

REGLAMENTOS

JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

Se les comunica a todos los interesados, que nuestro Consejo de Administración en Sesión Ordinaria No.14-2024, celebrada el 22 de agosto del 2024, Artículo II-a), acordó, aprobar y publicar el reglamento, que se transcribe a continuación:

REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN Y CABOTAJE EN LA RED DE LOS CANALES DEL NORTE ADMINISTRADOS POR LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) ha jugado un papel crucial en la administración y desarrollo de la canalización del Atlántico en Costa Rica. Desde su creación por la Ley N° 3091 en 1963, y a través de sucesivas reformas y decretos, JAPDEVA ha sido la entidad encargada de administrar la canalización del Atlántico o Canales del Norte, y las tierras y bienes que la ley le otorga.

La Ley N° 5680 de 1975, que creó el Parque Nacional Tortuguero, reafirmó la responsabilidad de JAPDEVA de administrar la vía acuática dentro de los linderos del parque. Esta ley también establece la necesidad de que JAPDEVA elabore un reglamento que regule la navegación y el cabotaje, tal como lo mandan los artículos 10, 11 y 12 de la misma ley.

Este reglamento es esencial para garantizar una navegación segura y eficiente a lo largo de toda la red de canales naturales y artificiales que unen Moín con Barra de Colorado, y las zonas adyacentes. Además, el reglamento debe asegurar que las actividades de cabotaje se realicen de manera ordenada.

Por lo tanto, la elaboración de este reglamento por parte de JAPDEVA es de suma importancia para la gestión efectiva de la red de Canales del Norte, la protección del Parque Nacional Tortuguero y la promoción de un transporte fluvial seguro y sostenible en la región.

Considerando:

- I. Que por Ley N.º 45 del 4 de agosto de 1916, se autorizó al Poder Ejecutivo para destinar 50 mil colones para la apertura de los caños que comunican la laguna Simón, del Colorado, con la del Tortuguero, con la capacidad necesaria para la navegación de las embarcaciones que pudieran navegar en el río Parismina. (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 118-119).
- II. Que, en 1961, el Ministerio de Obras Públicas presentó el “Proyecto Preliminar de Canalización: Lagunas del Atlántico”, con las descripciones de los sectores por canalizar, elaborado en agosto de 1960 por Consultécnica Ltda. (Biblioteca Nacional, signatura Cr 386.4/C8375p; Archivo Nacional, serie: aa, signaturas 17.896, 17.897 y 17.898). La distancia habilitada permitiría unir Moín con Barra de Colorado en una extensión navegable de 112 km.

- III. Que la Ley N° 3091 de 18 de febrero de 1963 creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, y le encargó “construir y administrar la canalización del Norte del Atlántico de Costa Rica” (art. 1º) y administrar “todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por la canalización, comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior paralela a la costa, y una faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales”, salvo “las áreas adjudicadas por leyes anteriores al Instituto Costarricense de Turismo” (art. 23). A la Junta le correspondió colaborar con el Ministerio de Obras Públicas para la canalización del Tortuguero según el plan vial contenido en la Ley N° 2719 del 10 de febrero de 1961 (Parte Quinta, punto 88). Concluida la obra, sus instalaciones y canales pasarían a la Junta para su administración (Transitorio IV).
- IV. Que el Decreto N° 20 del 21 de diciembre de 1964, señaló que el traspaso a favor de JAPDEVA conforme al artículo 23 de la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963, estaba referido a los terrenos comprendidos desde el km 13 al km 104 según el “Proyecto Preliminar de Canalización Lagunas del Atlántico” elaborado por Consultécnica Ltda. en 1961 (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, p.536). Con la indicación del citado km 13, se excluyeron los terrenos traspasados al ICT. (Ver supra nota 100). La interpretación se precisó con el Decreto N° 12 del 29 de abril de 1966, que reformó el artículo 1º del Decreto N° 20 de 1964 para indicar que se trataba “del kilómetro 13 al Norte de la desembocadura del río Moín” (Colección de Leyes y Decretos, semestre 1, p. 631).
- V. Que en relación con la “faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre la Junta”, el Decreto N° 12 del 29 de abril de 1966, artículo 1º inciso b), hace mención a los ríos Pascual, Matina, Santa Marta, Madre de Dios, Pacuare, Chiquero, Parismina y sus afluentes (Aguas Arcas, Reventazón y Jiménez), Caño California, Sierpe, Caño Sérvulo, Tortuguero y sus afluentes (Agua Fría, Sérvulo, Mora y Chiquero), La Suerte y su afluente Desenredo, Penitencia, Palacio, Colorado y sus afluentes (Caño Bravo, Caño Madre, Zapote, Sardino, Chirripó, Chirripocito, Caño Parasal y Caño Negro). Agrega además, que “a partir del kilómetro 13 y hasta el kilómetro 55 el límite de la faja de 3 kilómetros será de 20 kilómetros medidos en línea perpendicular a la costa hacia el interior, y del kilómetro 55 hasta la frontera, ese límite será de 30 kilómetros medidos en igual forma” (Colección de Leyes y Decretos, semestre 1, pp. 631-632).
- VI. Que la Ley N° 3091 de 18 de febrero de 1963, fue reformada por la N° 5337 de 27 de agosto de 1973, encargando siempre a JAPDEVA “administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga” (artículo 1º), concretamente “todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por canales navegables, comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior, paralela a la costa, y una faja de tres kilómetros de ancho paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre la Junta” (artículo 41, inciso b) (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 511-520).
- VII. Que luego de casi 10 años de trabajos, el Decreto N° 3729 del 3 de mayo de 1974 (La Gaceta N° 85 del 7 de mayo de 1974), declaró inaugurado el sistema de navegación fluvial de 112 km de canales naturales y artificiales entre Moín y Barra de Colorado, con las terminales de Moín, Pacuare,

Parismina, Tortuguero y Barra del Colorado. La canalización por sectores fue la siguiente: 1) Moín - Dos Bocas, 2) Dos Bocas – Río Matina, 3) Río Matina – Laguna de Urpiano, 4) Laguna de Urpiano – Río Santa Marta, 5) Río de Santa Marta – Río Pacuare, 6) Río Pacuare – Río Chiquero, 7) Río Chiquero – Parismina, 8) Parismina – Norte Caño Penitencia, 9) Norte Caño Penitencia – Samay Laguna, 10) Samay Laguna – Barra del Colorado.

VIII. Que, además, se dio la creación del Parque Nacional Tortuguero, considerando que a lo largo y ancho de estos canales existían especies de flora y fauna del Trópico Americano, dado el extraordinario valor escénico de los canales y lagunas, y al contarse con extensiones considerables de suelos inundables con severas restricciones para el uso agrícola, el Decreto N° 1235 de 7 de setiembre de 1970 creó el Parque Nacional Tortuguero (La Gaceta N° 213 del 24 de setiembre de 1970). La Ley N° 5680 del 3 de noviembre de 1975 reiteró su constitución (art. 1°), y prohibió pescar o cazar tortugas marinas de cualquier especie (ver supra notas 44 y 83), o recolectar o recoger sus huevos o despojos desde la desembocadura del río Matina a la desembocadura del Colorado y hasta el límite de las aguas territoriales del país en el mar Caribe (art. 8, inciso c). También se prohibió, dentro del área del Parque, recolectar o extraer objetos de valor histórico o arqueológico (art. 8, inciso d). El numeral 10 dispuso **que JAPDEVA mantendrá la administración de la vía acuática dentro de los linderos del parque**, con edificaciones para servicio de cabotaje, procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar contaminación (Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, pp. 1042-1045). (Se añade la negrita).

IX. Que tal y como se indica en ese dictamen, la Ley no. 3091 de 18 de febrero de 1963 creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, como ente autónomo del Estado que se encargará de construir y administrar la canalización del Norte del Atlántico de Costa Rica. Luego, la Ley no. 5337 de 27 de agosto de 1973 que reformó integralmente la Ley 3091, mantuvo como una competencia de JAPDEVA administrar la canalización del Atlántico.

X. Que consecuentemente, el Decreto no. 3729 de 3 de mayo de 1974 que inauguró el Sistema de Canalización del Atlántico, en su artículo 2° dispuso: encargase la administración de los canales del Atlántico, dentro de la circunscripción territorial que al efecto determine el Instituto Geográfico Nacional, a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, comprendiéndose dentro de la citada administración, además de los bienes inmuebles que integran la canalización del Atlántico, los siguientes canales naturales y artificiales entre Moín y Barra de Colorado (112 Km).

XI. Que en el artículo 4° de ese mismo Decreto se señaló que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales, será el organismo administrativo que se encargará de la tramitación y resolución final en todo lo relativo a la prestación de servicios públicos de transporte remunerado de pasajeros y carga por vía fluvial o canalera, sea a través de organismos del Estado, por particulares concesionarios o por permisionarios. Además, en el artículo 6° se encargó a ese Ministerio la preparación de los reglamentos que se estimaren pertinentes para su promulgación por el Poder Ejecutivo, lo cual resultaba coherente con la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que, desde su reforma mediante Ley no. 4786 de 5 de julio de 1971 indica que corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares (artículo 2°, inciso c).

XII. Que queda claro que la habilitación del sistema de canales naturales y artificiales del Atlántico respondió a un plan estatal que permitió unir Moín con Barra de Colorado en una extensión navegable de 112 km y cuya administración se confirió a JAPDEVA.

XIII. Que el 3 de noviembre de 1975 se promulga la Ley N°. 5680, ley que creó el Parque Nacional Tortuguero, indicándose en su artículo 3° que “corresponde al Servicio de Parques Nacionales del Ministerio de Agricultura y Ganadería la delimitación en el terreno de este parque nacional, así como la administración, protección y desarrollo del mismo.” Pero, a su vez, en el artículo 10 se mantuvo competencia de JAPDEVA de administrar la vía acuática incluida dentro del parque:

“La Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica mantendrá la administración de la vía acuática dentro de los linderos de este parque y establecerá las edificaciones necesarias para el servicio de cabotaje, procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar la contaminación”.

En el artículo 11 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975, dicta:

“El servicio de cabotaje será reglamentado por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”.

En el artículo 12 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975, dicta:

“Para sufragar los gastos que demande la conservación y desarrollo del parque, se establece un porcentaje del 20% del derecho de peaje a través de la vía acuática del canal, el cual debe entregarse al fondo de Parques Nacionales mensualmente. Si del 80% restante, que se aplicará al mantenimiento de los canales, se produjere algún excedente, éste será invertido en el desarrollo del parque.

El Servicio Nacional de Parques queda autorizado para cobrar derechos de acceso y uso del parque y sus instalaciones, todos los cuales serán decretados por el Poder Ejecutivo con carácter de tasas, de conformidad con los artículos 4° y 5° del Código de Normas y Procedimientos Tributarios.

La percepción y administración de estas rentas estarán a cargo de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica”.

Con ello, queda claro que, en la Ley, pese a que se creó un parque nacional cuya administración recayó en el entonces Servicio de Parques Nacionales, hoy (SINAC), expresamente se mantuvo la competencia otorgada a JAPDEVA por otras disposiciones legales previas de administrar el sistema de canales del Atlántico, regular además el Cabotaje, e imponer un peaje a quienes han uso de los canales internos del Parque Nacional Tortuguero.

XIV.Que en el caso del Parque Nacional Tortuguero, éste fue creado sobre un espacio físico en el que se había constituido un sistema de canales navegables, cuya administración había sido otorgada a JAPDEVA desde la emisión de la Ley no. 3091 de 18 de febrero de 1963, y confirmada mediante la Ley no. 5337 de 27 de agosto de 1973. Por ello, en la Ley de Creación del Parque se reconoció la existencia de esa particularidad y se mantuvo, de manera expresa, esa competencia específica de JAPDEVA de administrar la vía acuática dentro del Parque.

XV.Que, de tal forma, la ley 5680, que es la norma especial que regula el Parque Nacional Tortuguero, estableció un régimen particular, pues dispuso que su administración corresponde al Servicio de Parques Nacionales, hoy SINAC, y, por otra parte, dispuso que JAPDEVA seguiría siendo competente para administrar la vía acuática.

XVI.Que, pese a la especialidad de la Ley 5680 en cuanto a la administración de la vía acuática dentro del Parque, no puede negarse que la aplicación de sus disposiciones debe ser coherente con la finalidad de protección del área silvestre protegida y el resto de las disposiciones propias del régimen general de las áreas silvestres protegidas. Nótese que, la propia Ley 5680, en su artículo 10, dispone que a JAPDEVA le corresponde la administración de la vía acuática dentro de los linderos del parque y que podrá establecer las edificaciones necesarias para el servicio de cabotaje, “procurando causar el menor daño al aspecto escénico natural y no provocar la contaminación.”

XVII.Que, en las áreas silvestres protegidas, el plan de manejo es “el instrumento de planificación que permite orientar la gestión de un área silvestre protegida hacia el cumplimiento de sus objetivos de conservación a largo plazo. Se fundamenta en líneas de acción estratégicas a mediano plazo y en objetivos de manejo para los elementos naturales y culturales incluidos dentro del área, así como en la relación de estos últimos con su entorno socio ambiental. Es la base para el desarrollo de otros instrumentos de planificación y reglamentación de las Áreas Silvestres Protegidas.” (artículo 3° del Reglamento a la Ley de Biodiversidad, Decreto Ejecutivo no. 34433 de 11 de marzo de 2008).

XVIII.Que, si bien es cierto el SINAC no es competente para regular la vía acuática dentro del Parque, el ejercicio de sus competencias sí tiene injerencia en la forma en la cual JAPDEVA administra los canales, pues esa administración debe ser respetuosa de los criterios técnicos de protección plasmados en el plan de manejo.

XIX.Que por todo lo anterior, la norma exige una adecuada coordinación entre el SINAC y JAPDEVA y cualquier otro organismo público cuyas competencias tengan relación con la navegación y servicio de cabotaje, cuando la administración de las vías de navegación se encuentre dentro de un área silvestre protegida, solo así pueden solucionarse los problemas que supone la confluencia de distintas competencias en un mismo espacio protegido.

- XX.** Que el criterio legal PGR-C-125-2024, del 14 de junio de 2024 de la Procuraduría General de la República concluyo lo siguiente:
- a) Que la Ley estableció un régimen particular para ese Parque, pues dispuso que su administración corresponde al Servicio de Parques Nacionales, hoy SINAC, y, por otra parte, señaló que JAPDEVA seguiría siendo competente para administrar la vía acuática. Dada esa especialidad, no podría interpretarse que las disposiciones en cuanto a la administración del Parque Nacional Tortuguero han sido derogadas tácitamente por la legislación posterior que establece el régimen general de las áreas silvestres protegidas.
 - b) Que pese a la especialidad de la Ley 5680 en cuanto a la administración de la vía acuática dentro del Parque, no puede negarse que la aplicación de sus disposiciones debe ser coherente con la finalidad de protección del área silvestre protegida y el resto de las disposiciones propias del régimen general de las áreas silvestres protegidas.
 - c) Que el SINAC no es competente para regular la vía acuática dentro del Parque, el ejercicio de sus competencias sí tiene injerencia en la forma en la cual JAPDEVA administra los canales, pues esa administración debe ser respetuosa de los criterios técnicos de protección plasmados en el plan de manejo.
 - d) Que se exige una adecuada coordinación entre el SINAC y JAPDEVA y cualquier otro organismo público cuyas competencias tengan relación con la navegación y servicio de cabotaje, pues, solo así pueden solucionarse los problemas que supone la confluencia de distintas competencias en un mismo espacio protegido.
- XXI.** Que actualmente el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC), específicamente el Área de Conservación Tortuguero (ACTo), cuenta con el “Plan General de Manejo Parque Nacional Tortuguero 2014-2023”, de fecha 16 Setiembre, 2013.
- XXII.** El documento “Plan General de Manejo Parque Nacional Tortuguero” es un instrumento técnico que establece una serie de zonas, cada una con una intensidad de uso definida. Esta intensidad se determina en función de las características biofísicas de la zona, el valor de sus recursos, su capacidad para sostener diversos usos, los Elementos Focales de Manejo, los servicios de los ecosistemas y otros aspectos relevantes.
- Para cada zona, se establece una normativa que especifica los usos recomendados y los no permitidos, considerando la fragilidad de los ecosistemas y la legislación vigente.
- En este contexto, JAPDEVA, siendo respetuoso de estos criterios, establecerá dentro de este reglamento las restricciones a la navegación en las áreas silvestres protegidas. Esto se hará sin menoscabo de las competencias asignadas en el artículo 10 de la ley 5680
- XXIII.** Que, en resumen, la administración de la vía acuática es una competencia asignada a JAPDEVA en toda la red de Canales del Norte, y en cuanto al segmento del Parque Nacional Tortuguero es un ejemplo de trabajo en conjunto entre JAPDEVA y SINAC. Aunque cada entidad tiene sus

propias responsabilidades y competencias, la colaboración y coordinación entre ambas son esenciales para lograr los Objetivos Sostenibilidad Ambiental, los Objetivos de Sostenibilidad Social y los Objetivos de Desarrollo Económico.

- XXIV.** Que, en conclusión, la coordinación de la vía acuática en el Parque Nacional Tortuguero es un ejemplo de cómo diferentes entidades pueden trabajar de manera junta para lograr objetivos comunes sin invadir las competencias de cada una. Esta colaboración y coordinación son esenciales para garantizar la conservación del parque y el desarrollo económico de la región. La experiencia en el Parque Nacional Tortuguero puede servir como modelo para otras áreas donde exista una gestión compartida.

REGLAMENTO DE NAVEGACIÓN Y CABOTAJE EN LA RED DE LOS CANALES DEL NORTE ADMINISTRADOS POR LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), basándose en el artículo 1 de la Ley N° 3091 del 18 de febrero de 1963 y concordantes, y en su calidad de Autoridad Portuaria, busca reglamentar los artículos 10, 11 y 12 de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975 mediante el presente Reglamento de Navegación y Cabotaje de Japdeva.

Estos artículos dictan que JAPDEVA mantendrá la administración de la vía acuática, procurando minimizar el daño al aspecto escénico natural y evitar la contaminación. Además, establecen que el servicio de cabotaje será reglamentado por JAPDEVA, y para cubrir los gastos de conservación y desarrollo del parque, y el mantenimiento de los canales se establece del derecho de peaje para utilizar vía acuática de los canales. La percepción y administración de estas rentas estarán a cargo de JAPDEVA, utilizara un 80% para el mantenimiento de los canales y un 20% que trasladara al SINAC para ser utilizados en el Parque Nacional Tortuguero.

Este reglamento tiene como objetivo regular la navegación y cabotaje de las embarcaciones que transiten por los canales definidos en el artículo 1 del presente reglamento, los cuales están bajo la administración de JAPDEVA.

CAPÍTULO I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

ARTÍCULO 1- Objeto del Reglamento

Este reglamento, de carácter público, tiene como objetivo regular la navegación en las vías acuáticas de los Canales del Norte, bajo la administración de JAPDEVA. Este sistema abarca un complejo de canales, lagunas y ríos que se extienden desde la terminal de Moín hasta el Río San Juan. Incluye las secciones navegables de las siguientes vías acuáticas: Dos Bocas, Río Matina, Laguna de Urpino, Río Santa Marta, Río Pacuare, Río Chiquero, Río Parismina, Caño California, Laguna Jalova, Caño Negro, Caño Sirena, Río Sierpe, Lagunas del Tortuguero, Caño Sérvulo, Río Tortuguero, Caño Penitencia, Laguna Samay, Caño de la Vela, Río La Suerte (Río Palacio) y Río Colorado.

Además, el reglamento se aplica a todas las lagunas, ríos y caños que actualmente forman parte del complejo o que puedan integrarse en el futuro debido a causas físicas o naturales. También regula las vías generales de transporte por agua, los servicios prestados en ellas a la flota nacional que navegue dentro de la red de canales mencionada.

ARTÍCULO 2- Sujeción a este Reglamento

Este Reglamento se aplica a todas las embarcaciones y/o personas que naveguen en la red de los del Canales del Norte, y los Canales tanto fuera como dentro de los límites de las Áreas Silvestres protegidas que los conforman.

Cualquier infracción a este Reglamento resultará en responsabilidad civil y solidaria por los daños y perjuicios causados. Esto es independiente de cualquier otra responsabilidad penal y administrativa que pueda surgir.

CAPÍTULO II ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 3- Acrónimos

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) **JAPDEVA:** Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica.
- b) **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes (División Marítimo Portuario).
- c) **RMA:** Registro Marítimo Administrativo.
- d) **SNG:** Servicio Nacional de Guardacostas del Ministerio de Seguridad Pública.
- e) **MH:** Ministerio de Hacienda
- f) **MINSA:** Ministerio de Salud
- g) **INCOPECA:** Instituto Costarricense de Pesca y acuicultura
- h) **MINAE:** Ministerio de Ambiente y Energía
- i) **SINAC:** Sistema Nacional de Areas de Conservación
- j) **ICT:** Instituto Costarricense de Turismo

ARTÍCULO 4- Definiciones

Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) **Aguas interiores:** aguas situadas detrás de la línea de base del mar territorial, tales como lagos, ríos navegables dársenas, puertos, manglares, esteros, lagunas costeras, golfos, bahías, desembocaduras o deltas comunicados permanente o intermitentemente con el mar, y otros siempre que seas accesibles o navegables para buques de navegación fluvial.

- b) **Avisos a los navegantes:** son comunicaciones dirigidas a quienes navegan con el fin de ayudar a mantener la seguridad en la navegación y de preservar la vida humana.
- c) **Nave o embarcación:** toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea su uso o dimensión.
- d) **Capitán:** persona física que tiene el mando de una nave o embarcación.
- e) **Capitanías de puerto:** dependencias regionales para atender temas relacionados con la navegación acuática, establecidas por el MOPT en las proximidades de puertos o sitios de embarque, cada una a cargo de un capitán de puerto, establecidas para ejecutar las competencias tanto técnicas como administrativas que se le confieran de acuerdo con el ordenamiento jurídico. Se define como esenciales los servicios públicos que se brindan en las capitanías de puerto.
- f) **Certificado de matrícula:** certificado otorgado por el Registro de Bienes Muebles del Registro Nacional que acredita la propiedad de un buque.
- g) **Certificado de navegabilidad:** es un certificado de seguridad que acredita que una embarcación nacional ha aprobado la inspección técnica realizada por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, al reunir las condiciones mínimas para garantizar la seguridad en la navegación.
- h) **Certificado de zafarrancho:** documento expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT que acredita que un tripulante de una embarcación nacional de navegación marítima, fluvial o lacustre está capacitado para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una nave o embarcación.
- i) **Cuadro de zafarrancho:** cuadro resumen de las acciones y responsabilidades que debe asumir cada tripulante para atender situaciones específicas de emergencia a bordo de una embarcación nacional. Debe ser elaborado en congruencia con el plan de zafarrancho, encontrarse en un lugar accesible y visible a todos los tripulantes y pasajeros de la embarcación.
- j) **Documentos de navegación:** Certificado de Navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, y Autorización de navegación emitida por Japdeva y cualquier otro exigido por el ordenamiento jurídico, que deben ser llevados a bordo para que la nave o embarcación pueda navegar u operar legalmente en los Canales del Norte.
- k) **Muelles, atracaderos y embarcaderos:** Infraestructura pública o privada para que las naves o embarcaciones puedan atracar y abordar pasajeros o cargas, ubicados en toda la red de Canales del Norte.
- l) **Navegación:** Actividad que realiza una embarcación, buque o nave para trasladarse por agua de un punto a otro con fines determinados.
- m) **Operación de búsqueda y rescate:** actividad realizada con el propósito de rastrear y rescatar a las personas que estén en situación de peligro, regulado por el Servicio Nacional de Guardacostas.
- n) **Operación de salvamento:** actividad realizada con el propósito de auxiliar a una nave o embarcación, o bien, para salvaguardar otros bienes que estén en peligro.

- o) **Operador portuario:** Entidad pública o privada, facultada o que tiene la autorización para prestar, en zonas portuarias, servicios públicos a las naves, a las cargas y a los pasajeros.
- p) **Cánones:** son las compensaciones monetarias que se deben pagar a JAPDEVA por la prestación de servicios o la ejecución de actividades al servicio de la navegación, siempre que sean requeridos.
- q) **Señalamiento a la navegación:** equipos o sistemas de señalización acuática, diseñados y construidos para dirigir el tráfico acuático y aumentar la seguridad en la navegación.
- r) **Transporte de cabotaje:** transporte público remunerado de personas y/o cargas en medio acuático, ubicados en aguas de los Canales del Norte.
- s) **Zonas de navegación:** zona o zonas acuáticas donde una embarcación está facultada para navegar, según el ordenamiento jurídico.
- t) **Rol de Regulación de la navegación:** Es la función y responsabilidad que tendrá JAPDEVA para establecer y aplicar normas y directrices, que se aplicarán a las canoas a remo y los kayaks en las zonas de uso turístico.
- u) **Motores Fuera de Borda:** Son motores diseñados para ser montados en el exterior del casco de una embarcación. Proporcionan propulsión y dirección a la embarcación. Existen varios tipos en la actualidad, de combustión a dos tiempos, y cuatro tiempos, eléctricos y otras tecnologías en desarrollo.
- v) **Velocidad Permitida:** Es la máxima velocidad a la que se permite operar una embarcación en una zona específica. Esta estará debidamente identificadas con rotulación a los navegantes.
- w) **Área Silvestre Protegida:** Es una zona designada para la protección y conservación de la biodiversidad y los recursos naturales. Estas áreas pueden incluir parques nacionales, reservas naturales, y otras.
- x) **Plan de Manejo:** Este es un documento técnico que establece las directrices para el uso y conservación de un área protegida en general. En el caso del Caribe Norte, el SINAC tiene competencia absoluta sobre las Áreas Silvestres Protegidas (ASP) en el área terrestre. Sin embargo, en las vías acuáticas dentro de Áreas Silvestres Protegidas (ASP), la competencia recae en JAPDEVA. A pesar de esto, se buscará ser respetuosos con el medio ambiente, minimizando el daño al aspecto escénico natural durante la navegación y evitando la contaminación.

Las definiciones adicionales que sean necesarias para la implementación de este Reglamento se dispondrán vía modificación de este.

CAPÍTULO III

AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE ACUÁTICO EN LOS CANALES DEL NORTE

ARTÍCULO 5- Autoridad de JAPDEVA y su rectoría

JAPDEVA, como ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, que asume las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria; es la encargada de construir, administrar, conservar y operar los puertos fluviales de la Vertiente Atlántica.

ARTÍCULO 6- Competencias de JAPDEVA

JAPDEVA tendrá las siguientes competencias:

- a) Elaborar el plan estratégico en materia de transporte acuático en los Canales del Norte, que garanticen la seguridad de la navegación, así como establecer requerimientos técnicos a la luz de la dinámica y evolución de este subsector, lo cual realizara en coordinación con la División Marítimo-Portuaria del MOPT.
- b) Realizar los procedimientos administrativos necesarios para investigar las infracciones dispuestas en la presente Reglamento.
- c) Se encargará de construir, administrar, operar, subcontratar, concesionar, y desarrollar los servicios portuarios, su propia gestión administrativa y las inversiones, construcciones y mejoras, en los puertos fluviales de la Vertiente Atlántica, en base al artículo 1 de la Ley Orgánica de Japdeva, Ley N° 3091, y sus reformas.
- d) Promover la formación y la profesionalización del personal que labore en el campo de la navegación acuática y en especial en el área de Canales del Norte.
- e) Velar por la seguridad de la navegación, el resguardo de la vida humana en los medios acuáticos y cumplir con la legislación vigente en cuanto a la protección del medio ambiente fluvial y lacustre.
- f) Regular, ordenar y controlar la navegación, respecto a las competencias establecidas en la Ley Orgánica de Japdeva, Ley N° 3091, y sus reformas, y de la Ley 5680 del 17 de noviembre de 1975.
- g) Prevenir la contaminación procedente del transporte acuático, en coordinación con el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Ambiente y Energía, sus órganos adscritos, o cualquier otro órgano competente.
- h) Restringir o prohibir el paso, el ingreso o la permanencia de embarcaciones en los Canales del Norte cuando se atente contra el interés público, se impida la libre navegación, se ponga en riesgo los atracaderos, embarcaderos o muelles, se atente contra la seguridad o protección de otras embarcaciones o artefactos navales, cuando pueda implicar un peligro evidente de hundimiento, varada, incendio o contaminación, o si su paso no es inocente. Para lo cual se hará de manera coordinada con las instituciones competentes para atender la situación según sea el caso.
- i) Solicitar a la División Marítimo-Portuaria del MOPT, girar las instrucciones de carácter técnico a las autoridades competentes, cuando así lo considere oportuno y en caso de ser necesario, cuando la seguridad de la navegación, la protección del medio acuático pueda verse afectados por usos o prácticas inadecuadas.
- j) Prohibir la navegación por los Canales del Norte de quienes incumplan con este reglamento.
- k) JAPDEVA cobrará un peaje a las personas el cual será aprobado por el Consejo de Administración de JAPDEVA.

- l) Japdeva establecerá un canon diferenciado para las embarcaciones que utilicen la red de Canales del Norte.
- m) Asimismo, Japdeva establecerá un canon para la administración de los puertos como muelles, atracaderos y embarcaderos, en la red de Canales del Norte.
- n) Iniciar los procesos de investigación correspondientes a las denuncias por incumplimiento a este reglamento, así como su correspondiente sanción.

ARTÍCULO 7- Excepción

Las disposiciones del presente reglamento no serán aplicables a:

- a) Las embarcaciones de instituciones públicas.
- b) Las embarcaciones de salvamento y atención de emergencias.

ARTÍCULO 8- Unidad competente.

La aplicación de este reglamento estará a cargo de la Unidad de Tierras y Canales de la Gerencia de Desarrollo y tendrá dentro de sus competencias la realización de los estudios para regular toda la navegación de los Canales del Norte, las regulaciones que surjan de dichos estudios deberán ser aprobados por el Consejo de Administración Superior.

La Unidad de Tierras y Canales procurará fomentar la sostenibilidad, la eficiencia en la gestión de los recursos naturales y la protección de los ecosistemas. Todo esto se logrará a través de la implementación de estrategias de desarrollo sostenible y la promoción de la navegación segura y responsable en los Canales del Norte.

ARTÍCULO 9- Pago del Peaje por persona que ingrese a la red de los Canales dentro del Parque Nacional Tortuguero.

Toda persona deberá efectuar el pago del peaje en físico, con tarjeta (electrónicamente) o por medio de transferencia bancaria, de previo al ingreso, en las Instalaciones de cobro del Parque Nacional Tortuguero, ubicadas en Barra de Tortuguero. La vigencia de este pago es de 1 día natural. El comprobante de pago deberá ser portado durante la navegación, en caso de que alguna autoridad competente requiera verificar.

Como Autoridad Portuaria competente en la administración de la red de Canales del Norte, Japdeva no permitirá que otras empresas o instituciones impongan cargos adicionales al peaje existente para la navegación. Esto sin detrimento de los que establece el artículo 12 de la ley de creación del Parque Nacional Tortuguero.

ARTÍCULO 10- Requisitos para la autorización para navegar por la Red de Canales del Norte.

Los requisitos para la autorización para navegar por la Red de Canales del Norte son:

- a) Certificado de Navegabilidad, expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, vigente en original y copia.
- b) Comprobante del pago del canon correspondiente.

JAPDEVA realizará la revisión de la documentación y resolverá sobre la autorización de inmediato, no aplica el silencio positivo y la vigencia de esta autorización será de un plazo igual al que le resta al expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT al momento de brindar la autorización.

ARTÍCULO 11- Certificación de pago del canon de infraestructura fluvial en la red de Canales del Norte.

Los requisitos para emitir la certificación de pago del canon de infraestructura fluvial en la red de Canales del Norte son los siguientes:

- a. Solicitud del interesado para la inspección de la infraestructura fluvial.
- b. Informe del perito de JAPDEVA. en el cual se debe indicar expresamente los metros de construcción de atraque (verificados internamente).
- c. Pago del canon correspondiente.

A partir de la recepción de la solicitud del interesado, JAPDEVA enviará a un funcionario perito para que realice la inspección y emita el respectivo informe sobre la infraestructura fluvial. JAPDEVA resolverá esta solicitud en un plazo máximo de 30 días naturales. El resultado será comunicado al interesado; si la respuesta es positiva, se le solicitará que proceda con el pago del canon correspondiente y se le remitirá la certificación solicitada.

No aplica el silencio positivo, y la vigencia de esta certificación será de un año calendario a partir de su emisión.

ARTÍCULO 12- Capacitación

JAPDEVA promoverá el desarrollo de programas de capacitación para la formación y la profesionalización del personal de JAPDEVA y otras instituciones que laboren en el campo acuático, para lo cual está autorizado a establecer convenios o acuerdos con otras entidades nacionales o extranjeras, de carácter público o privado.

CAPÍTULO IV CUERPOS DE AGUA NAVEGABLES Y SEGUROS SECCIÓN I CUERPOS DE AGUA NAVEGABLES

ARTÍCULO 13- Autorización y determinación de vías navegables.

Como entidad administrativa de la red de Canales del Norte, JAPDEVA se encargará de identificar y regular las zonas navegables. Este proceso se llevará a cabo con estricto apego a criterios objetivos con enfoque científico, considerando tres pilares fundamentales:

- A. **Sostenibilidad Social:** Se buscará promover la equidad y el bienestar social en las comunidades circundantes.
- B. **Sostenibilidad Ambiental:** Se implementarán medidas para minimizar el impacto ecológico y promover la conservación de los ecosistemas locales.
- C. **Desarrollo Económico:** Se buscará fomentar el crecimiento económico y la prosperidad en la región.

Este enfoque integral garantizará que la gestión de las zonas navegables se realice de manera responsable y sostenible, beneficiando tanto al medio ambiente como a las comunidades locales.

ARTÍCULO 14- De las zonas navegables y su regulación.

Tras la identificación con base en estudios técnicos de las zonas navegables que requieran una regulación diferenciada, JAPDEVA procederá a determinar sus condiciones y normativas específicas. El objetivo principal es garantizar que los navegantes estén plenamente informados sobre las regulaciones de navegación en dichas áreas, lo cual se llevará a cabo mediante los mecanismos que considere oportuno la Unidad de Tierras y Canales.

ARTÍCULO 15- En Zonas de navegación con regulación

En el marco de la regulación de la navegación en las zonas de uso regulado. Se limitará la velocidad máxima de todas las embarcaciones, pudiendo ser reducida en áreas específicas por motivos de seguridad o conservación. Se designarán zonas de exclusión, claramente demarcadas y publicadas, donde la navegación estará regulada a ciertas zonas debidamente identificadas para salvaguardar la flora y fauna sensibles. Se promoverá el uso de motores de cuatro tiempos y motores eléctricos para minimizar el impacto ambiental. La capacidad máxima de las embarcaciones, así como la regulación de las velocidades máximas, será regulado por recomendación técnica por la División Marítimo-Portuaria del MOPT, ya que las embarcaciones muy grandes pueden representar un peligro para la fauna y causar daños a los canales. Finalmente, se colocarán boyas para demarcar las rutas de navegación, las zonas de exclusión y otras áreas de importancia, las cuales deben ser respetadas en todo momento. Estas medidas de identificación en las zonas de uso restringido garantizan una navegación segura y respetuosa con el medio ambiente.

ARTÍCULO 16- Navegación dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero

La administración de la vía acuática, asignada a JAPDEVA en el segmento del Parque Nacional Tortuguero, requiere una coordinación efectiva con SINAC y la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Aunque cada entidad tiene responsabilidades y competencias distintas, la sinergia y coordinación con ellas son fundamentales para alcanzar los objetivos sociales, ambientales y de desarrollo económico.

El Plan de Manejo del SINAC para el Parque Nacional Tortuguero, se utilizarán como guía para que JAPDEVA pueda establecer las restricciones de navegación necesarias en las diferentes zonas.

Además, es esencial que JAPDEVA se integre completamente en los procesos de creación y actualización de los Planes de Manejo de las Áreas Silvestres Protegidas que promueva el SINAC, cuando puedan afectar los intereses de la institución. Debiendo asegurarse de que sus competencias no se vean disminuidas, y teniendo capacidad de generar sus propios estudios técnicos, y comparar con lo que aporten otras instituciones.

ARTÍCULO 17- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con prohibición para navegar.

JAPDEVA implementará una prohibición total de navegación para cualquier tipo de embarcación en los siguientes cuerpos de agua: Caño Sérvulo de las coordenadas 559792-1153044 a 555960-1158724, y el tramo del Río Sierpe desde la coordenada: 553039 - 1147541 a 558622 - 1.149.021, Cualquier infractor encontrado navegando en esta zona será sancionado severamente por una falta grave. La única excepción a esta regla se dará cuando JAPDEVA emita una resolución administrativa por la Presidencia Ejecutiva, justificando la necesidad de navegación en dicha zona y estableciendo las condiciones bajo las cuales se permitirá, siempre y cuando se encuentre bajo un estado de excepción justificado.

ARTÍCULO 18- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con restricciones para navegar.

JAPDEVA establecerá restricciones a la navegación a los siguientes cuerpos de agua Laguna Jalova en las coordenadas: 565902-1144018 a 566791-1144951, Caño California en las coordenadas: 566384-143293 a 564735-1143337, Río Tortuguero en las coordenadas: 553846-1165242 a 554140-1162461, Caño Harold en las coordenadas: 553232-1164173 a 552426-1163021, Caño Chiquero en las coordenadas: 553523-1164211 a 552386-1165805, Caño Mora en las coordenadas: 552712-1164775 a 552193-1163895, Caño Aguas Negras en las coordenadas: 565991-1143337 a 565067-1144342, en es una zona de paso donde únicamente será el tránsito de embarcaciones menores de no más de veinte pasajeros con motores a cuatro tiempos o equipadas con motores eléctricos. Se podrá realizar tours de turismo. Estará sometida la navegación a una franja horaria que va de 6:00 am a 5:00 PM, y a un límite de velocidad máximo de siete nudos por hora, así como a zonas de exclusión donde no podrá navegar.

En cuanto al cuerpo de agua del Río Sierpe en las coordenadas: 562895-1148670 hasta 558622-1149021, No podrán detener o anclar la embarcación para realizar tours de turismo en esta zona, es una ruta destinada únicamente como vías de paso, sometida a las restricciones anteriores.

Cualquier transgresor que sea descubierto navegando en esta zona en contravención a lo estipulado en este artículo, será objeto de una sanción por falta grave a este reglamento. La única excepción a esta normativa se producirá cuando JAPDEVA emita una resolución administrativa desde la presidencia ejecutiva, justificando la necesidad de navegación en dicha zona y estableciendo las condiciones bajo las cuales se permitirá, siempre y cuando se justifique un estado de excepción.

ARTÍCULO 19- Cuerpos de Agua dentro del Parque Nacional Tortuguero, con restricciones mínimas para navegar.

Los siguientes cuerpos de agua no cuentan con restricción para navegar: Laguna Penitencia: Coordenadas: 553980-165339 a 549849-1169483, Río La Suerte en las coordenadas: 549849-1169483 a 543726-1166003, Laguna Tortuguero en las coordenadas: 562883-1148689 a 553980-1165339, Caño Negro en las coordenadas: 566384-1143293 a 562966- 1148711, las restricciones en estos sitios consistirán en un límite de velocidad máximo de doce nudos por hora, así como a zonas de exclusión donde no podrá navegar.

ARTÍCULO 20- Navegación en dentro del Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado.

Japdeva mantendrá el control y regulación de la navegación de las vías acuáticas dentro del Refugio de Vida Silvestre Barra del Colorado, y de esa misma forma coordinación efectiva con SINAC y la División Marítimo-Portuaria del MOPT. Para ser respetuosos del Plan General de Manejo de este Refugio de Vida Silvestre y según su Zonificación.

Los cuerpos de agua correspondientes al Refugio Nacional de Vida Silvestre Barra del Colorado (dentro de la finca JAPDEVA) están categorizados como Zona de baja intervención Zona 2C (las lagunas costeras) que se pueden utilizar para turismo y para pesca de subsistencia; y la Zona 3C que corresponde a la Zona de mediana intervención cuya actividad prioritaria es el turismo ecológico de mediana escala y vías de acceso (canal principal), lo cual deben de identificar con rotulación.

SECCIÓN II SEGUROS ACUÁTICOS

ARTÍCULO 21- Contrato de seguro para embarcaciones de Servicio de Cabotaje

Es imperativo que las embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros estén respaldadas por una póliza de seguro específicamente vinculada a las operaciones acuáticas para garantizar la seguridad y protección de los pasajeros. Que les proteja ante eventuales siniestros.

La comprobación del cumplimiento de este requisito se solicitará en el artículo 24, propiamente para el servicio de cabotaje. Esta comprobación se realizará internamente mediante la confrontación del documento original con la copia aportada y el número de la póliza.

CAPÍTULO V SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO REGULAR DE CABOTAJE

ARTÍCULO 22- De las rutas del Cabotaje.

Las rutas de cabotaje cuyas embarcaciones naveguen por la red de Canales de Norte ubicadas dentro de los límites del Parque Nacional Tortuguero, serán reguladas por JAPDEVA en coordinación técnica con la División Marítimo-Portuaria del MOPT.

ARTICULO 23- Permisos para la explotación de líneas de servicio de Cabotaje

Los permisos de servicio de cabotaje serán gestionados ante JAPDEVA. La vigencia del permiso será de tres años.

ARTÍCULO 24- Solicitud de permiso de Cabotaje

Para la explotación de una línea de servicio de transporte acuático regular de cabotaje, el interesado (persona física o jurídica) deberá encontrarse legalmente habilitado y aportar la siguiente documentación:

Presentar por escrito solicitud sobre el interés de obtener el permiso en precario para la explotación de una ruta de cabotaje, se debe especificar la ruta en la cual tiene interés y adjuntar los siguientes documentos:

1. Cedula de identidad en caso de persona física y número de cédula jurídica en caso de personas jurídicas. Ambos requisitos deberán ser verificados a lo interno por JAPDEVA.
2. Con respecto a las embarcaciones, debe presentar la siguiente información:
 - 2.1 Lista de las embarcaciones con las que brindará el servicio de cabotaje indicando nombre, número de matrícula, vencimiento del certificado de navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT.
 - 2.2 Certificación de la póliza de seguro de Responsabilidad Civil para cada embarcación por un monto mínimo de ₡ 25.000.000 (veinticinco millones de colones).
 - 2.3 Original y copia del contrato de seguro para embarcaciones de Servicio de Cabotaje.
 - 2.4 Nombre completo y número de cédula de los tripulantes para cada embarcación, teniendo en cuenta que deben ser dos tripulantes por embarcación y ambos deben tener y aportar copia del certificado de zafarrancho vigente, emitido por la Dirección de Seguridad Marítima y Portuaria.
 - 2.5 Contrato de arrendamiento para uso de la embarcación, en caso de que la sociedad o persona solicitante no sea la propietaria registral de la embarcación.
3. Propuesta de horarios.
4. Terminales adecuadas.

JAPDEVA realizará la revisión de la documentación y resolverá sobre la solicitud de permiso en un plazo de 30 días naturales, no aplica el silencio positivo y la vigencia de esta autorización es de 3 años.

ARTÍCULO 25- Obligaciones de los permisos de Cabotaje.

Quienes cuenten con el permiso de cabotaje se obligan a explotar un servicio regular de cabotaje, en forma eficiente y segura, en procura de la satisfacción del interés público, para lo cual deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

- a) Llevar a cabo la explotación de los servicios regular de cabotaje conforme a una ruta, horarios y tarifas previamente aprobadas por la autoridad competente.
- b) Mantener la continuidad en el servicio una vez iniciado, salvo caso fortuito o fuerza mayor, debidamente demostrada.
- c) Mantener las embarcaciones en condiciones de navegabilidad de acuerdo con lo establecido por este reglamento.
- d) Contar en la embarcación con una cantidad mínima de asientos equivalente al número de pasajeros y tripulantes que estén autorizados a transportar.
- e) Cumplir las disposiciones del certificado de Navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT de la embarcación que presta el servicio, en cuanto a la cantidad máxima de pasajeros, tripulantes y arqueo neto.
- f) Llevar a bordo la cantidad y tipo de chalecos salvavidas necesarios para abastecer el número máximo de pasajeros y tripulantes que puede llevar la embarcación, de conformidad con el certificado de navegabilidad expedido por la División Marítimo-Portuaria del MOPT.
- g) Transportar productos o materias inflamables, únicamente en las embarcaciones que reúnan las condiciones debidas de seguridad.
- h) En las embarcaciones que presten el servicio regular de cabotaje, contar con capitanes y tripulantes experimentados, quienes deberán contar con el curso de zafarrancho al día. El permisionario deberá presentar ante JAPDEVA los documentos y atestados que acrediten sus competencias. Esta institución llevará un registro de los capitanes y los tripulantes autorizados que proporcionan este servicio. Para cada viaje se deberá dejar constancia de sus nombres.
- i) Impedir el acoplamiento con embarcaciones de navegación de cabotaje fuera de alguna instalación portuaria autorizada ya sea de manera directa o por medio de botes de trasbordo, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- j) Cargar y descargar, con el debido cuidado, la mercadería y los productos que transporten.
- k) Ejecutar las obras de reparación y conservación que sean necesarias en las embarcaciones para mantener la seguridad de los pasajeros.
- l) Suspender el servicio en determinada línea de transporte acuático regular de cabotaje cuando no puedan darse en las condiciones debidas de eficiencia, seguridad e higiene e informar a la Unidad de Tierras y Canales de JAPDEVA.
- m) Permitir las inspecciones de embarcaciones, muelles, atracaderos, embarcaderos, bodegas y equipos utilizados en el servicio de transporte acuático regular de cabotaje.
- n) Asumir los daños y la responsabilidad por los accidentes o los incidentes que puedan sufrir los usuarios del servicio de transporte acuático regular de cabotaje, excepto cuando sean causados por dolo, imprudencia, descuido o negligencia de los mismos usuarios.
- o) Mantener la póliza de riesgos del trabajo y a los pasajeros con la póliza de seguro de pasajeros, otorgadas por un operador de seguros, debidamente autorizado por la Superintendencia General de Seguros. Estas pólizas deberán permanecer activas y vigentes por todo el plazo de permiso de uso
- p) Cualquier otra obligación que se establezca en el ordenamiento jurídico o que se estipule en el contrato de permiso de servicio de Cabotaje.

ARTÍCULO 26- Causales para revocar el permiso de Servicio Cabotaje

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con este reglamento y las normativas conexas, serán causales para revocar los permisos de uso de un servicio de cabotaje las siguientes:

- a) No iniciar el servicio de cabotaje en el plazo estipulado en el permiso, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- b) Interrumpir la continuidad del servicio de cabotaje sin autorización de JAPDEVA, salvo que medie causa justificada, caso fortuito o fuerza mayor.
- c) No mantener vigentes los seguros exigidos en el permiso.
- d) Modificar o alterar, sustancialmente, la naturaleza o las condiciones en que se preste el servicio del permiso.
- e) Incumplir las órdenes emitidas por la autoridad judicial o administrativa competente.
- f) Violación a la normativa ambiental.
- g) Cualquier otra que determine este reglamento y la normativa supletoria.

ARTÍCULO 27- Modificación de las condiciones para la prestación del servicio

Cuando pueda afectarse el interés público o la prestación del servicio, de forma excepcional, previa autorización de JAPDEVA, podrán modificarse las condiciones de la prestación del servicio de cabotaje autorizadas en el permiso. Lo anterior, mediante nota formal a JAPDEVA la cual tendrá un plazo de hasta 14 días naturales para responder a quien lo solicita y la vigencia es de 28 días naturales.

CAPÍTULO VI SEÑALAMIENTO Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 28- Señalización

Las zonas de aproximación y las áreas de especial riesgo deben estar debidamente demarcadas, en línea con las estipulaciones de este Reglamento, para asegurar la navegación segura durante las horas diurnas y nocturnas.

ARTÍCULO 29- Obligación de informar al JAPDEVA

Los capitanes de las embarcaciones y los responsables de las operaciones están obligados a notificar a la Unidad de Tierras y Canales, a través de cualquier medio de comunicación, sobre cualquier pérdida, interrupción, deficiencia o daño en las señales y otras ayudas a la navegación, tan pronto como se detecten. A su vez, la Unidad de Tierras y Canales debe informar a todas las embarcaciones en la misma área sobre los hallazgos reportados y coordinar con las autoridades pertinentes para resolver los problemas identificados. Por su parte, la Unidad de Tierras y Canales, según corresponda, deberá prevenir a los buques sobre cualquier anomalía con la señalización dentro de sus áreas de operación y dar aviso de inmediato, a las autoridades competentes.

CAPÍTULO VII PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO ACUÁTICO

ARTÍCULO 30- Prohibición

Está estrictamente prohibido el desecho, vertido o derrame de aguas contaminadas, minerales, hidrocarburos y sus derivados, materiales peligrosos, sustancias químicas o residuos de cualquier naturaleza desde cualquier embarcación que pueda causar daño a las aguas reguladas por este reglamento, a los ecosistemas o a las infraestructuras portuarias, a menos que se apliquen las excepciones previstas en la legislación vigente o en casos de fuerza mayor o eventualidad imprevista.

ARTÍCULO 31- Obligación de notificar eventos de contaminación

Los capitanes, armadores, propietarios y responsables de las embarcaciones están obligados a informar de manera inmediata a la Unidad de Tierras y canales de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y al Ministerio de Ambiente y Energía sobre cualquier incidente de contaminación del que tengan conocimiento o evidencia.

CAPÍTULO VIII PROHIBICIONES

ARTÍCULO 32- Prohibiciones al propietario o capitanes de embarcaciones

Se prohíbe a los propietarios o capitanes de embarcaciones:

- a) Realizar actividades con las embarcaciones sin contar con los permisos, licencias o autorizaciones correspondientes.
- b) Dedicar las embarcaciones para fines distintos a los autorizados según la clase que consigna su autorización.
- c) Utilizar los elementos de identificación de una embarcación en otra u otras embarcaciones.
- d) Permitir la navegación de sus embarcaciones en contra de lo dispuesto por este reglamento y normativa supletoria.

ARTÍCULO 33- Prohibiciones a los capitanes

Se prohíbe a los capitanes de embarcaciones:

- a) Navegar fuera de la zona o zonas de navegación autorizadas por JAPDEVA.
- b) Dedicar las embarcaciones a actividades distintas a las autorizadas según la clase que consignada.
- c) Abandonar, de forma definitiva, las embarcaciones en los Canales del Norte, salvo que dicho abandono obedezca a razones de caso fortuito o fuerza mayor, en cuyo caso, los capitanes de las embarcaciones deberán informar la situación presentada al SNG y a la capitanía de puerto más cercana de forma inmediata, una vez que se tenga la oportunidad de comunicarlo.

ARTÍCULO 34-Prohibiciones en general

En general se prohíbe:

- a) Navegar de manera irregular, sin acatar las disposiciones emitidas por JAPDEVA y otras instituciones competentes, respecto a lo dispuesto en este reglamento y en normativa supletoria.
- b) Navegar una embarcación sin portar los documentos de navegación, u otros documentos indicados en el presente reglamento, o cuando estos documentos se encuentren suspendidos, vencidos o cancelados.
- c) Navegar en aguas de los Canales del Norte con aparatos o artefactos que no son aptos para la navegación, salvo que cuenten con los permisos, las licencias o las autorizaciones correspondientes.
- d) Construir, financiar, almacenar, comercializar, transportar, adquirir o utilizar submarinos, semi sumergibles y sumergibles, o cualquier otro artefacto que se desplace debajo de la superficie del agua, en contraposición a este reglamento o normativa supletoria.
- e) Colocar cualquier objeto, boya, infraestructura, embarcación que obstaculice, obstruya, impida, entorpezca o limite por cualquier medio la libre navegación, salvo que se cuente con el permiso de JAPDEVA.
- f) Incumplir las disposiciones de seguridad establecidas para las vías de navegación.
- g) Incumplir las disposiciones establecidas para la construcción o la modificación de las embarcaciones, así como introducir cambios en los diseños en detrimento de su funcionalidad o seguridad, sin contar con la autorización del profesional responsable.
- h) Transportar materiales peligrosos sin los permisos o autorizaciones correspondientes.

CAPÍTULO IX RÉGIMEN SANCIONATORIO INFRACCIONES SECCIÓN I PROCEDIMIENTO

ARTÍCULO 35- Competencia sancionatoria de JAPDEVA

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) asumirá la responsabilidad de implementar sanciones administrativas. Sin embargo, se excluyen los casos relacionados con asuntos ambientales, ya que estos son competencia del Tribunal Ambiental Administrativo o del órgano correspondiente del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), o Tribunales del Poder Judiciales. JAPDEVA mantendrá un registro exhaustivo de todas las penalizaciones impuestas. En colaboración con el Sistema Nacional de Guardacostas (SNG), SINAC u otras instituciones pertinentes, JAPDEVA llevará a cabo operativos de vigilancia para prevenir y detectar la comisión de infracciones estipuladas en el presente reglamento, y para garantizar la seguridad de los buques, artefactos navales, las vías de navegación y las instalaciones portuarias ubicadas en los Canales del Norte.

ARTÍCULO 36- Motivos para cancelar la autorización a una embarcación que navegue en la red de Canales del Norte por parte de JAPDEVA.

Sin perjuicio de las sanciones y las responsabilidades que corresponda aplicar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, los siguientes serán motivos para que JAPDEVA le cancele la autorización para navegar a una embarcación:

- a) Por innavegabilidad absoluta o desguace.
- b) Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite su navegación.
- c) Por orden de cancelación emitida por la autoridad administrativa o judicial competente.
- d) Por violación a las estipulaciones de este reglamento, y que fueron categorizadas como falta grave durante el procedimiento administrativo.

ARTÍCULO 37- Esquema para la Imposición de una Sanciones Administrativas Según la Gravedad de la Falta:

1. **Identificación de la Infracción:** Detectar y documentar la violación del reglamento por parte de la embarcación.
2. **Clasificación de la Infracción:** Clasificar la infracción como muy grave, grave o leve, basándose en la siguiente clasificación y las estipulaciones del reglamento.

Faltas Muy Graves

1. Uso de embarcaciones para fines no autorizados
2. Uso indebido de elementos de identificación de la embarcación
3. Navegación fuera de la zona autorizada
4. Navegación de manera irregular
5. Uso de aparatos no aptos para la navegación
6. Uso de submarinos, semi sumergibles y sumergibles sin autorización
7. Obstrucción de la navegación
8. Incumplimiento de las disposiciones de seguridad
9. Violación de la Normativa Ambiental
10. Transporte de mercancías peligrosas sin permisos

Faltas Graves

1. Navegación sin permisos, licencias o autorizaciones
2. No tener a bordo el equipo de seguridad requerido
3. Navegación sin luces de navegación adecuadas
4. Sobrecarga de la embarcación
5. Modificación de las embarcaciones sin autorización
6. No respetar las normas de paso
7. No reportar accidentes
8. Falta de equipo de comunicación

9. No respetar las zonas de velocidad reducida
10. No respetar las zonas de no anclaje
11. No respetar las zonas de no amarre
12. Abandono de la embarcación

Faltas Leves

1. No reportar daños menores a la embarcación
2. No mantener la embarcación en condiciones seguras y navegables
3. No mantener una comunicación adecuada con las autoridades de navegación y otras embarcaciones
4. No seguir las instrucciones o directivas de las autoridades de navegación
5. No seguir las reglas de navegación al encontrarse con otras embarcaciones
6. No reducir la velocidad en las áreas designadas

Con base en la clasificación previamente establecida, las embarcaciones o individuos que transgredan las disposiciones normativas estarán sujetos a las correspondientes sanciones, las cuales se determinarán de acuerdo con la gravedad de la infracción cometida:

- **Muy Graves:** Infracciones que ponen en riesgo la seguridad de la vía acuática, o que causan daños al medio ambiente. Se le hará un acta administrativa y se procederá interponer la respectiva denuncia ante la instancia correspondiente como SINAC, Fiscalía, Guardacostas, PCD, entre otras.
- **Graves:** Infracciones que violan las normas operativas importantes, pero no causan daño inmediato a la seguridad o al medio ambiente. Se le concederá una orden administrativa fundamentada, y se le advertirá al infractor que de volver a incurrir en dicho acto se le denunciara por desobediencia a la autoridad, u otros delitos tipificados en normativa supletoria.
- **Leves:** Infracciones menores que no afectan la seguridad o el medio ambiente. Se le hará una advertencia administrativa. La acumulación de tres advertencias administrativas. Se procederá interponer una denuncia por desobediencia a la autoridad, u otros delitos tipificados en normativa supletoria.

ARTÍCULO 38- Levantamiento de las actas

Según lo estipulado en este reglamento, cualquier irregularidad que resulte en una infracción será documentada en un acta elaborada por la Unidad de Tierras y Canales de JAPDEVA. El contenido de dicha acta estará sujeto a las regulaciones establecidas en el reglamento y deberán ser adjuntada al expediente que se cree para cada embarcación que gestione la solicitud de autorización para navegar.

ARTÍCULO 39- Sanciones administrativas

Las sanciones administrativas estipuladas en este reglamento se implementarán independientemente de cualquier posible determinación en la jurisdicción civil o penal, conforme al marco legal vigente.

ARTÍCULO 40- Reglas para la aplicación de las sanciones administrativas

Para la aplicación de las sanciones administrativas se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

a) Son agravantes:

- a. La reincidencia.
- b. La premeditación.
- c. La renuencia a aceptar las recomendaciones o los reglamentos del JAPDEVA, SINAC o el SNG.
- d. Poner en peligro o riesgo grave la seguridad de las personas, las embarcaciones, los artefactos navales, la carga transportada, el medio acuático o la protección marítima.

b) Son atenuantes:

- a. Haber demostrado un cumplimiento íntegro y consistente de las disposiciones estipuladas en el presente reglamento y sus anexos, sin haber incurrido en conductas sancionables en ningún momento previo.
- b. Haber comunicado a JAPDEVA las faltas en que incurrió, según lo dispuesto en el presente reglamento.

ARTÍCULO 41- Responsabilidad solidaria del propietario

En caso de que se impongan sanciones por infracciones cometidas por el capitán, o por algún miembro de la tripulación de una embarcación, su propietario serán responsable solidario de la responsabilidad civil o penal que se les pudiera atribuir.

ARTÍCULO 42- En caso del descubrimiento de actividades ilícitas.

En el caso de que Japdeva detecte actividades ilícitas, ya sea a través de sus operativos o por cualquier otro medio, y que estén contempladas y sancionadas en la normativa costarricense, por lo que actuará de inmediato como Autoridad Portuaria, Japdeva deberá proceder con el comiso de la embarcación involucrada. Simultáneamente, deberá activar los protocolos de seguridad y notificar a las autoridades competentes sobre el hallazgo para que asuman la responsabilidad del caso. Finalmente, se deberá elaborar el acta correspondiente.

TRANSITORIO I. Queda dispuesto este reglamento a partir de su entrada en vigor, otorgando seis meses calendario para aquellas personas físicas o jurídicas que actualmente se encuentran brindando el servicio de cabotaje o navegación para actualizar los requisitos establecidos mediante este reglamento posterior a dicho plazo no podrán navegar por los Canales del Norte con apercibimiento de las sanciones y multas estipuladas.

Portuaria. Limón, agosto, 2024.—Lic. Walter Anderson Salomons, Proveedor Admón.—
1 vez.—Solicitud N° 532533.—(IN2024889072).