas por la autoridad designada.

ARTÍCULO 45- Del acceso previo a la información

El equipo auditor podrá solicitar la información previa que se considere necesaria, la cual deberá ser examinada. Esta información podrá ser utilizada para la definición de los alcances pormenorizados de la auditoría externa.

ARTÍCULO 46- Incumplimientos durante la auditoría externa

Se consideran incumplimientos de auditorías externas:

- 1- La no presencia del oficial de protección de la instalación portuaria titular o suplente en esta;
- 2- El incumplimiento en la corrección de los hallazgos en el plazo brindado;
- 3- No presentar la documentación solicitada;
- 4- La no aplicación integral del plan de protección de la instalación portuaria.

ARTÍCULO 47- Resultados de la auditoría externa

Una vez recopilada y verificada la información durante la visita *in situ*, el equipo auditor debe reunirse para proceder a su evaluación, teniendo en cuenta los criterios de auditoría externa establecidos, con vistas a la generación de los hallazgos de la auditoría externa.

ARTÍCULO 48- Clasificación de los hallazgos

Estos hallazgos serán clasificados por la autoridad designada como conformidades o no conformidades, los cuales deberán estar apoyados por evidencias objetivas verificables, las no conformidades e incumplimientos se pueden subclasificar para dar prioridad a la acción correctiva en: leves, graves y muy graves conforme a la clasificación de faltas establecidas en la presente ley.

ARTÍCULO 49- Criterio de aprobación

El criterio de aprobación resultado de la Auditoría Externa se establece con relación al número de faltas (no conformidades) detectadas que contravengan las obligaciones asumidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria. El máximo número permisible de faltas para resolver favorablemente la Auditoría Externa, serán:

- 1- No conformidades que se cataloguen como altas muy graves: ninguna;
- 2- No conformidades que se cataloguen como faltas graves: ninguna; y
- 3- No conformidades que se cataloguen como faltas leves: diez.

ARTÍCULO 50- Del plan de medidas correctivas

Una vez recibido el informe final de la auditoría externa, en caso de que corresponda, el operador portuario deberá presentar un plan de medidas correctivas a la autoridad designada, el cual deberá contemplar:

- 1- El plan de medidas correctivas deberá proporcionar información pormenorizada de las acciones que haya que implementar, incluido el plazo para el comienzo y la finalización de cada acción.
- 2- El auditado tendrá un plazo de treinta días hábiles prorrogables por una única vez por un plazo igual, a partir de la fecha de recepción del informe final de auditoría externa, para la presentación del plan de medidas correctivas. Autoridad designada.

ARTÍCULO 51- De la emisión de la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

Una vez superada la auditoría externa favorable y emitido el acto de aprobación de parte de la autoridad designada, está expedirá la respectiva declaración de cumplimiento de la instalación portuaria.

La declaración de cumplimiento de la instalación portuaria dispondrá de una vigencia máxima de cinco años, la cual se podrá disminuir a un año, en caso de que el proceso de auditoría externa y el plan de medidas correctivas, requieran ser implementadas en un plazo que supere un mes calendario.

La validez de la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria quinquenal está condicionada a la aprobación de las auditorías externas anuales y tendientes al refrendo.

CAPÍTULO VII

Evaluación de Protección del Buque de Bandera Costarricense

ARTÍCULO 52- Evaluación de protección del buque

La evaluación de protección del buque es un análisis del riesgo de todos los aspectos de las operaciones y condiciones del buque, para determinar qué elemento o elementos de este son vulnerables; es parte integral y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

En caso de que el buque opere con buques a los que no se les aplique los alcances del capítulo XI-2 del "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Ley N° 8708, del 26 de febrero de 2009, y las normas complementarias vigentes, deberá contemplar en las etapas de evaluación, elaboración del plan de protección e implementación, procedimientos y protocolos relacionados con los Buques no Solas.

ARTÍCULO 53- Obligatoriedad

La compañía presentará a la autoridad designada una evaluación de protección del buque, la cual estará redactada en idioma español, para el correspondiente estudio, análisis y su eventual aprobación. Adicional al ejemplar en idioma español, se debe contar abordo con un ejemplar redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque.

En caso de que la evaluación de protección del buque no sea aprobada, la autoridad designada deberá indicar los aspectos de ampliación o mejora de la propuesta, para lo cual el solicitante dispondrá de un plazo de treinta días calendario para su nueva presentación.

ARTÍCULO 54- Elaboración de la evaluación de la protección del buque por parte de una organización de protección reconocida

La autoridad designada, a solicitud de la compañía, podrá utilizar los servicios de una organización de protección reconocida autorizada por la autoridad marítima, para que

realice la evaluación de protección del buque de un determinado buque de bandera costarricense, la cual deberá seguir el procedimiento de aprobación ordinario.

ARTÍCULO 55- Reglamento

La elaboración de la evaluación de protección del buque deberá ajustarse a lo establecido en el manual para la aplicación del Código PBIP vigente.

ARTÍCULO 56- Revisión de la evaluación

La evaluación de protección del buque debe revisarse y actualizarse cada cinco años o cuando se registren cambios sustanciales, o se haya producido cualquiera de las siguientes situaciones:

- 1- Un suceso o amenaza que afecte la protección del buque;
- 2- Un cambio en el tipo de operación del buque;
- 3- Un cambio de la compañía o armador.

CAPÍTULO VIII

Plan de Protección del Buque de Bandera Costarricense

ARTÍCULO 57- Plan de protección del buque

Todo buque llevará a bordo el plan de protección del buque aprobado por la autoridad designada, este deberá contemplar los tres niveles de protección.

La compañía elaborará un plan de protección del buque, en aplicación de la normativa vigente, y deberá atender los resultados de la evaluación de protección del buque previamente realizada y aprobada por la autoridad designada.

El plan de protección del buque podrá ser elaborado por una organización de protección reconocida autorizada por la autoridad marítima, para lo cual la compañía, deberá solicitar previamente el aval de esta autoridad. Autoridad designada.

El contenido y procedimientos del plan de protección del buque deberá estar acorde a la normativa vigente.

La compañía presentará a la autoridad designada un plan de protección del buque, la cual estará redactada en idioma español, para el correspondiente estudio, análisis y su

eventual aprobación. Adicional al ejemplar en idioma español, se debe contar abordo con un ejemplar redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque.

ARTÍCULO 58- Zonas restringidas del buque

En el plan de protección del buque, deberán indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a estas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas.

Las zonas restringidas tienen por objeto:

- 1- Impedir el acceso no autorizado por vía marítima, terrestre o aérea;
- 2- Proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;
- 3- Proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y
- 4- Evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

ARTÍCULO 59- Tipo de zonas restringidas que deben considerarse por el buque

Las zonas restringidas de un buque serán:

- 1- El puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo XI-2 del Convenio Solas;
- 2- Los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;
- 3- Los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;
- 4- Los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;

- 5- Los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;
- 6- Los espacios de las bombas de carga y sus mandos;
- 7- Los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque;
- 8- Los alojamientos de la tripulación; y
- 9- Toda otra zona a la que el oficial de la compañía para la protección marítima, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

ARTÍCULO 60- Niveles de protección

El plan de protección del buque contemplará los tres niveles de protección que se definen en el Código PBIP, así como procedimientos detallados que claramente definan las actividades de preparación, prevención y respuesta que tendrán lugar en cada nivel de amenaza, a cumplir por la organización o el personal que será responsable de llevar a cabo esas actividades.

ARTÍCULO 61- Enmiendas al plan de protección del buque

La compañía o el armador notificará a la autoridad designada sobre la intención de realizar una enmienda a su plan de protección del buque o de la contratación de una organización de protección reconocida para que realice esta.

ARTÍCULO 62- Aprobación del plan de protección del buque

El plan de protección del buque deberá ser aprobado por la autoridad designada, quien dispondrá de un plazo de treinta días hábiles para su revisión y comunicación del resultado. En caso de requerirse ampliaciones o mejoras, deberán notificarse al oficial de protección de la compañía, quien dispondrá de un mes calendario para atender las observaciones emitidas y remitir nuevamente a la autoridad designada.

ARTÍCULO 63- Implantación

El plan de protección del buque, luego de ser aprobado por la autoridad designada, será entregado al oficial de protección del buque para su implantación en el plazo que les indique el documento de aprobación.

ARTÍCULO 64- Auditorías internas

Todo plan de protección del buque aprobado por la autoridad designada debe establecer procedimientos de auditorías internas, que deben cumplir todos oficiales de protección del buque, para garantizar que el plan de protección del buque permanezca eficaz en el tiempo.

ARTÍCULO 65- Revisión del plan de protección del buque

La revisión del plan de protección del buque es responsabilidad del oficial de la compañía para la protección marítima, la cual se realizará anualmente o después de:

- 1- La realización de un ejercicio o práctica;
- 2- Una amenaza o suceso que haya afectado la protección del buque;
- 3- Un cambio en la operación del buque;
- 4- Un cambio de armador o compañía del buque;
- 5- Cuando una auditoría interna o externa, ordenada por la autoridad designada, haya puesto de manifiesto fallos en la organización, procedimientos y en la operación de protección.

ARTÍCULO 66- Resguardo de la documentación

El plan de protección del buque se protegerá contra el acceso o divulgaciones no autorizadas, distribuidos de la siguiente manera, dos copias del plan de protección del buque impresos y en formato digital de ellas una para la compañía y otra a bordo del buque; y una copia impresa y en formato digital para la autoridad designada. La versión digital deberá estar protegida mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

ARTÍCULO 67- Reglamentación

Los requerimientos que deben cumplir los planes de protección del buque, así como, las auditorías internas a que deben someterse a las regulaciones establecidas en el manual vigente.

CAPÍTULO IX

Auditorías Externas de Protección al Buque de Bandera Costarricense

ARTÍCULO 68- Auditorías externas del buque

Se entiende como auditoría externa en materia de protección marítima, la aplicada por la autoridad designada, como un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias y evaluarlas objetivamente, a fin de determinar el cumplimiento de las condiciones y criterios establecidos en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias y el plan de protección del buque vigente.

ARTÍCULO 69- De la aplicación de la auditoría externa

Las auditorías externas estarán a cargo del equipo de auditores de la autoridad designada, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

- 1- El auditor líder presentará al equipo auditor, haciendo hincapié en la función que desarrollará cada uno en relación con el plan de auditoría externa;
- 2- Las auditorías externas podrán realizarse de forma anunciada o no anunciada;
- 3- Las auditorías externas son obligatorias para que un buque pueda obtener su certificado internacional de la protección del buque en todas sus etapas, recertificación o refrenda anual, de conformidad con el Código PBIP, para comprobar que cumple con lo prescrito en el capítulo XI-2 del Convenio Solas;
- 4- Los auditores externos podrán hacerse acompañar por alguna autoridad del buque;
- 5- En cualquier fase, el auditado debe notificar al equipo auditor PBIP cualquier preocupación respecto de la validez o interpretación de las conclusiones de la auditoría externa.

ARTÍCULO 70- Objetivo de la auditoría externa

Los procedimientos de auditoría externa aplicados por parte del equipo auditor PBIP de la autoridad designada, constituyen el medio para verificar y aprobar los planes de protección del buque conforme a los requerimientos establecidos en el Código PBIP, lo

cual permitirá expedir, mantener o renovar una declaración de cumplimiento del buque.

ARTÍCULO 71- Alcances de la auditoría externa

El equipo auditor PBIP debe definir las actividades a realizar y los alcances de cada proceso de auditoría externa, de manera que se logren los objetivos previamente establecidos. Asimismo, debe considerar las coordinaciones necesarias para el desarrollo del trabajo.

Los alcances deberán ser comunicados a la compañía con al menos tres días de anticipación, salvo en las denominadas auditorías externas de seguimiento, indicadas en la normativa vigente.

ARTÍCULO 72- Auditorías externas de seguimiento

En el transcurso del año, el buque será objeto de auditorías externas de seguimiento que podrán ser o no anunciadas para verificar el apresto del personal y la efectividad de las medidas de protecciones implementadas en todo momento, aplicadas por la autoridad designada.

ARTÍCULO 73- Del acceso previo a la información

El equipo auditor podrá solicitar la información previa que se considere necesaria, la cual deberá ser examinada. Esta información podrá ser utilizada para la definición de los alcances pormenorizados de la auditoría externa.

ARTÍCULO 74- Incumplimientos durante la auditoría externa

Se consideran incumplimientos de auditorías externas:

- 1- La no presencia del oficial de protección del buque en la misma;
- 2- El incumplimiento en la corrección de los hallazgos en el plazo brindado; y
- 3- No presentar la documentación solicitada.

ARTÍCULO 75- Resultado de la auditoría externa

Una vez recopilada y verificada la información durante la visita *in situ*, el equipo auditor PBIP debe reunirse para proceder a su evaluación, teniendo en cuenta los criterios de

auditoria establecidos, con vistas a la generación de los hallazgos de la auditoría externa.

ARTÍCULO 76- De la clasificación de los hallazgos

Estos hallazgos serán clasificados como conformidades o no conformidades, los cuales deberán estar apoyados por sus correspondientes evidencias objetivas verificables, las no conformidades e incumplimientos se pueden subclasificar para dar prioridad a la acción correctiva en: leves, graves y muy graves conforme a la clasificación de faltas establecidas en la presente ley.

ARTÍCULO 77- Criterio de aprobación

El criterio de aprobación resultado de la auditoría externa se establece con relación al número de faltas (no conformidades) detectadas. El máximo número permisible de faltas para resolver favorablemente la auditoría externa, serán:

- 1- No conformidades que se cataloguen como faltas muy graves: ninguna;
- 2- No conformidades que se cataloguen como faltas graves: ninguna;
- 3- No conformidades que se cataloguen como faltas leves: diez (10).

ARTÍCULO 78- Del plan de medidas correctivas

Una vez recibido el informe final de la auditoría externa, en caso de que corresponda, la compañía deberá presentar un plan de medidas correctivas, el cual deberá contemplar:

- 1- Las medidas correctivas que deberán adoptarse en los plazos establecidos para cada una de ellas;
- 2- Dicho plan deberá proporcionar información pormenorizada de las medidas que haya que adoptar, incluido el plazo para el comienzo y la finalización de cada medida;
- 3- El auditado tendrá un plazo de treinta días hábiles prorrogables por una única vez por un plazo igual, a partir de la fecha de recepción del informe final de auditoría externa, para la presentación del plan de medidas correctivas.

ARTÍCULO 79- Procedimiento

Para efectos de la obtención del certificado internacional de protección del buque de bandera costarricense, se aplican los procedimientos básicos establecidos en el manual en cuanto a:

- 1- Evaluación de riesgos y vulnerabilidades del buque y la respectiva aprobación de parte de la autoridad designada;
- 2- Elaboración del plan de protección del buque a cargo del naviero propietario o armador que disponga de un contrato vigente de fletamento, que debe ser aprobado por la autoridad designada;
- 3- Aplicación de una auditoría externa de parte de la autoridad designada;
- 4- Para la elaboración de la evaluación y el plan de protección del buque, podrá utilizar los servicios de una organización de protección reconocida.

ARTÍCULO 80- Validez

El certificado internacional de protección del buque tendrá una validez que no exceda de cinco años, sujeto lo anterior a la aprobación de las auditorías externas anuales.

ARTÍCULO 81- Costos

Los costos operativos para la obtención del certificado internacional de protección del buque en todas sus etapas correrán a cargo de la compañía, en caso de que el buque se encuentre fuera del territorio costarricense.

CAPÍTULO X
Declaración de Protección Marítima (DPM)

ARTÍCULO 82- Solicitud de la declaración de protección

A petición de la instalación portuaria, del buque o ambos, sin distinción de su bandera, podrá emitirse una declaración de protección marítima, la cual deberá ser firmada y fechada por los intervinientes, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio Solas y Código PBIP, determinando: el periodo de vigencia de la declaración de protección marítima, medidas tomadas y el nivel o niveles de protección pertinentes.

ARTÍCULO 83- Casos de emisión obligatoria de una declaración de protección marítima

Se debe emitir obligatoriamente una declaración de protección marítima cuando existan una o más de las siguientes circunstancias:

- 1- Cuando un buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria o viceversa;
- 2- Cuando una instalación portuaria esté funcionando en el nivel de protección 2 y la interfaz buque-puerto implique el traslado, carga o descarga de mercancías peligrosas, productos y sustancias potencialmente peligrosas;
- 3- Cuando la instalación portuaria funcione en el nivel de protección 2 y la interfaz buque puerto implique el embarque o desembarque de pasajeros;
- 4- Cuando la instalación portuaria funcione en el nivel de protección 3;
- 5- Cuando uno de los últimos diez puertos de recalada de un buque, haya sido de un país que no esté en conformidad con el Código PBIP;
- 6- Cuando un buque haya informado de un incidente o violación de protección antes de entrar a una instalación portuaria costarricense en sus últimos diez viajes;
- 7- En cualquier otra que se establezca vía reglamentaria.

En caso de que la instalación portuaria lo considere necesario podrá solicitar la declaración de protección marítima a los buques que solicitan atracar por primera vez en puertos costarricenses.

ARTÍCULO 84- Declaración de protección marítima en caso de buques no Solas

Los capitanes de los buques no contemplados por el código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, código PBIP, y de los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no sea parte del convenio Solas/74 ni del protocolo 1988, deberán, a requerimiento de la instalación portuaria, de otro buque, o cuando lo determine la autoridad designada, acordar y registrar una declaración de

protección marítima, según las prescripciones del Código PBIP, para las operaciones de la interfaz buque-puerto y actividad buque-buque según corresponda.

CAPÍTULO XI Del Manejo de la Documentación PBIP

ARTÍCULO 85- De la información de protección de buques e instalaciones portuarias

Se debe garantizar la protección de la información de acceso restringido contenida en la evaluación y en el plan sea en papel o en formato electrónico. La evaluación y el plan de protección podrá mantenerse en formato electrónico, en tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización. Al mismo tiempo, se protegerá contra acceso o divulgación no autorizados.

La información contenida en la evaluación de protección y el plan de protección, incluidos los documentos relacionados se deben considerar restringidos, por lo que su acceso debe limitarse a las personas expresamente asignadas según sus cargos y consignados en el plan de protección.

El acceso a la información restringida de personas distintas a las indicadas en el párrafo anterior deberá ser autorizado por el representante de la compañía o la instalación portuaria y sus respectivos oficiales de protección, quienes igualmente se someterán a los acuerdos de confidencialidad estipulados en la presente ley. En tales casos se deberá notificar a la autoridad designada de dicho acceso.

En el caso de la autoridad designada, podrá brindar acceso de información restringida en custodia a terceros, en amparo a una ley u orden judicial.

TÍTULO III Oficiales de Protección Marítima

CAPÍTULO ÚNICO DE LOS OFICIALES DE PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, DE LOS BUQUES Y DE LAS COMPAÑÍAS COSTARRICENSES

ARTÍCULO 86- Oficiales de Protección Marítima

Para efectos de la atención permanente, las obligaciones y controles de protección, se establecen los siguientes tipos de oficiales:

- 1- Oficial de protección de la instalación portuaria
- 2- Oficial de protección del buque
- 3- Oficial de la compañía para protección marítima
- 4- Oficial de protección de la autoridad designada

ARTÍCULO 87- De las funciones y habilitación de los oficiales de protección de la instalación, del buque y de la compañía

El oficial de protección es la persona designada para asumir la responsabilidad de elaboración de la evaluación de protección, la elaboración, implementación, revisión y actualización del plan de protección respectivo, así como la coordinación con los otros tipos de oficiales indicados en el artículo anterior en la interfaz buque-puerto, así como todas aquellas funciones detalladas en el manual.

El oficial de protección deberá disponer de las condiciones laborales para poder ejercer a cabalidad sus funciones, y no podrán asignársele funciones que contravengan o debiliten el debido ejercicio de los controles propios de protección marítima.

Cumplida las exigencias normativas vigentes, la autoridad designada emitirá la disposición para la habilitación del oficial de protección.

ARTÍCULO 88- De las funciones y habilitación de los oficiales de protección de la autoridad designada

El oficial de protección de la autoridad designada es la persona encargada de vigilar y controlar el cumplimiento de los procedimientos y protocolos establecidos en los planes de protección de las instalaciones portuarias y los buques, así como, todas aquellas funciones detalladas en el manual vigente.

La autoridad designada deberá disponer en forma permanente de al menos dos oficiales de protección de autoridad designada por cada instalación portuaria, para ejercer a cabalidad las funciones indicadas y los turnos establecidos.

ARTÍCULO 89- De la inhabilitación

Será motivo de inhabilitación del oficial de protección las siguientes causales:

- 1- No contar con los cursos obligatorios para mantener vigente la habilitación.
- 2- No mantener las condiciones exigidas para la habilitación establecidas en la normativa vigente.
- 3- No renovar la habilitación como oficial de protección de parte del representante del puerto, del buque o de la compañía.

TÍTULO IV

Medidas de Control y Cumplimiento

CAPÍTULO ÚNICO

Del Ejercicio de los Controles

ARTÍCULO 90-

Responsable

La autoridad designada es la responsable de ejercer medidas de control y cumplimiento del presente título y conforme al capítulo XI-2 del Convenio Solas y el Código PBIP.

ARTÍCULO 91-

Medidas de control y cumplimiento sobre los buques

Cuando la autoridad designada cuente con motivos fundados para considerar que un buque incumple las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las instalaciones Portuarias (Código PBIP), deberá adoptar, de manera motivada y observando los principios de necesidad, razonabilidad y proporcionalidad, una o más de las siguientes medidas:

- 1- Inspección del buque;
- 2- Retraso del buque;
- 3- Detención del buque;
- 4- Restricción de las operaciones de los buques;
- 5- Denegación de entrada al puerto;

- 6- Expulsión del puerto;
- 7- Suspensión o revocación del certificado internacional de protección del buque aprobado por Costa Rica, lo que hace que la embarcación no sea elegible para operar en las aguas jurisdiccionales de nuestro país; y

Las medidas de control y cumplimiento en virtud de lo dispuesto en este artículo pueden imponerse a un buque cuando ha hecho escala en una instalación o en un puerto que no mantiene las medidas de protección capítulo XI-2 del Convenio Solas y el Código PBIP para garantizar un nivel de protección adecuado viéndose comprometida la protección marítima.

La autoridad designada notificará la decisión al capitán del buque y, cuando corresponda, al Estado de bandera, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS.

ARTÍCULO 92- Medidas de control y cumplimiento sobre las instalaciones portuarias

Las medidas de control y cumplimiento para instalaciones portuarias que no cumplan o se disponga de motivo fundado de posible incumplimiento según lo dispuesto en el Capítulo XI-2 del Convenio Solas y el Código de Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias, otorga a la autoridad designada a aplicar una o más de las siguientes acciones:

- 1- Restricciones en el acceso a las instalaciones;
- 2- Condiciones en las operaciones de las instalaciones;
- 3- Suspensión de las operaciones de las instalaciones;
- 4- Suspensión o revocación de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria, lo que hace que la instalación portuaria no pueda operar.

TÍTULO V Prohibiciones

CAPÍTULO ÚNICO De las Faltas

ARTÍCULO 93- Clasificación de las faltas

Para efecto de la presente ley, se clasificarán las faltas como:

1. Leves
2. Graves
3. Muy graves

ARTÍCULO 94- Se considerarán como faltas leves de la instalación portuaria:

1- Generales:

- 1.1. Ausencia o fallos en cámaras de monitoreo. Cada cámara fuera de servicio se considerará como una falta leve.
- 1.2. No cumplimiento con la ejecución de capacitaciones pertinentes a la protección.
- 1.3. No cumplimiento con la ejecución y periodicidad de los ejercicios de protección.
- 1.4. No cumplimiento con la ejecución y periodicidad de práctica de protección.
- 1.5. No aplicación en procedimientos de mantenimiento, calibración y prueba de equipos de protección.
- 1.6. No reportar los cambios en los procedimientos, equipos y/o en la planta física de la IP.
- 1.7. Ausencia o deterioro de rotulación que impida su lectura o interpretación, atinente a la protección de la IP.
- 1.8. Ausencia de registros de las actividades establecidas en el anexo registros del plan de protección.

1.9. Todos aquellos incumplimientos de las obligaciones establecidas en el plan de protección aprobado por la autoridad designada, que no estén incluidos en la presente ley.

2- Acceso peatonal:

2.1. Ausencia o no uso adecuado de bitácoras.

2.2. Ausencia o fallos en radio de comunicación.

2.3. Ausencia o fallos en cámaras de monitoreo.

2.4. Fallos en las barreras de protección (portón de ingreso, trompo de ingreso).

2.5. Fallos en la iluminación en puesto de ingreso/egreso.

2.6. Ausencia o fallos en la delimitación de flujos de ingreso/egreso a la instalación portuaria.

2.7. Ausencia o deterioro de rotulación atinente a la protección.

3- Acceso vehicular:

3.1. Ausencia o no uso adecuado de bitácoras.

3.2. Ausencia o fallos en cámaras de monitoreo.

3.3. Fallos en las barreras de protección (portón de ingreso, agujas, entre otros).

3.4. Fallos en la iluminación en puesto de ingreso/egreso.

3.5. Ausencia o deterioro de rotulación atinente a la protección.

4- Sala de monitoreo:

4.1. Ausencia o deterioro de rotulación de zona restringida.

4.2. Ausencia o no uso adecuado de bitácoras.

4.3. Ausencia o fallos en monitores y pantallas de visualización.

4.4. Ausencia o fallos en los sistemas de grabación.

4.5. Ausencia o fallos en sistema de aire acondicionado.

4.6. Utilización de dispositivos electrónicos personales.

ARTÍCULO 95- Se considerarán como faltas graves de la instalación portuaria

1- Generales:

1.1. No cumplimiento en la ejecución de rondas.

1.2. Fallos en la iluminación en patios, pantalla de atraque y zonas restringidas.

1.3. Mal estado de malla perimetral conforme las condiciones autorizadas.

1.4. Inadecuado control o mantenimiento en zonas de vegetación que debilitan el control de algunos sectores vulnerables en zonas PBIP.

1.5. No uso de herramientas o sistemas de protección.

1.6. Accesos no autorizados en el espacio aéreo restringido de la instalación portuaria.

1.7. Accesos no autorizados en el espacio marítimo restringido de la instalación portuaria.

1.8. No aplicación de procedimientos o fallos en materia de ciberseguridad.

1.9. No aplicación de procedimientos a los buques catalogados "No Solas".

1.10. Ausencia o mal funcionamiento de las plantas de generación eléctricas.

1.11. No disponer de un oficial de protección suplente habilitado.

1.12. No implantación de auditorías internas establecidas en el plan de protección.

2- Acceso peatonal:

- 2.1. No verificación de la identificación de personas.
- 2.2. No contar con medio para identificar a las personas. Permiso físico o digital de ingreso.
- 2.3. No inspección o mal inspección de pertenencias.
- 2.4. No inspección o mal inspección de personas.
- 2.5. No desprenderse de objetos que impidan una verificación del rostro (sombrero, gorra, casco, anteojos, mascarillas, y otros que impidan dicho control).
- 2.6. Ausencia o fallos en equipos para inspección no intrusivas (detector manual de metales, arco detector de metales, equipo de rayos x, entre otros).
- 2.7. Mal uso en equipos para inspección no intrusivas (detector manual de metales, arco detector de metales, equipo de rayos x, entre otros).
- 2.8. No contar con la cantidad de oficiales establecidos.
- 2.9. Falta de conocimiento o familiarización en el Código PBIP por parte de los oficiales.

3- Acceso vehicular:

- 3.1. No identificación de personas.
- 3.2. No identificación de vehículos.
- 3.3. No contar con medio para identificar a las personas. Permiso físico o digital de ingreso.
- 3.4. No contar con medio para identificar a los vehículos. Permiso físico o digital de ingreso.

-
- 3.5. No contar con medio o dispositivo para realizar la elección de revisiones robustas o aleatorias.
 - 3.6. No inspección o mal inspección de pertenencias.
 - 3.7. No inspección o mal inspección de personas.
 - 3.8. No inspección o mal inspección de interior de vehículos.
 - 3.9. No inspección o mal inspección de vehículos de carga.
 - 3.10. No inspección de compartimento de motor, herramientas, zona de maletas, guantera, cajuelas, entre otras zonas en las que se puedan colocar elementos no autorizados.
 - 3.11. No inspección o mal aplicación de revisión de marchamos en contenedores.
 - 3.12. No inspección o mal aplicación de revisión de contenedores vacíos.
 - 3.13. No inspección o mal aplicación de revisión con espejo.
 - 3.14. Ausencia o fallos en radio de comunicación.
 - 3.15. No contar con la cantidad de oficiales establecidos.
- 4- Sala de monitoreo:
- 4.1. Ausencia o fallos en radio de comunicación.
 - 4.2. Ausencia o fallos en cámaras de monitoreo.
 - 4.3. No contar con la cantidad de oficiales establecidos.
 - 4.4. Fallos en las barreras de protección. Portón o puerta de ingreso a la sala de monitoreo.
 - 4.5. Ausencia o fallos en la aplicación de control de acceso a cuarto de servidores.

ARTÍCULO 96- Se considerarán como faltas muy graves de la instalación portuaria

- 1- Operar la IP sin contar con un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por la autoridad designada;
- 2- Operar la IP sin contar con una DCIP vigente; o
- 3- No disponer de un oficial de protección titular habilitado.

ARTÍCULO 97- Se considerarán como faltas leves del buque

Se prohíbe:

- 1- No cumplimiento con la ejecución de capacitaciones pertinentes a la protección;
- 2- No cumplimiento con la ejecución y periodicidad de los ejercicios de protección;
- 3- No cumplimiento con la ejecución y periodicidad de práctica de protección;
- 4- No aplicación de procedimientos de mantenimiento, calibración y prueba de equipos de protección;
- 5- No reportar los cambios en los procedimientos, equipos y/o en la operación del buque;
- 6- Ausencia o deterioro de rotulación que impida su lectura o interpretación, atinente a la protección de la IP;
- 7- Ausencia o deterioro de rotulación de zona restringida;
- 8- Ausencia de registros de las actividades establecidas en el "anexo registros" del plan de protección del buque;
- 9- Ausencia o no uso adecuado de bitácoras;
- 10- Ausencia o fallos en radio de comunicación;

- 11- Fallos en las barreras de protección;
- 12- Ausencia o fallos en monitores y pantallas de visualización;
- 13- Ausencia o fallos en cámaras de monitoreo. Cada cámara fuera de servicio se considerará como una falta leve;
- 14- Ausencia o fallos en los sistemas de grabación del Centro de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV);
- 15- Ausencia o fallos en sistema de aire acondicionado;
- 16- Utilización de dispositivos electrónicos personales en el Centro de Circuito Cerrado de Televisión (CCTV); y
- 17- Todos aquellos incumplimientos de las obligaciones establecidas en el plan de protección aprobado por la autoridad designada, que no estén incluidos en la presente ley.

ARTÍCULO 98- Se considerarán como faltas graves del buque:

- 1- Divulgar información, en forma escrita o electrónica, en materia de protección marítima considerada sensible, confidencial y secreta; contenida en, pero no limitada a documentos tales como: evaluación de protección del buque, plan de protección del buque y los informes de auditoría en materia de protección marítima;
- 2- No facilitar a la autoridad designada llevar a cabo las auditorías anuales o periódicas establecidas y de seguimiento al buque;
- 3- No cumplimiento en la ejecución de rondas;
- 4- Fallos en la iluminación;
- 5- Mal estado en las barreras de protección del buque;

- 6- No uso de herramientas o sistemas de protección;
- 7- No aplicación de procedimientos o fallos en materia de ciberseguridad;
- 8- No aplicación de procedimientos a los buques catalogados "No Solas";
- 9- Ausencia o mal funcionamiento de los generadores y sus respaldos;
- 10- No implantación de auditorías internas establecidas en el plan de protección;
- 11- No verificación de la identificación de personas;
- 12- No contar con medio para identificar a las personas. Permiso físico o digital de ingreso;
- 13- No inspección o mal inspección de pertenencias;
- 14- No inspección o mal inspección de personas;
- 15- No desprenderse de objetos que impidan una verificación del rostro (sombrero, gorra, casco, anteojos, mascarillas, etc.);
- 16- Ausencia o fallos en equipos para inspección no intrusivas (detector manual de metales, arco detector de metales, equipo de rayos x, entre otros);
- 17- Mal uso en equipos para inspección no intrusivas (detector manual de metales, arco detector de metales, equipo de rayos x, entre otros);
- 18- No contar con la cantidad de oficiales establecidos;
- 19- Falta de conocimiento o familiarización en el Código PBIP por parte de los oficiales;
- 20- Ausencia o fallos en radio de comunicación.

ARTÍCULO 99- Se considerarán como faltas muy graves del buque:

- 1- Operar el buque sin contar con un plan de protección del buque aprobado por la autoridad designada;

- 2- Operar el buque sin contar con una CIPB vigente;
- 3- No presentar a la autoridad designada las evaluaciones de protección del buque para su aprobación, revisión y actualización periódica, teniendo en cuenta los posibles cambios en las amenazas o los cambios de la operación del buque;
- 4- No disponer de un oficial de protección titular habilitado.

ARTÍCULO 100- Faltas en materia de protección marítima de las unidades móviles de perforación mar adentro

Para efectos de la presente ley, se le aplican las establecidas para los buques.

TÍTULO VI Régimen Sancionatorio

CAPÍTULO I De las Sanciones para las Instalaciones Portuarias y los Buques de Bandera Costarricense

ARTÍCULO 101- Competencia sancionatoria y recursos

El MOPT, por medio de la Autoridad Designada, será el encargado de aplicar las sanciones administrativas y de verificar su efectivo cumplimiento por parte de la persona infractora. Asimismo, llevará un registro de todas las sanciones declaradas en firme.

Contra la resolución que imponga la sanción administrativa procederá el recurso de revocatoria y la correspondiente apelación ante la persona ministra del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, deberá interponerse dentro de los plazos y mediante los procedimientos establecidos en la Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 102- Apercibimientos

Previo a la imposición de las sanciones administrativas, la autoridad designada en el caso de faltas leves o graves apercibirá dos veces por escrito a la instalación portuaria o al buque de las faltas que están cometiendo en aras que implementen las medidas correctivas para evitar la imposición de aquéllas.

Cada apercibimiento deberá realizarse entre una y otra, en un plazo de diez días hábiles, transcurrido ese mismo plazo a partir del segundo.

En el caso de faltas muy graves, se emitirá un único apercibimiento con un plazo único de cumplimiento de diez días hábiles.

ARTÍCULO 103- Del plan correctivo

Una vez notificado el apercibimiento, dentro del plazo otorgado la instalación portuaria o el buque deberá:

- a) En el caso de faltas leves, deberá presentar un plan correctivo de atención de las faltas señaladas, y su implantación deberá disponer de un cronograma de ejecución de forma que se cumpla antes de la siguiente auditoría anual externa de parte de la autoridad designada;
- b) En el caso de faltas graves, deberá presentar un plan correctivo de atención de las faltas señaladas, y su implantación deberá disponer de un cronograma de ejecución en un plazo de treinta días hábiles, lo cual podrá ser prorrogado a solicitud del interesado por una única vez;
- c) En el caso de las faltas muy graves, se debe emitir un acuerdo de compromiso de parte del representante de la instalación portuaria o el buque de ejecución inmediata donde defina las acciones de subsanación de las faltas identificadas, con un plazo máximo de implantación efectiva de treinta días hábiles.

ARTÍCULO 104- Levantamiento de las actas de identificación de las faltas

El acta en la que se consigne una irregularidad que acarree una infracción, según lo que dispone esta ley, será elaborada por los funcionarios de la autoridad designada debidamente acreditados; en presencia de dos testigos. El contenido del acta se determina en el manual regulará en el reglamento a la presente ley.

ARTÍCULO 105- Sanciones administrativas

Las sanciones administrativas que contempla la presente ley se aplicarán de la siguiente forma: la sección II a las instalaciones portuarias, la sección III a los buques y a las unidades móviles de perforación mar adentro.

Las sanciones administrativas que se impongan se harán sin perjuicio de las que en sede judicial puedan determinarse, de acuerdo con el ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 106- Suspensión de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense.

En el caso de desatención de los apercibimientos de las faltas determinadas sin causa fundamentada y la debida presentación del plan correctivo o acuerdo de compromiso dentro del plazo otorgado, provocará inmediatamente la suspensión de la Declaración de Cumplimiento o Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense, según corresponda.

ARTÍCULO 107- Cancelación de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque de bandera costarricense.

En el caso que la instalación portuaria o el buque de bandera costarricense incumpla con el plan correctivo o acuerdo de compromiso, se procederá con la cancelación de la Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria o del Certificado Internacional de Protección del Buque, según corresponda.

Dicha condición será inmediatamente comunicada a las autoridades nacionales e internacionales competentes

ARTÍCULO 108- Cierre de operaciones de la instalación portuaria

En el caso de las instalaciones portuarias, la desatención del plan correctivo o del acuerdo de compromiso ante faltas graves, conllevará al cierre de operaciones del puerto, hasta tanto sea presentado nuevo plan o acuerdo de compromiso aprobado por la autoridad designada. Dicho plan o acuerdo deberá contemplar su efectiva ejecución dentro en un plazo máximo de treinta días hábiles.

ARTÍCULO 109- Cese de operaciones del buque de bandera costarricense

En el caso de los buques de bandera costarricense, la desatención del plan correctivo o del acuerdo de compromiso ante faltas graves, conllevará a la suspensión del certificado de navegabilidad e internacionales emitidos por la autoridad marítima nacional, hasta tanto sea presentado nuevo plan o acuerdo de compromiso aprobado

por la autoridad designada. Dicho plan o acuerdo deberá contemplar su efectiva ejecución dentro en un plazo máximo de treinta días hábiles.

CAPÍTULO II

Sanciones Administrativas Aplicables a los Buques de Bandera Extranjera

ARTÍCULO 110- Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera

Las sanciones administrativas dispuestas en esta sección se aplicarán a los buques de bandera extranjera que incumplan las condiciones establecidas en la normativa vigente **y se disponga de pruebas o información fiable de la falta, según el procedimiento aplicable a tales casos.**

ARTÍCULO 111- Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera:

- 1- **Se impondrá la detención del buque por veinticuatro horas, en aquellos casos que no notifiquen su ingreso a una instalación portuaria costarricense en un nivel de protección mayor a uno.**
- 2- Se impondrá la detención del buque por cuarenta y ocho horas a aquellos buques que ingresen a una instalación portuaria sin contar con un certificado internacional de protección del buque o declaración de cumplimiento vigente y aprobado por la autoridad designada del país de bandera, salvo que la misma se haya vencido con un plazo no mayor de tres meses y demuestre que ha permanecido navegando con anterioridad o que demuestre que se encuentra en ejecución el proceso de renovación.
- 3- Se impondrá la detención del buque por veinticuatro horas, a aquellos buques que ingresen a una instalación portuaria sin contar con la designación formal del oficial de protección del buque, tiempo en el cual deberá gestionar formalmente la designación respectiva o enrolamiento correspondiente.
- 4- Se impondrá la detención del buque por veinticuatro horas, a aquellos buques que ingresen a una instalación portuaria y no permitan el ingreso de la autoridad designada para la verificación de las condiciones de cumplimiento y obligaciones PBIP. Se podrá ampliar la sanción en caso de que en el plazo inicial no se cumpla con la posibilidad de acceso al buque.

En todos los casos anteriores, durante la aplicación de la orden de retención del buque, no se podrán ejecutar las operaciones de carga o descarga, o embarque o desembarque de pasajeros, y todos los costos operativos de su estancia en puerto correrán por parte de la compañía o el buque.

TÍTULO III
Régimen Financiero
CAPÍTULO ÚNICO
Disposiciones generales

ARTÍCULO 112- Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones

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

ARTÍCULO 113- Creación del Fondo

Se crea el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, 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 a la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo-Portuaria, 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 Marítima y tendrá la responsabilidad de velar por 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 Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima 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 114- Inclusiones al Fondo Especial Seguridad y Protección Marítima

En el Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima, se depositarán los recursos procedentes de las siguientes fuentes:

3. Por concepto de los servicios de navegación y seguridad acuática, se cobrará una tarifa por cada unidad de arqueado bruto del buque que ingrese a puerto nacional, el cual se aplicará de manera no discriminatoria a todos los buques y a todas las cargas sin distingo alguno. La tasa de dicha tarifa será definida por la unidad competente mediante Decreto Ejecutivo, asegurándose de que el nuevo monto de la tasa guarde relación directa con el costo de los servicios aquí indicados, de conformidad con los compromisos internacionales asumidos por el país en los acuerdos comerciales internacionales.
4. 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 de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo Portuaria, 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 IX

Disposiciones Transitorias

TRANSITORIO ÚNICO- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Rige a partir de su publicación.

**DADO EN LA ASAMBLEA LEGISLATIVA SALA VIII, ÁREA DE COMISIONES
LEGISLATIVAS VII, A LOS VEINTIOCHO DÍAS DEL MES DE JULIO DEL 2026.**

**Marta Esquivel Rodríguez
Diputada**

**Cindy Blanco González
Diputada**

**José Miguel Villalobos Umaña
Diputado**

**Kattia Calvo Cruz
Diputada**

**Wilson Jiménez Cordero
Ulloa
Diputado**

**Eder Hernández
Diputado**

**Marco Badilla Chavarría
Diputado**

**Abril Gordienko López
Diputada**

**Joselyn Sáenz Núñez
Diputada**