

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL SOBRE
CONSULTAS DE CONSTITUCIONALIDAD**

**MODIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY N.º 7744, CONCESIÓN Y
OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS**

EXPEDIENTE N.º 14.836

INFORME DE MAYORÍA AFIRMATIVO

28 DE ABRIL DE 2011

**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE CONSULTAS DE
CONSTITUCIONALIDAD**

**MODIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY N.º 7744,
CONCESIÓN Y OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS**

EXPEDIENTE N.º 14836

INFORME DE MAYORÍA AFIRMATIVO

Los suscritos diputados, miembros de la Comisión Permanente Especial de Consultas de Constitucionalidad, en tiempo y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 146 incisos 3), 4) y 5) y por los artículos concordantes del Reglamento de la Asamblea Legislativa, la Ley de la Jurisdicción Constitucional (No. 7135, de 11 de octubre de 1989) y normas constitucionales pertinentes, rendimos el presente INFORME DE MAYORÍA, luego de analizar la resolución N.º 2010-018702, de las 15:27 horas del 10 de noviembre de 2010 de la Sala Constitucional sobre el expediente legislativo N.º 14.836: **“MODIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY N.º 7744, CONCESIÓN Y OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS”**, con motivo de la consulta facultativa de constitucionalidad realizada por varios diputados.

Antecedentes legislativos:

La iniciativa fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta N.º 190, del 3 de octubre de 2002. Cabe acotar que este proyecto de ley ya ha sido analizado por la Sala Constitucional en cinco ocasiones anteriores, mediante las siguientes resoluciones:

- a) Resolución N.º 2008-015760 de las 14:30 horas de 22 de octubre de 2008;
- b) Resolución N.º 2008-016536 de las 14:49 horas de 5 de noviembre de 2008;
- c) Resolución N.º 2009-017511 de las 14:39 de 18 de noviembre de 2009;
- d) Resolución N.º 2010-012026 de las 12:46 horas de 9 de julio de 2010;
- e) Resolución N.º 2010-018702 de las 15:27 horas de 10 de noviembre de 2010.

En la Sesión Plenaria de la Asamblea Legislativa N.º 164, de 24 de marzo de 2011 se conoció mediante lectura la parte dispositiva de la Resolución N.º 2010-018702, ordenándose pasar a la Comisión Permanente Especial de Consultas de Constitucionalidad por un plazo de 10 días.¹

¹ Tomado del Informe de Servicios Técnicos elaborado por el Lic. Fernando Campos. Asesor Parlamentario

Sobre el contenido de la resolución:

El voto N° 2010-018702, resorte del presente informe, no es vinculante para la Asamblea Legislativa, dado que sólo advierte la existencia de vicios de constitucionalidad en cuanto al fondo de la iniciativa y no declara la existencia de vicios de constitucionalidad en el trámite legislativo.

Por otro lado, los diputados firmantes no compartimos el criterio del voto de mayoría de dicha resolución y coincidimos, más bien, con las conclusiones del voto salvado de los magistrados Luis Paulino Mora, Fernando Castillo y José Paulino Hernández, por las siguientes razones:

a) Principio de progresividad en materia ambiental:

Es importante destacar, desde un inicio, que nuestra legislación ambiental no contempla el principio de progresividad ambiental como norma de interpretación de la legislación costarricense. Por el contrario, como es frecuente en la jurisprudencia de la Sala Constitucional, este principio fue traído a colación en el voto de mayoría sin justificar su origen normativo ni explicar su vinculación con la normativa interna. Nótese que en el fallo de marras no se encuentra una sola remisión a disposiciones normativas que permitan servir de fundamento al desarrollo de este principio.

Otros países sí han adoptado en su legislación interna este principio como regla de interpretación de la normativa ambiental, como lo es el caso de la República Argentina, en donde, mediante su Ley General del Ambiente No. 25675, se incluye en su artículo 4 la siguiente obligación:

"Los objetivos ambientales deberán ser logrados en forma gradual, a través de metas interinas y finales, proyectadas en un cronograma temporal que facilite la adecuación correspondiente a las actividades relacionadas con esos objetivos".

En todo caso, los magistrados que suscriben el voto salvado señalan, en nuestro criterio correctamente, que *"el principio de progresividad implica por un lado la obligación de adoptar soluciones graduales, evitando medidas drásticas en pro de la protección del entorno. La progresividad evita soluciones extremas que comporten la anulación de derechos fundamentales a las personas humanas balanceando los tres objetivos principales –ambiental, social y económico- ya mencionados. Por otro lado, como pauta de interpretación y operatividad de un derecho fundamental, la progresividad implica que el esfuerzo hecho por el Estado en cuando a la protección del ambiente no puede disminuir, sino que debe ser cada vez mayor..."*

El especialista en Derecho Ambiental y juez de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, Néstor Cafferatta, ha dividido el principio de progresividad en materia ambiental en dos subprincipios:

- a) *proporcionalidad: referido a la razonabilidad en los tiempos que insumen los cambios impuestos por la normativa, el equilibrio de medios y fines, la equidad, en suma, la viabilidad en el cumplimiento de las exigencias;*
- b) *gradualidad, que también se extrae del Protocolo adicional al Tratado de Asunción sobre Medio Ambiente.*²

Al analizar un caso específico de la provincia de Salta, trae a la realidad la aplicación de este principio, al decir, “...*, la degradación de la calidad ambiental, no puede ser superada de un día para el otro, por lo tanto la autoridad pública y la sociedad civil deberán cooperar con las empresas públicas y privadas para implementar las medidas de control, contención y prevención del daño ambiental. El cambio debe ser incremental para permitir un gerenciamiento y manejos adaptativos*”³

En el caso concreto del proyecto de ley que nos ocupa, si analizamos las reformas propuestas a la Ley No. 7744, se verá con claridad que éstas lo que pretenden es una ampliación de las áreas en las cuales no será permitida la construcción y operación de una marina y/o atracadero turístico. En efecto, la ley vigente hoy establece:

“ARTÍCULO 1.- Autorización

*Podrán otorgarse concesiones en las áreas de la zona marítimo-terrestre y el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley; **con excepción de las áreas de manglar, los parques nacionales y las reservas biológicas** para la edificación, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos.”* (el resaltado no es del original)

La reforma propuesta mediante el proyecto de ley en estudio amplía esta protección para incluir los ecosistemas coralinos y el patrimonio natural del estado. Es decir, la reforma propuesta es conteste con el principio no tipificado por nuestra legislación, como lo es el principio de progresividad, ya que busca adoptar soluciones graduales en la protección del ambiente y ampliar la cobertura actual de protección.

² Cafferatta, Néstor. Ley 25.675 General del Ambiente. Comentada, interpretada y concordada. DJ 2002-3-1133.

³ Idem.

Esto fue observado por los magistrados en su voto de minoría, al señalar:

*“Es claro que con la norma en comentario del proyecto consultado no se modifica en nada la legislación vigente en protección del ambiente y los ecosistemas protegidos, solo se agrega una excepción más a lo ya dispuesto al agregarse que “no se otorgarán concesiones para la construcción y operación de marinas turísticas y atracaderos turísticos en áreas donde existan ecosistemas coralinos”. **En consecuencia, el proyecto consultado vendría a reforzar la protección establecida en la legislación vigente.** Por otra parte, la falta de mención expresa de algunas categorías de manejo en el artículo 1 de la ley número 7744, (...) no implica de forma automática la posibilidad de construir en ellas marinas o atracaderos.”* (el resaltado no es del original).

Asimismo, las actas de la Comisión Permanente Especial de Turismo, encargada de analizar la moción mediante la cual se amplió el área de protección donde no podrá concesionarse una marina o atracadero turístico, son contestes al verificar esta intención:

“DIPUTADA BALLESTERO VARGAS:

(...)

Nosotros queremos que haya un desarrollo de marinas en este país, pero que este desarrollo no afecte ecosistemas tan frágiles como son los corales vivos, las colonias de corales que están con una actividad de vida; de toda suerte aquí es importante señalar, que cada proyecto debe tener un estudio de impacto ambiental y la valoración del estudio impacto ambiental debe señalar que no toque las colonias de corales que están activas, que son ecosistemas vitales”.⁴

Del mismo modo, es especialmente importante mencionar que suscribimos las afirmaciones del Magistrado Castillo en su nota al voto salvado, en donde aclara que, de conformidad con el principio de progresividad y la legislación vigente en nuestro país, son válidas también aquellas propuestas de ampliación o hasta de reducción de las zonas restringidas:

“En mi criterio, sin embargo, no existe imposibilidad absoluta de modificar determinaciones anteriores en materia ambiental, se trata de una cuestión de gradualidad, por lo que si pueden decretarse ciertos cambios normativos porque tal no-regresividad no es absoluta. No se podría descartar la posibilidad del legislador de tomar nuevas medidas especialmente si están justificadas en nuevas exigencias sociales, económicas, técnicas y científicas.”

“En concreto la protección ambiental decretada para ciertas áreas podrían ser modificadas, si existen razones técnicas y científicas que justifiquen dichas

⁴ Acta de la sesión extraordinaria número 2 de la Comisión Permanente Especial de Turismo, 11 de junio de 2008.

modificaciones, de ahí que no podemos afirmar que exista un principio fundamental inamovible de no regresión de los derechos humanos fundamentales. Aunque es altamente deseable prohibir la reforma de medidas proteccionistas, existen disposiciones referentes a temas ambientales que admiten la modificación (véase en tal sentido el artículo 38 de la Ley Orgánica del Ambiente). Precisamente si se demuestra mediante informes la necesidad de transformar una zona sujeta a protección ambiental, con ello aquella rigidez que señalan los consultantes, se rompería siempre con (sic) existan los estudios técnicos y científicos pertinentes.”

En consecuencia, no es posible concluir que con este proyecto de ley, votado ya en primer debate, se esté violando el principio de progresividad.

b) Reforma al artículo 5 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas:

En cuanto a este punto, los diputados suscribientes nos apegamos a lo estipulado en el voto salvado debido a que la propuesta en cuestión permite realizar labores de coordinación entre la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) y la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT), sin que ello pueda implicar ninguna violación constitucional.

Por el contrario, la comunicación y colaboración conjunta resultan especialmente importantes para este tipo de desarrollos, ya que les permite a las instituciones encargadas cumplir con el mandato establecido en el artículo 1 vigente de la Ley No. 7744, el cual es *“supervisar y fiscalizar, en forma periódica, la operación y el funcionamiento de las marinas y los atracaderos turísticos.”*

De conformidad con lo señalado por los magistrados en su voto salvado:

“...la desconcentración en grado máximo otorgada a la SETENA, además de flexibilizar, agilizar y racionalizar el aparato administrativo, le permite ejercer exclusiva y excluyentemente –sin interferencia alguna- la competencia técnica que le ha sido encomendada; es decir la realización de los estudios de impacto ambiental. Para realizar esta labor puede coordinar con otros entes u órganos estatales, como lo plantea el proyecto de ley consultado, como la CIMAT, sin que ello implique, como lo apunta la mayoría, el ejercicio de una competencia compartida entre ambos. Consideramos que la reforma al artículo 5 de la Ley número 7744 no restringe, disminuye o altera la competencia otorgada por el legislador ordinario a la SETENA en materia de protección al ambiente.”

Un estudio de factibilidad de una marina conlleva meses y hasta años de estudios, para los cuales la comunicación y colaboración entre las entidades es vital. El permitir la colaboración conjunta de estos órganos únicamente redundará en beneficios para el país y para la protección al medio ambiente, pues permitirá a la CIMAT y a la SETENA unir sus áreas de experiencia y conocimiento para

determinar la viabilidad, idoneidad y la correcta operación de las marinas y atracaderos turísticos.

Por otro lado, la Asamblea Legislativa tiene, en efecto, la potestad constitucional de determinar las competencias de los órganos derivados del Estado, es decir, aquellos que no fueron creados en la Constitución Política, sino mediante ley, tal y como reconoce el magistrado Castillo en su nota:

*“...además de las razones que se indican en el voto de minoría, por el hecho de que SETENA no es un órgano constitucional ni de relevancia constitucional, ergo, **no tiene ninguna competencia constitucional**. Es un órgano derivado –creado por ley-, consecuentemente, el legislador tiene amplia libertad para regular sus competencias legales o extinguir a SETENA y concederle sus **competencias legales** a otro nuevo órgano, por lo que dichas actuaciones del legislativo no conllevan ninguna vulneración al Derecho de la Constitución.”*

c) Reforma artículo 21 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas:

Los diputados suscribientes coincidimos con el criterio de minoría de la Sala Constitucional, al señalar que ésta se ha extralimitado en sus competencias, al entrar a analizar disposiciones que ya forman parte del ordenamiento vigente, mediante el mecanismo de la consulta de constitucionalidad.

De conformidad con el artículo 73 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, el medio correcto para realizar esta impugnación sería la vía de la acción de inconstitucionalidad, no el control preventivo que comprende la consulta legislativa:

*“XIII.- En el presente asunto, de la transcripción del artículo 21 de la ley número 7744 vigente, se desprende que las disposiciones impugnadas por los diputados, es decir, el hecho de que las embarcaciones sean sometidas a los “controles respectivos” y que en caso de practicar determinadas actividades lucrativas “además de la expulsión del lugar por las autoridades municipales” sean multadas, **ya forma parte del ordenamiento jurídico vigente**. El proyecto de ley no incluye reforma alguna a los aspectos mencionados y que están siendo consultados. A nuestro juicio, los alcances del control previo de constitucionalidad expuestos en el considerando anterior impiden a este Tribunal pronunciarse en una consulta legislativa facultativa de constitucionalidad sobre los extremos de los diputados consultantes. En consecuencia, contrario a lo hecho por la mayoría del Tribunal, estimamos que no es procedente evacuar la consulta sobre este extremo” (el resaltado no es del original).*

De tal forma, tampoco pueden encontrarse aquí vicio de inconstitucionalidad alguno.

POR TANTO

Puesto que la resolución que se conoce no es vinculante para esta Asamblea Legislativa al no haberse encontrado vicios de procedimiento y al no compartirse los argumentos esgrimidos por el voto de mayoría de la Sala Constitucional en cuanto al fondo del proyecto de marras, esta Comisión Permanente de Consultas de Constitucionalidad, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 146 inciso 5) del Reglamento de la Asamblea Legislativa, propone al Plenario Legislativo acoger la siguiente recomendación:

- a) Tomar nota de la resolución No. 2010-018702, de fecha 10 de noviembre del 2010, de la Sala Constitucional;
- b) Proseguir el curso normal del expediente legislativo N° 14.836: “MODIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY N° 7744, CONCESIÓN Y OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS”, hasta su votación final en segundo debate, todo de conformidad con lo dispuesto por los artículos 146 y 149 del Reglamento de la Asamblea Legislativa.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**DECRETA:****MODIFICACIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY N.º 7744,
CONCESIÓN Y OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS****ARTÍCULO 1.-**

Refórmase el título de la Ley N.º 7744, Concesión y operación de marinas turísticas, de 19 de diciembre de 1997, para que en adelante se denominé Concesión y operación de marinas y atracaderos turísticos.

ARTÍCULO 2.-

Refórmanse los artículos 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 19, 21 y 26 de la Ley N.º 7744, Concesión y operación de marinas turísticas, de 19 de diciembre de 1997, y sus reformas. Los textos dirán:

“Artículo 1.- **Concesión**

En las áreas de dominio público como en la zona marítimo-terrestre y/o el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, áreas adyacentes a las ciudades costeras, a excepción de los terrenos que presenten espacios abiertos de uso común, podrán otorgarse concesiones para la construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley. Se exceptúan de esta disposición las áreas de manglar, los parques nacionales y las reservas biológicas. Igualmente, no se otorgarán concesiones para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos en áreas donde existan ecosistemas coralinos.

Se exceptúa de esta disposición al Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (Minaet), el cual no podrá concesionar ningún bien que forme parte del patrimonio natural del Estado, de conformidad con los artículos 13 y 14 de la Ley forestal, N.º 7575, y sus reformas.

También podrán otorgarse concesiones para la construcción, administración y explotación de atracaderos turísticos en lagos, ríos, embalses y canales navegables.

La municipalidad del lugar será la autoridad competente para otorgar la concesión. En caso de petición expresa de la municipalidad respectiva a las instituciones estatales, estas deberán brindar el asesoramiento técnico. En cuanto a las concesiones que se soliciten en el Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, la autoridad competente para otorgarlas será el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), de conformidad con la Ley reguladora de desarrollo y ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, N.º 6758, de 4 de junio de 1982.

Las instituciones del Estado costarricense deberán supervisar y fiscalizar, en los ámbitos de su competencia y en forma periódica, la operación y el funcionamiento de las marinas y los atracaderos turísticos.

La concesión se otorgará resguardando el ambiente y los recursos naturales de la zona.

Artículo 2.- Definiciones

Para los efectos de la presente Ley, se entenderá por marina turística el conjunto de instalaciones, marítimas o terrestres, destinadas a la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas, de cualquier bandera e independientemente de su tamaño, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentren bajo la operación, la administración y el manejo de una empresa turística.

Se considerarán partes de una marina: los inmuebles, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los demás bienes en propiedad privada destinados, por sus dueños, a brindar servicios a la marina turística y que se hayan considerado en la concesión. Para afectar estos bienes es necesario que sus dueños acepten, en forma expresa, tal afectación, que deberá ser incorporada a la planificación del proyecto. Deberán cederse al Estado las áreas requeridas para usos públicos. La cesión será determinada por la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), que deberá considerar lo dispuesto por el plan regulador costero de la zona que se trate.

Se considerarán atracaderos turísticos: los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y otras obras necesarias, a fin de permitir el atraque de embarcaciones turísticas, recreativas y deportivas, para el disfrute y la seguridad de los turistas. Formarán parte de un atracadero turístico: el inmueble, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los demás bienes en propiedad privada, destinados, por sus dueños, a brindar servicios al atracadero turístico y que se hayan considerado en la concesión.

Se garantiza el derecho de toda persona a usar la zona pública y disfrutar de ella en toda su extensión, sin perjuicio de las restricciones que la Cimat establezca por razones topográficas, de seguridad o salud de las personas.

Artículo 3.- Normas aplicables

La construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos, así como la prestación de servicios en las áreas destinadas a este fin, se formalizarán mediante contrato de concesión y se regirán por las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento.

- 1) Las marinas y los atracaderos turísticos deberán ser clasificados por la Cimat, de acuerdo con los siguientes criterios técnicos:
 - a) Capacidad para albergar embarcaciones.
 - b) Facilidades y servicios para las embarcaciones, sus tripulantes y visitantes, tanto en tierra como en agua.
 - c) Calidad en la prestación de los servicios.
- 2) Toda marina turística deberá contar, como mínimo, con lo siguiente:
 - a) Señalamiento marítimo y facilidades para la navegación, de acuerdo con las normas técnicas internacionales.
 - b) Instalaciones y servicios en agua, que le permitan atender el atraque, el amarre, el varado y la botadura de las embarcaciones.
 - c) Suministro de agua potable y energía eléctrica.
 - d) Suministro de combustible y lubricantes.
 - e) Iluminación adecuada y vigilancia permanente.
 - f) Oficina de radiocomunicaciones para informar sobre las condiciones climáticas y rutas de navegación.
 - g) Equipo contra incendios, acorde con la normativa establecida.
 - h) Servicios sanitarios.

- i)** Recolección y disposición de residuos sólidos y aceite; planta de tratamiento de aguas residuales, negras y servidas, según los términos previstos en las normas jurídicas aplicables y la evaluación del impacto ambiental.
 - j)** Oficina administrativa del concesionario, en la que se lleve un registro de los usuarios presentes de la marina.
 - k)** Póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil del concesionario.
 - l)** Parqueo con capacidad de operación.
 - m)** Instalaciones y servicios en tierra, que le permita atender las operaciones terrestres con la debida seguridad.
 - n)** Un área física sin costo alguno, que deberá ponerse a disposición de las instituciones del Estado, para el ejercicio de las competencias públicas, según corresponda.
 - ñ)** Edificios comerciales.
 - o)** Cumplir las disposiciones de la Ley N.º 7600, Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad.
- 3)** Todo atracadero turístico deberá contar, como mínimo, con lo siguiente:
- a)** Instalación para el atraque, amarre de embarcaciones y desembarque de personas.
 - b)** Señalamiento para la entrada y salida de las embarcaciones, de acuerdo con las normas técnicas vigentes.
 - c)** Agua potable e iluminación.
 - d)** Instalaciones sanitarias.

- e) Infraestructura para la disposición y el tratamiento de aguas residuales.”

“Artículo 5.- Trámite ante la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat)

El interesado en construir, administrar y explotar una marina turística o un atracadero turístico deberá contar con la viabilidad técnica favorable de la Cimat. El interesado deberá presentar la solicitud que incluirá, al menos, la siguiente información:

- a) La solicitud formal con los datos generales del solicitante.
- b) Los planos del anteproyecto y sus respectivos estudios preliminares.
- c) La Viabilidad Ambiental Potencial (VAP), otorgada por la Secretaría Técnica Nacional (Setena), gestionada por medio de una Evaluación Ambiental Inicial (EAI) mediante el procedimiento vigente.
- d) Un perfil económico básico del anteproyecto, con el detalle de la inversión y el análisis de los costos y beneficios que se pretenden realizar.
- e) Una certificación extendida por un contador público autorizado, sobre la capacidad financiera de la empresa. Además, deberá presentar una declaración jurada de que contará con el personal calificado para desarrollar el proyecto.

La Cimat asignará un número de expediente a la solicitud y deberá emitir la correspondiente resolución administrativa debidamente fundamentada sobre la viabilidad técnica, en un plazo máximo de cuarenta y cinco días hábiles, prorrogable por un plazo igual por una única vez. Dentro de los primeros veinte días hábiles, la Comisión podrá solicitarle al interesado, por una única vez, las aclaraciones y adiciones que considere necesarias. Para ello, el interesado tendrá un plazo de quince días hábiles prorrogables por un plazo igual por una única vez, para cumplir los requerimientos de la Cimat. El plazo dado al interesado suspenderá el período concedido a la Cimat para emitir su resolución. Dentro del plazo restante, la Comisión deberá notificar la decisión al interesado en forma personal.

Para el cumplimiento de las funciones de la Cimat, se crea una ventanilla única según la Ley N.º 8220, Protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos. En el caso del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental tramitado ante la Setena, ambas

entidades, la Setena y la Cimat, establecerán, vía reglamento, un procedimiento de coordinación técnica y ambiental conjunto, para que se incorpore la variable ambiental dentro del proyecto, de manera que evite la repetición de trámites y favorezca la tramitología simultánea de ambos procesos.

La viabilidad técnica favorable al anteproyecto facultará al interesado para continuar con el trámite de solicitud de concesión ante la municipalidad.

Contra las resoluciones administrativas de la Cimat se podrán interponer los recursos de revocatoria y apelación, en los términos y las condiciones establecidos en la Ley general de la Administración Pública y leyes conexas.

El recurso de apelación deberá ser interpuesto ante el jerarca del ICT. Lo resuelto por dicho ente dará por agotada la vía administrativa, lo que no constituye impedimento para acudir a la vía jurisdiccional.

La Cimat tendrá siempre el deber de emitir su resolución administrativa en relación con la viabilidad técnica, en el tiempo establecido. El incumplimiento de este deber será considerado falta grave de servicio, según las disposiciones disciplinarias y administrativas del órgano.

Artículo 6.- Creación de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat)

Créase la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), como un órgano de desconcentración en grado máximo del ICT. La Cimat es el órgano técnico especializado en el desarrollo y la operación de marinas y atracaderos turísticos en el país.

La Comisión tendrá su sede en el ICT; contará con un consejo director integrado por la persona que ocupe el cargo de mayor jerarquía o la persona representante de cada una de las siguientes instituciones:

- a) Del ICT, cuyo representante presidirá la Comisión.
- b) Del Minaet.
- c) Del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
- d) Del Ministerio de Salud.
- e) Del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

El ICT proporcionará los medios económicos, materiales y técnicos para el adecuado cumplimiento de sus funciones. Para tal efecto, se integrará una dirección ejecutiva, cuya función será ejecutar los acuerdos, asesorar técnica y legalmente a la Cimat y cualquier otra función determinada en el Reglamento de esta Ley.

La dirección ejecutiva contará con el personal necesario para el cumplimiento de sus funciones, mediante una asesoría legal, una unidad administrativa y una unidad técnica. La persona que ocupe el cargo de superior administrativo será quien ocupe la dirección ejecutiva; será nombrada por la Cimat y podrá asistir a las sesiones de la Comisión con voz pero sin voto.

Se autoriza a las entidades públicas y a la Cimat para que suscriban convenios para el préstamo de recursos materiales y humano calificado, de acuerdo con las necesidades de la Cimat.

Artículo 7.- **Funciones de la Comisión Interinstitucional de Marina y Atracaderos Turísticos (Cimat)**

Son funciones de la Cimat las siguientes:

- a) Ejercer, en forma permanente, la vigilancia, el control y la fiscalización de las actividades relacionadas con la materia objeto de la presente Ley, sin perjuicio de las potestades de otros entes u órganos de la Administración Pública.
- b) Analizar las solicitudes de las marinas y los atracaderos turísticos y emitir su resolución administrativa, debidamente fundamentada, sobre la viabilidad técnica.
- c) Establecer, vía reglamento, la documentación técnica que han de presentar los interesados en desarrollar una marina o un atracadero turístico, y las obligaciones técnicas a las que se sujeta la realización de obras y la operación de las marinas o los atracaderos turísticos.
- d) Clasificar cada tipo de marina y atracadero turístico, de acuerdo con esta Ley.
- e) Recibir en forma conjunta con la municipalidad del cantón correspondiente, las obras de infraestructura de las marinas y los atracaderos turísticos, cuya explotación sea dada en concesión.
- f) Otorgar el visto bueno a las obras o los proyectos por desarrollar, en etapa previa a que la municipalidad otorgue los permisos de construcción.

- g) Cualquier otra que determine o se derive de la presente Ley o su Reglamento.

Artículo 8.- Trámite para el contrato de concesión

A partir de la notificación de la resolución administrativa sobre la viabilidad técnica favorable de la Cimat, el interesado podrá acudir a la municipalidad, a fin de tramitar la obtención del contrato de concesión para desarrollar una marina o un atracadero turístico, según los requerimientos de esta Ley.

Para iniciar el trámite de solicitud de concesión, el interesado deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Solicitud escrita ante la municipalidad respectiva, acompañada de una copia certificada del expediente administrativo tramitado ante la Cimat, con la copia certificada de los planos del anteproyecto. El costo de la copia correrá por cuenta del interesado.
- b) Presentar la resolución administrativa sobre la viabilidad técnica favorable concedida por la Cimat, sobre el anteproyecto de edificación y explotación de la marina o atracadero turístico por desarrollar.
- c) Certificación extendida por un contador público autorizado, sobre la capacidad financiera de la empresa.
- d) Copia de la Viabilidad (Licencia) Ambiental (VLA), otorgada por la Setena.

Artículo 9.- Resolución de la solicitud del contrato de concesión

La municipalidad correspondiente tendrá competencia para otorgar o denegar la concesión.

Dentro de los primeros veinticinco días hábiles, a partir de la presentación de todos los requisitos para la obtención de la concesión que establece esta Ley, la municipalidad ordenará que se publique, por una sola vez, un edicto en el diario oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional, con el fin de que se realicen las oposiciones de ley; el contenido estará definido en el Reglamento de esta Ley y su costo correrá por cuenta del solicitante. Los terceros interesados contarán con un plazo de veinte días hábiles, a partir de la publicación del edicto en el diario oficial La Gaceta,

para apersonarse ante el concejo municipal respectivo a formular su oposición, la cual deberá estar debidamente fundamentada. Verificado que la oposición se encuentra debidamente presentada, la municipalidad seguirá el procedimiento dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

En el caso de las marinas turísticas, una vez recibida la solicitud de concesión, la municipalidad convocará, además, a una audiencia pública conforme lo establecerá el Reglamento de esta Ley, en coordinación con la Cimat y los desarrolladores, a fin de presentar formalmente a la comunidad y a los interesados los alcances del proyecto de marina que se pretende desarrollar.

Transcurrido el plazo para las oposiciones, la municipalidad podrá disponer de veinte días hábiles para solicitar a la Cimat las aclaraciones y adiciones que estime pertinentes para tramitar y analizar la solicitud de concesión, así como para aceptar las objeciones que se hayan presentado o rechazarlas. Posteriormente, la municipalidad tendrá un plazo de quince días hábiles para otorgar o denegar, en forma razonada, la solicitud de concesión.

Las municipalidades podrán brindar las facilidades para el otorgamiento de las patentes que se requieran para el buen funcionamiento de los proyectos de marinas que concesionen y, por consiguiente, de los locales comerciales y anexos exigidos por la presente Ley.

Artículo 10.- Procedimiento para otorgar un nuevo contrato de concesión

La municipalidad recuperará el derecho sobre la concesión cuando el concesionario o interesado haya infringido algunas de las causales de cancelación de la concesión previstas en esta Ley.

La municipalidad, al cancelar una concesión, podrá otorgar un nuevo contrato de concesión de marina o atracadero turístico en el mismo sitio, mediante un concurso por licitación pública, a efecto de que se pueda adjudicar la concesión a un nuevo interesado, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de contratación administrativa, y sus reformas. En este nuevo proceso, el interesado deberá cumplir los trámites y requerimientos legales preceptuados en esta Ley.

Si la cancelación de la concesión obedeció al incumplimiento de las causales contempladas en el artículo 19 de esta Ley, el interesado deberá realizar las acciones de mitigación necesarias para reparar el daño ambiental.

La municipalidad podrá contar con el apoyo del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), el de la Cimat y del ICT para la confección del cartel de licitación pública previsto en este artículo.

Cuando se presenten recursos de objeción al cartel e independientemente de los aspectos que se hayan objetado, la Contraloría General de la República estará obligada a revisar el cartel en forma integral y advertir a la Administración si considera que existen vicios de procedimiento, o que en él se ha incurrido en alguna violación de los principios de la contratación administrativa, o que se ha quebrantado, en alguna forma, la normativa vigente en la materia.

Artículo 11.- Determinación del plazo de concesión y sus prórrogas

La municipalidad correspondiente podrá otorgar el respectivo contrato de concesión para la marina o atracadero turístico, por un plazo máximo hasta de treinta y cinco años. Este plazo podrá ser prorrogado por períodos de diez años cada uno, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- a) El aval técnico extendido por la Cimat de que el interesado ha cumplido los requisitos legales y técnicos establecidos en esta Ley y el contrato de concesión.
- b) La certificación, emitida por la Setena, sobre el cumplimiento de los compromisos ambientales.
- c) La certificación de que el interesado se encuentra al día en el cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).

El plazo mínimo por el que se otorgará la concesión para las marinas será de quince años y de cinco años para los atracaderos turísticos.

Los plazos del contrato de concesión y de su prórroga se determinarán tomando en cuenta las características, la complejidad y la magnitud de los proyectos, así como su viabilidad económica y rentabilidad financiera.”

Artículo 19.- Cancelación y extinción de la concesión

Se procederá a la cancelación y extinción de la concesión cuando se presente alguna de las causales citadas en este artículo; en caso de que la concesión se extinga, su uso, disfrute y explotación plena se revertirán a la municipalidad correspondiente.

Se considerarán causales de cancelación de la concesión, las siguientes:

- a) El vencimiento del plazo originalmente fijado en la concesión, sin haber solicitado la prórroga en tiempo, conforme a la ley.
- b) El incumplimiento del concesionario por no haber comenzado las obras en el plazo establecido en esta Ley.
- c) El incumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias y contractuales que se adquirieran, en la condición de concesionarios, en la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos.
- d) Por renuncia o abandono de los interesados.
- e) Cuando se le dé un uso distinto para el que fue otorgada.
- f) El incumplimiento de las disposiciones ambientales establecidas en el contrato de concesión, así como de los compromisos ambientales asumidos por el desarrollador del proyecto en el proceso de evaluación ambiental. La aplicación de esta causal, por parte de las autoridades competentes, será independiente de la obligación del concesionario de reparar los daños y efectos negativos ocasionados al ambiente y a los ecosistemas marinos y acuáticos.

Se considerarán causales de extinción de la concesión, las siguientes:

- 1) La ausencia legalmente declarada de la persona física, la quiebra legalmente declarada o la disolución de la persona jurídica del concesionario, según el artículo 18 de la presente Ley.
- 2) Cuando existan causas de emergencia, motivos de utilidad pública o por interés público debidamente fundamentados y acreditados en el procedimiento establecido en la Ley sobre la zona marítimo terrestre, N.º 6043; la Ley de expropiaciones, N.º 7495, y la Ley nacional de emergencias y prevención de riesgo, N.º 8488, así como en otras leyes conexas.

De extinguirse la concesión, el concesionario deberá dejar las obras, construcciones e instalaciones de los inmuebles en el estado en que se encuentren.

La extinción deberá ser presentada por la municipalidad respectiva ante el Registro General de Concesiones de la Zona Marítima Terrestre, del Registro Público de la Propiedad, donde deberá ser anotada.

Extinguida la concesión por causas no imputables al concesionario, el Estado deberá reconocerle al concesionario el valor que determine la Dirección General de Tributación sobre las edificaciones y mejoras realizadas, así como el valor de la garantía de cumplimiento, en los tractos que correspondan.

Si el retiro de la concesión es por daño ambiental o estructural, el Estado no deberá reconocerle ningún valor al concesionario.”

“Artículo 21.- Embarcaciones extranjeras

La embarcación extranjera que emplee los servicios ofrecidos por una marina turística gozará de un permiso de permanencia de dos años, en aguas y territorio nacionales, prorrogable por períodos iguales. Las embarcaciones se encontrarán sometidas al ordenamiento jurídico costarricense en materia de navegación y operación de las marinas, así como a los controles respectivos. El permiso inicial de permanencia y las prórrogas serán otorgados por la entidad respectiva.

Durante la permanencia en aguas y territorio costarricenses, dichas embarcaciones y su tripulación no podrán practicar actividades lucrativas de transporte acuático, pesca, buceo ni otras afines al deporte y el turismo. La inobservancia de esta disposición conllevará la imposición de multa equivalente al uno por ciento (1%) del valor de la embarcación, además de la expulsión del lugar por parte de las autoridades municipales.

Para tales efectos, el concesionario deberá comunicar a la municipalidad del lugar donde se haya cometido la infracción citada en el párrafo anterior, cuando tenga conocimiento de ella. La inobservancia de dicha disposición, por parte del concesionario, implicará la aplicación del inciso b) del artículo 20 de esta Ley.

Cuando en una embarcación se compruebe la comisión de un ilícito contemplado en la legislación vigente, esta será incautada sin perjuicio para el Estado.”

“Artículo 26.- Normas supletorias

Para los aspectos no regulados propiamente por esta Ley, se aplicarán supletoriamente la Ley sobre la zona marítimo terrestre y su Reglamento, la Ley general de la Administración Pública, la Ley de contratación administrativa y su Reglamento y la Ley general de arrendamientos urbanos y suburbanos, N.º 7527, de 10 de julio de 1995, y sus reformas. En todo caso, se respetarán los principios establecidos en esta Ley.”

ARTÍCULO 3.- Adiciónase un artículo 9 bis a la Ley N.º 7744, Concesión y operación de marinas turísticas, de 19 de diciembre de 1997, y sus reformas. El texto dirá:

“Artículo 9 bis.- Trámite para planos constructivos

Una vez otorgada e inscrita la concesión, el concesionario contará con un plazo de ciento veinte días naturales para presentar, ante la ventanilla única de la Cimat, los siguientes documentos:

- a) Los planos finales de la construcción.
- b) Los estudios y las memorias de cálculo.
- c) Las especificaciones técnicas de los materiales, las fuentes, los procedimientos y los métodos constructivos.
- d) El presupuesto y el cronograma de la ejecución de las obras.
- e) La copia certificada de la Viabilidad (Licencia) Ambiental (VLA) de la Setena.
- f) La certificación notarial o registral de la inscripción del contrato de concesión.
- g) La póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil del concesionario.
- h) Demostrar la capacidad financiera para desarrollar el proyecto por los mecanismos establecidos en el Reglamento de esta Ley.

La Cimat deberá solicitar al interesado, dentro de un plazo de veinte días hábiles, cualquier aclaración para el trámite de la recomendación técnica correspondiente sobre el visto bueno de los planos. Presentadas las aclaraciones a la Cimat, esta contará con el plazo de veinte días adicionales, a efecto de expedir la recomendación técnica correspondiente sobre el visado.”

El concesionario tendrá un plazo hasta de un año para iniciar la construcción de las obras, una vez otorgado el permiso de construcción de la municipalidad respectiva. Pasado este período, la municipalidad solicitará a la Cimat que rinda un informe en el que conste la inversión y el avance de la obra; para emitir dicho informe, la Cimat contará con un plazo hasta de veinte días hábiles. En caso de que en el informe se determine que las

obras no han iniciado, la municipalidad iniciará un proceso de cancelación de la concesión, en forma inmediata.”

ARTÍCULO 4.-

Autorízase a la Autoridad Presupuestaria para que cree nuevas plazas, a fin de que en la Cimat se labore a tiempo completo, en el cumplimiento de las labores que le encomienda esta Ley y su Reglamento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.-

Todas las solicitudes que se encuentren debidamente presentadas ante la Cimat, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, contarán con un plazo perentorio e improrrogable de seis meses, a partir de la notificación por parte de la Cimat, para adecuar la solicitud a los nuevos requerimientos y procedimientos establecidos en esta Ley; de lo contrario, la Cimat dará por rechazada la solicitud.

TRANSITORIO II.-

Todas las marinas, los atracaderos turísticos y/o los proyectos similares, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren autorizados, concesionados y/o permitidos por alguna institución pública, seguirán en operación amparados a la legislación y reglamentación de la que derivaron su situación jurídica consolidada o derecho adquirido, hasta la extinción, cancelación o vencimiento del plazo. El contenido de esta Ley será aplicable, en forma automática y en todos sus extremos, en los casos en que el interesado solicite una prórroga de su derecho o una nueva concesión.

TRANSITORIO III.-

La EIA deberá realizarse, únicamente, en el caso de actividades nuevas que no estén en operación. En caso de renovación, cesión o adjudicación de derechos u otorgamiento de una nueva concesión, de las marinas, los atracaderos turísticos y/o los proyectos similares que se encuentren en operación y no impliquen modificaciones, es decir, la construcción o ejecución de nuevas obras o actividades, no requerirán realizar una EIA. Dichas actividades deberán regirse por el procedimiento establecido para obtener la autorización, por parte de la autoridad ambiental correspondiente.

Rige a partir de su publicación.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DE LA COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE CONSULTAS DE CONSTITUCIONALIDAD DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, A LOS VEINTIOCHO DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL DOS MIL ONCE.

Fabio Molina Rojas
Presidente

Carlos Góngora Fuentes
Secretario

Francisco Chacón González

Jorge Alberto Gamboa Corrales

Rodolfo Sotomayor Aguilar
Diputados