



4 de junio de 2026
AL-DEST-IJU-157-2026

Señores (as)
Comisión Permanente de
Asuntos Jurídicos, Área VII
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 25420

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N.º 25420**
Proyecto de ley: **“LEY DE PROTECCIÓN MARÍTIMA”**.

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 4-6-2026



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU-157 -2026

PROYECTO DE LEY

LEY DE PROTECCIÓN MARTÍTIMA

EXPEDIENTE N° 25.420

INFORME JURÍDICO

REVISIÓN Y AUTORIZACIÓN FINAL

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacrc  @asambleacrc



**FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**

04 JUNIO 2026



TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	5
III. VINCULACIÓN OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE	6
IV. SOBRE LOS TEXTOS DEL CONVENIO	7
V. SOBRE EL FONDO DEL PROYECTO	9
VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	11
VII. CONSIDERACIONES FINALES	17
VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA	17
IX. CUESTIONES DE PROCEDIMIENTO	18
Votación	18
Delegación	18
Consultas Obligatorias	18
X. ANEXOS	19

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

AL-DEST- IJU-157-2026

LEY DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

INFORME JURÍDICO¹

Expediente N° 25.420

I. RESUMEN DEL PROYECTO

Nuestro país es miembro y Parte adherente del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, sus protocolos y sus enmiendas (SOLAS 74)², de la Organización Marítima Internacional.

El Capítulo XI.2 al Anexo del Convenio, relativo a *“Medidas Especiales para mejorar la Seguridad Marítima”*, impone a los Estados la obligación de desarrollar todo tipo de acciones, desde mejoras en infraestructura, hasta estándares de procedimiento, protocolos, acciones y mantenimiento de cierta institucionalidad encargada, para garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias y su interfaz de actuación con los buques.

Nuestro país dictó en el año 2004, un Reglamento³ para intentar dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de dicho Convenio.

Sin embargo, las limitaciones de la normativa reglamentaria son evidentes, principalmente en el tema relativo a imponer sanciones ante eventuales

¹ Elaborado por Gustavo Rivera Sibaja y autorizado por Fernando Martínez Campos Gerente Departamental.

² Adhesión aprobada mediante Ley N° 8708 de 26 de febrero 2009 y ratificada mediante decreto ejecutivo N° 36412 del 28 de enero de 2011: Véase en SINALEVI:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=69878&nValor3=84148&strTipM=TC

³ Reglamento para la protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias. Decreto Ejecutivo N° 31.845 del 16 junio 2004:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=53009&nValor3=57680&strTipM=TC



incumplimientos y para definir institucionalidad y competencias asociadas para enforzar el cumplimiento de las obligaciones de ese Convenio.

Por este motivo, este proyecto de ley se presenta como una propuesta de rango legal, para implementar las obligaciones internacionales en materia de seguridad de instalaciones portuarias e interfaz con los buques.

Se intenta principalmente transponer la normativa reglamentaria que ya existe de aplicación de dicho Convenio, pero mejorándola con aspectos propios que son de reserva legal.

El proyecto consta de 123 artículos divididos en nueve Títulos en los que desarrolla los compromisos del Convenio adoptándolos a nuestro país para crear una ley de implementación en materia de seguridad marítima, que va desde la creación de una institucionalidad asociada a la ya existente (Autoridad designada, comités locales, responsables y oficiales de cumplimiento a distinto nivel e incluso un Tribunal Administrativo de administración portuaria), hasta el desarrollo casi reglamentario de los procedimientos de evaluación, y certificación de puertos y buques, con obligaciones concretas en esta materia y un régimen sancionatorio robusto que define las faltas y sus sanciones y permite desde suspensión hasta cancelación de la operación de puertos o buques además de otras sanciones administrativas.

Se crea Fondo Especial de Seguridad Marítima y se crea un canon a los buques que atraquen en puertos costarricenses, según el tonelaje de arqueo para mantener dicho fondo destinado a sufragar los costos institucionales.

II. ANTECEDENTES⁴

EXPEDIENTE N° 15543: Aprobación del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. **Aprobado mediante Ley N° 8708 del año 2009 ya citada.** Este Convenio es conocido simplemente como “SOLAS” por sus siglas en inglés: “*Safety of Life at Sea*”

En el año 2002 por Acuerdo de la Conferencia de Las Partes de la Organización Marítima Internacional se adoptaron Las **Enmiendas de 2002 al Convenio**

⁴ Esta sección de antecedentes, y la siguiente de vinculación de objetivos de desarrollo ha sido desarrollada por el asesor Giovanni Rodríguez R. del Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Servicios Técnicos.



SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974). Adoptadas el 12 de diciembre de 2002, crearon un marco obligatorio de protección marítima para prevenir actos de terrorismo y amenazas a la navegación.

Estas resoluciones de la **Organización Marítima Internacional (OMI)** introdujeron importantes reformas estructurales en particular la creación de un Nuevo **Capítulo XI-2 al Anexo sobre "Medidas especiales para incrementar la protección marítima"** que aplica a los buques de pasaje, buques de carga de arqueo bruto superior a 500 toneladas en viajes internacionales y las instalaciones portuarias que les prestan servicio.

Nuestro país ha intentado cumplir la aplicación de ese Capítulo mediante la adopción de varios reglamentos a nivel de decreto ejecutivo, que ahora mediante la presente iniciativa intenta conformar en un único cuerpo normativo de rango legal:

Decreto Ejecutivo N° 31845-MOPT: *"Reglamento para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias" Reglamento nacional que desarrolla la aplicación del Código PBIP en Costa Rica."*⁵

Decreto Ejecutivo N° 38401-MOPT: "Manual para la Aplicación del Código PBIP"⁶. Oficializa el manual técnico nacional para implementar el Código PBIP en instalaciones portuarias.

Decreto Ejecutivo N° 39201-MOPT: "Publicación del Código IMDG."⁷ Hace oficial la aplicación obligatoria en Costa Rica del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

⁵ Decreto N° 31.845 de 16 de junio 2004:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=53009&nValor3=57680&strTipM=TC

⁶ Decreto N° 38.401 del 25 abril 2014:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77441&nValor3=97059&strTipM=TC

⁷ Decreto N° 39.201 del 18 de agosto 2015:

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=80483&nValor3=102625&strTipM=TC

III. VINCULACIÓN OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto de ley presenta una vinculación poco precisa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 y su impacto es positivo, particularmente en los ODS 9: Industria, innovación e infraestructura, ODS 14: Vida submarina y ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas.

Respecto al ODS 9, la iniciativa busca modernizar y fortalecer la infraestructura marítima y portuaria del país mediante la aplicación obligatoria de estándares internacionales de seguridad contenidos en el Convenio SOLAS y el Código PBIP. El proyecto exige auditorías, planes de protección, evaluaciones de riesgo, sistemas de vigilancia y mecanismos permanentes de control para instalaciones portuarias y buques internacionales. Estas medidas incrementan la resiliencia de la infraestructura crítica nacional frente a amenazas como terrorismo, narcotráfico, tráfico ilícito y ciberataques. Asimismo, la creación del Fondo Especial de Seguridad y Protección Marítima pretende dotar al sistema portuario de recursos financieros para equipamiento, supervisión y fortalecimiento tecnológico, promoviendo una infraestructura marítima más segura y eficiente.

En relación con el ODS 14, el proyecto contribuye indirectamente a la protección de ecosistemas marinos y costeros mediante el fortalecimiento de controles sobre actividades marítimas y portuarias. La implementación de protocolos de seguridad, controles de acceso y supervisión permanente de operaciones marítimas reduce el riesgo de incidentes que podrían generar contaminación marina, derrames de sustancias peligrosas o tráfico ilícito de materiales contaminantes. Además, al regular de manera más estricta las operaciones de buques internacionales y puertos, la ley favorece una gestión marítima más ordenada y preventiva, lo cual resulta importante para la conservación de recursos marinos y zonas costeras vulnerables.

Finalmente, el proyecto tiene una relación con el ODS 16 debido a que fortalece la gobernanza institucional y la coordinación interinstitucional en materia de seguridad marítima. Asimismo, la creación del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario fortalece los mecanismos administrativos de fiscalización,



resolución de conflictos y control especializado dentro del sistema marítimo nacional.

IV. SOBRE LOS TEXTOS DEL CONVENIO

Una cuestión meramente formal sobre los textos del Convenio y su Anexo del cual este proyecto pretende ser su ley de implementación:

Ya en otras oportunidades que se han presentado a la corriente legislativa Convenios de la Organización Marítima Internacional⁸ este Departamento de Servicios Técnicos ha manifestado que posiblemente no exista peor Organización Internacional en cuanto a la disponibilidad de los textos de los Convenios que promueve que la OMI. No solo no mantiene en su portal electrónico los textos oficiales, sino que cobra por la obtención de éstos.⁹ Pero, además, siendo una Organización totalmente colonizada por el derecho anglosajón, utiliza la técnica de las Enmiendas y no la de los “textos consolidados” propia del derecho codificado, lo cual como se verá se añade a los problemas de contar con textos oficiales.

Este caso no constituye la excepción y se repite una vez más la imposibilidad de contar con texto fidedignos oficiales, incluso cuando se trata de un Convenio ya aprobado y ratificado que forma parte de nuestro ordenamiento jurídico.

Lo anterior es así, porque pese que cuando se presentó a la corriente legislativa el Convenio SOLAS 74, el 1º de marzo del 2004, ya se habían adoptado (en el 2002) las Enmiendas que adicionaron el Capítulo X1-2 al Anexo, - objeto de esta ley de implementación - e incluso se mencionaron como que constaban en la Ley de Aprobación (Ley N° 8708), pero como la Organización Marítima Internacional no fue capaz de aportar un texto consolidado, sino que aportó cientos y casi miles de folios con las Enmiendas aprobadas a la fecha (según la técnica anglosajona), **el SINALEVI posteriormente no pudo consolidar los textos (ni tampoco hacer constar todas las múltiples Enmiendas)** por lo que al día de hoy, al ANEXO que consta en SINALEVI, es el de 1974, con solo Capítulos VIII Capítulos, siendo el último de ellos referido a buques nucleares, y

⁸ Véase su portal electrónico: <https://www.imo.org/es> (visitado el 1 de junio 2026)

⁹ Véase tal condición al final de la explicación del Código X1.2 su código PBIPL: <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/solas-xi-2%20isps%20code.aspx>



no contiene precisamente el Capítulo XI.2 “Medidas Especiales para mejorar la Seguridad Marítima”.

Lo anterior, pese a que como se indicó en la ley de aprobación (Ley N° 8708)¹⁰ en su artículo 1, se listaban 64 documentos de aprobación, entre ellos el Convenio y todas sus Enmiendas, inclusive, las que adicionaron dicho Capítulo al Anexo (62) y su Código (Código PBIP) (61):

61.-Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptada el 12 de diciembre de 2002.

62.- Enmiendas del 2002 al Anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptada el 12 de diciembre de 2002.

Si se observa el portal de SINALEVI, solo se incorporó el texto de las primeras enmiendas, no más allá del año 1989, dejando todas las demás sin incorporar, entre ellas las del 2002, que contienen el Capítulo al Anexo de marras y su Código de implementación conocido como Código IPS.

Todo para indicar, que no existe entonces en el Sistema Nacional de Legislación Vigente, el texto Oficial del Capítulo del Anexo del Convenio a desarrollar por esta ley, lo cual sin ser absolutamente indispensable (porque se trata de legislación nacional) resulta del todo conveniente o razonablemente necesario. Tampoco existe un texto del Capítulo en cuestión en la página de la Organización por lo ya comentado.

No contando con un texto oficial, simplemente acudimos al texto que mantiene la que parece ser la administración portuaria del Japón en línea (en inglés), para que los señores legisladores puedan darse una idea de los contenidos de dicho

¹⁰ Ley N° 8708: Aprobación de la Adhesión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, sus protocolos y sus enmiendas (solas 74)”: https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=69878&nValor3=84148&strTipM=TC



capítulo¹¹ y del Código de implementación o código IPS, obtenido este sí, de la página IMO¹².

V. SOBRE EL FONDO DEL PROYECTO

Más allá de lo indicado sobre los textos oficiales del Anexo del Convenio (en adelante simplemente: “Capítulo XI.2 SOLAS”), lo cierto es que normativamente se presenta actualmente la presente situación:

1. Existe un Convenio Internacional (Capítulo XI.2 SOLAS), que si bien contiene las obligaciones y compromisos que las Partes deben asumir, en adecuar estándares para garantizar la seguridad de instalaciones portuarias y su interacción con buques, es un Convenio de posterior desarrollo legislativo, propio de los sistemas jurídicos anglosajones, donde los Convenios no ingresan al ordenamiento jurídico de los Estados directamente (como el caso de nuestro propio ordenamiento jurídico, artículo 7 de la Constitución Política), sino que debe dictarse una “ley de implementación” que traslade sus contenidos al derecho interno de cada Estado.
2. Nuestro país ha intentado enforzar su cumplimiento, simplemente a nivel de normativa reglamentaria. (Decretos del Poder Ejecutivo).
3. La propuesta consiste entonces básicamente de trasladar esas normas de cumplimiento, del nivel reglamentario a nivel legal, con mejoras, y aprovechando la potencia normativa de la ley, sobre todo para crear un régimen sancionatorio que le otorgue a la Administración “poder de implementación” de los compromisos derivados del Convenio.
4. Los contenidos del proyecto de ley, ampliamente desarrollados, son naturales y de fácil comprensión, tanto en cuanto a estándares, procedimientos y protocolos que deben adoptarse en los distintos niveles. Este Informe jurídico omite la comparación técnica con la normativa internacional que intenta aplicar, para lo que recomienda se realizan las consultas respectivas a la

¹¹ CAPITULO XI.2 Anexo del Convenio SOLAS:

<https://share.google/SoX3XCeU7roL59Fg5> (visitado el 1 de junio 2026)

¹² IPS CODE:

<https://share.google/oBy0cqWBivixLWmkF> (visitado el 1 de junio 2026)



Autoridad Designada: **la Dirección de Navegación y Seguridad** de la División Marítima del MOPT¹³, quien con conocimiento experto puede determinar en qué medida y grado de rigor se ajusta la ley de implementación respecto a lo preceptuado por el Convenio (Capítulo XI.2 SOLAS).

5. Del detalle del análisis del articulado, simplemente alertamos las situaciones jurídicas que nos parece merecen alguna observación, pero en términos generales, y salvo un par de observaciones puntuales que hacemos en el apartado siguiente, por el fondo, se trata de una materia enteramente disponible por el legislador y efectivamente muy necesaria (garantizar la seguridad de puertos e instalaciones portuarias con independencia de si el administrador es un ente público o un sujeto privado en concesión), que responde a compromisos internacionales adoptados por el Estado, y que contiene importancias implicaciones o consecuencias en el plano del comercio internacional, por la evidente razón de que un puerto o instalación portuaria que no cumpla los requisitos y estándares internacionales en esta materia, puede ser cerrado al tráfico internacional con el consecuente perjuicio para el país.

7. En general la normativa de fondo aplicable, ya existe a nivel reglamentario como se ha indicado previamente, por lo que no se trata de normativa absolutamente nueva, sino principalmente transposición a nivel legal, con evidentes mejoras, eso sí.

8. Hay entonces efectivamente una obligación jurídica de rango superior a la ley (Convenio SOLAS) de legislar y adoptar medidas en esta materia, y aspectos de conveniencia y oportunidad que imponen la necesidad de legislar por el fondo en esta materia.

VI. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Dado lo extenso del articulado, nos permitimos comentar los contenidos por Títulos del proyecto, haciendo observaciones jurídicas únicamente donde se considere pertinente:

TÍTULO I: Disposiciones Generales

¹³ <https://www.mopt.go.cr/elmopt/organigrama/navegacion-seguridad>



Enuncia el objeto de la ley que es ser “la ley de implementación del Capítulo XL.2 SOLAS”, y define el ámbito de aplicación: Los operadores de puertos públicos o privados, que reciben buques de pasajeros, o buques de carga de 500 toneladas de arqueo, aunque sea solo excepcionalmente. En la exposición de motivos, se informa que en Costa Rica hay siete puertos que estarían sometidos a esta ley: JAPDEVA administra 2, INCOP administra Golfito y el muelle de Cruceros de Puntarenas; la terminal de contenedores de Moín y el Muelle de Caldera son administrados por concesionarios privados y el de Punta Morales por LAICA.

Se incluyen 31 definiciones que no presentan problemas de ningún tipo y responden todas a los términos y conceptos naturales de las palabras que utilizan¹⁴.

No se observan problemas de ningún tipo en este primer título de 5 artículos, máxime que la naturaleza de sus disposiciones es precisamente de carácter general.

TÍTULO II: Protección Marítima

En el Capítulo I designa la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT como “Autoridad Designada” y le establece sus funciones de control e inspección de instalaciones portuarias y buques en materia de seguridad, permitiendo que algunas funciones operativas sean delegadas en terceros o compañías especializadas en estos temas, que tanto el Convenio como el Reglamento designan como: “Organización de Protección Reconocida”.

Básicamente este primer capítulo sigue los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento, siendo solo transposición de normativa reglamentaria a nivel legal.

El Capítulo II introduce una figura nueva institucional que no está en el Reglamento que es el Comité Nacional de Protección Marítima (artículos 10 al 18 ambos inclusive).

Con respecto a este Comité sí hay observaciones jurídicas:

¹⁴ Muchas de ellas son idénticas a las definiciones que incluye en su artículo 2 el Reglamento para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, en adelante simplemente: “Decreto N° 31.845 o solo “El Reglamento””



Este Comité conformado por Jerarcas e Instituciones relevantes es consultivo y un comité de “coordinación interinstitucional” como claramente se desprende de sus funciones.

Por tanto, **NO ES CORRECTO**, desde la estructura jerárquica en el artículo 10, someterlo o ponerlo por debajo de la Autoridad Designada, que es una Dirección del MOPT, jerárquicamente inferior a los Ministros y representantes de autónomas que conforman dicho Comité. Basta eliminar esa referencia a actuará “bajo la coordinación” de la Autoridad Designada y limitarlo a lo que es: un órgano de coordinación interinstitucional, pero sin competencias vinculantes.

La otra observación, aunque de conveniencia y oportunidad, es que, si la conformación es discrecional, también es cierto que un órgano colegiado entre mayor es, más dificultad tiene de operar. Se observan algunos cargos con una representación poco relacionada, como la del Ministerio de la Presidencia e incluso otros repetida, pues tanto JAPDEVA como INCOP tienen representación, distinta y aparte de la que les corresponde después como Operadores Portuarios, con lo cual tendrían una sobre representación.

También llama la atención de la integración de un representante del OIJ: Es igualmente discrecional, pero conlleva consulta obligatoria a la Corte Suprema de Justicia a efectos de trámite parlamentario.

Lo señalado con respecto a la composición o integración del Comité no es un problema jurídico, pero, sino aspectos de oportunidad política sobre los que valdría la pena reflexionar.

Finalmente, los artículos 13 y 14 están titulados similarmente, aunque su contenido difiere. Se sugiere modificar el título del artículo 14 haciendo referencia a su contenido: “periodicidad de las sesiones”.

El Capítulo III de este Título reproduce a nivel local (de cada instalación portuaria) la figura de un Comité Local de Protección Marítima. Es igualmente un órgano consultivo o de coordinación interinstitucional a nivel local y su creación no amerita comentarios.



Los Capítulos IV de “Evaluación de la protección marítima de las Instalaciones Portuarias” que además de establecer la competencia y los procedimientos, como la necesidad de Elaborar un Plan (Capítulo V) que responda a los hallazgos de lo preceptuado en las Auditorías (Capítulo VI) responde a lo ya regulado por el Reglamento, y es del todo natural y no se observan problemas de ningún tipo.

Nada más acotar también, que todo lo relacionado reiteradamente en este Título y los siguientes al deber de guardar confidencialidad y el tratamiento de información divulgada, es efectivamente conforme por ser materia de seguridad nacional, con lo preceptuado en el artículo 30 de la que a la par de garantizar el derecho de acceso a la información de las dependencias administrativas, en su párrafo segundo hace una salvedad expresa con los secretos de Estado, y además responde a la misma normativa ya establecida a nivel reglamentario. El nivel, estado, eventuales debilidades o falencias de una instalación portuaria en materia de seguridad, cae obviamente en este supuesto.

El mismo esquema de procedimientos, etapas y obligaciones de protección para las instalaciones portuarias, se repite luego, adaptándolo para los buques (Capítulo III y hasta el Capítulo IX), así el deber de contar con un Plan de Protección, el deber específico de designar zonas restringidas, los distintos niveles de protección según el nivel de riesgo, y la necesidad de auditorías internas (del propio Operador) como las externas (a cargo del MOPT o Autoridad Designada) y la emisión de certificados de cumplimiento.

Son procedimientos normales, que desarrollan lo ya establecido reglamentariamente, pero no constituyen obligaciones nuevas. No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

TÍTULO III: Oficiales de Protección Marítima

La obligación de mantener Oficiales de Protección Marítima sea que se trate de las Instalaciones Portuarias, de la Compañía o del Buque es un compromiso del Convenio, que ya el Reglamento desarrolla (artículo 97 para el Oficial de Compañía, artículo 96 para el de Buque y artículo 106 para el de Instalaciones Portuarias).

Este título reproduce esencialmente la Reglamentación existente.



TÍTULO IV: Medidas de Control y Cumplimiento

El Reglamento ya posee un Capítulo específico de medidas de control y cumplimiento que permite de inspeccionar buques e instalaciones, pero solo tiene medidas coercitivas de cumplimiento con respecto a buques como ordenar suspensión de operaciones o denegar arribo a puerto (artículos 26 – 28 del Reglamento).

Pero el Reglamento actual NO CONTEMPLA medidas contra eventuales incumplimientos de las Instalaciones Portuarias más allá del retiro del certificado respectivo.

En cambio, ahora, con el artículo 93, la Autoridad Designada puede incluso ordenar la suspensión de operaciones de un Operador que no cumpla lo exigido en materia de seguridad.

TÍTULO V: Prohibiciones

Todo este título es nuevo y no tiene correspondencia actual en el Reglamento. Con un título que no se corresponde, y que es mejor el de su CAPÍTULO ÚNICO *"De las Faltas"* subdivide los incumplimientos de las obligaciones de seguridad en faltas leves, graves y muy graves, respectivamente tanto para instalaciones portuarias (artículos 95 a 97) como para buques (artículos 98 a 100 y lo extiende a plataformas móviles 101).

Todo el catálogo de infracciones o de faltas es discrecional. Esta asesoría omite criterio técnico sobre que aspectos deben considerarse leves, graves o muy graves, entendiendo que estos son aspectos técnicos del Código de implementación, más que decisión nacional, y sobre el que recomienda atender el criterio experto de las autoridades nacionales concernidas.

En todo caso, reiteramos que la decisión de incluir determinadas conductas como infracciones o faltas, y la valoración de su gravedad en términos de seguridad es un asunto absolutamente discrecional más allá de que el catálogo se observa razonable y sin problemas de proporcionalidad.

TÍTULO VI: Régimen Sancionatorio



Tal como se explica en la exposición de motivos, este Capítulo puede ser la modificación sustantiva más importante que incorpora el proyecto de ley respecto a la Reglamentación actual.

Definidas las infracciones y su nivel de gravedad, se le otorga a la Autoridad Designada un catálogo efectivo de sanciones con las cuales asegurarse el cumplimiento de las obligaciones, tanto para buques como para instalaciones portuarias, los cuales van desde la suspensión o cancelación de la declaración de cumplimiento según sea el caso (algo declarativo que ya contempla el Reglamento) hasta la suspensión e incluso cierre de operaciones del buque o de la instalación portuaria (artículos 109 y 110) para los casos de extremo incumplimiento y desatención de prevenciones.

Hacemos notar que el ejercicio de las sanciones tiene un procedimiento por etapas razonable que va desde el apercibimiento, hasta la elaboración de un plan remedial de acciones para culminar finalmente en estas medidas administrativas.

La medida de cumplimiento, sea sanción, simple apercibimiento o suspensión o cierre de operaciones la impone la Autoridad Designada, además de remitir expresamente al procedimiento ordinario de la Ley General de Administración Pública, puede ser revisada en sede administrativa ante un Tribunal Administrativo que se está creando expresamente, con lo cual no solo se cumple el principio de doble instancia en sede administrativa, sino que al agotar la vía administrativa permite incluso la revisión judicial conforme la garantía constitucional.

No se observan problemas jurídicos de ningún tipo, siendo que este pueda ser la mejora más efectiva en la implementación de la ley.

En términos operativos y simplemente desde la observación de conveniencia y oportunidad, la creación de este Tribunal posiblemente represente los mayores costos institucionales que deben ser asumidos en caso de aprobación de esta ley.



TÍTULO VII: Régimen Financiero

Entendemos que para sufragar costos de esa institucionalidad el mismo proyecto propone la creación de un canon a ser cobrado a los buques que arriben a puerto nacional, que sería en términos de sufragar los costos de evaluación de seguridad derivados de la implementación del Convenio.

Si cada buque SOLAS según la definición es superior a 500 toneladas de arqueo, y el canon propuesto es de 15 centavos de dólar por tonelada, se tendría que un mínimo del cobro por cada buque arribado a puerto sería un monto de 75 dólares por buque, un monto relativamente bajo, pero que sería adicional a los costos operativos ya existentes.

Por el contrario, ese monto conlleva a reflexionar si será suficiente para cubrir los gastos no solo de un Tribunal Administrativo en las condiciones que se crean en el Título siguiente, sino como se propone, los costos de operación de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT en su rol de Autoridad Designada. Se recomienda solicitar proyecciones de costos e ingresos con datos estadísticos a los Operadores Portuarios para tener una visión completa en este punto.

TÍTULO VIII: Tribunal Administrativo Marítimo Portuario

Con respecto a la creación de este Tribunal Administrativa, que sigue la tendencia en otras áreas y materias de la Administración, simplemente observamos que se le crea una escala salarial privilegiada con respecto a la del mismo Ministerio al que pertenece MOPT, porque en lugar de crear jueces o funcionarios “de planta” del mismo MOPT los equipara a las condiciones del Poder Judicial.

Es una decisión discrecional, que no presenta problema jurídico, más allá de los costos operativos que se generan, y del comparativo en carga de trabajo que pueda realizarse entre dicho Tribunal y los tribunales ordinarios comunes.

Expresamente este Tribunal agota la vía administrativa (artículo 123) sin recurso (siendo que resuelve como segunda instancia) lo cual es conforme con nuestro modelo de justicia administrativa y jurisdicción contencioso administrativa como garantía constitucional.

TÍTULO IX: Disposiciones transitorias

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacrc  @asambleacrc



En un único transitorio otorga el plazo de 6 meses al Poder Ejecutivo para la reglamentación de la ley.

Se trata de una obligación jurídica sin consecuencia asociada, por lo que tiene naturaleza de directriz política.



VII. CONSIDERACIONES FINALES

- Como bien lo indica la exposición de motivos y el mismo objetivo declarado en el articulado todo el proyecto pretende ser una ley de implementación de compromisos asumidos internacionalmente (Capítulo IX.2 SOLAS), un asunto que actualmente está regulado solo a nivel de normativa reglamentaria.
- Entonces la principal característica de este proyecto que es elevar a rango formal de ley la normativa necesaria de implementación no solo es conveniente desde el punto visto y práctico, sino que responde a un compromiso o mandato jurídico de normativa convencional supra legal.
- Además, resalta la conveniencia de mantener una normativa de implementación robusta y moderna de cara a mantener los estándares necesarios para la debida operación de las instalaciones portuarias del país de cara al comercio internacional y socios comerciales.
- El aspecto de valorar en qué medida la normativa propuesta suple la reglamentación actual y desarrolla los compromisos del Convenio es un aspecto técnico que conviene consultar a las autoridades correspondientes.
- No se observan problemas jurídicos por el fondo, más allá del caso particular del artículo 10 en que se subordina jerárquicamente de un modo indebido a una instancia de coordinación interinstitucional (El Comité Nacional) conformado incluso por jerarcas.
- Los Títulos de Infracciones y sus correspondientes sanciones, siendo una de las novedades o mejoras más importantes respecto a la normativa reglamentaria actual son discrecionales, pero se observan razonables y sin problemas de proporcionalidad.
- La aprobación o no responde a criterios de oportunidad y conveniencia políticas.

VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA

Se señalan como aspectos meramente formales:

Los títulos de los artículos 13 y 14 son repetidos siendo que pueden separarse por su contenido, referido uno a sesiones y otro a periodicidad de sesiones.



El Título V de “prohibiciones” con corresponde a su contenido, siendo quizás más correcto el de “Infracciones” o simplemente “Faltas” como se titula su capítulo único.

IX. CUESTIONES DE PROCEDIMIENTO

Votación

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que dispone el artículo 119 de la Constitución Política. Se excluye el caso de oposición de la Corte Suprema de Justicia a la inclusión del OIJ en los Comités Nacionales y locales de seguridad marítima, en cuyo caso, conforme la regla del artículo 167 de la Constitución Política, la votación requerida para aprobar el proyecto se convertiría en calificada (dos tercios de los votos)

Delegación

Este proyecto **puede ser delegado** a conocimiento de una Comisión Legislativa con Potestad Plena, pues simplemente regula aspectos de seguridad operacional de instalaciones portuarias, siendo que no constituye ningún caso de prohibición expresa de delegación según dispone el artículo 124 párrafo tercero de la Constitución Política. Lo anterior sin perjuicio de la disposición que obliga a consultar a la Corte Suprema de Justicia, pues en caso de apartarse del criterio se requeriría mayoría calificada motivo por el cual el proyecto ya no sería delegable.

Consultas Obligatorias

- Junta Administradora y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica **JAPDEVA**.
- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico **INCOP**
- Corte Suprema de Justicia (participación del Organismo de Investigación Judicial OIJ en los comités nacionales y locales de seguridad marítima)

Se recomienda especialmente la consulta facultativa a la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT.

•



X. ANEXOS

ÍNDICE DEL ARTICULADO

LEY DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

TÍTULO I

Disposiciones Generales

CAPÍTULO I

Objeto y Ámbito de Aplicación de la Ley

ARTÍCULO 1 - Objeto de la ley
ARTÍCULO 2 - Ámbito de aplicación
ARTÍCULO 3 - Excepción
ARTÍCULO 4 - Normativa de aplicación supletoria

CAPÍTULO II

Definiciones

ARTÍCULO 5 - Definiciones

TÍTULO II

Protección Marítima

CAPÍTULO I

Autoridad Designada en Materia de Protección Marítima

ARTÍCULO 6 – Autoridad Designada
ARTÍCULO 7 - Funciones de la autoridad designada
ARTÍCULO 8 - De la delegación de funciones relacionadas con la protección marítima
ARTÍCULO 9 - Autorización de operación de una organización de protección reconocida

CAPÍTULO II

Comité Nacional de Protección Marítima

ARTÍCULO 10 - Creación del Comité Nacional de Protección Marítima
ARTÍCULO 11 - Integración del Comité Nacional
ARTÍCULO 12 - Funciones del Comité Nacional de Protección Marítima
ARTÍCULO 13 - De las sesiones
ARTÍCULO 14 - Sesiones del Comité Nacional de Protección Portuaria
ARTÍCULO 15 - Información de acceso restringido
ARTÍCULO 16 - Compromiso de confidencialidad
ARTÍCULO 17- Denegatoria o revocación de credenciales

CAPÍTULO III

Comités Locales de Protección Marítima

ARTÍCULO 18 - Comités locales de protección marítima
ARTÍCULO 19 - Integración de los comités locales
ARTÍCULO 20 - Funciones de los comités locales
ARTÍCULO 21- De las sesiones

ARTÍCULO 22 - Sesiones de los comités locales
ARTÍCULO 23 - Información de acceso restringido



ARTÍCULO 24- Compromiso de confidencialidad

CAPÍTULO IV

Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 25 - Evaluación de protección de la instalación portuaria

ARTÍCULO 26 - Obligatoriedad

ARTÍCULO 27 - Elaboración de la evaluación de la protección de la instalación portuaria por parte de una organización de protección reconocida

ARTÍCULO 28 - Reglamentación

ARTÍCULO 29 - Revisión de la evaluación de protección de la instalación portuaria

CAPÍTULO V

Plan de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 30 - Plan de protección de la instalación portuaria

ARTÍCULO 31- Zonas restringidas

ARTÍCULO 32 - Tipo de zonas restringidas que debe considerarse

ARTÍCULO 33 - Niveles de protección

ARTÍCULO 34 - Enmiendas al plan de protección de la instalación portuaria

ARTÍCULO 35 - Aprobación del plan de protección de la instalación portuaria

ARTÍCULO 36 - Implantación

ARTÍCULO 37 - Auditorías internas

ARTÍCULO 38 - Revisión del plan de protección de la instalación portuaria

ARTÍCULO 39 - Resguardo de la documentación

ARTÍCULO 40 - Reglamentación

CAPÍTULO VI

Auditorías Externas de Protección de la Instalación Portuaria

ARTÍCULO 41- Auditoría externa

ARTÍCULO 42 - Condiciones de la auditoría externa

ARTÍCULO 43 - Objetivo del procedimiento de auditoría externa

ARTÍCULO 44 - Alcances de la auditoría externa

ARTÍCULO 45 - Auditorías de seguimiento

ARTÍCULO 46 - Del acceso previo a la información

ARTÍCULO 47 - Incumplimientos durante la auditoría externa

ARTÍCULO 48 - Resultados de la auditoría externa

ARTÍCULO 49 - Clasificación de los hallazgos

ARTÍCULO 50 - Criterio de aprobación

ARTÍCULO 51 - Del plan de medidas correctivas

ARTÍCULO 52 - De la emisión de la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

CAPÍTULO VII

Evaluación de Protección del Buque

ARTÍCULO 53 - Evaluación de protección del buque

ARTÍCULO 54 - Obligatoriedad

ARTÍCULO 55 - Elaboración de la evaluación de la protección del buque por parte de una organización de protección reconocida

ARTÍCULO 56 - Reglamento

ARTÍCULO 57 - Revisión de la evaluación



CAPÍTULO VIII

Plan de Protección del Buque

- ARTÍCULO 58 - Plan de protección del buque
- ARTÍCULO 59 - Zonas restringidas del buque
- ARTÍCULO 60 - Tipo de zonas restringidas que deben considerarse por el buque
- ARTÍCULO 61 - Niveles de protección
- ARTÍCULO 62 - Enmiendas al plan de protección del buque
- ARTÍCULO 63 - Aprobación del plan de protección del buque
- ARTÍCULO 64 - Implantación
- ARTÍCULO 65 - Auditorías internas
- ARTÍCULO 66 - Revisión del plan de protección del buque
- ARTÍCULO 67 - Resguardo de la documentación
- ARTÍCULO 68 - Reglamentación

CAPÍTULO IX

Auditorías Externas de Protección al Buque

- ARTÍCULO 69 - Auditorías externas del buque
- ARTÍCULO 70 - De la aplicación de la auditoría externa
- ARTÍCULO 71- Objetivo de la auditoría externa
- ARTÍCULO 72 - Alcances de la auditoría externa
- ARTÍCULO 73 - Auditorías externas de seguimiento
- ARTÍCULO 74 - Del acceso previo a la información
- ARTÍCULO 75- Incumplimientos durante la auditoría externa
- ARTÍCULO 76 - Resultado de la auditoría externa
- ARTÍCULO 77 - De la clasificación de los hallazgos
- ARTÍCULO 78 - Criterio de aprobación
- ARTÍCULO 79 - Del plan de medidas correctivas
- ARTÍCULO 80 - Procedimiento
- ARTÍCULO 81 - Validez
- ARTÍCULO 82 - Costos

CAPÍTULO X

Declaración de Protección Marítima (DPM)

- ARTÍCULO 83 - Solicitud de la declaración de protección
- ARTÍCULO 84 - Casos de emisión obligatoria de una declaración de protección marítima
- ARTÍCULO 85 - Declaración de protección marítima en caso de buques no Solas

CAPÍTULO XI

Del Manejo de la Documentación PBIP

- ARTÍCULO 86 - De la información de protección de buques e instalaciones portuarias

TÍTULO III

Oficiales de Protección Marítima

CAPÍTULO ÚNICO

De los Oficiales de Protección Marítima

- ARTÍCULO 87 - Oficiales de Protección Marítima
- ARTÍCULO 88 - De los oficiales de protección de la instalación, del buque y de la compañía
- ARTÍCULO 89 - De las funciones y habilitación de los oficiales de protección de la autoridad designada

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciostecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacrc  @asambleacrc



ARTÍCULO 90 - De la inhabilitación

**TÍTULO IV
Medidas de Control y Cumplimiento**

**CAPÍTULO ÚNICO
Del Ejercicio de los Controles**

ARTÍCULO 91 - Responsable

ARTÍCULO 92 - Medidas de control y cumplimiento sobre los buques

ARTÍCULO 93 - Medidas de control y cumplimiento sobre las instalaciones portuarias

**TÍTULO V
Prohibiciones**

**CAPÍTULO ÚNICO
De las Faltas**

ARTÍCULO 94 - Clasificación de las faltas

ARTÍCULO 95 - Se considerarán como faltas leves de la instalación portuaria:

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

ARTÍCULO 97- Se considerarán como faltas muy graves de la instalación portuaria

ARTÍCULO 98 - Se considerarán como faltas leves del buque

ARTÍCULO 99 - Se considerarán como faltas graves del buque:

ARTÍCULO 100 - Se considerarán como faltas muy graves del buque:

ARTÍCULO 101 - Faltas en materia de protección marítima de las unidades móviles de perforación mar adentro

**TÍTULO VI
Régimen Sancionatorio**

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

ARTÍCULO 102 - Competencia sancionatoria

ARTÍCULO 103 - Apercibimientos

ARTÍCULO 104 - Del plan correctivo

ARTÍCULO 105 - Levantamiento de las actas de identificación de las faltas

ARTÍCULO 106 - Sanciones administrativas.

ARTÍCULO 107 - Suspensión de la Declaración de Cumplimiento

ARTÍCULO 108 - Cancelación de la Declaración de Cumplimiento

ARTÍCULO 109 - Cierre de operaciones de la instalación portuaria

ARTÍCULO 110 - Cese de operaciones del buque

ARTÍCULO 111- Responsabilidad solidaria

**CAPÍTULO II
Sanciones Administrativas Aplicables a los Buques de Bandera Extranjera**

ARTÍCULO 112 - Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera

ARTÍCULO 113 - Sanciones administrativas aplicables a los buques de bandera extranjera:

**CAPÍTULO III
De los Recursos**



ARTÍCULO 114 - De los recursos

**TÍTULO VII
Régimen Financiero**

**CAPÍTULO ÚNICO
Disposiciones generales**

ARTÍCULO 115 - Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones

ARTÍCULO 116 - Creación del Fondo

ARTÍCULO 117 - Inclusiones al Fondo Especial Seguridad y Protección Marítima

**TÍTULO VIII
Tribunal Administrativo Marítimo Portuario**

**CAPÍTULO ÚNICO
Disposiciones generales**

ARTÍCULO 118 - Creación del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario

ARTÍCULO 119 - Competencia del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario

ARTÍCULO 120 - Integración

ARTÍCULO 121 - Requisitos de los miembros

ARTÍCULO 122 - De la Secretaría Administrativa

ARTÍCULO 123 - Del agotamiento de la vía administrativa

**TÍTULO IX
Disposiciones Transitorias**

TRANSITORIO ÚNICO -

Rige a partir de su publicación.

Elaborado por: grs

/ *Isch//4-6-2026

c. arch// 25420 IJU SIST SIL