

## DECRETOS

### N° 42366-MOPT

#### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En uso de las facultades que le confieren los artículos 140 incisos 3), 8), 18) y 20) y 146 de la Constitución Política y con fundamento en lo establecido en los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1) y 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas; en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; en la Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), N° 1721 del 28 de diciembre de 1953 y sus reformas.

#### Considerando:

I.—Que la Ley número 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, mediante la cual se Crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, establece en su artículo 2, la competencia material que asiste al Ministerio, consignándose en su inciso c), la obligación ineludible de planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares; así como regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

II.—Que de conformidad con el Dictamen número C-195-2018 del 17 de agosto de 2018, emitido por la Procuraduría General de la República, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes –MOPT como autoridad portuaria nacional, le corresponde el control y regulación sobre los puertos y, específicamente sobre todo lo relativo al transporte marítimo, pues se trata del ejercicio de una competencia nacional. A texto expreso dicho dictamen dispone, en lo conducente: “...Al respecto, dispone la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 del 5 de agosto de 1963 en lo que aquí interesa:

“Artículo 2º.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

(....).

c) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

Artículo 4º.- El Ministerio constituirá, de manera permanente, la autoridad oficial única en todo lo relativo a los objetivos nacionales, entendiéndose que su autoridad se extiende a las actividades de cualquier orden que tengan relación o sean consecuencia de ellas”. De la anterior norma se desprende que el MOPT cuenta con una atribución general de control y regulación sobre los puertos y, específicamente sobre todo lo relativo al transporte marítimo, pues se trata del ejercicio de una competencia nacional. Esto se refuerza a partir de la naturaleza especial de los muelles y los mares, que por tratarse de bienes de dominio público no pueden salir del control del Estado por disposición constitucional.

III.—Que mediante la Ley número 1721 del 28 de diciembre de 1953, se crea el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico -INCOP-, cuyo objetivo principal será asumir las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de explotar, directa o indirectamente, de acuerdo con la ley, los puertos del Estado en el litoral Pacífico del país, sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas, con el fin de brindarlos de forma eficiente y eficaz para fortalecer la economía nacional.

IV.—Que a través del Tratado Internacional número 9698-A del 13 de junio del 2019, se aprueba, en cada una de sus partes, el Acta que Institucionaliza el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, firmada en la provincia de Guanacaste, República de Costa Rica, el 29 de julio de 2009.

V.—Que el Proyecto Mesoamérica es el Programa mesoamericano de integración y desarrollo que potencia la complementariedad y la cooperación entre los países de Belize, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana, a fin de ampliar y mejorar sus capacidades y de hacer efectiva la instrumentación de proyectos que redunden en beneficios concretos para las sociedades de cada uno de estos países en materia de infraestructura, interconectividad y desarrollo social.

VI.—Que dentro de los ejes de trabajo del Proyecto Mesoamérica, específicamente en el área de Transporte, el objetivo que se busca es “Incrementar la conectividad entre las economías de la región, mediante el mejoramiento de la infraestructura carretera y los servicios del transporte carretero, marítimo, portuario y aeroportuario, incrementando la eficiencia del transporte de personas y mercancías y reduciendo los costos asociados a la movilidad.”

VII.—Que con el objetivo de mejorar la competitividad y el acceso a mercados, se ha desarrollado en el marco del Proyecto Mesoamérica, una agenda del sector transporte orientada a facilitar la conectividad interna y externa de las economías de la región, mediante el mejoramiento de la infraestructura y la armonización de las legislaciones y regulaciones, a fin de reducir los costos de transporte.

VIII.—Que Costa Rica elaboró el Plan Nacional en Logística de Cargas -PNLog Costa Rica, 2014-2024, el cual se oficializó con rango de Política Pública a través del Decreto Ejecutivo número 41112-MOPT del 22 de marzo de 2018. Dicho documento constituye el instrumento de planificación de largo plazo que resume la estrategia y acción pública en materia de logística de cargas, a fin de mejorar el desempeño y madurez del sistema logístico nacional, potenciar el comercio exterior y con ello, apoyar el desarrollo del país y aumentar su competitividad.

IX.—Que según lo desarrollado en el Plan Nacional en Logística de Cargas referido, “...el comercio exterior de Costa Rica se realiza mayormente vía marítima, por lo que se observa un predominio de este modo en las importaciones y exportaciones del país, tanto en peso como en valor...” e incluso, dicha actividad se ha visto acrecentada por las demoras que se generan en los pasos de frontera como consecuencia de la lentitud de los procedimientos de control fronterizo, lo cual ha motivado a algunas empresas a usar el transporte marítimo como alternativa para reducir los elevados inventarios que se deben cubrir.

X.—Que de conformidad con el Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica (junio 2013), elaborado por INECON, Ingenieros y Economistas Consultores S. A., el cual surge de la iniciativa de los países que componen el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica y forma parte de una serie de proyectos destinados a mejorar la logística y la infraestructura de transporte en Mesoamérica, se establece dentro de las principales conclusiones, impulsar la implementación del servicio Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) por la costa Pacífico, que es el que muestra mayor potencial de desarrollo en los distintos escenarios analizados.

XI.—Que el Transporte Marítimo de Corta Distancia, según lo establecido en el Estudio de Factibilidad señalado en el considerando anterior, pretende básicamente, constituir rutas marítimas eficientes entre los países mesoamericanos, con servicios regulares de transporte marítimo de alta calidad, que combinados con otros medios de transporte, puedan complementar el movimiento de mercancías por carretera, contribuyéndose con ello en la mejora de la calidad y el costo del servicio, la preservación de la infraestructura y el medio ambiente, el alivio en la congestión de las carreteras, y que este modo de transporte se constituya en una alternativa en el caso de desastres naturales.

XII.—Que en los últimos años Costa Rica ha impulsado la elaboración de instrumentos de planificación a largo plazo en los litorales del pacífico y del Caribe, específicamente el Plan Maestro para el complejo Portuario Limón-Moín (agosto de 2008) y el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico, Puerto Caldera y Otros Puertos (enero de 2020), cuyo propósito fundamental es procurar infraestructura portuaria y de apoyo logístico con base en estándares de clase internacional. En estos planes o estudios se ha optimizado el uso de los terrenos dentro de las zonas portuarias con criterios de eficiencia y oportunidad; en este sentido, el Plan Maestro de Puerto Caldera (2020) asignó al TMCD un espacio físico en la terminal que permitirá en un futuro el desarrollo de esta actividad de manera simultánea y armónica con las demás operaciones portuarias. XIII.—Que acorde con el marco legal internacional que respalda el Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Región Mesoamericana, el Plan Nacional en Logística de Carga PNLog Costa Rica 2014-2024 y los planes maestros para modernizar los puertos en los litorales del pacífico y del Caribe, resulta oportuno declarar de Interés Público el Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Región Mesoamericana, el cual podrá iniciar con la ruta entre los Estados de El Salvador y Costa Rica.

Por tanto,

**Decretan:**

**DECLARATORIA DE INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA ENTRE LOS ESTADOS DE EL SALVADOR Y COSTA RICA**

**Artículo 1º**—Se declara de interés Público la iniciativa de Transporte Marítimo de Corta Distancia entre los Estados de El Salvador y Costa Rica. **Artículo 2º**—El presente Decreto Ejecutivo rige a partir de su publicación. Dado en la Presidencia de la República, a los treinta y un días del mes de agosto de dos mil veinte. CARLOS ALVARADO QUESADA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—O.C. N° 4600034317.—Solicitud N° 052-2020.—( D42366 – IN2020481504)