

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY DE IMPULSO A LAS MARINAS TURISTICAS
Y DESARROLLO COSTERO**

**RODOLFO PEÑA FLORES
Y VARIOS SEÑORES DIPUTADOS Y SEÑORA DIPUTADA**

EXPEDIENTE N° 21.990

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

NOTA: A solicitud de parte interesada, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

LEY DE IMPULSO A LAS MARINAS TURISTICAS Y DESARROLLO COSTERO

Expediente N° 21.990

Exposición de motivos

Este proyecto amplía los alcances de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos N° 7744, con el objetivo de normar aspectos relacionados con la operación de las Marinas Turísticas y las embarcaciones usuarias de las mismas, así como el de promover el desarrollo de más actividades recreativas brindadas por embarcaciones nacionales y extranjeras, que generen empleos y dinamicen la economía en las zonas costeras donde existan una marina turística o atracaderos turísticos que operen bajo el amparo de esta ley.

A nivel internacional las marinas turísticas se han convertido en polos de desarrollo que atraen inversiones, turismo y actividades comerciales, que las convierten en centro de operación de embarcaciones que, independientemente de su bandera, son autorizadas para operar y ofrecer servicios (entre esos el charteo) a segmentos de turistas con alto poder de compra, dispuestas a gastar en recreo, alojamiento, turismo náutico y deportes acuáticos, entre otras nuevas actividades que se ofrecen con el charteo y que amplían la oferta turística del país.

Al mismo tiempo, en otros países las marinas turísticas han logrado ampliar la gama de servicios a las embarcaciones que arriban, generando encadenamientos con sectores productivos de la economía local que se encargan del suministro de abarrotos, combustibles, refacciones y hasta la misma contratación de capitanes, marineros, ayudantes y otras categorías de mano de obra afines con esta industria.

Costa Rica tiene la oportunidad, gracias a la presente iniciativa de ley, de avanzar en ese nuevo concepto de las marinas turísticas, que será de enorme provecho para reactivar el turismo nacional e impulsar el desarrollo de las zonas costeras, que son las que presentan los mayores niveles de desempleo y pobreza.

Lo novedoso en oferta turística

Tradicionalmente, las embarcaciones de recreo de bandera extranjera han llegado con mucha frecuencia a nuestras costas a disfrutar de torneos de pesca, visitar las playas y para hacer uso de las instalaciones y servicios de una marina. Además, experimentan las bellezas naturales, la bondad de nuestra gente, la capacidad del recurso humano, la cultura de paz y democracia, factores que hacen que la experiencia les resulte doblemente gratificante.

Es por eso que, los propietarios y tripulantes de esas embarcaciones consideran prolongar su estadía o establecer su embarcación en una marina costarricense por más tiempo. Incluso, encuentran interesante el desarrollo de diversas actividades remuneradas desde aguas costarricenses, relacionadas con el turismo de recreo al que ellos denominan “charteo”. El “charteo” consiste en poner a disposición de turistas una embarcación con todos los servicios y lujos requeridos para hacer paseos por diversos lugares de interés para quienes la rentan.

Estos servicios de charteo requieren de un capitán y todo un grupo de colaboradores que atenderían todas las necesidades tanto del bote como de sus pasajeros. Sin embargo, el beneficio para el país producto de esta modalidad de servicios a cargo de las embarcaciones extranjeras, no se ha desarrollado por varias razones que se intentan corregir en este proyecto.

Entre esas, la falta de normas claras relacionadas con la operación de las marinas en general, los lentos trámites para que las naves puedan arribar a marinas, para el ingreso y permanencia de los turistas y tripulaciones en suelo nacional. También, la imposibilidad de contratar servicios de reparación y mantenimiento de las naves en igualdad de condiciones que, en otras marinas de países cercanos, así como el impedimento de brindar servicios de charteo sin cambiar su estatus de embarcación extranjera.

Es trascendental que se pueda autorizar a los propietarios de una embarcación de bandera extranjera para que puedan ejercer la actividad, gracias a que encuentran la oportunidad de brindar servicios utilizando a Costa Rica como punto de partida hacia múltiples destinos dentro y fuera de las aguas nacionales. Eso es aprovechar un activo de cientos de millones de dólares, como son los yates de lujo, que conlleva además una alta inversión en equipamiento y tecnología para la atención de pasajeros, para brindar servicios por temporadas en las marinas costarricenses, como actividad lucrativa para sus propietarios y con grandes beneficios directos e indirectos para el país.

De acuerdo con estadísticas nacionales obtenidas de las principales marinas que existen en Costa Rica, la mayoría de visitantes por esa vía se queja de la falta de normas estandarizadas, del poco tiempo de permanencia en condición de importación temporal, de los lentos trámites en las instituciones llamadas a ejercer las labores de control en la navegación e ingreso de botes, capitanes y tripulantes, así como la inexistencia de personal suficiente y preparado para la atención en las oficinas de las aduanas, de migración, de las capitanías y de otras instituciones llamadas a emitir autorizaciones o realizar labores de control.

Estos usuarios de embarcaciones extranjeras, decepcionados y molestos cuando enfrentan tales condiciones, comparten esas experiencias desafortunadas con otros amigos y colegas de la industria marítima recreativa, lo cual provoca que potenciales visitantes se detengan a pensar dos veces si vale la pena ingresar o no a aguas nacionales, llevándose con ello la creación de fuentes de trabajo, de riqueza y de desarrollo de muchas comunidades aledañas a las marinas y atracaderos turísticos.

En contraposición a esa realidad costarricense de mala atención a las embarcaciones, las cuales si están dispuestas a ser reguladas o gravadas como en el resto de los países que visitan constantemente; hay un mundo afuera que les ofrece una experiencia muy positiva ya que han identificado a estas embarcaciones turísticas y al charteo como un motor de las economías costeras modernas.

Esta iniciativa establecería normas claras tendientes a regular los aspectos operativos relacionados con las embarcaciones que visitan las marinas y habilitaría a las embarcaciones extranjeras para que desarrollen actividades lucrativas en territorio nacional, a la vez que permitiría la contratación de marineros, capitanes y tripulación costarricenses para dichas labores aun cuando la embarcación no sea nacional. Actualmente si un bote de bandera extranjera desea entrar al país debe ingresar con su capitán, que debe ser extranjero para poder optar por su ingreso temporal en calidad de turista.

También, se ampliaría la oferta de servicios que pueden brindar las marinas a esas embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas ya que los servicios de Charteo demandan mucha variedad de productos que van a ser consumidos por quienes alquilan estas embarcaciones, quienes pagan miles de dólares por una o dos semanas de paseo por las costas costarricenses. Con esto, se podrán generar nuevos encadenamientos con empresas locales de comercio y servicios relacionadas con la industria náutica.

Aspectos operativos

Esta legislación propone trámites claros, simples y uniformes para una adecuada operación de las embarcaciones, como usuarias de marinas y atracaderos turísticos. A continuación, se detallan algunos de sus objetivos:

- Estandarizar y simplificar los trámites de arribo y salida de las embarcaciones extranjeras usuarias de las marinas;
- Permitir la permanencia de embarcaciones en régimen de importación temporal con posibles prórrogas;
- Autorizar el cambio de capitanes de manera simplificada de modo que capitanes nacionales puedan acceder a estos empleos, aunque la embarcación sea extranjera;
- Permitir a embarcaciones el ejercicio de actos de comercio, muy especialmente el charter bajo las condiciones que se establezcan en esta ley;
- Autorizar a las embarcaciones turísticas usuarias de una marina, incluir dentro de su importación temporal o estatus aduanero, todos aquellos artículos que el navío porte tales como, pero no limitado a, motos de agua (jet ski), tablas de surf, cañas de pescar, botes inflables con motor fuera de borda (dinghis), lancha neumática (tenders),

tabla con remos para surfear (padle boards) y otros similares para la realización de actividades recreativas y deportivas acuáticas.

Además, se establecen condiciones claras y transparentes para la exoneración de repuestos para los barcos que sean usuarios de una marina turística. Y se permitiría elevar a cincuenta años el plazo máximo de la concesión de marinas, renovable cada veinte, igualmente el periodo máximo de las concesiones de los atracaderos turísticos hasta treinta y cinco años, renovable cada diez.

Se establece una norma que autoriza a las concesionarias de marinas y sus empresas subsidiarias a otorgar en garantía la concesión, parcial o total, para acceder a financiamiento. Se permitiría someter los terrenos que comprenden las marinas al régimen de propiedad en condominio para impulsar desarrollos más atractivos y mejores instalaciones. Asimismo, se autoriza al concesionario de la marina a abastecerse de combustible con el proveedor que asegure la calidad del combustible que requieren las embarcaciones, si el proveedor nacional no cumple con sus especificaciones.

En resumen, esta iniciativa brinda un marco operativo moderno, de reactivación económica y social en las zonas costeras, mediante la promoción de la actividad de servicios de charteo por embarcaciones extranjeras, actividad que presenta una evolución muy positiva en el turismo náutico, segmento de mercado que Costa Rica tiene enorme potencial de poder atraer con éxito, gracias a su infraestructura de marinas y atracaderos turísticos, a sus atractivos turísticos y al capital humano.

Es por todo lo anterior que sometemos a consideración de las señoras y señores diputados la siguiente propuesta de **LEY DE IMPULSO A LAS MARINAS TURISTICAS Y DESARROLLO COSTERO.**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DE IMPULSO A LAS MARINAS TURISTICAS
Y DESARROLLO COSTERO**

ARTICULO 1- Adiciónese un nuevo Artículo 3 bis, a la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, que se leerá de la siguiente manera:

“Artículo 3 bis- Responsabilidad del Estado en la operación de las marinas y atracaderos turísticos

El Estado deberá garantizar la atención permanente en las marinas y atracaderos turísticos, mediante el funcionamiento eficiente de las instituciones gubernamentales encargadas de controlar y realizar los trámites necesarios para el ingreso, permanencia y salida de embarcaciones, de sus capitanes y tripulantes usuarios de marinas y atracaderos, así como de los trámites necesarios para la importación temporal de las provisiones a bordo. Todas esas responsabilidades deberán realizarse, atendiendo a los principios de celeridad, oportunidad, proporcionalidad, justicia y equidad establecidos por ley, de manera uniforme en todos los puestos marítimos de control.

Las autoridades gubernamentales deberán recibir la documentación digital que aporten las embarcaciones de bandera extranjera, para los trámites que deban gestionar en nuestro país.”

ARTICULO 2- Modifíquese el inciso n) del numeral 2) del Artículo 3, de la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

[...]

n) Un área física sin costo alguno, que deberá ponerse a disposición de las instituciones del Estado, para el ejercicio de las competencias públicas, según corresponda. Asimismo, el Estado deberá garantizar la permanencia y disponibilidad de los funcionarios necesarios en esas áreas físicas para realizar los trámites que se requieran, de forma oportuna y expedita.

[...]

ARTÍCULO 3- Modifíquese el párrafo segundo del Artículo 21, de la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“Artículo 21- Embarcaciones de bandera extranjera.

[...]

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

[...]”

ARTÍCULO 4- Refórmese los artículos 11 y 23, de la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, para que en adelante se lean de la siguiente manera:

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

La municipalidad correspondiente o el ICT en el caso del Polo Turístico Golfo de Papagayo, podrán otorgar la concesión de una marina turística hasta por un plazo máximo de 50 años prorrogable cada 20 años y para un atracadero turístico un máximo de 35 años prorrogable cada 10 años. Este plazo de prórroga será siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

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

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

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

En aquellos casos en que el plazo de una concesión ya otorgada, sea menor a cincuenta años, el concesionario podrá solicitar en cualquier momento el ajuste del plazo de su concesión, el cual nunca podrá exceder el plazo máximo estipulado en este artículo. La prórroga o el ajuste del plazo podrán otorgarse siempre y cuando se cumplan los requisitos reglamentarios.”

“Artículo 23- Concesión e instalaciones como garantía por créditos y afectación al régimen de condominio.

La concesión, sus edificaciones, mejoras e instalaciones, podrán ser dadas en garantía por el concesionario, para efectos de solicitudes crediticias, según el Artículo 16 de la presente ley.

Los bancos del sistema financiero nacional e internacional podrán otorgar garantías a las marinas o atracaderos turísticos sobre la concesión ya sea parcial o total. La Municipalidad competente podrá autorizar cesiones parciales de la concesión a la concesionaria y su grupo económico, para efectos crediticios.

Las Marinas podrán someter sus instalaciones al régimen de propiedad en condominio, de conformidad con lo establecido en la Reguladora de la Propiedad en Condominio, Ley N° 7933 y su reglamento.”

ARTÍCULO 5 Agréguese nuevos artículos, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 a la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, y que se corra la numeración de los actuales artículos 24, 25, 26, 27. Los nuevos artículos se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 24-Actividad turística y recreativa de embarcaciones de bandera extranjera.

Las embarcaciones de bandera extranjera con eslora igual o superior a veinte metros (20 m) y que su uso sea comercial o de entretenimiento, y no transporte de carga mercantil, podrán desarrollar en aguas y territorio costarricense, actividades de transporte acuático, buceo y recreación, bajo la modalidad de arrendamiento o charteo.

Para la realización de las actividades turísticas y recreativas bajo la modalidad de arrendamiento o charteo establecidas en el presente artículo, las embarcaciones deberán contar con una autorización emitida por el Instituto Costarricense de Turismo, así como formalizar un contrato con una marina turística y cumplir con los requisitos establecidos vía reglamentaria.”

“Artículo 25-Tributo Específico de Charteo.

Créase el Impuesto Específico de Charteo, el cual deberá ser pagado por las embarcaciones de bandera extranjera, autorizadas para desarrollar actividades de transporte acuático, buceo y otras afines al turismo y recreación, bajo la modalidad de arrendamiento, en aguas y territorio costarricense.”

“Artículo 26-Tarifa del Impuesto Específico de Charteo.

Las embarcaciones de bandera extranjera autorizadas para brindar servicios destinados al turismo náutico recreativo como el charteo y afines, deberán contratar los servicios de una Marina turística y pagar un tributo del dos y medio por ciento (2.5%) sobre los ingresos brutos del servicio brindado.

Las autoridades de migración y extranjería recaudarán dicho impuesto en favor del Estado costarricense, recursos que serán asignados al Instituto Costarricense de Turismo para sus funciones de promoción y fortalecimiento de la oferta turística del país.”

“Artículo 27-Régimen de importación temporal para embarcaciones de bandera extranjera.

Las embarcaciones de bandera extranjera usuarios de las marinas o atracaderos podrán ingresar al país y permanecer bajo un régimen de importación temporal hasta por tres meses, prorrogables por periodos iguales de manera continua hasta por un máximo de un año. Una vez cumplido el plazo máximo, deberá permanecer como mínimo noventa días fuera de aguas nacionales, para optar nuevamente por el régimen de importación temporal.

En el caso de las embarcaciones bajo el régimen especial de charteo, podrán permanecer en aguas territoriales durante un año prorrogable por periodos iguales. El Instituto Costarricense de Turismo verificará que la embarcación cumpla con todas sus obligaciones ante el Estado costarricense, mismas que se definirán vía reglamento.”

“Artículo 28-Equipo y artículos a bordo.

Las embarcaciones de bandera extranjeras usuarias de una Marina podrán incluir dentro de su importación temporal, todos aquellos vehículos, equipos y artículos que ésta porte, tales como, pero no limitado a, motos de agua, tablas de surf, cañas de pescar, botes inflables con motor fuera de borda, lanchas neumáticas, tablas con remos para surfear y otros similares, para la realización de las actividades autorizadas recreativas y deportivas acuáticas.

“Artículo 29-Capitán de embarcaciones de bandera extranjera.

El capitán o encargado de la embarcación será el responsable de la dirección técnica de la navegación, y como representante deberá realizar los trámites de la embarcación y su tripulación, ante las autoridades gubernamentales, en cumplimiento con los requisitos establecidos reglamentariamente.

En caso de requerir la sustitución del capitán de la embarcación, el trámite podrá realizarse ante las autoridades gubernamentales presentes en la marina o la oficina de Aduana donde ingresó el bote. Para acreditar al nuevo capitán, éste último, deberá presentar declaración jurada ante notario público de Costa Rica sobre su condición de representante del propietario y la constancia de la Marina firmada por su administrador donde consigne que la embarcación cuenta con contrato vigente.

Cumplidos los requisitos la Aduana acreditará al nuevo capitán en un plazo máximo de 48 horas y lo notificará a la Capitanía de Puerto y a la Marina. Podrán ser capitanes de reemplazo tanto nacionales como extranjeros durante el resto del plazo de permanencia de la embarcación.

Mientras se realiza el trámite de sustitución, la embarcación podrá permanecer en aguas nacionales, y volverá a navegar hasta que se complete la acreditación del nuevo capitán.”

“Artículo 30.- Tripulación de las embarcaciones de bandera extranjera.

Las autoridades gubernamentales, deberán atender con celeridad las solicitudes de permisos de trabajo temporales para la tripulación de las embarcaciones de bandera extranjera, bajo el régimen de charteo, cuando así lo requieran.

Además, la Dirección General de Migración y Extranjería, a solicitud de la capitanía del puerto, podrá otorgar una categoría especial migratoria a favor de los trabajadores extranjeros de las embarcaciones que mantengan contratos con las marinas o atracaderos turísticos, según las condiciones establecidas reglamentariamente.”

“Artículo 31-Marinas como actores auxiliares de la función pública aduanera.

Las marinas podrán ejercer como Auxiliares de la Función Pública, sin que ello represente un menoscabo a los controles que realicen las diferentes instituciones estatales competentes, quienes deberán ejercer una fiscalización posterior de las operaciones desarrolladas por los auxiliares.

Para fungir como Auxiliar de la Función Pública, la marina deberá cumplir con los requisitos definidos reglamentariamente para estos fines. La creación de los Auxiliares de la Función Pública es facultativa, y no representa obligación de implementación para las instituciones gubernamentales competentes.”

ARTÍCULO 6- Modifíquese el primer párrafo del artículo 171, y agréguese un párrafo final al artículo 174, de la Ley N° 7557, “Ley General de Aduanas”, de 20 de octubre de 1995 y sus reformas, para que en adelante se lean de la siguiente manera:

“Artículo 171- Provisiones de a bordo

Son provisiones de a bordo las mercancías ingresadas temporalmente y destinadas a la manutención de los tripulantes, para ser consumidas, compradas u obsequiadas a los pasajeros por la empresa aérea o marítima; además, las utilizadas en la operación, funcionamiento, reparación y mantenimiento de vehículos de transporte internacional de personas, buques, embarcaciones turísticas bajo el régimen de importación temporal y aquellas sometidas al régimen de charteo, aeronaves y trenes.

[...]”

“Artículo 174- Provisiones de buques y aeronaves

[...]

La autoridad aduanera deberá tomar las medidas necesarias para que el capitán o responsable, realice el trámite respectivo en el lugar de arribo de las naves marítimas y aéreas.”

Transitorio I

El Poder Ejecutivo elaborará los reglamentos de esta ley en un plazo máximo de seis meses posterior a su publicación.

Rodolfo Rodrigo Peña Flores

Pedro Miguel Muñoz Fonseca

María Inés Solís Quirós

Erwen Yanan Masís Castro

Diputados y diputada

26 de mayo de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.