

Texto sustitutivo
Expediente N.º 18.512

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY DE NAVEGACIÓN ACUÁTICA

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
Objeto y Ámbito de Aplicación de la Ley

Artículo 1. **Objeto de la Ley.** Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante costarricense, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el transporte acuático, cuyas disposiciones prevalecerán sobre cualquier norma vigente y aplicable en esta materia.

Artículo 2. **Excepción.** Las disposiciones de la presente Ley no serán aplicables a:

- a) Los buques y artefactos navales de vigilancia en las aguas nacionales pertenecientes al Servicio Nacional de Guardacostas y a la Policía Nacional.
- b) Los buques y artefactos navales militares de otros Estados.
- c) Las competencias, servicios y operaciones portuarias regulados o concesionados con anterioridad a la vigencia de la presente Ley, sean brindados por una autoridad portuaria o por un operador portuario. No obstante, la DNS podrá brindar recomendaciones de carácter técnico cuando la seguridad de la navegación o el medio acuático puedan verse afectados por usos o prácticas inadecuadas.

Artículo 3. **Normativa de aplicación supletoria.** A falta de disposición expresa en esta Ley y sus reglamentos, se aplicará supletoriamente:

- a) La normativa marítima y portuaria vigente y aplicable.
- b) La Ley General de la Administración Pública y el Código Procesal Contencioso Administrativo.
- c) El Código de Comercio.
- d) El Código Civil y el Código Procesal Civil.
- e) Las recomendaciones emitidas por la OMI.
- f) Los usos y costumbres marítimas internacionales.

Artículo 4. **Sujeción a esta Ley.** Las embarcaciones y artefactos navales costarricenses estarán sujetos a esta Ley, aunque estén fuera de las aguas

jurisdiccionales, sin perjuicio de la sujeción a la ley extranjera cuando el buque o artefacto naval esté en aguas sometidas a otra jurisdicción. Pero en este último caso, si incurrieren en infracción a la presente Ley, los tribunales nacionales podrán hacer efectivas las responsabilidades penales y la Dirección de Navegación y Seguridad las administrativas por esas infracciones cuando pudieran quedar sin sanción.

Los buques y artefactos navales extranjeros que estén en aguas jurisdiccionales quedan sujetos, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación costarricense.

Las normas contenidas en la presente Ley serán obligatorias en lo que por su naturaleza y servicio que presten fueren aplicables a los artefactos navales.

CAPÍTULO II

Definiciones y Acrónimos

Artículo 5. **Acrónimos y Definiciones.** Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

A) Acrónimos:

1. DNS: Dirección de Navegación y Seguridad.
2. OMI: Organización Marítima Internacional.
3. MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
4. RMA: Registro Marítimo Administrativo de la DNS.
5. RN: Registro Nacional del Ministerio de Justicia y Paz.
6. SNG: Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.

B) Definiciones:

1. **Autoridad Portuaria:** El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico o la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, según lo dispuesto en la normativa vigente y aplicable.
2. **Agente Naviero:** Toda persona física o jurídica que actúa en nombre del armador, facultado para realizar ante las autoridades locales y los operadores portuarios, los trámites requeridos para el arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones; así como, para llevar a cabo todos aquellos trámites y/o servicios relativos a la carga, a los pasajeros y tripulantes.
3. **Aguas Jurisdiccionales:** Las aguas sobre las que el Estado costarricense ejerce su soberanía, jurisdicción y control, de conformidad con la Constitución Política de la República de Costa Rica, los convenios internacionales de que es parte, y los principios y normas universalmente reconocidos en el derecho internacional.

4. **Armador, Naviero o Empresa Naviera:** Persona física o jurídica, que poseyendo embarcaciones propias o ajenas, los dedica a su explotación, bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.
5. **Arqueo Bruto:** Es la expresión del tamaño total de un buque determinado de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente y aplicable. A efecto de aplicación de la presente Ley, se entenderán arqueo bruto y tonelaje de registro bruto (TRB) como sinónimos.
6. **Artefacto Naval:** Es toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.
7. **Buque, Nave o Embarcación:** Toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea su uso o dimensión.
8. **Capitán o Patrón:** Persona física que tiene el mando de una nave o embarcación.
9. **Capitanías de Puerto:** Oficinas regionales marítimas a cargo de un Capitán de Puerto establecidas para el desarrollo de las competencias de la DNS.
10. **Certificado de Matrícula:** Certificado otorgado por el Registro de Bienes Muebles del RN a las embarcaciones y artefactos navales que han cumplido con el trámite de inscripción.
11. **Certificados de Seguridad:** Certificado o certificados que ponen de manifiesto que un buque o un artefacto naval ha sido objeto de inspecciones y/o reconocimientos con resultados satisfactorios, de conformidad con las prescripciones establecidas en la normativa vigente y aplicable. En el caso de embarcaciones nacionales incluye el Certificado de Navegabilidad.
12. **Certificado de Zafarrancho:** Documento que expide la DNS que acredita que un tripulante de una embarcación nacional de navegación marítima, fluvial y/o lacustre se encuentra capacitado para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de un buque; capacitaciones que son definidas por la OMI.
13. **Cuadro de Zafarrancho:** Documento donde se resume las acciones que debe ejecutar cada tripulante para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional, y las responsabilidades asociadas a la observancia obligatoria de esas acciones; el mismo debe ser elaborado y ser congruente con el Plan de Zafarrancho, así mismo debe

encontrarse en un lugar visible para todos los tripulantes y pasajeros de la embarcación. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la OMI.

14. **Dispositivo Indicador de Posición de Emergencia:** Cualquier dispositivo tecnológico destinado a facilitar las tareas de búsqueda y rescate de embarcaciones y personas en casos de emergencias en el mar. Equivale al EPIRB (Radiobaliza Indicadora de Posición de Emergencia) o al que se defina en su momento reglamentariamente.
15. **Despacho del Buque:** Acto administrativo por el cual la Capitanía de Puerto de la Dirección de Navegación y Seguridad emite el documento de despacho con el fin de permitir la salida del buque o embarcación de puerto nacional, al haber cumplido con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y aplicables.
16. **Documentos de Navegación:** Certificado de matrícula, patente de navegación, autorización de despacho y pasavante de navegación, que deben ser llevados a bordo para que un buque o artefacto naval, nacional o extranjero, pueda navegar u operar en las aguas jurisdiccionales.
17. **Empresa de Transporte por Aguas Interiores:** Persona física o jurídica, que poseyendo embarcaciones propias o ajenas, los dedica a su explotación, transportando personas o carga en las aguas interiores del país o bajo la modalidad de cabotaje.
18. **Mercancías Peligrosas:** Es toda sustancia o producto destinado a ser transportado, manejado o almacenado, cuyas propiedades están comprendidas en la clasificación establecida en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) de la OMI, que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en los bienes o a las personas.
19. **Navegación:** Actividad que realiza una embarcación, buque o nave para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.
20. **Operador Portuario:** Entidad pública o privada, que se encuentra facultada o que tiene la autorización para prestar en zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y a los pasajeros.
21. **Organización Reconocida:** Persona jurídica que cumple las condiciones establecidas por la OMI para este tipo de entidades, y en la cual el Estado ha delegado funciones de inspección, reconocimiento y certificación relacionadas con las disposiciones contenidas en la normativa técnica marítima vigente y aplicable en la República de Costa Rica.

22. **Patente de Navegación Permanente:** Autorización administrativa expedida por la DNS, que permite enarbolar la bandera nacional en un buque o artefacto naval inscrito en el Registro de Bienes Muebles del RN.
23. **Patente de Navegación Provisional:** Autorización administrativa expedida por la DNS, que permite enarbolar la bandera nacional a un buque o artefacto naval inscrito en el extranjero, previa baja temporal de bandera del país donde se encuentre inscrito.
24. **Plan de Zafarrancho:** Documento donde se detallan las acciones a realizar situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional, y las responsabilidades asociadas a la observancia obligatoria de esas acciones. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la OMI.
25. **Recepción del Buque:** Actos administrativos por medio de los cuales las autoridades competentes ejercen los controles y emiten las autorizaciones administrativas pertinentes con el fin de permitir el ingreso y la operación del buque en puerto nacional, al haber cumplido con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y aplicables.
26. **Semi-sumergible:** Buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión parcial, es decir, que no tiene la capacidad para sumergirse completamente.
27. **Señalamiento Marítimo y Ayudas a la Navegación:** Equipo o sistema externo a las embarcaciones que está diseñado y construido para aumentar la eficiencia en la navegación, así como para brindar seguridad a las embarcaciones y al tráfico acuático.
28. **Submarino:** Buque que puede navegar en inmersión completa durante espacios de tiempo casi ilimitados sin ningún contacto físico con la superficie del mar o con la atmósfera.
29. **Sumergible:** Buque o artefacto naval que puede permanecer o navegar en inmersión completa pero está obligado a estar en contacto periódico con la superficie del mar o la atmósfera.
30. **Título Profesional:** Documento que certifica la capacidad profesional para ejercer determinadas tareas de conducción y operación a bordo de embarcaciones o buques.
31. **Zafarrancho:** Acciones y esfuerzos realizados en conjunto por la tripulación de una embarcación dirigidos a salvar situaciones específicas de emergencia. Las situaciones específicas de emergencia son definidas por la OMI.

32. **Zonas de navegación:** Zona o zonas acuáticas donde una embarcación se encuentra facultada para navegar o un artefacto naval para operar, según la normativa vigente y aplicable.

CAPÍTULO III

De la Rectoría en Transporte Marítimo

Artículo 6. **Rectoría en materia de Transporte Marítimo.** Le corresponde al Presidente de la República y al Ministro de Obras Públicas y Transportes la rectoría en materia de transporte marítimo.

Artículo 7. **Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá las siguientes competencias:

- 1) Elaborar el plan estratégico y las políticas nacionales en materia de transporte marítimo.
- 2) Fomentar y promover el desarrollo de la marina mercante nacional.
- 3) Cobrar los derechos, tasas y cánones dispuestos en la presente Ley.
- 4) Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones administrativas dispuestas en la presente Ley; con excepción de aquéllos de carácter laboral y ambiental que se regirán por lo dispuesto en los artículos 69 y 182 de esta Ley.
- 5) Aplicar y cobrar, cuando corresponda, las sanciones administrativas y pecuniarias a las personas físicas o jurídicas que infrinjan o violenten las normas contenidas en la presente Ley.
- 6) Administrar el Fideicomiso, dispuesto en el artículo 199 de esta Ley, así como, los bienes donados inscritos a su nombre.
- 7) Autorizar la actividad del transporte marítimo internacional en los puertos nacionales.
- 8) Otorgar en concesión las obras y los servicios vinculados con la actividad del transporte marítimo; y cuando sea necesario, coordinar con otras autoridades las acciones requeridas para otorgar la concesión correspondiente.
- 9) Promover la formación y profesionalización de personal que labore en el campo marítimo, en especial del que trabaje en la DNS.
- 10) Representar oficialmente a la República de Costa Rica en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta Ley; representación que podrá delegar en la DNS.

Artículo 8. **Dirección de Navegación y Seguridad.** Le corresponde a la DNS de la División Marítimo Portuaria del MOPT ejecutar el plan estratégico y las políticas del ente rector en materia de transporte marítimo; así como aplicar y fiscalizar el cumplimiento de esta ley, de los convenios internacionales marítimos que Costa Rica es parte y de las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus competencias y funciones, con la prevención de la contaminación procedente del transporte acuático y con la navegación en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Artículo 9. **Competencias de la DNS.** La DNS tendrá las siguientes competencias:

- 1) Velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.
- 2) Regular, ordenar y controlar el transporte acuático.
- 3) Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con el Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Ambiente y Energía, y aquellas autoridades que tengan competencia en virtud del ordenamiento jurídico vigente y aplicable.
- 4) Asesorar al Gobierno en la elaboración y adopción del plan estratégico y las políticas relacionadas con el transporte marítimo, y ejecutarlas dentro de los límites de su competencia.
- 5) Promover la adhesión de la República de Costa Rica a los convenios internacionales marítimos de interés para el desarrollo del país.
- 6) Evaluar la viabilidad e implementar, cuando corresponda, las recomendaciones de carácter técnico que emita la OMI u otros organismos reconocidos internacionalmente como autoridades en el campo marítimo.
- 7) Autorizar, registrar y emitir las patentes de navegación.
- 8) Llevar a cabo los reconocimientos e inspecciones técnicas, así como clasificar a los buques y artefactos navales de conformidad con la normativa vigente y aplicable.
- 9) Evaluar, certificar y auditar los puertos y los buques en materia de protección marítima.
- 10) Establecer las condiciones para la prestación de los servicios regulares de cabotaje nacional.
- 11) Dirigir y coordinar el sistema de formación y capacitación de la gente de mar.
- 12) Clasificar, registrar y controlar la gente de mar.
- 13) Autorizar, registrar y/o emitir los Certificados de Seguridad, Certificados de Zafarrancho, Planes y Cuadros de Zafarrancho.
- 14) Autorizar e inscribir el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y expedir las licencias que correspondan.
- 15) Llevar el Registro Marítimo Administrativo.
- 16) Recibir y despachar naves en los puertos nacionales autorizados para la actividad del transporte marítimo internacional, en lo que compete a la DNS.
- 17) Realizar la investigación técnica luego de ocurrido un accidente o siniestro marítimo con el fin de determinar sus causas y establecer las medidas que eviten su repetición, según las disposiciones técnicas emitidas por la OMI.
- 18) Cualquier otra que le fuere asignada por el ordenamiento jurídico.

Artículo 10. **Organización de la DNS.** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes establecerá, a través del reglamento respectivo, la estructura orgánica de la DNS que le permita cumplir con las competencias y funciones atribuidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Artículo 11. **Colaboración y coordinación.** Las autoridades públicas, dentro del ámbito de sus competencias, deberán colaborar con la DNS para hacer efectivas las disposiciones de la presente Ley. Para tal fin, la DNS promoverá acuerdos y acciones de coordinación con dichas autoridades.

Artículo 12. **Representación en el extranjero.** En el extranjero, las competencias de la DNS, para los casos y efectos que esta Ley determine, podrán delegarse en el representante diplomático o consular costarricense que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la embarcación o artefacto naval que requiera su intervención, de conformidad con lo que se establezca en el reglamento que se publique para tal propósito.

Artículo 13. **Capacitación.** El MOPT promoverá el desarrollo de programas de capacitación para la formación y profesionalización del personal que labore en el campo marítimo, en particular del suyo propio, para lo cual podrá establecer relaciones o acuerdos con otras entidades nacionales o extranjeras, de carácter público o privado.

Los gastos que demanden los programas de capacitación se financiarán con cargo al Presupuesto Nacional de la República y con recursos provenientes del Fideicomiso dispuesto en el artículo 199 de esta Ley y, cuando corresponda, con el presupuesto de otras entidades involucrados en este proceso.

TÍTULO II MARINA MERCANTE

CAPÍTULO I Matrícula y Abanderamiento

Artículo 14. **Embarcaciones y artefactos navales costarricenses.** Se consideran embarcaciones y artefactos navales de nacionalidad costarricense:

- a) Las matriculadas y abanderadas conforme a la presente Ley y las respectivas reglamentaciones.
- b) Las declaradas abandonadas a favor del Estado costarricense, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 169 de la presente Ley.
- c) Las comisadas por el Estado costarricense conforme a las leyes especiales.
- d) Las que adquiera el Estado costarricense.

Las embarcaciones y los artefactos navales deberán matricularse en el Registro de Bienes Muebles del RN y obtener la patente de navegación en la DNS.

Aquellas embarcaciones o artefactos navales comprendidos en los incisos b), c) y d) de este artículo, serán matriculados y abanderados a petición de la autoridad interesada quien deberá acreditar mediante certificación al menos uno de esos incisos.

Artículo 15. Actos inscribibles en el Registro Nacional. En el Registro de Bienes Muebles del RN se inscribirá:

- a) La inscripción de los buques y de los artefactos navales, en la que deberá constar su nombre, puerto de matrícula, matrícula, características técnicas principales, el nombre y documento de identificación del propietario.
- b) Los cambios de características.
- c) Los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad.
- d) La constitución de hipotecas o imposición de derechos reales.
- e) Los contratos de arrendamiento o fletamento de buques y artefactos navales inscritos en el país o en el extranjero.
- f) La desinscripción o cancelación de registro.
- g) Cualquier otro acto que se determine por ley o por reglamento.

Están exceptuados de inscribirse en el Registro de Bienes Muebles del RN, y de gestionar la Patente de Navegación:

- a) Las embarcaciones con un arqueo bruto menor a una unidad que no cuenten con propulsión mecánica.
- b) Los artefactos navales con un arqueo bruto menor a una unidad.
- c) Las embarcaciones y artefactos navales propulsados exclusivamente a remo, cualquiera sea su arqueo bruto, y
- d) Los buques o artefactos navales exclusivamente inflables que no cuenten con propulsión mecánica.

Los procedimientos de inscripción y cancelación de los actos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles del RN, será reglamentado por el RN.

Artículo 16. Clasificación de embarcaciones y artefactos navales. Para efectos de inscripción las embarcaciones y los artefactos navales se clasificarán según lo que el reglamento a la presente Ley dicte sobre la materia.

Artículo 17. Elementos de identificación. Las embarcaciones y artefactos navales costarricenses deben exhibir en su estructura, en lugar y en forma visible, la bandera nacional, el nombre y la matrícula; además, deberán exhibir el número de identificación de la OMI cuando así lo disponga la normativa internacional vigente y aplicable. La matrícula y/o el nombre de una embarcación o artefacto naval no deben ser igual al de otro ya inscrito.

El reglamento a la presente Ley establecerá las condiciones para consignar estos elementos de identificación y las excepciones para su aplicación.

Artículo 18. Composición de la matrícula. La matrícula de una embarcación o artefacto naval nacional estará compuesta por letras y números. Las letras corresponderán al Puerto de Matrícula y los números corresponderán al consecutivo que asigne el Registro de Bienes Muebles del RN.

Artículo 19. Requisitos para la inscripción. Toda embarcación o artefacto naval que pretenda inscribirse en el Registro de Bienes Muebles del RN, deberá cumplir

previamente, con las disposiciones establecidas por el ordenamiento jurídico aplicable sobre importación, construcción y navegabilidad.

En caso de embarcaciones o artefactos navales previamente inscritos en el extranjero, se deberá presentar, además, la cancelación de la inscripción y la baja de bandera cuando corresponda.

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

Artículo 20. **Certificado de Matrícula.** El Registro de Bienes Muebles del RN otorgará a toda embarcación o artefacto naval que se inscriba un Certificado de Matrícula en el que conste:

- a) El nombre de la embarcación o artefacto naval.
- b) El nombre y documento de identificación del propietario.
- c) El Puerto de matrícula y la matrícula.
- d) Las características técnicas principales.
- e) Cualquier otro dato que se determine por ley o por reglamento.

Artículo 21. **Vigencia de la inscripción.** La inscripción de una embarcación o artefacto naval costarricense tendrá vigencia indefinida, mientras no se den las causales establecidas en la presente Ley o en el ordenamiento jurídico para su cancelación.

En todos los casos, la cancelación de la inscripción de una embarcación o artefacto naval costarricense constituirá causal para cancelar la patente de navegación, para tal efecto el RN deberá informar inmediatamente a través de un comunicado por escrito la cancelación de la inscripción a la DNS, la cual sin demora tomará nota de la misma y procederá a cancelar de oficio la patente de navegación y el registro que corresponda.

Artículo 22. **Causales para cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la legislación vigente y aplicable, serán causales para cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval costarricense, las siguientes:

- a) La solicitud del propietario, especificando el motivo de la cancelación.
- b) Por innavegabilidad absoluta o desguace.
- c) Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite su navegación durante un período de doce meses.
- d) Por destrucción, pérdida total o por la presunción de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia fehaciente que se tenga sobre el mismo.
- e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.

f) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de la inscripción por las causales señaladas en los incisos b), c), d) y f) del presente artículo, deberán ser declaradas previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

En todo caso, el Registro de Bienes Muebles del RN sólo autorizará cancelar la inscripción de una embarcación o artefacto naval cuando se encuentre libre de gravámenes y anotaciones.

La cancelación de una hipoteca naval o de un derecho real sobre un buque o artefacto naval, deberá documentarse mediante escritura de cancelación tramitada ante Notario Público y presentarla ante el Registro de Bienes Muebles del RN para la cancelación de su inscripción.

Artículo 23. Patente de Navegación Permanente. Para que una embarcación o artefacto naval matriculado en el Registro de Bienes Muebles del RN pueda enarbolar la bandera nacional, el propietario deberá gestionar el otorgamiento de la patente de navegación ante la DNS.

Para el otorgamiento de la Patente de Navegación Permanente, el propietario del buque o artefacto naval, deberá:

- a. Solicitar el otorgamiento de la Patente de Navegación y su inscripción en el RMA.
- b. Acreditar ante la DNS la inscripción de la embarcación o buque en el RN.
- c. Aprobar un reconocimiento inicial antes de que el buque o embarcación entre a operar, realizada por los funcionarios técnicos de la DNS.
- d. Pagar los costos del reconocimiento inicial e inscripción en el RMA dispuestos en esta Ley.

Se exceptúa de solicitar y portar a bordo la Patente de Navegación Permanente, a las embarcaciones inscritas en el RN dedicadas a la actividad pesquera y con un arqueo bruto menor a uno.

El otorgamiento por primera vez de la Patente de Navegación Permanente, incluye el Certificado de Navegabilidad por el período de un año sin costo para el usuario. A partir del vencimiento del primer año deberán gestionar anualmente la renovación del Certificado de Navegabilidad y pagar los servicios establecidos conforme a la presente Ley.

La DNS podrá prorrogar el Certificado de Navegabilidad otorgado conjuntamente con la Patente de Navegación Permanente por primera vez, para que coincida con la programación del período de inspecciones que corresponda, o en su defecto, podrá programar una inspección intermedia.

Artículo 24. Patente de Navegación Provisional. Para que un buque o artefacto naval fletado o arrendado que enarbole bandera extranjera pueda ser abanderado provisionalmente en la República de Costa Rica, su armador deberá gestionar ante la DNS una patente de navegación provisional por el plazo fijado en el contrato respectivo. La DNS notificará a la administración marítima del estado donde se encuentre matriculada la embarcación o artefacto naval, el momento en que se produzca la cancelación del abanderamiento provisional.

Para el otorgamiento de la Patente de Navegación Provisional, el armador del buque o artefacto naval, deberá:

- a. Solicitar el otorgamiento de la Patente de Navegación Provisional y su inscripción en el RMA.
- b. Aportar certificación del Documento de Registro del buque o artefacto naval.
- c. Acreditar certificación de la inscripción del Contrato de Arrendamiento de la embarcación o artefacto naval en el RN.
- d. Acreditar consentimiento para su abanderamiento provisional en Costa Rica, por parte del propietario del buque o artefacto naval otorgado ante Notario Público.
- e. Aportar la baja de bandera temporal, la cual no podrá ser por un plazo inferior al estipulado en el contrato de arrendamiento del buque o artefacto naval.
- f. Acreditar autorización para su registro en Costa Rica, emitida por la autoridad del país en el cual fue originalmente inscrito el buque o artefacto naval.
- g. En caso de armadores que residan fuera del país, deberán acreditar mediante certificación un representante permanente con domicilio en la República de Costa Rica con facultades de apoderado generalísimo o de apoderado general, según lo dispuesto en el artículo 26 de esta Ley.
- h. Aprobar un reconocimiento inicial antes de que el buque o artefacto naval entre a operar, realizada por los funcionarios técnicos de la DNS.
- i. Pagar los costos del reconocimiento inicial e inscripción en el RMA dispuestos en esta Ley.

El otorgamiento por primera vez de la Patente de Navegación Provisional, incluye el Certificado de Navegabilidad por el período de vigencia de la Patente; en caso de que este período sea superior a un año se otorgará el Certificado de Navegabilidad por el período de un año, lo anterior, sin costo para el usuario. A partir del vencimiento del primer año deberán gestionar anualmente la renovación del Certificado de Navegabilidad y pagar los servicios establecidos conforme a la presente Ley.

La DNS podrá prorrogar el Certificado de Navegabilidad otorgado conjuntamente con la Patente de Navegación Provisional por primera vez, para que coincida con la programación del período de inspecciones que corresponda, o en su defecto, podrá programar una inspección intermedia.

Artículo 25. Documentación a bordo probatoria de la nacionalidad costarricense. Los documentos originales del certificado de matrícula y de la

patente de navegación permanente, deberán permanecer siempre a bordo de la embarcación o del artefacto naval, como documentos probatorios de su nacionalidad costarricense, excepcionalmente, para trámites administrativos, podrán portarse fuera; en este último caso, deberá siempre permanecer a bordo una fotocopia certificada por notario público de dicha documentación.

En el caso de embarcaciones o artefactos navales con Patentes de Navegación Provisional, bastarán éstas como prueba de su nacionalidad costarricense, debiendo permanecer siempre a bordo el documento original o copia certificada por notario público.

Artículo 26. **Armadores domiciliados en el extranjero.** En caso de armadores domiciliados en el extranjero, para poder abanderar temporalmente una embarcación o artefacto naval en el país, deberán nombrar un representante permanente con domicilio en la República de Costa Rica con facultades de apoderado generalísimo o de apoderado general, con el fin de que sus representantes ejerzan los derechos y cumplan las obligaciones relativas a dichos bienes.

Artículo 27. **Pasavante de Navegación.** Cuando se pretenda matricular y abanderar en la República de Costa Rica una embarcación o artefacto naval que se halle en el extranjero, la DNS o el representante diplomático o consular costarricense más cercano a solicitud del armador podrá abanderarla provisionalmente como costarricense, en cuyo caso, expedirá un pasavante de navegación por un término no mayor de tres meses hasta su arribo a un puerto habilitado en la República de Costa Rica, debiendo proceder inmediatamente a su inscripción y abanderamiento en el país. La reglamentación respectiva establecerá los requisitos y demás formalidades para el otorgamiento del pasavante de navegación.

Artículo 28. **Pasavante por pérdida de Documentos.** El representante diplomático o consular costarricense podrá igualmente extender pasavante de navegación para un buque o artefacto naval a solicitud del armador, capitán, patrón, apoderado o representante del mismo, cuando se hubiere perdido el certificado de matrícula y/o la patente de navegación durante la navegación, naufragio, incendio u otra causa justificada, asegurándose de la veracidad de los hechos por medio de una constancia, certificación o documento auténtico que establezca el suceso o siniestro emitido la autoridad competente para ello. Este pasavante de navegación se extenderá por un término no mayor de tres meses hasta su arribo a un puerto habilitado en la República de Costa Rica, con el fin de que reponga los documentos perdidos.

CAPÍTULO II

Registro Marítimo Administrativo

Artículo 29. **Registro Marítimo Administrativo.** La DNS contará con un RMA donde se inscribirán las patentes de navegación, la gente de mar, los contratos de

construcción de buques y artefactos navales, así como las personas físicas y jurídicas que de cualquier forma ejerzan una actividad lucrativa relacionada con el transporte marítimo, incluyéndose la prestación de servicios marítimos, quienes tendrán como condición para ejercer su respectiva actividad la previa inscripción en este Registro.

Artículo 30. **Secciones del RMA.** El RMA estará compuesto por las siguientes secciones:

- a) Patentes de navegación.
- b) Gente de mar.
- c) Personal terrestre de la navegación.
- d) Construcción de buques y artefactos navales.
- e) Accidentes o incidentes marítimos.
- f) Cualquier otra establecida legal o reglamentariamente.

El reglamento a la presente Ley establecerá el funcionamiento y las actuaciones de este Registro Administrativo; así como los demás requisitos de inscripción en cada sección que lo conforma.

Artículo 31. **Facultades registrales de la DNS.** Las facultades registrales de la DNS, tienen por objeto que los actos de inscripción, registro y certificación cumplan con los fines de publicidad, sencillez, intermediación y control, de tal manera que se garanticen los derechos del Estado y de quienes se encuentren inscritos.

Artículo 32. **Principio de publicidad.** Los asientos y constancias de los registros a cargo de la DNS son públicos y, en consecuencia, toda persona tendrá acceso a ellos y podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determinen reglamentariamente.

Artículo 33. **Causales para cancelar las inscripciones del RMA.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para cancelar las inscripciones del RMA, las siguientes:

- a) A solicitud del registrado, especificando el motivo de la cancelación.
- b) En cuanto a las patentes de navegación, la cancelación de la inscripción de la embarcación o artefacto naval.
- c) En cuanto a las patentes de navegación provisionales, el vencimiento del plazo fijado en el contrato de arrendamiento o del plazo por el que se solicitó el abanderamiento.
- d) La no cancelación del canon que corresponda por dos períodos consecutivos, según lo dispuesto en los artículos 196, 197 y 198 de esta Ley.
- e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- f) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de las inscripciones por las causales señaladas en los incisos d) y f) del presente artículo, deberá ser declarada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

Artículo 34. **Causales de inhabilitación.** Serán causales para inhabilitar a las personas físicas o jurídicas inscritas en el RMA las siguientes:

- a) Por pérdida de aptitudes físicas y/o profesionales, o de las condiciones indispensables para el ejercicio o habilitación del cargo o actividad autorizada.
- b) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- c) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La inhabilitación por las causales señaladas en los incisos a) y c) del presente artículo, deberá ser declarada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

Artículo 35. **Rehabilitación.** La inhabilitación será de carácter temporal, según sea las causas que la determinen o las sanciones o penas impuestas. En cualquiera de los casos, la DNS hará constar en el asiento de inscripción la correspondiente anotación de inhabilitación. Al cesar la causa que le dio origen, el interesado en la rehabilitación, deberá:

- a) Solicitar a la DNS se anote la rehabilitación en el asiento de inscripción del RMA.
- b) Acreditar ante la DNS el cese de la inhabilitación mediante certificación.
- c) Pagar los costos de inscripción de la rehabilitación en el RMA.

CAPÍTULO III

Construcción, Modificación o Reparación Significativa de Embarcaciones y Artefactos Navales

Artículo 36. **Solicitudes y Contrato de Construcción.** Previo al inicio de la construcción, modificación o reparación significativa de una embarcación o artefacto naval, el interesado deberá presentar solicitud formal ante la DNS; la cual deberá acompañarse de memorias de cálculo, planos de construcción acotados en el Sistema Métrico Decimal a escala conveniente y con las especificaciones técnicas completas en idioma español. Todos los documentos técnicos aportados deberán venir refrendados por la firma de un profesional responsable.

Toda construcción de embarcación o artefacto naval que se ejecute en la República de Costa Rica deberá documentarse por escrito en un Contrato de Construcción, el cual deberá indicar el nombre y apellidos, número del documento de identidad y domicilio del propietario del proyecto constructivo, del profesional encargado del diseño y del profesional responsable de la construcción. Dicho contrato deberá inscribirse en la Sección de Construcción de Buques y Artefactos Navales del RMA, de lo contrario se presumirá que quien ejecuta las obras constructivas es el propietario del proyecto constructivo.

Artículo 37. **Fiscalización de la DNS.** La DNS podrá fiscalizar las construcciones, modificaciones o reparaciones significativas de las embarcaciones y artefactos navales en el territorio nacional, de conformidad con la normativa vigente y aplicable en la materia.

Artículo 38. Modificación o reparación significativa de una embarcación o artefacto naval. Toda modificación o reparación significativa a embarcaciones y/o artefactos navales, deberá ser sometida a la autorización de la DNS, debiendo presentar la solicitud acompañada de una memoria de los trabajos a realizar, las que deben ser refrendadas por un profesional responsable

Se entenderá por modificación significativa de una embarcación o artefacto naval, aquéllas que supongan importantes alteraciones en sus dimensiones principales, capacidad de carga, condiciones de estabilidad o en sus condiciones de resistencia estructural, también las que supongan un cambio en su arqueado, aumento en la capacidad de transporte de pasajeros, y/o que provoquen un cambio de clase.

Se entenderá por reparación significativa de una embarcación o artefacto naval, todas aquéllas que supongan reparaciones en el casco, en la estructura, en máquinas, en el sistema de gobierno, en espacios de alojamiento o en bodegas; las cuales no impliquen una modificación significativa según lo definido en el párrafo anterior.

Artículo 39. Disposiciones técnicas. Las construcciones, así como las reparaciones o modificaciones significativas de embarcaciones y artefactos navales en el país, deberán realizarse con estricto apego a las disposiciones técnicas vigentes y aplicables, para lo cual:

- a) Deberán realizarse en instalaciones autorizadas.
- b) El proyecto de construcción, reparación o modificación, así como los documentos y planos que lo respalden deberán ser diseñados y elaborados por profesional responsable inscrito en el RMA.
- c) Los planos deberán ser visados por la DNS previo al inicio de las obras.
- d) La ejecución del proyecto de construcción, reparación o modificación deberá ser dirigido y supervisado por profesional responsable inscrito en el RMA.
- e) Durante la ejecución del proyecto la embarcación o el artefacto naval en construcción, reparación o modificación significativa, estará sujeto a las disposiciones que se establezcan en el reglamento que se dicte sobre la materia.

Artículo 40. Profesionales responsables. El Profesional encargado del diseño de la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales, será responsable de la elaboración de toda la documentación y los planos que respalden el proceso constructivo. El profesional responsable de la dirección técnica de la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales, será responsable de que el proceso constructivo se haga conforme a la documentación y los planos que respalden el proceso constructivo. Ambos profesionales deberán observar las mejores prácticas en la materia y estar inscritos en el RMA, tanto en el diseño como en el proceso constructivo. El profesional encargado del diseño siempre será diferente del profesional responsable de la dirección técnica de la construcción.

Artículo 41. **Construcción, reparación o modificación significativa en el extranjero.** Los buques y artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero que se vayan a matricular y abanderar en la República de Costa Rica, y los buques o artefactos navales nacionales que se reparen o modifiquen fuera del país, deberán cumplir con las exigencias técnicas establecidas en la normativa vigente y aplicable en la materia.

Artículo 42. **Facultades de la DNS.** En caso de inobservancia de las exigencias técnicas de seguridad o administrativas referentes a la construcción, modificación o reparación significativa de buques o artefactos navales, la DNS podrá ordenar la paralización de los trabajos o la prohibición de navegar.

El constructor o propietario afectado por estas medidas, podrá manifestar su inconformidad, para lo cual podrá interponer recurso de revocatoria y/o apelación en un plazo de cinco días hábiles a partir de su ordenación por parte del Director de la DNS, quien nombrará uno de sus técnicos, o a un técnico ad-hoc, diferente del que impuso las medidas, para que estudie el caso y, en vista de su dictamen técnico, el Director de la DNS resolverá en revocatoria, y el Ministro de Obras Públicas y Transportes en apelación.

CAPÍTULO IV

Condiciones de Seguridad, Reconocimientos e Inspecciones

Artículo 43. **Condiciones de seguridad e identificación.** Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad e identificación previstas en la presente Ley, en los convenios internacionales de los cuáles la República de Costa Rica es parte y en las reglamentaciones que a tal efecto se dicten.

Artículo 44. **Vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad.** La DNS determinará las vías navegables, áreas para fondeo y zonas de seguridad adyacentes a los puertos y fuera de ellos, así como en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas jurisdiccionales, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación acuática.

Artículo 45. **Responsabilidad del capitán o patrón.** El Capitán o Patrón será siempre responsable de la seguridad de la nave, de la dotación y de los bienes y efectos transportados. Con tal fin, deberá observar una constante vigilancia del estado de maniobra de la nave y el mayor cuidado de su integridad, de su equipo y de sus accesorios.

Artículo 46. **Certificados de Seguridad.** La DNS expedirá los certificados de seguridad que correspondan a las embarcaciones y artefactos navales que hayan aprobado los reconocimientos e inspecciones previstos por la normativa vigente y aplicable. La DNS podrá delegar esta competencia en Organizaciones Reconocidas que actúen en su nombre.

Artículo 47. **Certificado de Navegabilidad.** Las embarcaciones nacionales gestionarán ante la DNS la obtención anual del certificado de navegabilidad, como prueba de que han aprobado la inspección técnica y de que reúnen las condiciones mínimas en su estructura, estanqueidad, operatividad y equipamiento que le permiten navegar en forma segura. Las embarcaciones que se exceptúen de la obtención del Certificado de Navegabilidad y/o del Plan y Cuadro de Zafarrancho; así como los requerimientos técnicos a ser observados en la inspección técnica, serán establecidos en el reglamento a la presente Ley.

En el caso de embarcaciones nacionales dedicadas al transporte de pasajeros, podrán ser inspeccionadas dos veces al año.

Artículo 48. **Verificación de condiciones técnicas de embarcación o artefacto naval extranjero.** La DNS para verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de la contaminación de una embarcación o artefacto naval extranjero, puede disponer su inspección; y demostrado su incumplimiento, según la normativa vigente y aplicable, podrá impedir su salida o exigirla notificándolo al capitán y/o armador o su representante legal, al representante diplomático o consular del Estado de Abanderamiento de la nave o artefacto naval, si existiera en el país tal representación, y a las Organizaciones Reconocidas que expidieron los certificados cuando éstas los hayan emitido.

El capitán o armador, podrá manifestar su inconformidad, para lo cual podrá interponer recurso de revocatoria y/o apelación en un plazo de cinco días hábiles a partir de su ordenación por parte del Director de la DNS, quien nombrará uno de sus técnicos, o a un técnico ad-hoc, diferente del que impuso las medidas, para que estudie el caso y, en vista de su dictamen técnico, el Director de la DNS resolverá en revocatoria, y el Ministro de Obras Públicas y Transportes en apelación.

Artículo 49. **Obligación de facilitar reconocimientos e inspecciones.** Los armadores o sus representantes, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones o artefactos navales, están obligados a facilitar los reconocimientos e inspecciones proporcionando los datos y documentos que se les pida y realizando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de las personas, del medio acuático, de los puertos y del buque o artefacto naval.

Artículo 50. **Seguridad de la carga.** La DNS podrá inspeccionar y verificar las condiciones de seguridad de la carga en las embarcaciones, solicitando al armador, a su representante o al Capitán, la información sobre su aseguramiento, los planos de estiba y el cálculo de estabilidad. Así mismo, las autoridades u operadores portuarios podrán verificar dicha carga por los medios de que dispongan.

Artículo 51. **Seguridad en caso de mercancías peligrosas.** Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. La DNS podrá practicar inspecciones y verificaciones a las embarcaciones y a su carga, en el puerto o fuera de él, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en la normativa aplicable. Igualmente, las autoridades u operadores portuarios y otras autoridades competentes podrán inspeccionar por los medios y tecnologías disponibles, la carga general y la peligrosa.

Artículo 52. **Lugar de la verificación de los dispositivos y equipos.** La verificación de la documentación e inspección de los dispositivos y equipos de una embarcación o artefacto naval, por la DNS o autoridad judicial o administrativa, se harán a bordo de ésta. Excepcionalmente podrá llevarse a cabo fuera de ella, en este caso aquellos documentos verificados o dispositivos y equipos inspeccionados, se devolverán de inmediato al interesado, y éste a su vez deberá regresarlos directamente a la embarcación o artefacto naval.

Artículo 53. **Gastos de los reconocimientos o inspecciones.** Los armadores o sus representantes legales de las embarcaciones o artefactos navales están obligados a cubrir anticipadamente los gastos en que deba incurrir la DNS y que se originen de los reconocimientos o inspecciones, incluyendo aquellos que se deriven de toda prueba a que tengan que someterse las embarcaciones, artefactos navales y equipo de los primeros. Si quedare algún remanente luego de los reconocimientos o inspecciones les serán reintegrados a los armadores o a sus representantes.

Artículo 54. **Costos de los servicios que deba prestar una Organización Reconocida.** Los costos derivados de los servicios que deba prestar una Organización Reconocida que actúe en nombre de la DNS, deberán ser cubiertos anticipadamente por el armador o su representante.

Artículo 55. **Cancelación de Certificados de Seguridad.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para cancelar un Certificado de Seguridad otorgado por la DNS o por una Organización Reconocida que actúe en su nombre, las siguientes:

- a) La solicitud del interesado, especificando el motivo de la cancelación.
- b) El incumplimiento grave de los requisitos técnicos dispuestos para el certificado que se trate, posterior a su reconocimiento o inspección.
- c) La falsedad de la información o de la documentación suministrada para su otorgamiento.
- d) La orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- e) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La cancelación de un certificado de seguridad con motivo de las causales señaladas en los incisos b), c) y e) de este artículo, deberá ser declarada

previamente por la DNS, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

Artículo 56. **Prohibición para navegar o prestar un servicio.** La carencia de los Certificados de Seguridad que disponga el ordenamiento jurídico o el vencimiento o cancelación de los mismos, facultará a la DNS para prohibir la navegación o la prestación del servicio a que se haya destinado la embarcación o artefacto naval, hasta que el armador o su representante, los haya obtenido o puesto en regla.

CAPÍTULO V Seguros Marítimos

Artículo 57. **Contrato de seguro.** El contrato de seguro vinculado con la actividad marítima se rige por las disposiciones de los seguros generales.

Artículo 58. **Obligatoriedad.** Todos los buques que naveguen en las aguas jurisdiccionales y los artefactos navales que se encuentren en ellas, deberán contar con los seguros que disponga la normativa vigente y aplicable. En todo caso, será obligatorio asegurar los tripulantes y pasajeros en las embarcaciones nacionales que se dediquen al transporte de pasajeros, al recreo, al deporte y a actividades turísticas, así como aquéllas que se dediquen a la navegación de cabotaje.

Artículo 59. **Reglamento.** El reglamento a la presente ley determinará con precisión las excepciones, los montos, los bienes asegurables, los riesgos cubiertos y la vigencia de los seguros, atendiendo a las dimensiones de la embarcación o artefacto naval, su clase y características particulares.

CAPÍTULO VI Personal de la Marina Mercante

Sección I Disposiciones Generales

Artículo 60. **Autorización e inscripción del Personal de la Marina Mercante.** Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales nacionales o ejercer profesión, oficio u ocupación en actividades reguladas o controladas por la DNS, si no es autorizada por ésta e inscrita en la sección respectiva de su RMA.

Para dicha autorización e inscripción, todo tripulante de embarcaciones nacionales, sea cual sea el tipo de navegación que realice, deberá contar con el Certificado de Zafarrancho.

Artículo 61. **Clasificación del Personal de la Marina Mercante.** El personal de los buques y artefactos navales y el integrado por quienes ejercen profesiones,

oficios u ocupaciones conexas con las actividades marítimas, lacustres y fluviales que se desempeñan en tierra, se agrupan en:

- a) Gente de Mar.
- b) Personal Terrestre de la navegación.

Los plazos de vigencia de las inscripciones y licencias no será superiores a cinco años, excepto para la Gente de Mar, para quienes la vigencia será la que fijen las normas que regulan la carrera.

Sección II Gente de Mar

Artículo 62. **Definición.** Es el personal que en virtud de una relación laboral ejerce su profesión, oficio u ocupación a bordo de los buques y artefactos navales como miembros de la dotación.

Artículo 63. **Título Profesional.** La DNS expedirá al trabajador del mar el Título Profesional que corresponda, una vez que cumpla con los requerimientos que disponga la normativa vigente y aplicable en la materia.

Artículo 64. **Obligatoriedad de Inscribirse.** Toda persona deberá inscribirse en la Sección de Gente de Mar del RMA como requisito previo para formar parte de la tripulación de una embarcación o artefacto naval nacional.

Los requisitos de idoneidad y capacidad, la clasificación y el registro de la Gente de Mar de acuerdo con el puesto específico y funciones que desempeñe cada integrante de la tripulación serán establecidos de acuerdo con la normativa técnica vigente y aplicable sobre la materia.

Artículo 65. **Libreta de Embarco.** Una vez que el trabajador del mar se encuentre inscrito en la Sección de Gente de Mar del RMA, la DNS le expedirá la correspondiente Libreta de Embarco, sin la cual no podrá embarcarse ni ejercer función alguna en los buques y artefactos navales nacionales; para lo cual deberá encontrarse actualizada. El contenido y la forma en que se expedirá el mencionado documento serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

Artículo 66. **Licencias otorgadas en el extranjero.** Las licencias de navegación expedidas en el extranjero serán validadas para desempeñarse a bordo de buques y artefactos navales nacionales, solamente cuando cumplan con los requerimientos iguales o mayores a los que se establezcan en la reglamentación respectiva para la categoría pretendida. El personal extranjero, deberá presentar además el respectivo contrato de trabajo y demostrar su permanencia legal en el país.

Artículo 67. **Dotación Mínima de Seguridad.** Es el número de oficiales y tripulantes que sirve para atender y desempeñar las diversas funciones y operar con seguridad los instrumentos y accesorios de un buque o artefacto naval y sus medios de salvamento.

La tripulación de las embarcaciones y artefactos navales costarricenses no podrá ser inferior a la dotación mínima de seguridad, para lo cual la DNS expedirá el certificado que acredite dicha condición, documento que siempre deberá portarse a bordo. El número de miembros de la dotación mínima de seguridad y las condiciones de idoneidad profesional de dicha dotación serán establecidos en el reglamento que se dicte sobre la materia.

Artículo 68. **Expedición de Títulos Profesionales, Libretas de Embarco y otros documentos.** Los títulos profesionales, libretas de embarco y demás documentos establecidos en los convenios internacionales que la República de Costa Rica sea parte, serán autorizados y expedidos por la DNS de conformidad con la normativa vigente y aplicable.

Artículo 69. **Reglamento de disciplina de la Gente de Mar.** La disciplina a bordo de las embarcaciones y artefactos navales de bandera nacional se regirá por el reglamento que sobre la materia dicte el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En dicho reglamento se impondrá según la gravedad de la falta las siguientes sanciones: La falta muy leve será sancionada con amonestación por escrito, la falta leve con suspensión sin goce de salario de tres a quince días, la falta grave con suspensión sin goce de salario de dieciséis a treinta días, y la falta muy grave con el despido sin responsabilidad patronal.

Las faltas deberán ser declaradas previamente por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con respeto y observancia del debido proceso, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública. Se exceptúa de la aplicación de este artículo el personal portuario que en labores relacionadas con su puesto se encuentre a bordo de las embarcaciones y artefactos navales de bandera nacional.

Sección III Personal Terrestre de la Navegación

Artículo 70. **Definición.** Forman parte del Personal Terrestre de la Navegación toda persona dedicada a ejercer en tierra profesión, oficio u ocupación relacionada con las actividades marítimas, lacustres, o fluviales; incluye a los profesionales responsables de construcciones, reparaciones o modificaciones significativas de embarcaciones y/o artefactos navales, los armadores y/o empresas navieras, el agente naviero, las entidades y el personal que impartan formación y capacitación marítimas, y todo otro que se determine legal o reglamentariamente.

Artículo 71. **Requisitos de inscripción.** Los requisitos de inscripción y otorgar licencias al Personal Terrestre de la Navegación en el RMA, así como los deberes,

atribuciones y responsabilidades de éstos en su relación con la DNS y otras autoridades administrativas del país, serán determinados en el reglamento que se dicte sobre la materia.

Sección IV Educación Marítima Mercante

Artículo 72. **Sistema de Formación y Capacitación.** Se declara a la Educación Náutica de interés público. La DNS velará porque el Sistema de Formación y Capacitación de la Gente de Mar, con planes y programas de estudios previamente autorizados por la DNS y registrados ante las dependencias del sistema educativo nacional, se ejecute acorde a las disposiciones establecidas reglamentariamente, de forma tal que permita emitir los respectivos Títulos Profesionales una vez cumplidos los requisitos exigidos por la normativa vigente y aplicable.

La formación y capacitación de las tripulaciones de los buques y artefactos navales, será ejecutada por aquellas entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que se acrediten y registren ante el RMA de la DNS, las cuales deberán cumplir con los requisitos que se determinen en el ordenamiento jurídico.

Las instituciones educativas que impartan formación náutica a nivel superior reconocidas por las autoridades educativas competentes y que autorice la DNS, podrán ofrecer estudios de grado y posgrado a los oficiales de la Marina Mercante Nacional, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente y aplicable para lo cual deberán contar con los bienes muebles, equipos y sistemas adecuados para la enseñanza práctica.

El personal que imparta la formación y capacitación deberá registrarse ante el RMA de la DNS, así como cumplir con los requisitos establecidos en la normativa aplicable. Asimismo, los centros de formación y capacitación deberán someter sus procesos a normas de calidad con el objetivo de garantizar la consecución de los objetivos definidos, incluidos los relativos a las cualificaciones y experiencia de los instructores y evaluadores.

Artículo 73. **Planes y Programas de Estudio.** Los planes y programas de estudio para la formación y capacitación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones de los buques, embarcaciones y artefactos navales costarricenses, se ajustarán al desarrollo y necesidades de la marina mercante costarricense. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.

La DNS coadyuvará al Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura, al desarrollo de planes y programas de capacitación acordes con la actividad del sector pesquero; en la integración de éstos, deberán valorar las opiniones de las

asociaciones sectoriales, los centros de investigación pesquera y, demás entidades vinculadas, todo ello con apego a las disposiciones aplicables.

A los efectos de velar por el cumplimiento de los planes de estudios autorizados, las inspecciones o auditorias de los centros de formación y capacitación de la gente de mar, serán realizadas en forma conjunta por la DNS y las dependencias públicas competentes.

TÍTULO III NAVEGACIÓN ACUÁTICA

CAPÍTULO I Disposiciones Generales

Artículo 74. **Libertad de navegación.** La navegación en las aguas jurisdiccionales y el arribo a puertos costarricenses, estarán abiertos a las embarcaciones de todas las naciones, de conformidad con el ordenamiento jurídico, los usos y costumbres internacionales.

Artículo 75. **Clasificación.** La navegación, según donde se realice será interior, de cabotaje e internacional.

Artículo 76. **Facultades de la DNS.** La DNS podrá, en casos calificados, restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones o artefactos navales en las aguas jurisdiccionales o puertos, cuando dicha acción:

- a) Atente contra el interés público.
- b) Impida la libre navegación.
- c) Ponga en riesgo las instalaciones portuarias.
- d) Atente contra la seguridad y/o la protección de otras embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en aguas jurisdiccionales.
- e) Implique un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación.

Podrá también prohibir el tránsito por aguas jurisdiccionales de las embarcaciones si su paso no es inocente.

CAPÍTULO II Navegación Interior

Artículo 77. **Definición.** Navegación interior es aquella que se realiza íntegramente dentro del ámbito de un puerto o en las aguas interiores del Estado costarricense.

Artículo 78. **Reserva de bandera.** La navegación entre puertos nacionales, cuyo fin sea el comercio, queda reservada a las embarcaciones de bandera nacional explotadas por empresas navieras inscritas en el RMA. No obstante, cuando no existan embarcaciones de bandera nacional adecuadas y disponibles para prestar

una determinada actividad en forma eficiente, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la DNS podrá autorizar, vía resolución administrativa, a cualquiera de las empresas navieras inscritas en el RMA la utilización de embarcaciones de pabellón de otro país para efectuar dicha navegación, siempre y cuando reúnan las condiciones técnicas idóneas para la prestación del servicio.

Artículo 79. **Definición.** La navegación regular de cabotaje se conceptualiza como el servicio público de transporte acuático de personas y/o de carga sujeto a una ruta, a un horario y tarifas previamente establecidas y autorizadas por las autoridades competentes, efectuado entre dos puertos sean éstos costeros de un mismo litoral, fluviales o lacustres.

Artículo 80. **Interés Nacional y Utilidad Pública del Servicio.** Por esta Ley se declara de interés nacional y utilidad pública el servicio regular de cabotaje nacional.

Artículo 81. **Reserva de Bandera.** La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional queda reservada a embarcaciones de bandera costarricense. Excepcionalmente, cuando no existan embarcaciones nacionales aptas y disponibles para la prestación de determinados servicios regulares de cabotaje nacional y por el tiempo que perdure tal circunstancia, podrá autorizarse la contratación y el empleo de embarcaciones de otros pabellones, técnicamente dotadas y previamente autorizadas por la DNS.

Artículo 82. **Concesión del Servicio.** La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional se otorgará por medio de licitación pública, con sujeción a las especificaciones técnicas, obligaciones y seguros que establezca la normativa aplicable. Una vez firme el acto de adjudicación se procederá a formalizar mediante un contrato de prestación de servicio. En todo caso, para iniciar la prestación del servicio regular de cabotaje nacional deberá haberse cumplido con el requisito de formalización contractual anteriormente citado.

La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional en lo no dispuesto en la presente Ley, así como las garantías de participación y cumplimiento, se regirá por lo establecido en la normativa vigente y aplicable en materia de contratación administrativa.

Artículo 83. **Plazo de la Concesión del Servicio.** La concesión del derecho de línea para explotar un servicio regular de cabotaje nacional se otorgará por un período de diez años, prorrogables a criterio del MOPT, por una sola vez, hasta por diez años.

ARTICULO 84. **Solicitud de la Concesión.** Los interesados en explotar un servicio regular de cabotaje nacional deberán dirigirse al MOPT, para solicitar que se saque a Licitación Pública la línea correspondiente, y deberán aportar la siguiente documentación:

- a) Solicitud por escrito. Si se trata de persona jurídica indicar nombre de la empresa, representante legal, cédula jurídica, citas de inscripción en el Registro Nacional, y firma autenticada por abogado del representante legal. En caso de persona física indicar nombre y apellidos, documento de identidad, profesión u oficio, domicilio y firma del solicitante autenticada por abogado. En el escrito autenticado cancelar el timbre del Colegio de Abogados que corresponda.
- b) En la solicitud por escrito, señalar medio para recibir notificaciones, bajo pena de declarar de oficio inadmisibles las solicitudes en caso de omitir esta información.
- c) Ruta o línea que se solicita explotar, de puerto a puerto.
- d) Unidades que prestarán el servicio, sus características, nombre, matrícula, tamaño, capacidad de pasajeros, capacidad de carga, tonelaje de registro bruto y neto, clase de motor, su marca, número y caballos de fuerza.
- e) Compromiso de suscribir por todo el plazo de la concesión las pólizas, garantías y seguros que establezca el ordenamiento jurídico aplicable, en caso de resultar adjudicatarios.
- f) Horarios de servicio.
- g) Cantidad de chalecos salvavidas para pasajeros, los botes que llevará y su clase y los equipos contra incendios y extintores con que cuenta la embarcación.
- h) Sistema de radio-comunicaciones que usará.
- i) Una propuesta de Reglamento de Servicio.
- j) Compromiso de cumplir con todos los requisitos establecidos por ley.

ARTÍCULO 85. Necesidad del Servicio de Cabotaje. Previa a la Licitación Pública, la DNS, comprobará la necesidad de establecer la línea de cabotaje y las ventajas que su establecimiento pueda traer al servicio e interés públicos tutelados, levantando una información entre los vecinos de los lugares en donde operará el servicio público de cabotaje. Si de la información resultare que su establecimiento es beneficioso, se publicará el Cartel de la Licitación Pública en el Diario Oficial La Gaceta.

Artículo 86. Obligaciones del Concesionario. Los concesionarios del derecho de línea se obligan a explotar un servicio regular de cabotaje nacional en forma eficiente y segura, así como a cumplir las siguientes obligaciones:

- a) Llevar a cabo la explotación de los servicios de cabotaje conforme a una ruta, horarios y tarifas previamente aprobados.
- b) No interrumpir dicho servicio una vez iniciado, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente demostrado.
- c) Comprobar las condiciones de navegabilidad de sus embarcaciones y permitir dicha comprobación por parte de los funcionarios de la DNS.
- d) Mantener a bordo de cada embarcación el Plan y Cuadro de Zafarrancho autorizados por la DNS, exhibiendo el Cuadro en lugares visibles para conocimiento de toda la tripulación y de los pasajeros.

- e) Someter las embarcaciones utilizadas en el servicio público de cabotaje, a un reconocimiento anual efectuado por parte de los inspectores de la DNS; y exhibir el Certificado de Navegabilidad en un lugar visible.
- f) Solicitar la autorización de despacho a la Capitanía de Puerto que corresponda, cada vez que se haga a la mar alguna de sus embarcaciones, acompañando dicha solicitud de los siguientes documentos:
 - 1. Una lista de la tripulación.
 - 2. Una lista de los pasajeros que transporte.
 - 3. Un detalle de la carga que transporte.
- g) Contar en la embarcación con un número de asientos equivalente al número de pasajeros que estén autorizados a transportar.
- h) No transportar en la embarcación, en ningún caso, un número mayor de pasajeros ni un tonelaje mayor, de los autorizados en su Certificado de Navegabilidad.
- i) Transportar los pasajeros y la carga por separado.
- j) Llevar en cada embarcación el número de chalecos salvavidas y de botes con capacidad suficiente para el número de pasajeros y tripulación a que está autorizada, de conformidad con su Certificado de Navegabilidad.
- k) No transportar productos o materias inflamables en embarcaciones que no reúnan las debidas condiciones de seguridad.
- l) Llevar sistemas de comunicación radio-teléfono en todos los viajes y reportarse con la Capitanía de Puerto de la jurisdicción marítima correspondiente, por lo menos una vez durante la travesía y cada vez que arriben a puerto.
- m) Tener las embarcaciones que prestan el servicio de cabotaje bajo el mando de Capitanes experimentados y de tripulaciones con experiencia, para lo cual deberán presentar los atestados correspondientes a la DNS. La DNS deberá llegar un registro de los capitanes y tripulaciones autorizados para cada embarcación que preste el servicio de cabotaje, así como, de las tarifas y de los horarios en que brindarán el servicio de cabotaje concesionado.
- n) Cada tripulante deberá contar con el Certificado de Zafarrancho. Los zafarranchos de incendio, hombre al agua, colisión y abandono del buque, deberán practicarse al menos una vez al mes y así debe quedar constando obligatoriamente en la bitácora de navegación del buque. La DNS podrá fiscalizar el cumplimiento de esta disposición a través de inspecciones y visitas aleatorias.
- o) Llevar un Diario de Navegación debidamente autorizado por la Capitanía de Puerto de su jurisdicción marítima, cuando se trate de embarcaciones de más de cien toneladas de registro bruto o un cuaderno también autorizado por la Capitanía de Puerto respectiva que haga las veces del mismo en embarcaciones de veinte y hasta cien toneladas de registro bruto, en el que anotarán en orden cronológico todas las incidencias del viaje.
- p) No conectarse fuera de Puerto con embarcaciones que hagan tráfico de altura o de cabotaje, ya sea atracándoseles o por medio de botes, salvo en caso fortuito o fuerza mayor, para prestar o recibir auxilio, en cuyo caso deberán reportarse a las autoridades de la Capitanía de Puerto de su

- jurisdicción marítima y someterse a las disposiciones que regulan el tráfico de altura, salvo autorización expresa de la Capitanía de Puerto respectiva.
- q) Cargar o descargar con el cuidado debido la carga que transporten.
 - r) Responsabilizarse por los daños o accidentes que puedan sufrir los pasajeros que empleen el servicio de la empresa, salvo en el caso de que éstos no sean imputables a la empresa o se deban a la imprudencia, el descuido o la negligencia evidente del accidentado.
 - s) Demostrar estar al día con sus obligaciones relativas a la Seguridad Social con la Caja Costarricense de Seguro Social de conformidad con su ley constitutiva.
 - t) Asegurar al Capitán y a la tripulación con la correspondiente Póliza de Riesgos del Trabajo, y a los pasajeros con la Póliza de Seguro de Pasajeros, otorgadas por el Instituto Nacional de Seguros o por un Operador de Seguros Privado debidamente autorizado por la Superintendencia General de Seguros; pólizas que deberán cumplir todo el plazo de la concesión.
 - u) Estar al día en el pago de los Cánones de Regulación de Servicio de Transporte Remunerado de Personas, Modalidad Cabotaje, o de que tiene autorizado y al día el correspondiente arreglo de pago con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
 - v) Cualquier otra obligación que se establezca en la normativa aplicable o que se estipule en el Contrato de Concesión.

Artículo 87. **Facultades de la DNS.** La DNS podrá controlar y fiscalizar en cualquier momento el cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

ARTICULO 88. **Reglamentos.** Toda empresa concesionaria de un servicio de cabotaje, deberá tener un Reglamento de Servicio que deberá ser aprobado por parte de la DNS antes de entrar en operación el servicio de cabotaje, y la que cuente con cinco o más empleados, habrá de tener, además, un Reglamento Interior de Trabajo, el cual una vez aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, se deberá enviar una copia a la DNS.

ARTICULO 89. **Competencias de la DNS.** Corresponde a la DNS, el estudio, la aprobación, la revisión o modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas respecto a la carga, sus elementos de aplicación y demás documentos que le sometan a estudio los concesionarios.

Artículo 90. **Autorización para la enajenación o cesión de la concesión.** Las personas físicas o jurídicas a quienes se otorguen concesiones de derecho de línea para explotar el servicio regular de cabotaje nacional, no podrán enajenarla o cederla, sin autorización previa de la DNS y en todo caso, deberán garantizarse las mismas condiciones originales de prestación del servicio público o mejorarlas. Dicha enajenación o cesión deberá tener el refrendo de la Contraloría General de la República.

Artículo 91. **Causales para caducar la concesión.** Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales para caducar la concesión, las siguientes:

- a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado en la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- b) La interrupción del servicio sin causa justificada.
- c) Enajenar o ceder la concesión o alguno de sus derechos en ella adquiridos sin previa autorización del MOPT.
- d) No otorgar las garantías exigidas en el contrato de concesión.
- e) Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o las condiciones en que se opere el servicio concesionado en detrimento del usuario.
- f) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos esenciales establecidos en el contrato de concesión.
- g) La expiración del plazo de la concesión.
- h) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.
- i) Cualquier otra que determine el ordenamiento jurídico.

La caducidad de la concesión por las causales señaladas en los incisos a), b), c), d), e), f) e i), deberán ser declaradas previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

En caso de caducidad, el concesionario perderá a favor de Estado el importe de las garantías otorgadas, salvo por expiración del plazo de la concesión.

Artículo 92. **Autorización para modificar las condiciones para la prestación del servicio.** Las condiciones para la prestación del servicio regular de cabotaje autorizadas en el contrato podrán modificarse, excepcionalmente, previa autorización de la DNS.

Artículo 93. **Reglamento.** El régimen de navegación regular de cabotaje en todo lo no previsto en la presente Ley se establecerá en su reglamentación.

CAPÍTULO IV

Navegación Internacional

Artículo 94. **Definición.** Navegación internacional es la que se realiza entre puertos situados en territorio costarricense o sobre su plataforma continental y puertos situados fuera de dicho territorio o plataforma.

Artículo 95. **Prestación del servicio.** La navegación internacional estará abierta a todos los armadores y embarcaciones con independencia de su nacionalidad y pabellón respectivamente, de conformidad con las condiciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

Artículo 96. **Agente naviero.** Toda embarcación de navegación internacional procedente de puerto extranjero deberá tener un agente naviero en los puertos nacionales a que arriben. Se exceptúa de la obligación anterior:

- a) Los puertos en que el armador tenga oficina establecida, donde podrá actuar directamente.
- b) Las embarcaciones de recreo y deportivas cuyo propietario o capitán podrá actuar directamente.

Artículo 97. **Autorización del transporte marítimo internacional.** El MOPT autorizará, mediante resolución administrativa, la actividad del transporte marítimo internacional en los puertos nacionales.

CAPÍTULO V

Arribo, Recepción y Despacho de Embarcaciones

Artículo 98. **Arribo, recepción y despacho.** El arribo, la recepción y despacho de embarcaciones en los puertos habilitados, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico y a las reglas de operación de cada puerto.

En caso de que las embarcaciones se encuentren en una zona portuaria o aledaña a ésta, deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la DNS o la autoridad u operador portuario competente con el fin de garantizar la seguridad del puerto y de las embarcaciones circundantes.

Artículo 99. **Distintivos.** Toda nave fondeada o atracada en puerto debe izar la bandera de su nacionalidad. Las embarcaciones extranjeras además, deben izar la bandera costarricense. En los casos de espera de práctico y de los buques que transportan mercancías peligrosas, deberán izar las banderas que correspondan según la normativa y práctica internacionales.

Artículo 100. **Facilitación.** Las autoridades u operadores portuarios, en coordinación con otras autoridades públicas competentes, deben tomar las medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia de los buques en puerto o en las zonas aledañas a éste. Además, deben proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario y revisar frecuentemente las formalidades relacionadas con el arribo, recepción y despacho de embarcaciones, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, y medidas de seguridad relacionadas con dicha facilitación.

Artículo 101. **Arribo forzoso.** Son considerados casos de arribo forzoso, aquéllos que entrañen peligro para las personas a bordo, la propia embarcación, la carga transportada o el medio acuático, que requieran prioridad para entrar a puerto.

En caso de arribo forzoso, el capitán o patrón de la embarcación deberá dar aviso inmediato a la DNS a través de las Capitanía de Puerto que corresponda, quien deberá coordinar el arribo con la autoridad u operador portuario pertinente. La DNS verificará los motivos que justifiquen el arribo forzoso y señalará al capitán los requisitos y exigencias que deberá cumplir y las normas a que estará sujeta la

embarcación mientras se encuentre en esta calidad, teniendo facultades para rechazarla cuando el arribo pueda implicar inseguridad para otras embarcaciones o para las instalaciones portuarias, o pueda implicar peligro de contaminación para el medio acuático.

El armador será responsable de cubrir los gastos que haya generado el arribo forzoso de una embarcación, a la cual no se le expedirá autorización de despacho hasta su pago efectivo.

El reglamento a la presente Ley regulará esta materia y otras ayudas que se requieran ante un arribo forzoso.

Artículo 102. Embarcaciones que efectúan viajes internacionales. El arribo, recepción y despacho de embarcaciones que tengan como origen o destino un puerto extranjero, se realizará, únicamente, en los puertos autorizados según lo dispuesto en el artículo 96 de la presente Ley.

Artículo 103. Ventanilla Única Marítima y formularios FAL de la OMI. Las autoridades con competencias en la recepción y despacho de naves, colaborarán en la implementación y puesta en ejecución de la Ventanilla Única Marítima, que constituirá una plataforma tecnológica para la presentación de los diferentes formularios FAL de la OMI, información y documentación relacionada con los procesos de recepción y despacho de naves. Esta ventanilla podrá contemplar otros trámites o servicios diferentes a la recepción y el despacho de naves, según las necesidades y el desarrollo del transporte marítimo nacional.

Artículo 104. Recepción del Buque. La recepción de un buque proveniente de puerto extranjero por parte de las autoridades competentes se realizará tan pronto como el Ministerio de Salud lo autorice y después de haberse realizado la inspección sanitaria cuando corresponda.

Las Capitanías de Puerto negarán la recepción de una embarcación, en los siguientes casos:

- a) Cuando la documentación exigida para la recepción por parte de la DNS este incompleta.
- b) Cuando la embarcación atente contra la seguridad de la navegación y la protección marítima, así como cuando pueda implicar riesgo de contaminación acuática.
- c) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.

La negación de la recepción deberá ser comunicada por parte de la Capitanía de Puerto a través de la Ventanilla Única Marítima. En caso de que no se pueda comunicar por medio de la VUM se hará por los medios físicos disponibles, al armador o a su representante, y en caso de que no se puedan localizar, al Capitán o Patrón de la embarcación, indicando las razones que motivaron la negativa.

Artículo 105. **Negación del despacho.** Las Capitanías de Puerto negarán la autorización del despacho a las embarcaciones, en los siguientes casos:

- a) Cuando la documentación exigida para el despacho este incompleta.
- b) Cuando la embarcación atente contra la seguridad de la navegación y la protección marítima, así como cuando pueda implicar riesgo de contaminación acuática.
- c) Por existir peligro para la embarcación, su tripulación, pasajeros o bienes embarcados, de acuerdo con los informes meteorológicos o mareológicos oficiales, o las prevenciones de contingencias difundidas.
- d) Cuando se encuentren pendientes de cancelar las multas por concepto de infracciones administrativas o penales dispuestas en la presente Ley, o en otras normativas marítimas.
- e) Por orden de autoridad judicial o administrativa competente.

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

- f) Cuando la embarcación no cuente con Certificado de Navegabilidad, o que, teniéndolo, esté vencido o cancelado.
- g) Cuando el lugar de destino solicitado esté fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en el Certificado de Navegabilidad.
- h) Cuando el capitán o patrón de la embarcación a zarpar se encuentre inhabilitado.
- i) Cuando uno o más de los miembros de la tripulación no cuenten con el Certificado de Zafarrancho, o que, teniéndolo, esté vencido.
- j) Cuando uno o más de los miembros de la tripulación no cuenten con la Libreta de Embarco, o que, teniéndola, esté vencida.
- k) Por el no pago de los derechos, tasas, cánones, infracciones y delitos dispuestos en la presente Ley.

La negación del despacho deberá ser comunicada a través de la Ventanilla Única Marítima. En caso de que no se pueda comunicar por medio de la VUM se hará por los medios físicos disponibles, al armador o a su representante, y en caso de que no se puedan localizar, al Capitán o Patrón de la embarcación, indicando las razones que motivaron la negativa.

Artículo 106. **Arribo, recepción y despacho de embarcaciones bajo el régimen de atracaderos y marinas turísticas.** En las marinas y atracaderos turísticos, el arribo, la recepción y el despacho de las embarcaciones se sujetarán al régimen especial que establezca el reglamento respectivo. La DNS podrá habilitar, cuando cuente con personal y recursos suficientes, la respectiva Delegación Marítima auxiliar de la Capitanía de Puerto, responsable de controlar el arribo, la recepción y el despacho de embarcaciones que operen en dichos lugares.

Artículo 107. **Reglamento.** El procedimiento, documentación y demás formalidades a exigir para los trámites de arribo, recepción y despacho según la clase de embarcación y el tipo de navegación que realiza en lo no dispuesto en la presente Ley, se establecerá en el reglamento que se dicte sobre la materia.

CAPÍTULO VI

Servicio de Practicaje

Artículo 108. **Definición.** El Servicio de Practicaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de las embarcaciones, de un práctico de puerto para efectuar las maniobras de recepción, despacho, fondeo, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la nave y de las instalaciones portuarias.

Artículo 109. **Prestación del servicio.** El servicio de practicaje será brindado en los puertos por la autoridad u operador portuario; en caso de realizarse fuera del área de operación de un puerto, la DNS designará la autoridad responsable para la prestación de dicho servicio.

Artículo 110. **Autorización del servicio.** Corresponde a la DNS autorizar el establecimiento del servicio de practicaje en un puerto o lugar, previa solicitud de la autoridad u operador portuario que se trate, así como la zona o extensión territorial del mismo, y las condiciones técnicas en que debe ser prestado.

Artículo 111. **Obligatoriedad del servicio.** Será obligatorio el servicio de practicaje cuando así lo determine la DNS, para garantizar la seguridad de la navegación y del medio acuático.

Artículo 112. **Requisitos del práctico.** Para ser práctico de puerto se requiere haber cumplido con los requisitos necesarios para demostrar su idoneidad y encontrarse inscrito en la Sección de Gente de Mar del RMA.

Artículo 113. **Responsabilidad.** Sin perjuicio de las responsabilidades que en casos concretos le compete, el práctico no sustituye al Capitán de la nave, ni se subroga en el mando que el mismo ejerce, por lo que siempre el Capitán es responsable definitivo de las maniobras de navegación.

Artículo 114. **Deber de informar.** El Práctico, deberá informar a las autoridades públicas de las infracciones en materia de salud, seguridad pública y de la navegación, protección marítima y del medio acuático que tenga conocimiento a bordo del buque inmediatamente después de su desembarco.

Artículo 115. **Falta de pago del servicio de practicaje.** La falta de pago de las tarifas por la prestación del servicio de practicaje podrá dar lugar a la detención de la embarcación por parte de la autoridad u operador portuario, quien además podrá solicitar a la autoridad judicial competente su embargo preventivo y las acciones conducentes para obtener la satisfacción de su crédito con la preferencia que al mismo corresponda.

Artículo 116. **Reglamento.** El reglamento a la presente Ley determinará las condiciones técnicas para la prestación del servicio de practicaje, sus competencias y responsabilidades, así como los requisitos que deberán cumplir los prácticos para acreditar su idoneidad.

CAPÍTULO VII

Servicio de Remolque Maniobra en Puerto

Artículo 117. **Definición.** El servicio de Remolque Maniobra en puerto es el servicio que prestan los remolcadores para halar, empujar, apoyar o asistir al buque, durante las operaciones portuarias, con el fin de garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

Artículo 118. **Obligatoriedad del servicio.** La DNS determinará y autorizará que puertos y buques requerirán el uso obligatorio del servicio de remolque maniobra con base en criterios técnicos de seguridad, economía y eficiencia.

Artículo 119. **Cumplimiento de normas para el servicio.** Las embarcaciones nacionales y extranjeras que arriben o se despachen de puertos nacionales deberán cumplir con las normas establecidas para el servicio de remolque maniobra el cual será brindado por la autoridad u operador portuario o por quien éste contrate. La DNS podrá controlar y fiscalizar la correcta prestación de este servicio.

Artículo 120. **Prohibición para la prestación del servicio.** Ninguna embarcación podrá realizar faenas de remolque maniobra sin permiso de la DNS, salvo que se trate de casos de asistencia o salvamento en los cuales se requiera el empleo urgente e inmediato de una embarcación como remolcador.

Artículo 121. **Responsabilidad solidaria.** En la prestación del servicio de remolque maniobra, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán solidariamente frente a terceros de los daños y perjuicios que causen. Es obligación implícita en el contrato de remolque maniobra, tanto por parte del remolcado como del remolcador, observar durante el curso de la operación todas las precauciones indispensables para no poner en peligro a la otra embarcación. La responsabilidad por los daños que resulten del incumplimiento de esta obligación no podrá ser motivo de una cláusula de exoneración o de limitación.

Artículo 122. **Reglamento.** Las embarcaciones que arriben o salgan de puertos nacionales y las autoridades u operadores portuarios o quienes estos contraten para la prestación del servicio remolque maniobra, en lo no dispuesto en la presente Ley, deberán cumplir con las normas que establezcan la reglamentación respectiva y las reglas de operación de cada puerto.

CAPÍTULO VIII

Señalamiento Marítimo y Ayudas a la Navegación

Artículo 123. **Señalización.** Las zonas de aproximación, canales de acceso, áreas de maniobra, áreas especiales y peligrosas existentes, deberán estar adecuadamente señalizados de conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptadas, para garantizar la seguridad a la navegación tanto diurna como nocturna.

Artículo 124. **Señales marítimas y ayudas a la navegación en el área de operación de los puertos.** Las autoridades u operadores portuarios, serán responsables de construir, instalar, operar y mantener en su área de operación, las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, según lo justifique el volumen de tránsito marítimo y lo exija el grado de riesgo de accidentes, previa recomendación técnica de la DNS.

Artículo 125. **Sistemas de control de tránsito marítimo.** La DNS determinará la necesidad de establecer sistemas de control de tránsito marítimo en los puertos y en las vías navegables; corresponderá a las autoridades u operadores portuarios su implantación.

Artículo 126. **Lugares de Refugio.** La DNS podrá establecer los lugares de refugio adecuados para que los buques se resguarden en caso de condiciones atmosféricas que pongan en riesgo su navegación. Cada lugar de refugio deberá estar debidamente señalizado para ofrecer condiciones de seguridad a los buques que los utilicen.

Artículo 127. **Obligación de informar a la DNS.** Los capitanes de las embarcaciones y quienes dirigen las operaciones en los artefactos navales, las autoridades u operadores portuarios y los prácticos, están obligados a informar a la Capitanía de Puerto más cercana y a la DNS, por cualquier medio de comunicación, desde el momento de su avistamiento las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas y demás ayudas a la navegación.

La Capitanía de Puerto a su vez, estará obligada a informar a todos los buques que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá de comunicar por escrito a la DNS lo indicado en el párrafo anterior, quien deberá de inmediato realizar las gestiones pertinentes para eliminar las interrupciones, deficiencias y desperfectos.

CAPÍTULO IX

Comunicaciones Marítimas y Avisos a los Navegantes

Artículo 128. **Condiciones meteorológicas, mareológicas u otros eventos naturales que afecten la navegación.** La Comisión Nacional de Emergencias, el Instituto Meteorológico Nacional, el Centro de Investigación en Ciencias del Mar y Limnología de la Universidad de Costa Rica, y/o el Laboratorio de Oceanografía y Manejo Costero de la Universidad Nacional, serán responsables de brindar y difundir la información disponible a las Capitanías de Puerto, al Servicio Nacional de Guardacostas, a las autoridades competentes y a los medios de comunicación disponibles, sobre las condiciones meteorológicas, mareológicas, alerta de tsunamis o cualquier otro evento natural que pueda afectar el uso de los puertos y la navegación segura en las aguas jurisdiccionales.

Artículo 129. **Avisos a los navegantes.** La DNS será la responsable de emitir y divulgar los avisos a los navegantes en el área de influencia respectiva. Todas las embarcaciones estarán en la obligación de atender y acatar los avisos a los navegantes.

Artículo 130. **Servicio de comunicaciones marítimas.** La DNS en coordinación con las autoridades u operadores portuarios implementará un servicio de comunicaciones marítimas acorde con las necesidades y posibilidades del país.

TÍTULO IV ACCIDENTES O INCIDENTES MARÍTIMOS

CAPÍTULO I Disposiciones Generales

Artículo 131. **Definición.** Se consideran accidentes o incidentes marítimos los establecidos como tales por la presente Ley, por las normas internacionales y por la costumbre nacional e internacional.

Son accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

- a) El naufragio
- b) El encallamiento.
- c) El abordaje o colisión.
- d) La explosión.
- e) El incendio de buques o artefactos navales.
- f) La arribada forzosa.
- g) Toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina.
- h) Los daños causados por buques o artefactos navales a infraestructuras portuarias.
- i) La avería común.
- j) El cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 132. **Investigación técnica.** La DNS es el órgano competente para investigar técnicamente todo accidente o incidente marítimo que tenga lugar en las aguas jurisdiccionales, con el objeto de determinar las causas de tales hechos, de cuyas circunstancias llevará un registro, en donde se hará constar el grado de cumplimiento de las recomendaciones emanadas de la investigación.

En la investigación de todo accidente e incidente marítimo deberán colaborar todos los entes gubernamentales que la DNS solicite.

Artículo 133. **Acta de Protesta.** En caso de ocurrir un accidente o incidente marítimo, el capitán o patrón de todo buque o artefacto naval, o en su ausencia el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar acta de protesta.

Artículo 134. **Reglamento.** El Reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento a seguir en la investigación de todo accidente o incidente marítimo.

CAPÍTULO II **Abordajes**

Artículo 135. **Definición y régimen jurídico aplicable.** A los efectos de la presente Ley se entenderá por abordaje la colisión en la que intervienen buques o artefactos navales pertenecientes a un mismo o a diferentes propietarios y tenga como resultado daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

Salvo prueba en contrario, si después del abordaje, un buque o artefacto naval naufragare en el curso de su navegación a un puerto o lugar de refugio, su pérdida a todos los efectos legales, será considerada como consecuencia del abordaje.

El abordaje se regulará por los convenios internacionales adoptados sobre esta materia y que Costa Rica sea Estado Parte y por las disposiciones de este Capítulo.

Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques o artefactos navales de Estado, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Ley.

Artículo 136. **Obligación de mutuo auxilio.** En caso de producirse una colisión o abordaje entre buques y/o artefactos navales, cada capitán o patrón está obligado a prestar auxilio al otro, a su dotación y a sus pasajeros, siempre que pueda hacerlo sin grave riesgo para su buque o artefacto naval y las personas a bordo. El capitán que no cumpliera con esta obligación de mutuo auxilio será sancionado, según lo dispuesto en el artículo 233 de esta Ley.

Asimismo, estarán obligados a brindarse entre sí toda la información necesaria para su correcta identificación y de las personas a bordo.

El armador o propietario de la nave o artefacto naval no será responsable del incumplimiento de parte del capitán o patrón de las obligaciones que le impone el presente artículo.

Artículo 137. **Culpa y fundamento de la responsabilidad.** Si el abordaje es causado por culpa de un buque o artefacto naval, el armador del buque o el propietario del artefacto naval culpable deberá indemnizar todos los daños y perjuicios producidos.

En todo caso, la relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien (es) reclama (n) la indemnización.

Artículo 138. **Abordaje por culpa concurrente.** En caso de abordaje causado por culpa concurrente por ambos buques o artefactos navales involucrados, la

responsabilidad de sus respectivos armadores o propietarios se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o artefacto naval.

Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias de hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores o propietarios por partes iguales.

No obstante los incisos anteriores, respecto de las indemnizaciones por daños sufridos por terceros, sean personales o materiales, los buques o artefactos navales involucrados, responden solidariamente, salvo el derecho regresivo del que pague una suma superior a la que le corresponde soportar, conforme a aquella proporcionalidad.

Artículo 139. **Excepciones oponibles en caso de solidaridad.** El armador o propietario demandado en los supuestos de culpa concurrente podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador o propietario, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

Artículo 140. **Daños por contaminación derivados de un abordaje.** Los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularán por lo dispuesto en el Título V de la presente Ley.

Artículo 141. **Abordaje por causa de fuerza mayor o caso fortuito.** Cuando un abordaje entre dos o más buques o artefactos navales se origine por fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser soportados por quienes los hubieren sufrido.

Artículo 142. **Abordaje imputable al práctico.** Las responsabilidades establecidas en este capítulo subsisten aun cuando el abordaje sea imputable al práctico, aunque su servicio sea obligatorio.

Artículo 143. **Exigencia de la indemnización.** La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.

No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

Artículo 144. **Aplicabilidad de las normas.** Las normas de este Capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de un abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo.

No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.

Artículo 145. **Abordaje por culpa de un tercero.** Cuando un buque o artefacto naval aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, éste es el único responsable. Si más de un buque o artefacto naval es el culpable, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 138 de la presente Ley.

Artículo 146. **Responsabilidad del remolcador o del remolcado.** En caso de abordaje con otro buque o artefacto naval, el convoy constituido por el remolcador y el remolcado se considera como un solo buque o artefacto naval a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno. La responsabilidad hacia terceros recae sobre el remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección del convoy o de la maniobra, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques o artefactos navales.

Artículo 147. **Perjuicios resarcibles.** La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar, debe resarcir, al menos, los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente, como consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado.

Artículo 148. **Disminución de las consecuencias.** Es obligación de los armadores de los buques y de los propietarios de los artefactos navales o de sus representantes, disminuir en todo lo que sea posible, las consecuencias del abordaje, evitando perjuicios eludibles.

Artículo 149. **Monto de la indemnización.** La indemnización debe ser plena, colocando al damnificado o damnificados, en tanto sea posible, en la misma situación en que se encontrarían si el accidente no se hubiese producido.

Artículo 150. **Prescripción.** Las acciones emergentes de un abordaje prescriben por el transcurso de dos años contados a partir de la fecha del accidente. En el caso de culpa concurrente entre los buques o artefactos navales, o entre los integrantes de un convoy o de un tren de remolque, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

CAPITULO III **Averías**

Artículo 151. **Definición.** A los efectos de la presente Ley se entenderá por avería todo daño o menoscabo que sufra un buque o artefacto naval durante su permanencia en puerto o en el transcurso de su navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así

como todo gasto extraordinario en que se incurra durante la expedición para la conservación del buque o artefacto naval, de la carga, o ambos.

Artículo 152. **Clasificación.** Las Averías se clasifican en avería común o gruesa y en avería particular o simple.

La avería común o gruesa es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraída intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus intereses.

La avería particular o simple es aquella que no deba ser considerada como avería común. El importe de las averías particulares estará a cargo del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros.

Artículo 153. Aplicación de las Reglas York Amberes. Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes y aplicables al momento de la declaración de avería.

Artículo 154. **Competencias del Capitán.** El capitán es el competente para decidir los sacrificios y gastos extraordinarios que resulten necesarios para la seguridad común del buque o artefacto naval, y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común de conformidad con las siguientes normas:

- a) Una vez producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en la Bitácora Oficial de Navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas.
- b) Corresponde al capitán, al armador del buque o al propietario del artefacto naval afectado, declarar la avería común ante la DNS inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de esta y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez Civil competente. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.
- c) Si el capitán, el propietario o el armador no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al Juez Civil competente que ésta se declare, petición que sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común. Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.
- d) Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de las mercancías que deban contribuir a ésta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del armador o propietario para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o

garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas. A falta de depósito o de garantía, el armador o propietario tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones aquí establecidas.

- e) La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener el armador o propietario o los dueños de la carga.

Artículo 155. **Intervención del liquidador.** Todos los contribuyentes están obligados a remitir al liquidador de averías designado, con la menor dilación posible, la documentación que justifique el valor de la mercadería respectiva. En caso de no hacerlo, responden por los daños y perjuicios emergentes de su omisión y el liquidador o los interesados pueden accionar judicialmente a ese efecto.

Artículo 156. **Prescripción de la acción.** Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha de llegada del buque o artefacto naval al primer puerto de arribo, después del suceso que haya dado lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la prescripción operará al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

CAPITULO IV

Búsqueda, Rescate y Salvamento

Artículo 157. **Definiciones.** A los efectos del presente capítulo, se entenderá por:

- a) Operación de búsqueda y rescate: toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en las aguas jurisdiccionales.
- b) Operación de salvamento: toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a un buque o artefacto naval, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en las aguas jurisdiccionales.

Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima de inmediato mediante los medios electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.

Artículo 158. **Obligación de auxilio.** Los capitanes, patrones o cualquier tripulante de los buques o artefactos navales que se encuentren próximos a otro, o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate, y sólo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su buque o artefacto naval, tripulación, pasajeros o para su propia vida.

Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 233 de la presente Ley. Los armadores o propietarios no serán responsables del incumplimiento de la misma.

Artículo 159. **Facultades de la DNS.** La DNS adoptará las medidas que sean necesarias para que se brinde pronto auxilio al buque o artefacto naval que esté en peligro, coordinando con el SNG y otras autoridades públicas las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, y demás acciones conducentes a garantizar la seguridad de las personas, bienes y objetos salvados.

Para los efectos de lo aquí dispuesto, la DNS y el SNG podrán poner a su disposición los medios, recursos y efectos disponibles en los puertos cercanos, que a su criterio juzguen necesario para las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento.

Artículo 160. **Simulacros de búsqueda, rescate y salvamento.** La DNS podrá coordinar con el SNG y otras autoridades públicas la organización de simulacros de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas jurisdiccionales.

Artículo 161. **Facultades de las Capitanías de Puerto.** La búsqueda, rescate y salvamento dentro de la jurisdicción de las capitanías de puerto serán coordinados por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del armador o propietario del buque o artefacto naval en peligro, por el tiempo necesario que dure la operación.

Artículo 162. **Derechos del salvador.** El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre el buque o artefacto naval y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Artículo 163. **Normas internacionales.** Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se regirán respectivamente por los convenios internacionales vigentes y aplicables.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se viole lo dispuesto por el tratado internacional aplicable.

CAPÍTULO V

Remociones, Extracciones, Declaratoria de Abandono, Desguace, Derelictos o Restos de Naufragio

Artículo 164. **Obstáculos para la navegación.** Cuando un buque o artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas relacionadas con las aguas jurisdiccionales, la DNS ordenará al armador o propietario la toma de medidas apropiadas a su costa para

iniciar de inmediato su señalización, amarre temporal, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo.

El plazo máximo para cumplir con la orden será de un mes contado a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la DNS solicitará al SNG su remoción o hundimiento, a costa del armador o propietario, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas que correspondan.

Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el armador o propietario deberá informar a la DNS sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio ambiente marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden indicada en el párrafo anterior.

Artículo 165. **Amarre temporal.** La DNS autorizará en casos de contingencia el amarre temporal de un buque o artefacto naval, designando para ello el lugar y tiempo de permanencia, siempre que no perjudique los servicios portuarios, todo lo cual se hará previa opinión favorable de la autoridad u operador portuario cuando corresponda.

Cuando transcurrido el plazo autorizado para el amarre, o en su caso, la última prórroga, si excepcionalmente se hubiere concedido, no se pusiere en servicio la embarcación o artefacto naval, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un obstáculo para la navegación u operación portuaria, la DNS ordenará al armador o propietario del bien su remolque a un lugar seguro.

Artículo 166. **Remoción o remolque.** La DNS podrá ordenar la remoción o el remolque de embarcaciones, artefactos navales u otros objetos con el auxilio del SNG o de otras autoridades públicas, cuando:

- a) Se incumpla la orden dispuesta en el párrafo segundo del artículo anterior.
- b) Constituyan un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, la preservación del medio acuático u otras actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales.

La operación de remoción o remolque se ejecutará por cuenta del armador o propietario del bien. Se faculta al SNG o a la autoridad que llevó a cabo la remoción o el remolque para cobrar a quien corresponda los costos de la operación y en caso de no pago, podrá decretar la retención del bien removido o remolcado y proceder con su remate, cobrándose en primer lugar, los gastos en que hubiere incurrido, luego las multas y recargos del caso. Si luego de ello, existiere remanente, éste ingresará al Fideicomiso dispuesto en el artículo 199 de esta Ley.

Si el producto del remate no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo responsables solidarios por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía judicial ante los tribunales nacionales o extranjeros.

Si el SNG realiza la remoción o remolque, el pago del monto correspondiente por dicho concepto debe realizarse por medio de entero de gobierno y depositarse en la Cuenta Especial del Fondo del SNG. En caso que fuera otra dependencia del Estado, dicho pago se hará favor de la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda.

Artículo 167. **Otras extracciones.** Cuando el buque o artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no se encuentre en los supuestos previstos en el artículo 164, el armador, propietario o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar, dispondrá del plazo de seis meses a partir de la fecha del siniestro para efectuar la remoción o actividad pertinente.

Durante el transcurso de las actividades de extracción, remoción o reflote, el armador o propietario deberá informar a la DNS sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio acuático.

Artículo 168. **Garantía.** Toda persona que como consecuencia de una orden administrativa o de cualquier otro acto deba realizar las actividades de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea pertinente, deberá otorgar garantía suficiente cuyo monto y tiempo de exhibición será fijado por la DNS. El reglamento a la presente ley determinará todo lo relativo a esta materia.

Artículo 169. **Declaración de Abandono.** La DNS declarará el abandono de la nave o artefacto naval a favor del Estado, en los siguientes casos:

- a) Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días calendario y sin que se solicite la autorización de amarre por parte del armador, su representante o del capitán.
- b) Cuando, fuera de los límites del área de operación de un puerto, se encuentre en el caso del inciso anterior, el plazo será de treinta días.
- c) Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio.
- d) Cuando no se concluya las maniobras de extracción, remoción o reflote en el plazo prescrito en el artículo 167 de esta Ley.
- e) Cuando represente un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras ubicadas en las aguas jurisdiccionales, y no sea posible identificar a su propietario o responsable y no sea posible su ubicación en un lugar seguro.

La declaratoria de abandono en los casos señalados en los incisos a), b), c), y d) del presente artículo deberá ser determinada previamente por la DNS de conformidad con el procedimiento sumario establecido en la Ley General de la Administración Pública. Dichos bienes constituirán a partir de la publicación de la declaratoria de abandono en el Diario Oficial La Gaceta, bienes del dominio de la Nación.

La DNS declarará mediante resolución administrativa el abandono en el caso del inciso e) del presente artículo, con el fin de garantizar en forma expedita la

seguridad de la navegación y de las infraestructuras ubicadas en el medio acuático, en este caso no será necesario la publicación de la declaratoria de abandono en el Diario Oficial La Gaceta.

Artículo 170. **Destrucción o hundimiento.** En caso de encontrarse en aguas jurisdiccionales algún objeto, artefacto naval o embarcación declarado en estado de abandono según el último párrafo del artículo anterior, que represente un peligro para la seguridad de la navegación, para la preservación del medio acuático o para las infraestructuras ubicadas en las aguas jurisdiccionales, y no sea posible identificar a su propietario o responsable y, además, no sea posible su ubicación en un lugar seguro, se autoriza al SNG su destrucción o hundimiento.

Artículo 171. **Desguace.** El desguace de un buque o artefacto naval será autorizado por la DNS a solicitud del interesado, siempre que no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa cancelación de la matrícula y constitución de garantía suficiente a favor del Estado para cubrir los gastos que pudieran originarse por los daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio acuático, salvamento de la nave o artefacto naval o recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. Previo al desguace el interesado deberá tramitar la obtención de los permisos ambientales que correspondan según lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.

En el caso de que el desguace vaya a ser efectuado en el área de operación de un puerto, se requerirá del consentimiento de la autoridad u operador portuario sobre el lugar de desguace y el monto y garantía que tendrá que prestar a favor del Estado para cubrir los gastos dispuestos en el párrafo anterior.

Artículo 172. **Fiscalización de los trabajos de desguace.** La DNS tiene la competencia de fiscalizar la ejecución de los trabajos de desguace y podrá ordenar su paralización en caso de que se compruebe que no se ajusta a las especificaciones de su autorización, o existan riesgos de contaminación del medio acuático o terrestre.

Artículo 173. **Derelictos o restos de naufragio.** Se considerarán derelictos, los buques o artefactos navales que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad, sus máquinas, anclas, restos de buques, de artefactos navales y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados en las aguas jurisdiccionales ya sea flotando o en el fondo del mar.

Artículo 174. **Comunicación de hallazgo.** Toda persona que descubra un derelicto estará obligada a comunicarlo de inmediato a la capitanía de puerto mediante una declaración circunstanciada. Si el derelicto representara un peligro para la seguridad de la navegación, el capitán de puerto deberá ordenar las acciones correspondientes para su salvaguarda y prevención de accidentes o incidentes marítimos.

Artículo 175. **Derelictos de interés nacional.** Los derelictos que se encuentren en las aguas jurisdiccionales, así como los objetos ubicados en aquéllas, que cuenten con características arqueológicas, históricas o culturales de interés de acuerdo con la normativa aplicable, serán considerados propiedad de la Nación.

TÍTULO V CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

CAPÍTULO ÚNICO Prevención de la Contaminación en el Medio Acuático

Artículo 176. **Prohibición.** Se prohíbe a todo buque o artefacto naval arrojar, verter o derramar lastre, escombros o basura, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que puedan ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a las costas del país y/o a las instalaciones portuarias de cualquier tipo.

Artículo 177. **Vertimientos.** En materia de vertimientos todo buque o artefacto naval deberá ajustarse a las prohibiciones y medidas preventivas que se establecen en el Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias y sus Anexos; previo al otorgamiento del permiso de vertimiento por parte de la DNS corresponde a la Secretaría Técnica Nacional Ambiental del MINAE otorgar la viabilidad ambiental. Cuando se autorice el vertimiento, la DNS coordinará con el SNG la supervisión conjunta del vertimiento autorizado.

Artículo 178. **Medios, sistemas y procedimientos en puerto.** Todo puerto deberá contar con los medios, sistemas y procedimientos adecuados para la recepción, descarga, tratamiento y eliminación de desechos, residuos de petróleo, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, provenientes de las operaciones normales de los buques y artefactos navales. De igual manera deberán disponer de los medios necesarios para prevenir y mitigar cualquier tipo de contaminación de las aguas en su área de operación.

El Ministerio de Salud autorizará los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios para el tratamiento y eliminación de los contaminantes mencionados en el párrafo anterior, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Artículo 179. **Competencias de la DNS.** Cuando haya razones para considerar que una embarcación o artefacto naval de paso por las aguas jurisdiccionales ha infringido las disposiciones de la presente Ley u otras normas legales vigentes y aplicables relativas a la prevención y control de la contaminación del medio acuático, la DNS podrá tomar las siguientes medidas:

- a) Solicitar al capitán del buque o al propietario o responsable del artefacto naval que presente la información necesaria para la instrucción del caso.

- b) Proceder a inspeccionar la embarcación o artefacto naval, cuando la información sea insuficiente o cuando se requiera verificarla.
- c) Ordenar la detención en puerto del buque o artefacto naval con fines sancionatorios; en caso de ser extranjero la Dirección dará aviso de todo lo actuado al representante diplomático o consular de su Estado de Abanderamiento, si existiera en el país tal representación.

En el caso de los incisos a) y b) anteriores el capitán o patrón de la embarcación o el propietario o responsable del artefacto naval tendrán la obligación de suministrar a los inspectores de la DNS toda la información pertinente que se les requiera, así como prestar las facilidades para realizar las inspecciones que correspondan.

Artículo 180. **Sistema de Gestión Ambiental.** Las autoridades u operadores portuarios deberán contar, para sus instalaciones, con un Sistema de Gestión Ambiental, que cumpla con los principios y normas ambientales ISO, de la Organización Internacional para la Estandarización. A tal fin deberán contar con personal suficiente y debidamente capacitado, para ejercer las tareas propias de la protección ambiental.

Artículo 181. **Cumplimiento de la normativa ambiental.** El Ministerio de Ambiente y Energía, en coordinación con la DNS, el SNG y demás autoridades competentes, velará por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en las aguas jurisdiccionales y/o costas del país.

Artículo 182. **Tribunal Ambiental Administrativo.** El Tribunal Ambiental Administrativo del Ministerio de Ambiente y Energía será el órgano competente de realizar los procedimientos necesarios para investigar y sancionar las denuncias e infracciones administrativas de carácter ambiental en el medio acuático.

Artículo 183. **Comisiones para la prevención y control de la contaminación del mar.** La DNS coordinará las comisiones que sean necesarias para prevenir y controlar la contaminación acuática proveniente de la operación de los buques.

Artículo 184. **Plan local de contingencia en Puertos.** Las autoridades u operadores portuarios, serán responsables de las acciones de respuesta ante un incidente de contaminación ocurrido en su área de operación, para lo cual deberán emitir el plan local de contingencia de su respectiva terminal, el que deberá ser sometido a la aprobación de la DNS, la que podrá intervenir en caso de respuesta insuficiente ante un incidente. El plan local de contingencia deberá prever la obtención del equipo correspondiente por parte de la autoridad u operador portuario, la capacitación del personal, la realización de simulacros en el terreno y de simulaciones en gabinete.

Cuando un incidente de contaminación afecte más allá del área de operación de un puerto, la autoridad u operador portuario será responsable de la lucha contra la

contaminación en su zona de operación y la DNS coordinará las acciones fuera de ella.

Artículo 185. **Obligación de notificar eventos de contaminación.** Los capitanes de las embarcaciones, los propietarios y los responsables de los artefactos navales deberán notificar de inmediato a la DNS y/o a la autoridad competente del Estado Ribereño más próximo, todo evento de contaminación del cual tengan conocimiento.

TÍTULO VI RÉGIMEN FINANCIERO

CAPÍTULO I Disposiciones Generales

Artículo 186. **Derechos a pagar por parte de embarcaciones y artefactos navales inscritos en el RN.** Anualmente y con base en el año económico, los propietarios o arrendatarios de embarcaciones y artefactos navales inscritos en el RN pagarán al MOPT el monto resultante multiplicar cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el arqueo bruto que indique su certificado de matrícula para que puedan navegar u operar, lo cual se incrementará en cinco centavos de esa moneda extranjera o su equivalente en moneda nacional por año a partir del quinto año de la entrada en vigencia de la presente Ley.

El pago de estos derechos deberá de efectuarse entre el primero y el treinta y uno de enero de cada año. Transcurrido dicho plazo, los pagos se verán incrementados en un 1% mensual.

El pago de estos derechos es por períodos de doce meses, permitiéndose la primera vez un pago fraccionado, contado el período de pago en meses, entre la fecha de la primera inscripción en el RN y el 1 de enero del siguiente año calendario.

Artículo 187. **Excepción.** Se exceptúa del pago de los derechos dispuestos en el artículo 186 a las embarcaciones inscritas en el RN dedicadas a la actividad pesquera y con un arqueo bruto menor a uno.

Artículo 188. **Cobro de tasas y cánones.** Se autoriza al MOPT a cobrar las tasas por concepto de los servicios que preste la DNS en el desempeño de sus funciones; así como a cobrar los cánones dispuestos en la presente Ley.

Artículo 189. **Inadmisibilidad de solicitudes que presenten deudores morosos.** La no cancelación de los derechos dispuestos en el artículo 186, de las tasas y cánones dispuestos en esta Ley, conllevará la inadmisibilidad de cualquier solicitud de inspección, revisión técnica, despacho, certificación, permiso, licencia, autorización o concesión que presente el deudor moroso ante la DNS.

Artículo 190. **Donaciones y ayudas externas.** El MOPT podrá gestionar y recibir donaciones, así como ayudas de otro tipo por parte de organizaciones no gubernamentales, nacionales o internacionales, instituciones públicas o privadas o gobiernos amigos, con el fin de desarrollar el campo del transporte marítimo nacional. Los bienes inscribibles, donados o adjudicados al MOPT por cualquier título, serán inscritos a su nombre.

Las donaciones que el MOPT reciba de empresas o personas privadas, serán deducibles del impuesto sobre la renta, en los términos y las condiciones del artículo 8° de la Ley N° 7092, del 21 de abril de 1988.

Artículo 191. **Autorización al sector público para realizar ayudas y donaciones al MOPT.** Autorícese a todas las instituciones estatales para que donen o transfieran bienes o fondos al MOPT, con el fin de desarrollar el campo del transporte marítimo nacional.

CAPÍTULO II

Tasas por concepto de Servicios de la DNS

Artículo 192. **Tasas.** El MOPT cobrará las tasas por concepto de servicios que preste la DNS en la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América o su equivalente en moneda nacional, según los montos que se establecen a continuación:

1. La extensión o renovación a la gente de mar, del Título Profesional o de la Libreta de Embarco, que labora a bordo de buques dedicados a navegación de altura o internacional, tendrán los siguientes costos según el puesto que ocupan a bordo:

a. Capitán.	\$ 245,00
b. Jefe de Máquinas.	\$ 140,00
c. Primer oficial de altura o máquinas.	\$ 200,00
d. Segundo y tercer oficial de altura o máquinas.	\$ 140,00
e. Marino mercante.	\$ 125,00
f. Patrón de cabotaje.	\$ 150,00
g. Patrón de bahía.	\$ 150,00
h. Contramaestre.	\$ 125,00
i. Timonel.	\$ 125,00
j. Motorista.	\$ 75,00
k. Electricista.	\$ 140,00
l. Oficial radiotelegrafista marítimo.	\$ 140,00

2. La extensión o renovación a la gente de mar, del Título Profesional o de la Libreta de Embarco, que labora a bordo de buques dedicados a la navegación en aguas jurisdiccionales de Costa Rica, tendrán los siguientes costos según el puesto que ocupan a bordo:

a.	Capitán.	\$ 24,52
b.	Jefe de Máquinas.	\$ 24,52
c.	Primer oficial de cubierta.	\$ 19,61
d.	Segundo oficial de cubierta.	\$ 17,16
e.	Tercer oficial de cubierta.	\$ 14,71
f.	Oficial de comunicaciones.	\$ 9,81
g.	Práctico de costa o Patrón de pesca.	\$ 24,52
h.	Primer oficial de máquinas.	\$ 19,61
i.	Segundo oficial de máquinas.	\$ 17,16
j.	Tercer oficial de máquinas.	\$ 14,71
k.	Marinero de cubierta o máquinas.	\$ 4,90

La reposición de alguno de los documentos enumerados anteriormente, que se haya perdido, deteriorado o destruido, tendrá el costo del servicio correspondiente según las dos tablas anteriores, hasta un monto máximo de \$ 50,00.

3. La Certificación de Dotación Mínima de Seguridad tendrá un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de cinco están exentas de portar este documento, con excepción de las embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros o de carga.
 - b. Para las embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros o de carga con un arqueo bruto hasta de cinco tendrá un costo de \$ 25,00.
 - c. De un arqueo bruto mayor de cinco hasta cincuenta tendrá un costo de \$ 75,00.
 - d. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de doscientos cincuenta, tendrá un costo de \$ 75,00 más el monto resultante de multiplicar veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cincuenta.
 - e. De un arqueo bruto mayor de doscientos cincuenta hasta un arqueo bruto de quinientos, tendrá un costo de \$ 125,00 más el monto resultante de multiplicar veinte centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de doscientos cincuenta.
 - f. Con un arqueo bruto mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 175,00 más el monto resultante de multiplicar quince centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de quinientos.

4. La inspección e inscripción en el RMA para expedir una Patente de Navegación Permanente tendrán un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación o artefacto naval, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de cinco pagará \$ 20,00.
 - b. De un arqueo bruto mayor de seis hasta un arqueo bruto de cincuenta, tendrá un costo de \$ 20,00 más el monto resultante de multiplicar \$ 4,00

- dólares de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de seis.
- c. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de doscientos cincuenta, tendrá un costo de \$ 196,00 más el monto resultante de multiplicar \$ 3,00 dólares de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cincuenta.
 - d. De un arqueo bruto mayor de doscientos cincuenta hasta un arqueo bruto de quinientos, tendrá un costo de \$ 796,00 más el monto resultante de multiplicar \$ 2,00 dólares de los Estados Unidos de Américas por el exceso sobre el arqueo bruto de doscientos cincuenta.
 - e. Con un arqueo bruto mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 1.296,00 más el monto resultante de multiplicar cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de quinientos.
5. La inspección e inscripción en el RMA para expedir una Patente de Navegación Provisional, tendrá un costo resultante de multiplicar \$1,00 por el arqueo bruto de la embarcación por la cantidad de meses y fracción que se solicita abanderar. No obstante lo anterior, estos servicios pagarán una tasa mínima de \$ 40,00.
 6. La reposición de una Patente de Navegación, sea de carácter provisional o permanente, que se haya perdido, deteriorado o destruido, tendrá un costo de \$ 50,00.
 7. La expedición de una Patente de Navegación, sea de carácter provisional o permanente, en razón del cambio de nombre, del propietario o por transformación del buque o artefacto naval, tendrá un costo igual al de su expedición por primera vez hasta un monto máximo de \$ 400,00.
 8. La autorización para la inscripción en el RMA y para la operación de un Agente Naviero tendrá un costo de \$ 150,00.
 9. La autorización para la inscripción en el RMA y para la operación de una Empresa de Transporte por Aguas Interiores o de una Empresa Naviera, tendrá un costo en función de la sumatoria de los Arqueos Brutos de las embarcaciones que explotan, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta una sumatoria total de cinco pagará \$ 100,00.
 - b. De una sumatoria mayor de cinco hasta una sumatoria de cincuenta, tendrá un costo de \$ 100,00 más el monto resultante de multiplicar \$ 2,00 dólares de los Estados Unidos de América por el exceso sobre cinco.
 - c. De una sumatoria mayor de cincuenta hasta una sumatoria de doscientos cincuenta, tendrá un costo de \$ 190,00 más el monto resultante de multiplicar un dólar con setenta y cinco centavos de los Estados Unidos de América por el exceso sobre la sumatoria de cincuenta.
 - d. De una sumatoria mayor de doscientos cincuenta hasta una sumatoria de quinientos, tendrá un costo de \$ 540,00 más el monto resultante de

- multiplicar un dólar con cincuenta centavos de los Estados Unidos de América por el exceso sobre la sumatoria de doscientos cincuenta.
- e. De una sumatoria mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 915,00 más el monto resultante de multiplicar un dólar con veinticinco centavos de los Estados Unidos de América por el exceso sobre la sumatoria de quinientos.
10. La autorización para operar e inscribir en el RMA una Sociedad de Clasificación de Buques tendrá un costo de \$ 500,00.
 11. La autorización para operar e inscribir en el RMA a un Auditor de Protección de las Instalaciones Portuarias, a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, a un Oficial de Protección del Buque, a un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima de las Instalaciones Portuarias; así como de quienes se encuentren debidamente autorizados para sustituirlos, tendrá un costo de \$ 50,00 por cada uno de ellos.
 12. La autorización para operar por cinco años e inscribir en el RMA a una empresa dedicada a la construcción y/o reparación de embarcaciones o artefactos navales tendrá un costo de \$ 500,00; sus renovaciones tendrán el mismo costo.
 13. La autorización para operar e inscribir en el RMA a un astillero o varadero en el cual se realizan las carenas, reparaciones y/o construcciones de embarcaciones o artefactos navales tendrán un costo de \$ 200,00.
 14. La autorización para operar e inscribir en el RMA a un Centro de Formación de Gente de Mar tendrá un costo de \$ 500,00.
 15. La autorización para operar e inscribir en el RMA a un taller o empresa que se desempeñe en la revisión y mantenimiento de balsas salvavidas, tendrá un costo de \$ 50,00.
 16. El otorgamiento e inscripción en el RMA de un Certificado de Formación expedido por un Centro de Formación de Gente de Mar tendrá un costo de \$ 15,00.
 17. La rehabilitación de una inscripción en el RMA tendrá un costo de \$ 30,00.
 18. La desinscripción y/o baja de bandera del RMA tendrá un costo de \$ 50,00.
 19. La expedición de una certificación de inscripción en el RMA tendrá un costo de \$ 20,00.
 20. La expedición de cada estudio estadístico de la DNS tendrá un costo de \$ 35,00.

21. La expedición anual del Permiso de Navegación para un buque de bandera extranjera de pesca, con el propósito de ejercer la actividad pesquera en aguas jurisdiccionales de Costa Rica, tendrá un costo resultante de multiplicar dos dólares de los Estados Unidos de América por el arqueo bruto de la embarcación.
22. La expedición de un Permiso de Permanencia de embarcación de bandera extranjera en aguas jurisdiccionales de Costa Rica, que hace uso de los servicios que ofrece una Marina o Atracadero Turístico autorizado tendrá un costo de \$ 300,00.
23. La concesión de una ruta de cabotaje tendrá un costo en función del arqueo bruto del buque, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de doscientos cincuenta tendrá un costo de \$ 500,00.
 - b. De un arqueo bruto mayor de doscientos cincuenta hasta un arqueo bruto de quinientos, tendrá un costo de \$ 500,00 más el monto resultante de multiplicar un dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de doscientos cincuenta.
 - c. Con un arqueo bruto mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 750,00 más el monto resultante de multiplicar setenta y cinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de doscientos cincuenta.
24. El otorgamiento de un Permiso en Precario para explotar una ruta de cabotaje tendrá un costo de \$ 250,00.
25. La expedición del Pasavante de Navegación Provisional, tendrá un costo resultante de multiplicar \$ 75,00 por el total de meses que se solicita otorgar, solicitud que no podrá exceder de tres meses.
26. La recepción de un buque procedente de puerto extranjero o de aguas internacionales, durante la jornada ordinaria laboral, tendrá un costo de \$ 30,00.
27. La recepción de un buque procedente de puerto extranjero o de aguas internacionales, fuera de la jornada ordinaria laboral o durante días feriados, sábados y domingos, tendrá un costo de \$ 50,00.
28. La recepción de una embarcación de recreo procedente de puerto extranjero o de aguas internacionales, durante la jornada ordinaria laboral, tendrá un costo de \$ 30,00.
29. La recepción de una embarcación de recreo procedente de puerto extranjero o de aguas internacionales, fuera de la jornada ordinaria laboral o durante días feriados, sábados y domingos, tendrá un costo de \$ 50,00.

30. La expedición del Despacho Internacional, a embarcaciones de bandera nacional o extranjera, según su arqueo bruto, tendrán los siguientes costos:

a. Hasta un arqueo bruto de cinco.	\$ 15,00
b. De un arqueo bruto mayor de cinco hasta un arqueo bruto de cincuenta.	\$ 20,00
c. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de cien.	\$ 30,00
d. De un arqueo bruto mayor de cien hasta un arqueo bruto de doscientos.	\$ 40,00
e. De un arqueo bruto mayor de doscientos hasta un arqueo bruto de quinientos.	\$ 60,00
f. Con un arqueo bruto mayor de quinientos.	\$ 100,00

31. La expedición del Despacho Nacional, a embarcaciones de bandera nacional o extranjera, según su arqueo bruto, tendrán los siguientes costos:

a. De un arqueo bruto mayor de cinco hasta un arqueo bruto de cincuenta.	\$ 12,00
b. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de cien.	\$ 18,00
c. De un arqueo bruto mayor de cien hasta un arqueo bruto de doscientos.	\$ 24,00
d. De un arqueo bruto mayor de doscientos hasta un arqueo bruto de quinientos.	\$ 36,00
e. Con un arqueo bruto mayor de quinientos.	\$ 60,00

32. La expedición de un Despacho Nacional o Internacional, a embarcaciones de bandera nacional o extranjera, fuera de la jornada ordinaria laboral o durante días feriados, sábados y domingos, tendrá un costo adicional de \$ 10,00 más la tasa que corresponda según los puntos 30 y 31 anteriores.

33. Los Planes de Navegación que expiden las Marinas Turísticas y que deben comunicar oportunamente a las Capitanías de Puerto, pagarán las siguientes tasas por parte de los propietarios de las embarcaciones:

a. Hasta un arqueo bruto de cinco.	\$ 9,00
b. De un arqueo bruto mayor de cinco hasta un arqueo bruto de cincuenta.	\$ 12,00
c. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de cien.	\$ 18,00
d. De un arqueo bruto mayor de cien hasta un arqueo bruto de doscientos.	\$ 24,00
e. De un arqueo bruto mayor de doscientos hasta un arqueo bruto de quinientos.	\$ 36,00
f. Con un arqueo bruto mayor de quinientos.	\$ 60,00

34. El arribo en recalada forzosa de una nave o embarcación tendrá un costo de \$ 120,00.
35. La autorización de la Bitácora de Navegación tendrá un costo de \$ 50,00.
36. La autorización del Libro Diario de Máquinas tendrá un costo de \$ 50,00.
37. La emisión de Boleta de Revisión Técnica para trámites de inscripción o de modificación de características en el Registro Nacional tendrá un costo de \$ 40,00.
38. La Certificación de Zafarrancho a los tripulantes de embarcaciones nacionales tendrá un costo de \$ 50,00.
39. La autorización del Plan y del Cuadro de Zafarrancho, y sus modificaciones, a cada embarcación nacional tendrá un costo de \$ 65,00.
40. La inspección y expedición del Certificado de Navegabilidad para embarcaciones nacionales, así como su renovación anual, tendrá un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de cinco tendrá un costo de \$ 40,00.
 - b. De un arqueo bruto mayor de cinco hasta un arqueo bruto de cincuenta, tendrá un costo de \$ 50,00 más el monto resultante de multiplicar un dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cinco.
 - a. De un arqueo bruto mayor de cincuenta hasta un arqueo bruto de doscientos cincuenta, tendrá un costo de \$ 94,00 más el monto resultante de multiplicar cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cincuenta.
 - b. De un arqueo bruto mayor de doscientos cincuenta hasta un arqueo bruto de quinientos, tendrá un costo de \$ 194,00 más el monto resultante de multiplicar veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de doscientos cincuenta.
 - c. Con un arqueo bruto mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 257,00 más el monto resultante de multiplicar veinte centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de quinientos.
41. El estudio de especificaciones y visado de planos para la construcción, reconstrucción o reparación de embarcaciones con superestructura, tendrá un costo de \$ 20,00 multiplicado por el arqueo bruto de la embarcación o buque.
42. La autorización de inicio y fiscalización del proceso de construcción, reconstrucción o reparación de embarcaciones con superestructura, tendrá

un costo de \$ 35,00 por cada hora, lo que incluye estudios, inspección y seguimiento de las obras.

43. La autorización de obras para el mantenimiento y/o reparaciones menores en embarcaciones, que no se encuentren en dique o en astillero, tendrá un costo de \$ 75,00.
44. La autorización para las operaciones de desguace de buques, tendrá un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de cincuenta tendrá un costo de \$ 75,00.
 - b. De un arqueo bruto mayor de cincuenta tendrá un costo de \$ 75,00 más el monto resultante de multiplicar cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cincuenta.
45. La autorización para las operaciones de remoción de restos náufragos, tendrán un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación, según los siguientes parámetros:
 - a. Hasta un arqueo bruto de cincuenta tendrá un costo de \$ 75,00.
 - b. De un arqueo bruto mayor de cincuenta tendrá un costo de \$ 75,00 más el monto resultante de multiplicar cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de cincuenta.
46. La inspección y autorización para operar de talleres o empresas que se dediquen a la revisión y mantenimiento de equipos y dispositivos de seguridad o protección para la navegación, previa inspección por parte de los funcionarios de la DNS, así como sus renovaciones anuales, tendrán un costo de \$ 125,00.
47. La reinspección del Estado Rector de Puerto tendrá un costo de \$ 100,00.
48. La inspección y la emisión de la Certificación de Protección de un Puerto de navegación internacional o de altura tendrá un costo de \$ 10.000,00 por un plazo de cinco años; a partir del sexto año tendrá un costo anual de \$ 1.000,00.
49. La Certificación del Registro Sinóptico del Convenio SOLAS tendrá un costo de \$ 150,00.
50. La expedición del Certificado de Exención del Convenio SOLAS tendrá un costo de \$ 150,00.
51. La inspección y expedición del Certificado Nacional de Arqueo de Embarcación, por primera vez o por modificaciones en la embarcación, tendrá un costo de \$ 35,00 por cada hora, lo que incluye estudios, inspección, peritaje, cálculo y expedición del Certificado.

52. La inspección y expedición del Certificado Internacional de Arqueo de Embarcación por primera vez o por modificaciones en la embarcación, tendrá un costo de \$ 70,00 por cada hora, lo que incluye estudios, peritaje, cálculo y expedición del Certificado.
53. El otorgamiento de un permiso para el vertimiento de desechos en el mar en las aguas jurisdiccionales, de conformidad con el Convenio sobre la prevención de la Contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias y sus Anexos, previo estudio de impacto ambiental por parte de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental del MINAE, tendrá un costo de \$ 1.000,00.
54. La Certificación que extienda la DNS por presentación de protestas por averías a la nave o daños a la mercadería que ésta transporte, tendrá un costo de \$ 60,00.
55. La inspección o reconocimiento para expedir o refrendar un Certificado Internacional de un convenio internacional aprobado por la Asamblea Legislativa, o un Certificado de Seguridad, tendrá un costo en función del Arqueo Bruto de la embarcación, según los siguientes parámetros:
- a. De un arqueo bruto mayor de veinticinco hasta un arqueo bruto de quinientos, tendrá un costo de \$ 94.
 - b. Con un arqueo bruto mayor de quinientos, tendrá un costo de \$ 94,00 más el monto resultante de multiplicar veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América por el exceso sobre el arqueo bruto de quinientos.

Se exceptúa de la aplicación del acápite 55 del presente artículo la expedición del Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, del Certificado de Navegabilidad y del Certificado internacional de arqueo; cuyos montos para su expedición fueron previamente establecidos en esta Ley.

56. En caso que una inspección deba efectuarse fuera de la jornada ordinaria laboral o durante días feriados, sábados y domingos, en cualquiera de las áreas indicadas en este Capítulo, a petición del armador o su representante, se formulará un cobro adicional de \$ 15,50 por cada hora o fracción que demande dicha labor.
57. Cuando sea necesaria una o varias reinspecciones, en cualquiera de las áreas indicadas en este Capítulo, el interesado deberá cancelar adicionalmente, por cada una de ellas, el monto equivalente al cincuenta por ciento del monto originalmente cancelado.

Artículo 193. **Servicios generados por Convenios Internacionales.** El MOPT queda facultado para cobrar las tasas por concepto de servicios que genere la aprobación de convenios internacionales marítimos por parte de la Asamblea Legislativa.

Artículo 194. **Servicios no Considerados.** Toda prestación de servicios por parte de la DNS que no estén considerados expresamente en esta Ley, estarán afectados a una tasa no inferior a \$ 25,00 y no mayor a \$ 2.000,00.

Artículo 195. **Indexación de Tasas.** A partir del segundo año de vigencia de la presente Ley, los montos de las tasas dispuestas en el presente Capítulo se reajustarán anualmente en el porcentaje de variación experimentado por el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América o el índice que le reemplace.

Para estos efectos el Banco Central de Costa Rica certificará, a requerimiento del Ministro de Obras Públicas y Transportes, el porcentaje de variación correspondiente.

CAPÍTULO III **Cánones**

Artículo 196. **Cánones.** El MOPT cobrará los cánones en la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América o su equivalente en moneda nacional, según los montos que se establecen a continuación:

1. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que una Patente de Navegación Permanente permanezca inscrita en el RMA es de \$ 25,00.
2. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que un Agente Naviero permanezca inscrito en el RMA es de \$ 25,00.
3. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que una Empresa de Transporte por Aguas Interiores permanezca inscrita en el RMA, es de \$ 150,00.
4. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que una Empresa Naviera permanezca inscrita en el RMA, es de \$ 150,00.
5. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que una Sociedad de Clasificación de Buques permanezca inscrita en el RMA, es de \$ 200,00.
6. El canon anual para que el Auditor de Protección de las Instalaciones Portuarias, el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, el Oficial de Protección del Buque, el Oficial de la Compañía para la Protección Marítima de las Instalaciones Portuarias; así como de quienes se encuentren debidamente autorizados para sustituirlos, permanezcan inscritos en el RMA, a partir del año calendario siguiente al de su inscripción, es de \$ 25,00 anuales por cada uno de ellos.

7. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que un astillero o varadero permanezca inscrito en el RMA es de \$ 100,00.
8. El canon anual a partir del tercer año de inscripción, para que las empresas o personas físicas dedicadas a la construcción y/o reparación de embarcaciones o artefactos navales permanezcan inscritos en el RMA es de \$ 50,00.
9. El canon anual a partir del vencimiento del primer año de inscripción, para que un taller o empresa dedicada a la revisión y mantenimiento de balsas salvavidas permanezca inscrito en el RMA es de \$ 20,00.
10. El canon anual a partir del tercer año de inscripción, para que un Centro de Formación de Gente de Mar permanezca inscrito en el RMA es de \$ 100,00.

Artículo 197. **Cánones no Considerados.** Toda inscripción en el RMA que no esté considerada en este Capítulo pagará un canon anual de \$ 20,00, a partir del vencimiento del primer año de inscripción.

Artículo 198. **Indexación de Cánones.** A partir del segundo año de vigencia de la presente Ley, los montos de los cánones dispuestos en el presente Capítulo se reajustarán anualmente en el porcentaje de variación experimentado por el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América o el índice que le reemplace.

Para estos efectos el Banco Central de Costa Rica certificará, a requerimiento del Ministro de Obras Públicas y Transportes, el porcentaje de variación correspondiente.

CAPÍTULO IV Fideicomiso

Artículo 199. **Autorización.** Se autoriza al MOPT a formalizar un contrato de fideicomiso con un banco estatal, a efecto de que cuente con los recursos necesarios para la implementación de proyectos que propicien el desarrollo del transporte marítimo nacional, así como, para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13 de la Presente Ley.

Dicho fideicomiso se financiará con el recaudo obtenido del cincuenta por ciento del pago de los derechos que los propietarios de embarcaciones y artefactos navales hagan anualmente según lo dispuesto en el artículo 186 de esta Ley, con el recaudo de lo obtenido por concepto de tasas y cánones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 192, 193, 196 y 197 de la presente Ley, con el cincuenta por ciento del pago de las multas previsto en el inciso b) del artículo 238 de esta Ley, con el remanente de dinero que quedare después del remate contemplado en el artículo 166 de esta Ley, y por aquellos recursos provenientes de instituciones

públicas o privadas, nacionales o extranjeras, donados para los fines de este fideicomiso.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes será el representante y responsable legal del fideicomiso como administrador de los recursos.

El fideicomiso se denominará “Fideicomiso para el Desarrollo del Transporte Marítimo Nacional” y el contrato para su constitución comprenderá las siguientes condiciones generales:

- a. Las calidades del fideicomitente y del fiduciario.
- b. La constitución del fideicomiso y los sujetos participantes.
- c. El origen de los recursos.
- d. Los objetivos y propósitos del fideicomiso.
- e. Las obligaciones, responsabilidades y atribuciones del fideicomitente y del fiduciario.
- f. El reglamento de operación del fideicomiso.
- g. Las condiciones generales de operación del fideicomiso.
- h. Los costos, honorarios y gastos administrativos del fideicomiso.
- i. El plazo de vigencia del fideicomiso.
- j. La forma de modificar las condiciones del contrato de fideicomiso.
- k. Las disposiciones generales en caso de incumplimiento, resolución de conflictos y nulidades del contrato del fideicomiso.
- l. La fecha de suscripción del contrato de fideicomiso.

TÍTULO VII PROHIBICIONES

CAPÍTULO ÚNICO Prohibiciones

Artículo 200. **Prohibiciones al Armador y/o Propietario de Buques o Artefactos Navales.** Se prohíbe a los armadores y/o propietarios de embarcaciones o artefactos navales:

- a) Dedicar las embarcaciones o artefactos navales a actividades para las cuales se requiera permiso, licencia o autorización, sin contar con ella.
- b) Navegar embarcaciones o poner en funcionamiento artefactos navales en aguas jurisdiccionales, sin contar con los seguros que disponga la normativa vigente y aplicable.
- c) Dedicar las embarcaciones o artefactos navales para otros fines distintos de la clase que se consigne en su certificado de matrícula.
- d) Consignar la matrícula y/o el número de identificación de la OMI de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.
- e) Permitir la navegación de sus embarcaciones y la operación de artefactos navales en contra de lo dispuesto en la normativa vigente y aplicable.

Artículo 201. **Prohibiciones al Capitán y Patrón.** Se prohíbe a los capitanes y patrones de embarcaciones:

- a) Navegar fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en los certificados de seguridad.
- b) Emplear las embarcaciones nacionales en actividades distintas a la clase señalada en su certificado de matrícula.
- c) Navegar embarcaciones nacionales en las aguas jurisdiccionales, sin contar con el Título Profesional de Capitán o Patrón o el Título Profesional expedido en el extranjero y validado por la DNS que acredite tal competencia, según corresponda.
- d) Llevar a bordo una cantidad de personas superior a la capacidad autorizada en los certificados de seguridad, salvo caso fortuito o fuerza mayor. La Autoridad que detecte tales actos ordenará a la embarcación dirigirse al puerto más cercano.
- e) Abandonar en forma definitiva las embarcaciones o cualquier objeto, en aguas jurisdiccionales, salvo que dicho abandono obedezca a razones de fuerza mayor o caso fortuito; en cuyo caso, los capitanes o patrones de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la Capitanía de Puerto más cercana, en el menor plazo posible, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
- f) Arrojar, verter o derramar aguas de lastre, escombros o basuras, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie, que no se encuentren autorizados y que puedan ocasionar daño a las aguas jurisdiccionales, a las costas del país y/o a las instalaciones portuarias de cualquier tipo.
- g) Omitir las obligaciones de mutuo auxilio o de auxilio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 136 y 158 esta Ley, y en la normativa vigente y aplicable.

Artículo 202. **Prohibiciones en General.** En general se prohíbe:

- a) La navegación, irrespetando las disposiciones emitidas por la DNS conforme a las competencias otorgadas en la presente Ley.
- b) La navegación a toda embarcación nacional y la operación a todo artefacto naval nacional que carezcan de documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos establecidos en la presente Ley y en la normativa vigente y aplicable, o que teniéndolos se encuentren vencidos, suspendidos o cancelados.
- c) La utilización en aguas interiores y en el mar territorial de aparatos u otros artefactos no aptos para navegar, salvo que cuenten con los permisos, licencias o autorizaciones que correspondan según la normativa vigente y aplicable.
- d) La construcción, financiamiento, almacenamiento, comercialización, transporte, adquisición o utilización de submarinos, semi-sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar, en contraposición a la normativa nacional e internacional aprobada por el Estado Costarricense.

- e) La navegación fuera de las doce millas náuticas medidas perpendicularmente a partir de la línea de bajamar ordinaria de la costa, de las embarcaciones nacionales que no cuenten con el Dispositivo Indicador de Posición de Emergencia en óptimas condiciones de funcionamiento.
- f) La colocación de cualquier objeto, infraestructura, embarcación o artefacto naval en las aguas jurisdiccionales que obstaculice, obstruya, impida, entorpezca, o limite por cualquier medio la libre navegación, salvo que se cuente con el permiso de la autoridad competente.
- g) Abandonar en forma definitiva los artefactos navales o cualquier objeto, en aguas jurisdiccionales, salvo que dicho abandono obedezca a razones de fuerza mayor o caso fortuito; en cuyo caso, los propietarios y los responsables de los artefactos navales deberán informar la situación presentada al SNG y a la Capitanía de Puerto más cercana, en el menor plazo posible, una vez que se tuvo la oportunidad de comunicarlo.
- h) Incumplir las disposiciones establecidas para las vías de navegación.
- i) El inicio de la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales, sin la obtención previa de la autorización respectiva por parte de la DNS.
- j) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción, modificación o reparación significativa de embarcaciones y artefactos navales.

TÍTULO VIII RÉGIMEN SANCIONATORIO

CAPÍTULO I Infracciones Administrativas

SECCIÓN I Procedimiento

Artículo 203. **Competencia disciplinaria del MOPT.** El MOPT, será el encargado de aplicar las sanciones administrativas de multa y gestión de cobro contempladas en la presente Ley y su reglamento, de conformidad con el procedimiento establecido en la Ley General de la Administración Pública.

Además, llevará un registro de todas las sanciones o multas impuestas. Dichas multas deberán ser canceladas por medio de entero de gobierno en cualquier entidad bancaria estatal.

Artículo 204. **Sanciones Administrativas.** Las sanciones administrativas a que hubiere lugar por la violación o contravención de cualquiera de las normas contenidas en la Ley, consistirá en la imposición de multas que podrán ir de uno a veinte salarios base.

Artículo 205. **Multas firmes no canceladas.** La no cancelación de la multa firme, una vez ejecutoriada la providencia mediante la cual se dispuso, dará lugar a la acumulación de intereses legales y a que no se le expida o trámite a los titulares solicitud alguna de renovación o prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.

Las embarcaciones y artefactos navales utilizados en la comisión de las infracciones administrativas tipificadas en la presente Ley, responderán por el pago de las multas impuestas. Para tales efectos, el RN tendrá la obligación de anotar, con carácter de gravamen, las multas firmes no canceladas que recaigan sobre las embarcaciones o artefactos navales, cuando así le sea solicitado por el MOPT; gravamen que será levantado previo pago de la multa.

Artículo 206. **Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas.** Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrá en cuenta las reglas siguientes:

A. Son agravantes:

- 1) La reincidencia.
- 2) La premeditación.
- 3) El propósito de violar la norma.
- 4) La renuencia a aceptar las recomendaciones o reglamentos de la DNS.

B. Son atenuantes:

- 1) La observación anterior a las normas y reglamentos.
- 2) El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la DNS las faltas propias.
- 3) La ignorancia invencible.
- 4) El actuar bajo presiones.
- 5) El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%).

Se sancionará con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias.

Artículo 207. **Responsabilidad solidaria.** En caso de que se imponga a un Capitán o Patrón la sanción administrativa de multa, el armador y/o el propietario del buque o embarcación serán solidariamente responsables del pago de la multa.

Artículo 208. **Delitos.** En caso que durante la investigación del procedimiento administrativo, el MOPT determine la posible comisión de un delito, suspenderá la investigación y la trasladará de inmediato a las instancias judiciales competentes para que se siga el procedimiento que corresponda.

SECCIÓN II

Sanciones Administrativas

Artículo 209. **Navegación sin Título Profesional.** Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base al capitán o patrón que:

- a) Navegue una embarcación nacional, sin contar ni portar a bordo el Título Profesional de Capitán o Patrón o el Título Profesional expedido en el extranjero vigente y validado por la DNS que lo autorice.
- b) Navegue una embarcación nacional estando inhabilitado para ello.

c) Navegue una embarcación extranjera sin contar con el Título Profesional de Capitán o Patrón, o estando éste vencido.

Se exceptúa de estas disposiciones a quienes no requieran de Título Profesional para navegar según la normativa vigente y aplicable.

Artículo 210. **Navegación próxima a bañistas u otra embarcación.** Se impondrá multa de uno a dos salarios base, a quien navegue una embarcación de cualquier tipo, a una distancia inferior a cincuenta metros con respecto a un bañista o un grupo de bañistas y a una distancia inferior a treinta metros con respecto a otra embarcación.

Artículo 211. **Facilitación riesgosa de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de uno a cuatro salarios base, a quien alquile, preste o facilite embarcaciones o artefactos navales, para la navegación o su utilización, que no cumplan las regulaciones técnicas establecidas por la DNS.

Artículo 212. **Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales ilegales.** Se impondrá multa de cinco a diez salarios base, a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval en aguas jurisdiccionales, sin encontrarse debidamente matriculada en el RN y sin haber obtenido la patente de navegación en la DNS, estando obligado a ello según la normativa vigente y aplicable.

La multa será de uno a cinco salarios base cuando se navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval sin portar a bordo el certificado de matrícula y la patente de navegación, o copia certificada de los mismos, estando obligado a ello según la normativa vigente y aplicable.

Se exceptúa de estas disposiciones a las naves extranjeras.

Artículo 213. **Navegación sin documentación vigente.** Se impondrá multa uno a quince salarios base, a quien navegue una embarcación nacional que carezca de Documentos de Navegación, Certificados de Seguridad y otros documentos vigentes o los tenga vencidos, según la normativa vigente y aplicable.

La multa será de uno a cinco salarios base cuando no se porte a bordo los documentos de navegación, certificados de seguridad y otros documentos establecidos en la normativa vigente y aplicable, o copias certificadas de los mismos.

Artículo 214. **Navegación de embarcaciones o artefactos navales sin seguros.** Se impondrá multa de cinco a veinte salarios base, al armador y a quien navegue una embarcación en aguas jurisdiccionales, o a los propietarios y a los responsables de artefactos navales que se encuentren en ellas, que no cuenten con los seguros que disponga la normativa vigente y aplicable.

Artículo 215. **Navegación de embarcaciones o artefactos navales que operen sin elementos de identificación.** Se impondrá multa de uno a tres salarios base, a quien navegue una embarcación o ponga en operación un artefacto naval, sin consignar en su estructura los elementos de identificación dispuestos en la normativa vigente y aplicable.

Artículo 216. **Cabotaje o transporte ilegal.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien navegue una embarcación nacional, de cualquier tipo, destinada a prestar el servicio de cabotaje o de transporte de mercancías o personas, sin poseer o portar a bordo, vigentes, la concesión o permiso o copia certificada de los mismos.

Artículo 217. **Despacho ilegal.** Se impondrá multa de uno a diez salarios base, al propietario o armador que ordene al capitán o patrón que su embarcación se haga a la mar, cuando:

- a) No haya obtenido la autorización de despacho.
- b) La autorización se encuentre vencida.
- c) No porte la autorización de despacho, o copia certificada de la misma.

Se exceptúa de estas disposiciones a las naves que no requieran de la autorización de despacho para hacerse a la mar según la normativa vigente y aplicable.

Artículo 218. **Incumplimiento de las disposiciones sobre vías de navegación.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas para las vías de navegación.

Artículo 219. **Incumplimiento de las disposiciones sobre construcción, reparación o modificación significativa de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de uno a cinco salarios base, a quien incumpla las disposiciones establecidas para la construcción, reparación o modificación significativa de embarcaciones o artefactos navales.

CAPÍTULO II DELITOS

SECCIÓN ÚNICA

Artículo 220. **Embarcaciones o artefactos navales con elementos de individualización pertenecientes a otra embarcación o artefacto.** Será sancionado con prisión de seis meses a tres años y multa de diez a veinte salarios base, a quien consigne o utilice la matrícula y/o el número de identificación de la OMI de una embarcación o artefacto naval en otra u otras embarcaciones o artefactos navales.

Artículo 221. **Arribo y despacho en sitios no autorizados.** Se impondrá multa de cinco a treinta salarios base, a quien ordene el arribo de una embarcación a un

sitio no autorizado o a quien ordene el despacho de una embarcación de un sitio no autorizado, cuando se tenga como origen o destino un puerto extranjero.

Artículo 222. **Abandono de embarcaciones o artefactos navales.** Se impondrá multa de diez a treinta salarios base, a quien abandone en las aguas jurisdiccionales embarcaciones, artefactos navales o cualquier otro objeto análogo.

Las penas anteriores se incrementaran en un tercio en sus límites mínimo y máximo cuando se abandonen embarcaciones, artefactos navales o cualquier objeto análogo que contenga mercancías peligrosas.

Artículo 223. **Transporte de personas en exceso.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien transporte en una embarcación nacional un número de personas superior a la capacidad máxima autorizada en sus certificados seguridad, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 224. **Navegación fuera de la zona o zonas autorizadas en los Certificados de Seguridad.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas en los Certificados de Seguridad, según lo dispuesto en la normativa vigente y aplicable.

Artículo 225. **Navegación de embarcaciones u operación de artefactos navales sin dispositivos de seguridad, salvamento o comunicación.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación nacional u opere un artefacto naval sin contar con alguno de los dispositivos de seguridad, salvamento y comunicación requeridos para su navegación u operación.

Artículo 226. **Navegación de embarcaciones sin dispositivo de emergencia.** Será sancionado con prisión de uno a tres años y multa de cinco a veinte salarios base, a quien navegue una embarcación nacional más allá de las doce millas náuticas, medidas perpendicularmente a partir de la línea de bajamar ordinaria de la costa, sin contar con el Dispositivo Indicador de Posición de Emergencia, instalado y funcionando adecuadamente.

Artículo 227. **Obstrucción a la libre navegación.** Será sancionado con prisión de uno a cuatro años y multa de cinco a treinta salarios base a quien, ilegalmente, coloque, instale o permita que se coloque o instale en las vías de navegación cualquier objeto, artefacto naval o embarcación que pueda obstaculizar, obstruir, impedir, entorpecer o limitar por cualquier medio la libre navegación.

Artículo 228. **Mercancías peligrosas.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de veinte a cuarenta salarios base, a quien ilegalmente transporte mercancías peligrosas en una embarcación o las mantenga en un artefacto naval.

Artículo 229. **Arremetimiento naval.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de treinta a cincuenta salarios base, a quien arremeta o intente arremeter su embarcación contra otra embarcación.

Las penas se aumentarán en un tercio en caso de que la embarcación arremetida sea una de uso oficial.

Artículo 230. **Construcción, financiamiento y utilización ilegal de submarinos, semi-sumergibles y sumergibles.** Será sancionado con prisión de cuatro a siete años y multa de veinte a cincuenta salarios base, a quien construya, financie, almacene, comercialice, transporte, adquiera o utilice ilícitamente, submarinos, semi-sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del mar.

Artículo 231. **Contaminación.** Será sancionado con prisión de tres a diez años y multa de treinta a noventa salarios base, a quien ilegalmente arroje, vierta o derrame, o permita que se arroje, vierta o derrame en el mar territorial o en aguas interiores, directa o indirectamente, aguas de lastre, escombros o basuras, hidrocarburos y sus derivados, aguas residuales de sentinas o de minerales u otras materias y desechos nocivos o potencialmente peligrosos de cualquier especie.

Cuando la citada conducta sea realizada en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, se impondrá multa de quince a cuarenta salarios base.

Artículo 232. **Contaminación culposa.** Quien por culpa provoque la contaminación por los medios indicados en el artículo anterior, será sancionado de seis meses a cinco años de prisión y con multa de cinco a sesenta salarios base.

Cuando la citada conducta sea realizada en la zona contigua o en la zona económica exclusiva, se impondrá multa de cinco a treinta salarios base.

Artículo 233. **Incumplimiento a los deberes de mutuo auxilio y de auxilio.** Se impondrá prisión de cinco a diez años y de cincuenta a cien salarios base a quien omita cumplir la obligación de mutuo auxilio dispuesta en el artículo 136 o la obligación de auxilio dispuesta en el artículo 158, ambos de la presente Ley, siempre que no estuvieran más severamente penados.

Artículo 234. **Fraude de uso ilegal de combustible.** Será sancionado con prisión de tres a siete años y multa de cincuenta a setenta salarios base, quien, aprovechándose de la exoneración, subsidio u otros beneficios concedidos por la autoridad competente para la obtención de combustibles para la navegación, lo venda, transfiera, done, entregue o lo utilice para un fin diferente de aquel que justifica el beneficio.

CAPÍTULO III

Otras Disposiciones

Artículo 235. **Decomiso, comiso y depósito judicial.** En lo relativo al decomiso, depósito judicial provisional y comiso se estará a lo dispuesto en el Código Procesal Penal, con las salvedades propias de esta Ley.

Si la embarcación decomisada reúne condiciones operativas adecuadas para ser utilizada por el SNG para el desarrollo de sus competencias, a solicitud de dicho Servicio se le designará como depositario judicial provisional. En tales condiciones, de recaer comiso la autoridad judicial ordenará su entrega inmediata al SNG, quien podrá inscribirla en el RN, para lo cual bastará la orden de la autoridad judicial competente.

En caso de que la embarcación no reúna las características idóneas para desempeñar sus funciones operativas, se nombrará como depositario judicial provisional al imputado, y en caso de ser una causa contra ignorado, después de transcurridos tres meses sin que comparezca interesado legítimo alguno, se entregará a quien determine la autoridad judicial conforme a criterios de razonabilidad y oportunidad. En este caso, de recaer el comiso, la autoridad judicial ordenará su entrega inmediata al SNG, quedando facultado dicho órgano para vender, donar, destruir, trasladar o entregar como forma de pago la misma, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 236. **Inhabilitación especial.** La sentencia condenatoria por alguno de los delitos previstos en esta Ley impondrá la inhabilitación especial hasta por el máximo de la pena impuesta para ejercer la profesión, oficio, arte o actividad que desempeñe la persona responsable del delito y será comunicada a las autoridades administrativas que contempla esta Ley para lo de su cargo.

Artículo 237. **Salario base.** La denominación salario base a que se refiere esta Ley se entenderá como la contenida en el artículo 2, de la Ley N° 7337, del 5 de mayo de 1993.

Artículo 238. **Destino de las Multas.** El monto que se obtenga de las multas generadas por las infracciones a la presente Ley, se distribuirá de la siguiente manera:

- a) Un Cincuenta por ciento (50%) al SNG del Ministerio de Seguridad Pública, monto que será depositado en la Cuenta Especial del SNG, y será utilizado para sufragar los gastos operativos de este cuerpo policial.
- b) Un Cincuenta por ciento (50%) al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, monto que será depositado en el Fideicomiso para el Desarrollo del Transporte Marítimo Nacional, dispuesto en el artículo 199 de esta Ley.

El pago de las diferentes multas deberá realizarse por medio de entero de gobierno y cancelarse en cualquier entidad bancaria estatal.

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

Artículo 239. **Exoneración.** Exonérense de todo tributo y sobretasas la importación para la compra local de Dispositivos Indicadores de Posición de Emergencia, y de Radiobalizas Indicadoras de Posición de Emergencia (EPIRB).

Artículo 240. **Autorización para creación de puestos.** Autorícese al Ministerio de Hacienda para que cree once puestos de Profesional Jefe Servicio Civil 1, doce puestos de Profesional de Servicio Civil 3, dieciocho puestos de Trabajador Calificado de Servicio Civil 3 y ocho puestos de Misceláneo de Servicio Civil 2, los cuales serán asignados a la DNS para el desarrollo de sus competencias y la ejecución de esta Ley.

Artículo 241. **Derogatorias.** Deróguense las siguientes normas:

- La Ley de Abanderamiento de Barcos, Ley N° 12, del 22 de octubre de 1941.
- La Ley de Reforma a la Ley de Abanderamiento de Barcos, Ley N° 2295, del 22 de noviembre de 1958.
- El artículo 34 de la Ley No. 8000, del 5 de mayo de 2000.

Artículo 242. **Orden público.** La presente Ley es de orden público; asimismo, deroga cualquier otra norma de rango igual o inferior que se le oponga.

Artículo 243. **Reforma al artículo 2 inciso c) de la Ley No 3155.** Refórmese el inciso c) del artículo 2 de la Ley No. 3155, cuyo texto dirá:

“c) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura, cabotaje y las terminales de navegación interior; así como, coordinar la elaboración y asesorar al Gobierno en la adopción de la política portuaria nacional. El Presidente de la República y el Ministro de Obras Públicas y Transportes tendrán la rectoría en materia de transporte marítimo”.

Artículo 244. **Reglamentaciones.** El Poder Ejecutivo emitirá las reglamentaciones a la presente Ley dentro del año siguiente a su publicación en La Gaceta.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Transitorio Primero. Se confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del Reglamento del RMA, a quienes se encuentren inscritos en el Registro Marítimo Administrativo del Registro Naval Costarricense de conformidad con lo que establece el Decreto Ejecutivo N° 12568-T-S-H del 30 de abril de 1981, para que actualicen sus registros de conformidad con lo que se establezca en la reglamentación de la presente Ley.

Una vez transcurrido el plazo anterior, se cancelaran las inscripciones del Registro Marítimo Administrativo del Registro Naval Costarricense y se derogará el Decreto Ejecutivo N° 12568-T-S-H del 30 de abril de 1981.

Transitorio Segundo. Se confiere el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia del Reglamento del RMA, para que se inscriban en sus diferentes secciones las patentes de navegación, la gente de mar, el personal terrestre de la navegación y los que correspondan a la Sección de construcción de buques y artefactos navales.

Rige a partir de su publicación.