

ESTUDIO SEGURIDAD PORTUARIA y MARÍTIMA

REPÚBLICA DE COSTA RICA.

PRIMER INFORME

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
2. ANTECEDENTES FORMALES	10
3. ALCANCE DE LA PRIMERA ETAPA.....	12
4. PRODUCTOS FINALES DE LA PRIMERA ETAPA	13
5. TÉCNICOS QUE PARTICIPARON EN LA PRIMERA ETAPA	14
6. VISITAS A INSTITUCIONES Y PERSONAS ENTREVISTADAS EN SAN JOSÉ Y PUERTOS CALDERA, PUNTARENAS, LIMÓN Y MOÍN ...	15
7. DOCUMENTACIÓN RECIBIDA	16
8. TAREAS ESPECÍFICAS PARA OBTENER LOS PRODUCTOS SOLICITADOS	18
8.1 RECOPIACIÓN DE NORMAS JURÍDICAS	18
8.1.1 LEGISLACIÓN NACIONAL.....	18
8.1.2 LEGISLACIÓN NACIONAL QUE REFRENDA INSTRUMENTOS INTERNACIONALES (NO OMI)	31
8.2 INSTITUCIONALIDAD JURÍDICA INTERNACIONAL.....	32
8.2.1 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).....	32
8.2.2 COOPERACIÓN INTERNACIONAL-REGIONAL (ÁMBITO DE LATINO AMÉRICA).	32
8.3 CÓDIGOS Y REGULACIONES APLICADAS A LOS PAÍSES MÁS DESARROLLADOS ..	35

8.4 REVISIÓN DEL ESTADO DE RATIFICACIÓN DE LOS CONVENIOS OMI Y SU IMPLICANCIA PARA COSTA RICA	36
8.5 EVALUACIÓN DE DIFERENTES TÉCNICAS Y ESTÁNDARES NACIONALES E INTERNACIONALES	43
8.6 ESTUDIO DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL SUBSECTOR PORTUARIO	44
8.7 EVALUACIÓN JURÍDICA DE LAS PROPUESTAS DE REGLAMENTACIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE	45
8.8 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	45
8.9 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE CAPACITACIÓN MARÍTIMO PORTUARIA	45
8.9.1 INTRODUCCIÓN	45
8.9.2 OBJETIVOS	49
8.9.3 OBJETIVOS DEL ESTUDIO.....	49
8.9.4 ÁREA DE ESTUDIO	50
8.9.5 METODOLOGÍA DE EJECUCIÓN	50
8.9.6 CONCLUSIONES	54
9. PRODUCTOS FINALES DE LA PRIMERA ETAPA	55
9.1 ESTUDIO DEL MARCO LEGAL	55
9.1.1 PROCESO HISTÓRICO	55
9.1.2 EVALUACIÓN DEL MARCO LEGAL.....	63
9.1.3 ANÁLISIS DE LAS ACCIONES ADOPTADAS POR LOS PAÍSES DE LA REGIÓN.....	65
9.2 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	68
9.2.1 EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	68
9.2.2 ANÁLISIS DEL MARCO JURISDICCIONAL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA	71
9.2.3 RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL ÁREA MARÍTIMA	75
9.2.4 RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL ÁREA PORTUARIA	88

9.2.5 CONSIDERACIONES GENERALES QUE SERÁ NECESARIO INCLUIR EN UN CÓDIGO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA DE COSTA RICA.....	90
9.2.6 COMENTARIOS SOBRE LA ESTRUCTURA PROPUESTA	93
9.3 EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES FUNCIONALES Y TAREAS DEL CONSEJO PORTUARIO Y DE LA DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA EN EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA.....	103
9.3.1 EL CONSEJO PORTUARIO NACIONAL	103
9.3.2 LA DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA	106
9.3.3 ESTUDIO DE MODERNIZACIÓN DEL SUBSECTOR PORTUARIO DE COSTA RICA..	110
9.3.4 EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS	113
9.4 PROPUESTA DE UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA	113
ANEXO A. LISTADO DE PERSONAL ENTREVISTADO	121
ANEXO B. METODOLOGÍA DE LA CAPACITACIÓN.....	124
ANEXO C. CUESTIONARIO DE CAPACITACIÓN.....	131
ANEXO D. ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	134
ANEXO E. FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO - RESOL. OMI A 881 (21).....	135
ANEXO F. COMENTARIOS A LA LEGISLACIÓN NACIONAL.....	143
ANEXO G. TEXTO LEGISLACIÓN NACIONAL COMPARADA DE PAÍSES DE AMÉRICA LATINA.....	171
LEY DE PUERTOS DE ARGENTINA.....	171
LEY DE NAVEGACIÓN DE MEXICO	181

LEY DE PUERTOS DE MÉXICO.....	247
LEY MARÍTIMA DE PANAMÁ	280
LEY DE PUERTOS DE URUGUAY	302
ANEXO H. COMENTARIOS A LA LEGISLACIÓN DEL ANEXO G.....	323
ANEXO I. CUADRO SINÓPTICO DE LAS COMPETENCIAS Y VACÍOS DE LA LEGISLACIÓN DE COSTA RICA EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMO PORTUARIA	373
ANEXO J. CUADRO DE SITUACIÓN DE LA PROPUESTA DE CÓDIGO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA DE COSTA RICA CON DETALLE DE LEGISLACIÓN INTEGRADA	375

1. INTRODUCCIÓN

Los presentes servicios de asesoramiento, procuran efectuar aportes para el mejoramiento del marco normativo teórico regulatorio en materia de seguridad portuaria y marítima de Costa Rica.

A criterio de los consultores, la necesidad de la modernización del marco legal general portuario y marítimo del país, y muy en particular de las áreas de seguridad, es una cuestión que trasciende para el desarrollo social y del comercio en Costa Rica. El proceso se inicia además en un momento clave por diversas razones a nivel regional e internacional.

Destaca el hecho de que en el contexto sub-regional, algunos países vecinos han efectuado en esta década pasada cambios en su marco legal, los cuales han producido aumentos muy importantes en la competitividad, seguridad y en los niveles de inversión en infraestructura del sector.

Y no sólo a nivel sub-regional, ya que la modernización de la legislación marítimo portuaria ha sido profunda en toda el área latinoamericana. En ese contexto los cambios en materia de seguridad han sido muy significativos. En el marco de la OEA, la propia Comisión Interamericana de Puertos (CIP), de la que Costa Rica forma parte y en cuyo territorio se ha realizado la última reunión ejecutiva, ha entendido pertinente la creación de un Comité Técnico de Seguridad Portuaria, al que tiene acceso tanto el sector público como el privado. Es de esperarse que este será un foro dinamizador de las actividades en esa materia y los países adherentes deberán converger gradualmente en sus marcos reguladores.

El inicio de esta consultoría ha coincidido también con la decisión del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, de introducir cambios a la ley de Seguridad Portuaria que ya fuera aprobada en el año 2000.

A nivel internacional, dados los sucesos terroristas acontecidos durante septiembre del 2001, se han comenzado a actualizar de manera acelerada las regulaciones en materia de seguridad

marítima y portuaria y muy en particular en materia de seguridad física. Todo ello tendrá repercusiones a corto y mediano plazo en los países de América Latina.

En Costa Rica por su parte, hay que destacar que desde la pasada década se vienen efectuando algunas innovaciones operativas, básicamente transformando el modelo de puerto llamado de *servicio* al modelo de puerto *herramienta*¹. Eso se ha logrado mediante la incorporación de empresas estibadoras en Puerto Limón y a través del concesionamiento en curso del puerto de Caldera, con lo cual se ha logrado un acercamiento al modelo llamado “*puerto propietario*”².

El proceso antes señalado y hoy en curso en Costa Rica, procura hacer superar un déficit de inversiones portuarias muy significativo y que no está de acuerdo con los índices de desarrollo que hoy muestra el país. Esa situación que existe en su sector portuario, constituye una debilidad importante y es notorio en particular en materia de infraestructura para la operación de contenedores.

No es necesario insistir en los cambios, ya no tan recientes, en materia de tecnología para el transporte de cargas generales, las cuales se operan hoy en día casi exclusivamente en los llamados buques porta-contenedores. El corolario lógico ha sido la incorporación generalizada en las últimas dos décadas de las instalaciones y el equipamiento apropiado. En Costa Rica, lamentablemente ni el sector estatal ni el privado llevaron adelante estos emprendimientos de manera suficiente y programada. El cuadro de situación actual consiste en que, salvo excepciones se está operando con contenedores en instalaciones que fueron diseñadas para otras cargas. Insistimos en que ésta circunstancia es comparable con situaciones de desarrollo de países mucho más postergados en materia social y económica que las de Costa Rica.

En lo operativo y comercial, otro aspecto posible a considerar es la potencialidad de generar exportaciones de servicios. Si en la coyuntura actual los puertos de Costa Rica adecuaran su marco legal e institucional, logrando iniciar por ejemplo servicios de trasbordo y tránsito, estos

¹ Expresiones provenientes de UNCTAD que definen como puerto de servicio a un puerto estatal, que per se da los servicios y a puerto herramienta a aquellos que son operados mediante empresas estibadoras y otras empresas de servicios con una modalidad de participación del sector privada periférica.

² Llamado en inglés: Puerto Landlord.

generarían gradualmente un volumen no despreciable de operaciones. Si bien no se plantea el concepto de concentración excesiva de carga, esto significaría un potencial de ingresos de divisas interesante y por otra parte aumentaría la economía de escala de los puertos con beneficios a los usuarios y a los operadores. En esta alternativa surge como imprescindible lograr que la totalidad de las operaciones de transbordo se realice en forma integrada y con almacenaje en el mismo puerto evitando traslados para reducir los costos. En este tipo de operatoria, surge como imprescindible lograr también el concepto de operación integral o operador monovalente y la implantación de zonas de actividades logísticas..

Es de destacar la necesidad de lograr en estas definiciones los aportes del sector privado, es decir de usuarios y navieros. Son todo este tipo de operativas creativas, las que le darán al gobierno de Costa Rica una visión complementaria y las sinergias requeridas al considerar los intereses de los productores y prestadores de servicios.

El énfasis en lo portuario no debe hacer olvidar el contexto marítimo en que ello se inscribe y un análisis dual se hace inevitable, con lo que es coherente con los últimos esfuerzos del Estado costarricense a través del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y del Ministerio de Seguridad Pública, los que no procuran otra cosa que una cierta racionalidad orgánica. Los objetivos y metodología de la Consultoría se enmarcan en esa dirección.

A criterio del consultor, si bien todos esos cambios significaron un avance con respecto al modelo preexistente, existen cinco acciones que deberían ser contempladas en el contexto de los futuros cambios legislativos y en la aplicación por parte del Poder Ejecutivo de las políticas adecuadas:

- La modernización de la legislación sectorial marítimo portuaria.
- El mejoramiento de la normativa y gestión de seguridad y medio ambiente.
- El desarrollo de inversiones en los puertos públicos a través de un régimen de concesiones, en particular que sirvan a los tráficos contenerizados y en forma concentrada en puerto Limón.

- El desarrollo de inversiones en el resto de los principales puertos públicos a través de un régimen de concesiones de terminales integrales multipropósito.
- El desarrollo de puertos particulares.

La falta de una modernización legislativa e institucional es una fórmula que está limitando la competitividad del país. La peor alternativa para el desarrollo portuario y marítimo de Costa Rica es dejar las cosas como están.

Si bien serán conclusiones que deberán demostrarse, los distintos antecedentes analizados hacen pensar en una Costa Rica que presenta deficiencias en materia de seguridad portuaria y marítima. Asimismo, existen una serie muy considerable de sobrecostos en la logística, transporte marítimo y a la operación portuaria. De allí es que sea muy significativo el poder modificar toda esa situación de manera gradual. Las soluciones consisten en lograr incorporar una adecuada inversión y gestión en el sector portuario, en un marco normativo e institucional moderno y realista en materia de seguridad y medio ambiente, para lo que no hay que olvidar los necesarios recursos humanos capacitados.

2. ANTECEDENTES FORMALES

- LICITACIÓN. Con fecha 14 de septiembre del 2000 el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) de la República de Costa Rica llamó a Licitación Pública N° 44-2000, la que, cumplidas las instancias del procedimiento de contratación administrativa, fue adjudicada al Consorcio CSI-CACITRAN por Resolución ministerial de fecha 20 de diciembre del 2001.

- CONTRATO E INICIO DE ACTIVIDADES. El Contrato fue suscrito el día 20 de marzo del 2001 y refrendado por la Contraloría General de la República el 17 de agosto del 2001, dando comienzo las actividades el día 17 de septiembre del 2001.

- CONTRAPARTES DE LA CONSULTORÍA. La División Marítimo Portuaria ejerce la supervisión directa de los servicios de consultoría.

- OBJETO DE LA CONSULTORÍA. El objetivo principal de esta consultoría consiste en establecer un marco teórico regulatorio, que ayude a **promover el desarrollo sustentable del Sistema Portuario Nacional**, y como una herramienta práctica para realizar las operaciones marítimo portuarias, de acuerdo a un sistema de funcionamiento seguro para:
 - a) El buque;
 - b) Las instalaciones portuarias;
 - c) Las cargas y mercancías;
 - d) Las personas que prestan sus servicios en el sector portuario; y
 - e) El medio ambiente marino y portuario.

- ESTRUCTURA DE LA CONSULTORÍA. De acuerdo a los términos de referencia (TDR) del llamado y a la propuesta presentada por parte de CSI - CACITRAN, el objeto en estudio alcanza las siguientes etapas:

1º.- ETAPA: Recopilación, estudio y evaluación de la legislación nacional e internacional a fin de identificar las potestades, las funciones y las tareas de la Autoridad Marítima y del Consejo Portuario Nacional en el marco de las recomendaciones del Proyecto de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica. Diseño de una política sobre gestión de la seguridad marítima y portuaria nacional.

2º.- ETAPA: Diseño de un Código de Gestión de Seguridad Marítima Portuaria.

3º.- ETAPA: Diseño de los reglamentos, manuales guías técnicas y otros documentos para la implementación y aprobación por parte de las autoridades competentes.

3. ALCANCE DE LA PRIMERA ETAPA

De acuerdo a los TDR, la primera etapa de esta consultoría consideró los siguientes temas puntuales:

1. Recopilación, estudio y evaluación de la legislación nacional vigente en medio ambiente y seguridad marítima y portuaria.
2. Recopilación, estudio y evaluación de la legislación internacional relacionada con las mejores prácticas internacionales de la industria marítima y portuaria en materia de seguridad marítima y portuaria y protección del medio ambiente marino.
3. Estudio y evaluación de las consideraciones y elementos expuestos en el Proyecto de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica en desarrollo por parte del MOPT, relacionadas directa o indirectamente con ésta consultoría.
4. Las consideraciones generales que será necesario incluir en un Código de Gestión de la Seguridad Marítima y Portuaria de Costa Rica.
5. Las potestades, funciones y tareas de la Autoridad Marítima Nacional en el marco de las recomendaciones del Consejo Portuario Nacional y del Proyecto de Modernización del Subsector Portuario.
6. Diseño de una política sobre gestión del medio ambiente y de la seguridad marítima y portuaria nacional.

4. PRODUCTOS FINALES DE LA PRIMERA ETAPA

Los productos finales de la primera etapa se enumeran en este párrafo y se desarrollan más adelante.

PRODUCTO N° 1. Diagnóstico del marco legal y regulatorio necesario para actualizar la normativa de Costa Rica en los estándares internacionales en materia de medio ambiente y seguridad marítima y portuaria, lo que incluye:

1. La evaluación de las normas nacionales y de los convenios internacionales vigentes en el país.
2. La identificación de las normas nacionales que debieran incorporarse al ordenamiento interno, así como las estrategias y/o recomendaciones para el diseño de estas normas y/o rediseño de las que estuvieren pendientes de aprobación.
3. La identificación de los convenios internacionales relacionados cuya ratificación se justifique para coadyuvar a la implantación de un Código de Gestión en medio ambiente y seguridad marítima y portuaria.

PRODUCTO N° 2. El diagnóstico de la situación actual en materia de seguridad marítima portuaria y protección del medio ambiente marino.

PRODUCTO N° 3. La evaluación, en el contexto de la seguridad marítima portuaria, de las responsabilidades, funciones y tareas del Consejo Portuario Nacional y de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en el marco de las consideraciones del Proyecto de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica.

PRODUCTO N° 4. Diseño de una política sobre Gestión de Medio Ambiente y Seguridad Marítima y Portuaria.

5. TÉCNICOS QUE PARTICIPARON EN LA PRIMERA ETAPA

TÉCNICO	ESPECIALIDAD	CONSORCIO
Martín Sgut	DIRECTOR DE PROYECTO	CSI Ingenieros
José Aponte	COORDINACIÓN LOCAL	CACITRAN
Walter Sánchez	COORDINACIÓN GENERAL	CSI Ingenieros
Ricardo Custodio	ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA	CSI Ingenieros
Carlos Sagra	COORDINACIÓN TÉCN. E INFORME	CSI Ingenieros
Alvaro Galli	INGENIERÍA NAVAL Y LOGÍSTICA	CSI Ingenieros
Sergio Navas	DERECHO MARÍTIMO	CACITRAN
Enrique Meza	CAPACITACIÓN	CACITRAN
Margarita Rodríguez	DERECHO INTERNACIONAL	CSI Ingenieros
Luis Vila	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	CSI Ingenieros

6. VISITAS A INSTITUCIONES Y PERSONAS ENTREVISTADAS EN SAN JOSÉ Y PUERTOS CALDERA, PUNTARENAS, LIMÓN Y MOÍN

Durante la primera etapa de la consultoría se realizaron diversas visitas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, como así también a otros organismos públicos vinculados con la temática a desarrollar, situados en San José y en los puertos de Caldera, Puntarenas, Limón y Moín. La lista de los organismos y funcionarios entrevistados se detalla en el Anexo A.

7. DOCUMENTACIÓN RECIBIDA

El MOPT, a través de las Dirección de Navegación y Seguridad y de la Asesoría Legal de la División Marítimo Portuaria, entregó la siguiente documentación:

- a) Proyecto de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica realizado por la Consultora HPC Hamburg Port Consulting GmbH. Contratación Directa N° 1942-99. MOPT.
- b) Proyecto LEGISMAR. La Reforma de la Legislación Marítima en la Región Centroamericana. Modelos de Leyes Marítimas. 1994.
- c) Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Costa Rica. Informe Final 1995. Estudio Centroamericano de Transporte Secretaría Integración Económica Centroamericana.
- d) Normas de Seguridad Laboral.
- e) Proyecto de Reglamentación del Practicaje.
- f) Organigrama actual del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- g) Estudio de COCATRAM de Ayudas a la Navegación Marítima – Reporte Final (Centro Volpe – USA).
- h) Reforma Institucional del Sistema Nacional de Transportes de Costa Rica, realizado por Louis Berger International.

A su vez, JAPDEVA entregó copia del Estudio “Análisis y Diagnóstico Integral de las Condiciones de Trabajo y Salud Ocupacional en los Puertos de Costa Rica” (vertiente atlántica), realizado por la Misión de Cooperación Técnica Internacional de España en Costa Rica y copia de la Auditoría sobre Seguridad Portuaria realizada por la empresa CSS International.

El Instituto Geográfico Nacional entregó copia de la Ley N° 59³, como así también documentación vinculada con el proyecto de creación del Servicio Hidrográfico y Cartográfico.

La Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) entregó copia de la resolución de la Comisión Plenaria de la SETENA por la cual se aprueban los procedimientos y formularios

³ Ley de creación del IGN.

estandarizados para los Estudios de Impacto Ambiental, la Evaluación de Impacto Ambiental, los Planes de Gestión Ambiental y las Declaraciones Juradas de Compromiso Ambiental.

El Ministerio de Salud, a través de la Dirección de Calidad del Ambiente Humano, entregó copia de los decretos que tratan sobre el registro, simbología y transporte terrestre de productos peligrosos.

Se encuentran en vía de entrega los siguientes documentos:

- A través de la Comisión Nacional de Emergencia copia de los Procedimientos Operativos para actuar en caso de un incidente de contaminación (hidrocarburos o productos químicos).
- A través de la empresa Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) copia de los Planes de Contingencia de su terminal marítima en Moín y del área del Pacífico (Puerto Caldera).
- A través del Consejo de Salud Ocupacional el “Análisis y Diagnóstico Integral de las Condiciones de Trabajo y Salud Ocupacional en los Puertos de Costa Rica” (Vertiente Pacífico), realizado por la Misión de Cooperación Técnica Internacional de España en Costa Rica.

8. TAREAS ESPECÍFICAS PARA OBTENER LOS PRODUCTOS SOLICITADOS

8.1 RECOPIACIÓN DE NORMAS JURÍDICAS

Se ha recopilado el conjunto de instrumentos legales, nacionales e internacionales que se estimó directa o indirectamente relacionada con el objeto de la Consultoría. Esta recopilación se incluirá en el informe final y se entregará digitalizada con una herramienta de lectura que posibilite acceder a la totalidad de las normas. Las mismas están en proceso de clasificación según su origen y temática, para poder acceder fácilmente a las citadas normas. La selección de las normas relevantes se hizo de acuerdo a las exigencias que derivan de los TDR, desagregadas por materias afines, considerando a los entes involucrados y sus potestades al tenor del nivel jerárquico de las normas identificadas que se estimaron pertinentes a este estudio y que se encuentran vigentes en Costa Rica.

8.1.1 LEGISLACIÓN NACIONAL⁴

Siguiendo una tendencia universal, el ordenamiento jurídico de Costa Rica reconoce una multiplicidad de normas relacionadas con el medio ambiente marino y la seguridad marítima portuaria. Dentro de esta frondosa legislación se observan niveles de protección distintos, partiendo de los principios rectores que se recogen en la propia Constitución Política de la República hasta simples decretos o resoluciones administrativas.

La siguiente tabla, agrupada por temas, contiene el detalle de las normas recopiladas, de acuerdo al siguiente orden temático, sin perjuicio de los comentarios más detallados que obran en el ANEXO F que se ha incorporado al presente Informe:

⁴ Las referencias a las fechas de aprobación de las diferentes normas pueden estar sujetas a algunos ajustes, en función de la fuente de información obtenida, ya sea a través de Internet, publicaciones o por medio de La Gaceta.

N°	NORMA	TEMÁTICA
1	CONSTITUCIÓN Política del 7 de Noviembre de 1949	Constitución política de la República de Costa Rica actualizada con todas las reformas posteriores a su aprobación. Se destacan dentro de esta norma de superior jerarquía dentro de la República de Costa Rica, sus artículos 6 (Soberanía), artículo 7 (los Tratados y convenios internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa tendrán desde el día de su promulgación autoridad superior a las leyes), artículo 10 inciso b) (competencia de la Sala especializada de la Suprema Corte de Justicia de aprobar los convenios o tratados internacionales), artículo 43 (arbitraje), artículo 46 (Prohibición de monopolios de carácter particular), artículo 58 (Jornada Laboral), artículo 105 (Asamblea Legislativa), artículo 121 (Atribuciones de la Asamblea legislativa) numeral 1 (Dictar leyes, reformarlas, derogarlas y darles interpretación auténtica) numeral 4 (Aprobar convenios internacionales) numeral 14 (Decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la Nación). No pueden salir del dominio del Estado incisos a), b) y c) los puertos de la República) artículo 140 (Atribuciones del Presidente de la República y del respectivo Ministro de Gobierno) numeral 18 (Reglamentos que convengan para el régimen interior de sus despachos y expedir los demás reglamentos y ordenanzas necesarias para la pronta ejecución de las leyes), artículo 183 (Contraloría General de la República), artículo 188 (Instituciones autónomas).
ADMINISTRACIÓN		
2	LEY N° 6.227 de 02.05.78	Ley General de Administración Pública. Constituye una

N°	NORMA	TEMÁTICA
		normativa completa en materia administrativa que es aplicable a toda la administración.
3	LEY N° 7.593 de 28.03.96 publicada el 05.11.96	Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) Es una Institución autónoma Reguladora de los Servicios públicos con personería jurídica y patrimonio propio, y no está sujeta a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de sus atribuciones. Sus objetivos fundamentales son armonizar intereses de los consumidores, usuarios y prestatarios de servicios, procurando un equilibrio, asegurando la prestación del servicio de acuerdo a requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad. De acuerdo al artículo 5 inciso g) Los servicios marítimos y aéreos de los puertos nacionales son servicios públicos y la autorización para su prestación será otorgada por MOPT, JAPDEVA, e INCOP
CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA		
4	LEY N° 7.494 de 02.05.95 publicada el 08.06.95	Ley de Contratación Administrativa. Esta Ley consagra todo lo relativo a los procedimientos y requisitos que regulan las contrataciones en donde participe el Estado.
5	DECRETO EJECUTIVO N° 25.038-H de 06.03.96	Reglamento General de Contratación Administrativa.
6	Directriz N° 29 de 10.7.01 publicada en La Gaceta N° 59 de 10.08.01	Cláusula de Cumplimiento de Obligaciones Laborales para incluir en Carteles de Licitaciones y Contratos Administrativos
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE		
7	LEY N° 4.786 de 5.7.71 publicada el 07.08.63 que reformó íntegramente el artículo 1° de la Ley 3.155.	Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en sustitución del Ministerio de Obras Públicas, con las atribuciones, de acuerdo al artículo 2, inciso c) de Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación

Nº	NORMA	TEMÁTICA
		interior, los sistemas de transbordadores y similares, regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interna. El artículo 3 consagra la potestad del Poder Ejecutivo de crear mediante Decreto las Direcciones y dependencias necesarias para la mejor organización del MOPT.
8	DECRETO EJECUTIVO Nº 16.642 G - MOPT del 07.08.85 publicado en La Gaceta Nº 224 de 22.11.85	Las Capitanías de Puerto del litoral de la República, como órganos marítimos de administración, pasan a depender de la estructura orgánica de la Dirección de Transporte Marítimo del MOPT.
9	DECRETO EJECUTIVO Nº 18.250-MOPT de 26.6.88	Reglamento Autónomo de Organización y Servicio del MOPT. El artículo 83 prevé la protección de todos los riesgos de trabajo de los funcionarios del MOPT, y el artículo 96 inciso a) refiere a las condiciones ambientales de las edificaciones e instalaciones.
10	DECRETO Nº 11.147-T, de 6.2.80 publicado en La Gaceta de 08.02.80	Reglamento Orgánico de la Dirección de Transporte por Agua. El decreto consagró las atribuciones generales de esta Dirección relacionadas directa e indirectamente con el transporte de pasajeros y la carga por vía acuática así como todos los aspectos relacionados con la navegación. Asimismo determinó su potestad de opinión, previa a su promulgación, sobre todos los reglamentos internos de administración y operación portuaria.
11	DECRETO EJECUTIVO Nº 23.178 de 8.4.94. de MOPT y Ministerio de Justicia y Gracia publicado en La Gaceta Nº 86 de 05.05.94	Traslado del Registro Nacional de buques de la Dirección General de Transporte Marítimo del MOPT al Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.
12	DECRETO EJECUTIVO Nº 27.917-MOPT de 30.6.99	Reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Cap. VII. Art. 38: Creación de la División de Puertos. Artículo 39: Gestión Portuaria. Artículo 40: Infraestructura

Nº	NORMA	TEMÁTICA
		Portuaria y Marítima. Artículo 41: Seguridad Marítima y Portuaria.
13	DECRETO EJECUTIVO Nº 28.617 –MOPT-MP de 16.11.99	Creación del CONSEJO PORTUARIO NACIONAL. Esta norma se analizará con más detalle en el punto 9.3 de los Productos finales de la primera etapa.
14	DECRETO EJECUTIVO Nº 29.547 MOPT de 22.3.01	Modifica el Decreto de Reestructuración del MOPT respecto a la División Marítimo Portuaria y determina las competencias de sus Direcciones. Este Decreto se analizará en el punto 9.1.1 Proceso Histórico del punto 9.1. Estudio de evaluación del marco legal.
INCOP		
15	LEY Nº 1.721 de 28.12.53 que fue modificada por las leyes Nº 1.797 de 30.9.54, Nº 3.909 de 18.07.76, Nº 4.040 de 03.01.69, Nº 5.507 de 19.04.74; Decreto Nº 6.686 MOPT, Nº 8508, Ley Nº 6221 de 17.04.78, Nº 6.982 de 18.12.84	Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) Esta ley se analizará en el punto 9.1.1. Proceso Histórico del punto 9.1. Estudio de evaluación del marco legal.
16	REGLAMENTO publicado en La Gaceta Nº 183 de 24.09.81	Reglamento General de los Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)
17	REGLAMENTO aprobado por DECRETO EJECUTIVO Nº 21.129 publicado en La Gaceta Nº 92 de 15.05.96, con fe de erratas de La Gaceta Nº 120 de 25.06.96 y Resolución RRG-788-99 publicada en La Gaceta Nº 62 de 30.03.99.	Reglamento de Tarifas de INCOP
JAPDEVA		
18	LEY 3.091 18.02.63 modificada	Ley Orgánica de la Junta de Administración Portuaria y de

Nº	NORMA	TEMÁTICA
	íntegramente por la Ley Nº 5337 de 27.8.73.	Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). Esta ley se analizará en el punto 9.1.1. Proceso Histórico del punto 9.1. Estudio de evaluación del marco legal.
19	REGLAMENTO de 03.11.78.	Reglamento de Operaciones Portuarias de JAPDEVA
CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS PÚBLICOS.		
20	LEY Nº 7.762 de 02.04.98 publicada Alcance Nº 17 de 22.05.98	Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Regula todos los contratos de concesión de obras públicas y de obras con servicios públicos.
21	DECRETO EJECUTIVO Nº 27.098 - MOPT de 12.06.98 publicada en Alcance Nº 27 a La Gaceta Nº 115 de 16.06.98	Reglamento General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos. Esta norma regula todos los trámites, procedimientos y actuaciones de la Administración concedente y de los particulares interesados en materia de concesión de obra pública y de obra con servicio público.
22	LEY Nº 7.744 de 19.12.97	Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas. Esta norma refiere al otorgamiento de las concesiones en las áreas de la zona marítima - terrestre y el área adyacente cubierta permanentemente por el mar.
23	DECRETO EJECUTIVO Nº 27.030. - Min. De Turismo; Min. de Medio Ambiente y Energía y MOPT 5.98	Reglamento de la Ley de Concesión y Funcionamiento de Marinas Turísticas. Regula el procedimiento, y los trámites requeridos para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos en las zonas marítimas – terrestres y área adyacente cubierta permanentemente por el mar.
TRANSPORTE EN GENERAL		
24	LEY Nº 6.324 de 24.05.79 publicada el 25.05.79	Ley de Administración Vial. Esta ley regula lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, en todo lo relativo a la seguridad vial, y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores. El artículo 4 dispone la creación del Consejo de Seguridad Vial como dependencia del MOPT, pero con independencia funcional y personería jurídica propia. La

N°	NORMA	TEMÁTICA
		Dirección de Policía de Tránsito tendrá a su cargo el control y la vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país, incluyendo los recintos portuarios.
25	DECRETO EJECUTIVO N° 24.715 de 06.10.95 publicada en La Gaceta el 01.11.95	Reglamento de Transporte Terrestre de Productos Peligrosos.
26	DECRETO EJECUTIVO N° 27.008 de 20.03.98 publicada en La Gaceta el 03.07.98	Reglamento de Transporte Terrestre de Productos Peligrosos. Señalización y simbología de las unidades de Transporte Terrestres de productos químicos peligrosos.
SEGURIDAD MARÍTIMA-PORTUARIA		
27	LIBRO TERCERO DEL CODIGO DE COMERCIO DE 1853	Título I De las naves. Título II De las personas que intervienen en el negocio marítimo. Sección I De los Navieros sección II De los Capitanes. Sección III De los Oficiales y equipaje de la nave. Sección IV De los sobrecargos. Sección V De los corredores intérpretes de los navíos. Título III. De los contratos especiales del comercio. Sección I Del transporte marítimo. Del fletamento. Del Conocimiento. Sección II Del contrato a la gruesa, o préstamo a riesgo marítimo. Sección III De los Seguros marítimos. Forma del contrato. Cosas que pueden ser aseguradas y valoración de ellas. Obligaciones entre el asegurado y el asegurador. De los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro. Abandono de las cosas aseguradas. Título IV. De los riesgos y daños del comercio marítimo. Sección I De las averías. Sección II De las arribadas forzosas. Sección III. De los naufragios. Título V. De la prescripción en las obligaciones peculiares del comercio marítimo.
28	DECRETO N° 14 de 1884	Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos de la República. Esta antigua ley se mantiene vigente en algunos temas, como ser las Capitanías de Puerto Título

N°	NORMA	TEMÁTICA
		II. Régimen Interior. Capítulo I. De la Capitanía de Puertos, artículos 128 y siguientes. Asimismo el Capítulo VI en lo que tiene que ver con la limpieza de los puertos, mantiene cierta actualidad.
29	LEY N° 2.220 de 20.06.58 publicada en La Gaceta N° 145 de 01.07.58	Ley de Servicio de Cabotaje de la República. Se reputa como cabotaje a todos los efectos de esta norma el tráfico que se realiza entre dos puertos nacionales, costaneros o fluviales de un mismo litoral. Los derechos de una línea de cabotaje tienen que ser otorgados en concesión por el MOPT.
30	DECRETO N° 66 de 04.11.60 publicada en la Gaceta N° 252 de 09.11.60	Reglamento de la ley de Servicio de Cabotaje. El Decreto prevé los requisitos para la tramitación de la concesión y explotación de las líneas, así como los derechos y deberes de los concesionarios.
31	DECRETO N° 4.361 de 06.12.74 publicado en La Gaceta N° 240 de 17.12.74	Modificó los artículos 13 del Reglamento de la Ley de Cabotaje, por un texto que limita la concesión de las líneas a un período de diez años, y artículo 48 en tanto dispone que es un requisito previo indispensable para operar en los servicios de cabotaje la formalización de un contrato-concesión.
32	DECRETO N° 7.974 de 06.03.78 publicado en La Gaceta de 06.03.78	Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones de Navegación Marítima. Es obligación de las Autoridades Portuarias en los puertos de la República y los Cónsules en el extranjero prohibir la salida al mar de los buques de bandera nacional que no se encuentren en buenas condiciones de seguridad. Esta norma enumera los certificados que deberán acreditarse, el personal que debe efectuar los reconocimientos, la responsabilidad y obligaciones de los propietarios, armadores, capitanes, y patrones de los buques.
33	DECRETO EJECUTIVO N°	Reglamento para autorizar y aceptar las inspecciones

N°	NORMA	TEMÁTICA
	18.275-MOPT publicado en La Gaceta N° 146 de 03.08.88	realizadas por Sociedades clasificadoras de buques de bandera nacional reconocidos por la Dirección General de Transporte Marítimo.
34	DECRETO N° 19.081-MOPT del 28.06.89 publicado en La Gaceta N° 134 del 14.07.89	Reglamento de Inspección para Embarcaciones Nacionales
35	DECRETO N° 28.528 de 03.03.00 publicada en La Gaceta N° 59 de 23.03.00	Reglamento de Arqueo de buques de bandera nacional y aquellos de Bandera extranjera que lo soliciten voluntariamente o por petición expresa de autoridad competente.
36	DECRETO EJECUTIVO N° 28.742 de 19.06.00 publicado en La Gaceta N° 131 de 07.07.00.	Reglamento de la Emisión de Zarpe de las embarcaciones de bandera nacional preceptivo para todas aquellas embarcaciones que su certificado de navegabilidad establezca una autonomía superior a las 3 millas náuticas y voluntario para las que tengan una autonomía menor de 3 millas.
37	DECRETO EJECUTIVO N° 28.869 MOPT 14.06.00 publicado en La Gaceta N° 166 de 30.08.00	Reglamento para regular el ingreso de embarcaciones provenientes de puerto extranjero al territorio nacional.
38	DECRETO EJECUTIVO del P.E. N° 29.388 de 8.12.00.	Modifica el decreto anterior declarando que los puertos de Golfito, Quepos, Caldera, Puntarenas, Limón, Moín, Playa del Coco y Punta Morales son los únicos habilitados oficialmente para arribo de buques extranjeros.
39	DECRETO EJECUTIVO N° 29.389 MOPT de 22.01.01 publicada en La Gaceta N° 61 de 27.03.01	Reglamento para la emisión de Certificados de Zafarrancho. Este reglamento fue dictado dentro del contexto de la aprobación, por parte de Costa Rica del Convenio de Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar, teniendo presente, a su vez la imperiosa necesidad de interés público de regular el Proceso de Capacitación de la Gente de Mar.

N°	NORMA	TEMÁTICA
AMBIENTE		
40	LEY N° 7.554 de 04.10.95 publicada el 13.11.95	Ley Orgánica del Ambiente. Esta norma procura dotar a los costarricenses y al Estado de los instrumentos necesarios para conseguir y mantener un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. El Capítulo IV refiere al Impacto ambiental, su evaluación y garantía del cumplimiento de sus obligaciones. El Capítulo VIII trata sobre los Recursos marinos, costeros y humedales. El Capítulo XV sobre Contaminación en su artículo 60 Prevención de la Contaminación, considera como tal en su inciso c) la recolección y el manejo de desechos. El artículo 61 al tratar las Contingencias ambientales, deja en manos de la autoridad competente el dictado de las medidas preventivas y correctivas necesarias cuando sucedan contingencias de contaminación ambiental y otras no contempladas en la ley. Otros artículos de esta ley se relacionan directamente con la consultoría: 64. Prevención de la contaminación del agua, 65. Tratamiento de aguas residuales, 66. Responsabilidad del tratamiento de los vertidos, 69 Disposición de residuos contaminantes, 70. Importación de desechos. También hay que hacer referencia a dos Decretos del MINAE: a) Decreto Ejecutivo 27.000 Reglamento sobre características y listado de los desechos peligrosos industriales, b) Decreto Ejecutivo 25.705 Reglamento de Procedimiento de la SETENA (Secretaría Técnica Nacional de Medio Ambiente)
PROTECCION FITOSANITARIA		
41	LEY N° 7.664 de 08.04.97	Ley de Protección Fitosanitaria. Esta ley otorga al Servicio Fitosanitario del Ministerio de Agricultura y Ganadería entre otras funciones (artículo 5 inciso c) la de coordinar con otros Ministerios y sus dependencias el cumplimiento

N°	NORMA	TEMÁTICA
		de las medidas de protección. Este servicio está facultado de acuerdo al artículo 8 inciso d) a realizar inspecciones de los medios de transporte nacionales e internacionales, la carga, los equipajes y otras pertenencias de los pasajeros y solicitar la documentación necesaria. Es obligación de los funcionarios públicos colaborar con las autoridades fitosanitarias dentro de sus respectivas competencias
42	LEY N° 59 de 03.07.44	Ley Orgánica del Ministerio de Salud Pública y los siguientes Decretos relacionados con esta consultoría: 1) Decreto Ejecutivo 24.099. Reglamento de Registro y Control de Sustancias Tóxicas Ministerio de Salud. 2) Decreto Ejecutivo 28113. Reglamento de Registro Productos Peligrosos.
VARIAS		
43	CODIGO DE TRABAJO	<i>TITULO SEGUNDO</i> , Capítulo XI referido al trabajo en el mar y en las vías navegables. El <u>Artículo118</u> asigna al capitán de la nave la representación de su patrono y le otorga el carácter de autoridad en los casos y con las facultades que las leyes comunes le atribuyan. El Artículo 127 deja a las naves c/sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, afectadas al pago de los salarios e indemnizaciones que correspondan a los trabajadores. El TÍTULO IV sobre Protección de los Trabajador durante el Ejercicio del Trabajo, regula la responsabilidad del patrono por los riesgos del trabajo en casos de accidentes y enfermedades profesionales y el régimen de prestaciones del trabajador afectado.
44	LEY N° 7.983 publicada en Alcance N° 11 a La Gaceta N° 35 de 18.02.00	Ley de Protección al Trabajador. Esta Ley crea los fondos de capitalización laboral de propiedad de los trabajadores y establece el marco regulatorio del nuevo régimen de

N°	NORMA	TEMÁTICA
		Pensiones por Invalidez, Vejez y Muerte de los trabajadores la que se estimo no reviste mayor trascendencia en las materias de este estudio.
45	LEY N° 276 deL 27.08.42	Ley de Aguas con sus modificaciones. Determina en el Capítulo Primero Sección I el ámbito del dominio público y privado de las aguas. El artículo 3 en su numeral I. incluye a las playas y zonas marítimas como de propiedad nacional.
46	LEY N° 7.419 deL 07.09.99	Ley de Emergencia. Esta ley regula la actividad extraordinaria del estado para hacer frente a un estado de emergencia, así como las acciones ordinarias para prevenir situaciones ante riesgos inminentes de emergencia en todo el territorio de Costa Rica. La finalidad de esta norma es conferir un marco ágil y eficaz para enfrentar situaciones de emergencia o prevenirlas para garantizar el manejo oportuno, coordinado y eficiente de todos los recursos humanos, técnicos y económicos.
47	DECRETO N° 28.445 de 03.02.00 publicada en Alcance N° 9 a La Gaceta N° 26 de 07.02.2000.	Reglamento de la Ley de Emergencia N° 7.419 Reglamento de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias. Dispone que la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias funcione como un órgano con desconcentración máxima adscrito a la Presidencia de la República.
48	Ley N° 7.929 de 06.10.99 publicada en La Gaceta el 28.10.99	Aprobación del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República de Estados Unidos de América para la cooperación para suprimir el tráfico ilícito por mar, a través de la activa participación de todos los estados afectados, para la lucha eficiente y eficaz contra el narcotráfico. El Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica seguirá proveyendo al Gobierno de Costa Rica la información electrónica, aérea y marítima

Nº	NORMA	TEMÁTICA
		sobre embarcaciones o aeronaves sospechosas sobre las aguas y espacios aéreos costarricenses para que la República de Costa Rica disponga las medidas de control pertinente.
49	LEY Nº 8.000 de 05.05.00 publicada en Alcance Nº 34 a La Gaceta Nº 99 de 24.05.00	Ley de Creación del Servicio de Guardacostas. Este cuerpo policial será integrante de la fuerza pública especializado en el resguardo de las aguas territoriales, la plataforma continental, el zócalo insular y los mares adyacentes al estado costarricense. Tiene personería jurídica instrumental para administrar el fondo especial del servicio. Sus competencias en lo que tiene vinculación con esta consultoría son: d) velar por la seguridad del tráfico portuario y marítimo, tanto de las naves nacionales como extranjeras en las aguas jurisdiccionales del Estado, e) Desarrollar los operativos necesarios par rescatar a personas extraviadas o en situación de peligro en las aguas nacionales y para localizar embarcaciones extraviadas, f) Velar por el cumplimiento efectivo del ordenamiento jurídico nacional sobre las aguas interiores y las aguas marítimas jurisdiccionales del estado en coordinación con las autoridades nacionales.
50	DECRETO EJECUTIVO Nº 29.114 de 04.12.00	Reglamentación de la Ley de Creación del Servicio de Guardacostas.
51	DECRETO EJECUTIVO Nº 27.000 – MINAE Gaceta Nº 124 del 29/06/98	Ministerio de Ambiente (MINAE) reglamento sobre las características y listado de los desechos peligrosos industriales.
52	DECRETO EJECUTIVO 25.705 – MINAE Gaceta Nº 11 del 16/01/97	Ministerio del Ambiente y Energía (MINAE) Reglamento de Procedimiento de la SETENA (Secretaría Técnica Nacional de Medio Ambiente).
53	DECRETO EJECUTIVO Nº 24.099 – S Gaceta Nº 57 del	Ministerio de Salud. Reglamento de Registro y Control de Sustancias Tóxicas y Productos tóxicos y peligrosos.

Nº	NORMA	TEMÁTICA
	21/03/95	
54	DECRETO EJECUTIVO 28.113 – S Alcance 74 Gaceta Nº 194 del 6/10/99	Ministerio de Salud sobre el Reglamento para el Registro de Productos Peligrosos.
55	PROYECTO de Ley Marco de Relaciones Laborales para el Sector Portuario Costarricense	Elaborado por la Universidad Nacional a solicitud del Ministro de la Presidencia. Promueve la ley de un estatuto portuario en el marco de una democratización del mercado laboral portuario.
56	Ley General de Aduanas Nº 7.557 de La Gaceta Nº 212 del 08/11/95	Rige a partir de junio de 1996. Reformada mediante Alcance 49 de La Gaceta Nº 119 del 21/06/01.

8.1.2 LEGISLACIÓN NACIONAL QUE REFRENDA INSTRUMENTOS INTERNACIONALES (NO OMI) ⁵

Hasta la fecha la República de Costa Rica ha aprobado y ratificado los siguientes Acuerdos y Convenios, con relación al objeto de la Consultoría:

CONVENIOS MARÍTIMOS NO OMI	
CONVENIO UNCLOS APROBADO POR LEY Nº 7.291 DE 15.7.92	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS)
CONVENIOS OIT	
1. LEY Nº 6.548 de 16.06.81	Ratificó el CONVENIO Nº 145 de OIT sobre Continuidad del empleo de la Gente de Mar.
2. LEY Nº 5.851 de 08.06.79	Ratificó el CONVENIO Nº 134 de OIT relativo a la prevención de los accidentes del trabajo de la gente de Mar.
3. LEY Nº 3.344 de 20.7.69	Ratificó el CONVENIO Nº 112 de OIT relativo a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores.

⁵ Los Convenios de la OMI se incluyen en el párrafo 8.3.

4. LEY N° 6.549 de 24.06.81	Ratificó el CONVENIO N° 147 de OIT sobre normas mínimas de Marina mercante.
5. LEY N° 2.561 de 02.06.60	Ratificó el CONVENIO N° 29 de OIT relativo al Trabajo forzoso u obligatorio.
6. LEY N° 5.594 del 21.10.74	Ratificó el CONVENIO N° 137 de OIT sobre el Trabajo Portuario, 1973.
VARIOS	
LEY N° 7.520 de 6.7.95	Aprueba el Acuerdo Regional de Panamá de 11.12.92 sobre Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos.

8.2 INSTITUCIONALIDAD JURÍDICA INTERNACIONAL

8.2.1 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

Sin lugar a dudas es el organismo de mayor trascendencia internacional en cuanto a las actividades realizadas en los mares del mundo. Este organismo forma parte de las Naciones Unidas y fue creado en marzo de 1948, pensando principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales para mejorar la seguridad en el mar. En la actualidad, la OMI se encuentra integrada por 158 naciones, más dos países asociados, y tiene por objetivo mantener la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar y fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los gobiernos a la navegación comercial, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial, siendo su lema principal llegar a tener en el mundo “buques más seguros en mares más limpios”. En el punto 8.4 se procede a una revisión detallada del estado de ratificación de los principales convenios OMI para Costa Rica.

8.2.2 COOPERACIÓN INTERNACIONAL-REGIONAL (ámbito de Latino América).

Existen diversas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales destinadas a proteger el medio ambiente en la región:

RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE CENTROAMÉRICA (ROCRAM CA) y SUDAMERICA, MÉXICO, PANAMÁ Y CUBA (ROCRAM):

Estas entidades permiten el intercambio de información y documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la OMI y, en especial, sobre la reglamentación nacional de cada país para facilitar la aplicación de tales convenios de manera uniforme. Además, promueve la cooperación entre las Autoridades Marítimas de ambas regiones para hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, contaminación por buques, formación de oficiales mercantes y personal marítimo, facilitación del tráfico marítimo, búsqueda y salvamento, transporte de pasajeros y telecomunicaciones.

ROCRAM-CA

El primer paso que se dio para afrontar los problemas marítimos de Centroamérica, fue la creación de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), entidad independiente de acuerdo a su rol en la integración centroamericana, y dependiente de la Reunión de Ministros de Transportes de la SIECA, que se crea con el fin primordial de ocuparse en el desarrollo de los servicios marítimos de todos los países de Centro América.

La Primera Reunión de Cooperación Marítima Regional de los Países de Centro América, fue organizada por el Gobierno de Costa Rica, con el patrocinio de la OMI, COCATRAM y la CEPAL, y tuvo lugar en San José entre el 17 y 19 de noviembre de 1986. Contó con la asistencia de los representantes de Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, siendo decisiva la contribución del PNUD, la SECROCRAM y la Escuela Náutica de Panamá. De hecho esta reunión se constituyó en la primera sesión de la ROCRAM-CA.

Producto del debate y discusión del temario fueron adoptadas 8 resoluciones. La primera de ellas estableció la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica, que contiene además los objetivos que persigue. Otra Resolución adoptada insta a los Gobiernos Centroamericanos para el establecimiento y fortalecimiento de unidades institucionales que atiendan los asuntos marítimos. Más adelante, en otra reunión de la ROCRAM-CA se decidió aceptar el ingreso de la República Dominicana como miembro activo de la ROCRAM-CA, con todos los deberes y derechos de los demás países miembros, y posteriormente, se aprobó que la Secretaría permanente sea llevada por la COCATRAM.

ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DE PUERTOS (Acuerdo de Viña del Mar):

Firmado por los países de ROGRAM, el año 1992 en la ciudad de Viña del Mar, que establece los fundamentos y procedimientos para inspeccionar, retener y hacer un seguimiento a aquellos buques de otras banderas que recalen a territorio nacional. Este Acuerdo se estableció siguiendo la experiencia y organización que había adoptado la Comunidad Europea en el MOU de París (Memorandum of Understanding, firmado 1982), acuerdo que tomaron los países europeos para poder fiscalizar los buques de otras banderas que ingresaban a la Comunidad con el propósito de proteger las aguas de posibles contaminaciones que pudiesen provenir de buques mal mantenidos, evitar que ocurriesen accidentes por culpa de tripulaciones mal entrenadas y no permitir que naveguen buques sub-estándar, cuidando de esa manera la calidad de las aguas, la seguridad de las instalaciones portuarias y permitir de paso una competencia mas leal entre las empresas navieras. En virtud de este Acuerdo, las Autoridades Marítimas de los países firmantes se comprometieron a inspeccionar hasta un 15% de naves de otras banderas que ingresaran a la Región. Con el fin de actualizar la información contenida en el Acuerdo, analizar e incorporar todos aquellos aspectos de interés, se creó un Comité del Acuerdo Latinoamericano (CIALA) que sesiona todos los años en un país que forma parte del Acuerdo y que concentra y procesa los informes que envían los países que han puesto en ejecución las disposiciones del Acuerdo. La estadística acumulada desde que comenzó la aplicación del Acuerdo en la Región, ha permitido ir perfilando las banderas con mayor cantidad de buques deficientes, identificar a aquellas Sociedades de Clasificación que a nombre de los Estados han emitido certificados estatutarios a buques sub-estándar, también se han identificado las deficiencias más comunes detectadas en los buques inspeccionados. Forman Parte de este Acuerdo Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, además de Cuba que adhirió al Acuerdo el 1° de Julio de 1995.

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (AISM):

Es un organismo internacional no gubernamental que establece estándares relativos al establecimiento de señales marítimas y ayudas a la navegación, tales como faros, balizas y boyado de canales. La AISM tiene la capacidad de actuar como entidad de cooperación regional de beneficio multilateral. Este organismo asegura, dentro de lo posible, que los niveles

más altos de intercambio de información, coordinación y cooperación sean compatibles con las prácticas internacionales emergentes y existentes.

CONVENIO INTERNACIONAL DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARÍTIMAS POR SATÉLITE de 1976 (INMARSAT)

Es un sistema internacional al cual pueden adherirse los países, que provee comunicaciones satelitales, que se han constituido en un soporte importante del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo (SMSSM). El sistema INMARSAT se complementa con el sistema de comunicaciones satelitales de emergencia COSPAS-SARSAT que permite entregar una señal de alarma en caso de presentarse alguna emergencia en cualquier punto del océano.

LA COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR (CPPS):

Entidad integrada por Ecuador, Colombia, Perú y Chile, naciones cuyos representantes marítimos asumieron la responsabilidad de reunirse regularmente con la finalidad de mejorar la cooperación e intercambio de información para actuar como un foro que analice temas de carácter operativo, seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Dentro de este ámbito, se desarrolla una participación activa en el Foro de Jefes de Agencias de Seguridad Marítima, integrado por 13 países, y dependiente del Acuerdo de Cooperación del Asia Pacífico (APEC). La finalidad de este grupo es mejorar la cooperación e intercambio de información, particularmente de carácter operativo, sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. El propósito del Foro es promover un ambiente marítimo seguro y limpio dentro de la Región mediante la difusión de cooperación, coordinación e intercambio de ideas y de información entre las agencias. Esto, además de apoyar y fomentar el desarrollo y cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente acuático. Asimismo, el Foro entrega una visión de cooperación geográfica en áreas tales como búsqueda y salvamento, y de respuesta a la contaminación originadas por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

8.3 CÓDIGOS Y REGULACIONES APLICADAS A LOS PAÍSES MÁS DESARROLLADOS

Tras haber relevado las principales normativas que han sido recientemente actualizadas, se han identificado preliminarmente cuatro conjuntos regulatorios que se consideran relevantes para considerarlos como referentes para la preparación de los reglamentos y códigos a elaborar para Costa Rica.

Las regulaciones consideradas son:

- La legislación general del Reino de España y en particular la del Puerto de Barcelona.
- El Código de Seguridad Portuario y Marítimo del Reino Unido.⁶
- La legislación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de Norteamérica y la del Servicio de Guarda Costas⁷

La cuarta legislación a considerar es la de Panamá, la que se incluye a pesar de ser un país considerado en vías de desarrollo, en atención a su legislación actualizada y de avanzada.

Esta información será considerada en forma conjunta con el Código de Gestión de Seguridad Marítima y Portuaria que se presentará en la segunda etapa, cuyos lineamientos serán presentados y discutidos en el taller a realizarse durante el mes de noviembre próximo.

8.4 REVISIÓN DEL ESTADO DE RATIFICACIÓN DE LOS CONVENIOS OMI Y SU IMPLICANCIA PARA COSTA RICA

El Gobierno de la República de Costa Rica ha ratificado o adherido a los siguientes convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI). Según información de la OMI al 31.08.01.

⁶ Port Marine Safety Code, Department of the Environment, Transport and the Regions, London, UK, marzo del 2000.

⁷ US Coast Guard

CONVENIO	
CONVENIO IMO 48	Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (ex Organización Consultiva Marítima Intergubernamental)
SEGURIDAD MARÍTIMA	
INMARSAT C 76	Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite de 1976
INMARSAT OA 76	Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) en su forma enmendada.
CONTAMINACIÓN MARINA	
LDC 72	Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972, en su forma enmendada (LDC 1972).
RESPONSABILIDAD Y COMPENSACIÓN	
CLC 69	Aprobó el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 y sus protocolos de 1976 y 1984. (Ley N° 7.627 de 26.9.96)

La Organización Marítima Internacional ha emitido, a través de los años, un sinnúmero de convenios, códigos y directrices que deben ser aplicados en forma obligatoria o voluntaria – acorde al tipo de norma- por los Estados de Abanderamiento y por los Estados Rectores de Puerto, con el fin de incrementar la seguridad marítima y de promover la protección del medio marino.

Pero la adhesión a los convenios de OMI implica que el país adquiera un compromiso con el organismo internacional. Como mínimo, desde el momento mismo de su adhesión deberá poner en práctica las normas de estos convenios.

Habrá que tener en cuenta la preparación del personal idóneo en las áreas afines e implicará que se deba contar con los recursos humanos, materiales y presupuestarios necesarios para llevar adelante las obligaciones que ellos implican.

Dada la actual situación del desarrollo del sector marítimo en Costa Rica, dar pasos de esa trascendencia resultan cuando menos difíciles y comprometedores, sino se miden esos costos y previsiones. Algo que se debería priorizar es el concurso de un plantel de técnicos con experiencia práctica en los temas de cada convenio.

CONVENIOS	OBSERVACIONES
SOLAS 74	<p>En cuanto a la función de Estado de Abanderamiento estimamos que las normas SOLAS son en su gran mayoría tareas específicamente técnicas, lo que hace imprescindible contar con personal idóneo y experimentado.</p> <p>Ante esa situación entre lo que hay y lo que debería haber una vez que el convenio est� vigente, no es aconsejable una ratificación sin tomar las medidas para corregir la situación actual.</p> <p>La falta de capacitación específica en el tema, del personal recientemente incorporado a la División Marítimo Portuaria, no permite visualizar en el corto plazo una correcta adhesión a los convenios que permita cumplir con su efectiva implementación.</p> <p>Se ha verificado en el marco de la consultoría que el personal que ya se ha incorporado, posee el perfil del profesional universitario capaz de adquirir nuevos conocimientos en un área técnica diferente.</p> <p>Esa experiencia puede adquirirse con el correr del tiempo y con capacitación. Esto implica la necesidad de cursos que atiendan las necesidades actuales e inmediatas en el �rea. Ello les permitirá ir comprendiendo la aplicación paulatina de las normas contenidas en el SOLAS. Todo lo anterior no implica necesariamente que se deba de adherir de inmediato al convenio.</p> <p>Se ha verificado también la importancia de incorporar en el corto plazo a ese tipo de cursos, la formación práctica de los inspectores para que estos vayan adquiriendo sus propias experiencias en los diferentes temas.</p>

	<p>Otra situación verificada es que la casi totalidad de los buques de bandera costarricense, son pesqueros pequeños que navegan en aguas nacionales y rara vez recalán en puertos extranjeros. Por lo tanto no serán inspeccionados por otros estados, siendo en todo caso un problema de solución interna del país.</p> <p>De tal manera al usarse como guía las normas contenidas en el SOLAS, sin que ello implique la adhesión inmediata, se logrará crear un proceso concientizador de seguridad.</p> <p>Es necesario tener presente que actualmente están en vigencia las siguientes normas que regulan parte de la actividad:</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 29.389 Reglamento para la emisión de Certificados de Zafarrancho.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 28.869 Reglamento para regular el ingreso de embarcaciones provenientes de puerto extranjero al territorio nacional.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 28.742 Reglamento de la Emisión de Zarpe de las embarcaciones de bandera nacional preceptivo para todas aquellas embarcaciones que su certificado de navegabilidad establezca una autonomía superior a las 3 millas náuticas</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 28.528 Reglamento de Arqueo de buques de bandera nacional.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO del 28.06.89 Reglamento de Inspección para Embarcaciones Nacionales.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 18.275 publicado en La Gaceta N° 146 de 03.08.88 Reglamento para autorizar y aceptar las inspecciones realizadas por Sociedades clasificadoras de buques de bandera nacional.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO N° 7.974 Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones de Navegación Marítima.</p> <p>Es posible pensar que el solo hecho de ponerlas en práctica bajo un sistema de coordinación, y con la capacitación mínima que los inspectores puedan absorber en el corto plazo, permitiría avanzar en forma muy positiva en el camino de la futura aprobación del convenio.</p>
--	---

	<p>En cuanto a la función de Estado Rector del Puerto, lo que implica su condición de autoridad inspectora internacional tendiente a identificar en los puertos de los países signatarios a los buques subestándar, estimamos que la preparación del personal que lleva adelante estas inspecciones, deberá tener aún mayor formación y experiencia que aquellos que inspeccionen los buques nacionales de pequeño porte.</p> <p>Para esta tarea, se deberá pensar en el perfeccionamiento en niveles superiores, con la incorporación de técnicos extranjeros con experiencia o la asistencia de las sociedades de clasificación, tal cual lo habilita el decreto correspondiente.</p> <p>Para esta nueva función, el período de preparación de la División para la adhesión al Convenio debe de ser aún mayor, siempre pensando en el camino de la futura aprobación del mismo.</p>
<p>STCW 95 y STCW-F 95</p>	<p>Estos convenios incluyen las normas de formación e instrucción, que internacionalmente deben de cumplir los tripulantes de los buques de carga y pesqueros.</p> <p>Una vez más la ratificación de estos convenios, implica la obligatoriedad de ponerlos en práctica una vez que se ha adherido a ellos.</p> <p>Al igual que con el SOLAS, en la etapa actual, se hace necesario considerar la situación de hecho que existe en Costa Rica. Hoy no existe un registro nacional de tripulantes, un sistema de ascensos, ni tampoco un sistema de titulación; sin embargo existe una gran cantidad de tripulantes con experiencia y embarcados en la pesca. Igualmente la formación y titulación de hombres de mar pasa por diferentes procesos, los que deben en todos los casos ser avalados por la Autoridad Marítima con exámenes de pasaje de grado y verificación de tiempos mínimos de embarque por jerarquía.</p> <p>Al no existir una Escuela de Formación que capacite, titule o certifique a la gente de mar, se hace necesario que se avalen los títulos y certificados emitidos por institutos de otros países.</p> <p>Hoy en día, dada la actual conformación de la flota costarricense de buques (pesqueros en su inmensa mayoría) y, al no existir personal embarcado en</p>

	<p>buques de ultramar con títulos expedidos por el Estado costarricense, la adhesión puede relativizarse.</p> <p>Entendemos que igual que con el SOLAS, debe de existir un proceso gradual, tendiente a solucionar internamente los diferentes procesos de registro de titulación. Eso es inmediato, luego se deberá pensar en suscribir los convenios.</p> <p>Se podrá trabajar en forma conjunta con el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), en la actualización de los cursos de formación del personal embarcado y en futuras acciones conjuntas en este sentido.</p> <p>Es evidente que se hace necesario un plan interno para alcanzar los objetivos planteados y avanzar siguiendo esa guía.</p>
LÍNEAS DE CARGA 66.	<p>Este convenio regula factores típicos de buques de carga, como es lo relativo a la marcación de líneas de carga en buques de la bandera.</p> <p>Al no existir actualmente buques de la bandera, el signar este convenio no tiene aplicación inmediata.</p>
ARQUEO DE BUQUES 69.	<p>Este convenio, regula la forma en que se mide el llamado Arqueo de los Buques. Esto no es ni más ni menos que un sistema de medición de la capacidad comercial de un buque de carga.</p> <p>Tiene muy poca aplicación e importancia en los buques de pesca, y por el momento no existen buques cargueros de bandera costarricense.</p> <p>Aún así, existe la norma nacional que dice como hacer el arqueo que es el DECRETO N° 28.528 Reglamento de Arqueo de buques de bandera nacional.</p> <p>Por el momento una aplicación adecuada de este reglamento, es más que suficiente para los requerimientos locales. De manera paralela, los inspectores deberían obtener la capacitación y experiencia para tareas complejas como los cálculos de arqueo. Ello permitirá que en un futuro, con la seguridad que da la experiencia, se pueda estudiar la viabilidad y conveniencia de adherir al convenio.</p>
COLREG 72.	<p>Se trata del reglamento para prevenir abordajes, es decir las colisiones en el mar. En tanto que verdadero reglamento de tráfico, su importancia es evidente. Su inclusión y enseñanza en los planes de estudio para los cursos</p>

	<p>de formación de personal, ayudaría a las tripulaciones a aumentar el conocimiento en detalle de normas obligatorias que ya se aplican en su mayoría de manera empírica.</p>
<p>MARPOL 73/78</p>	<p>El Convenio Internacional sobre la Contaminación del Mar por Buques y sus diferentes Protocolos, trata sobre las condiciones de diseño y operativas que deben cumplir los buques mercantes para minimizar la contaminación del medio marino.</p> <p>Para hacerlo efectivo se debe preparar a personal técnico para que conozca el convenio en profundidad. Ellos serán la garantía que permitirá una correcta evaluación en la pertinencia y necesidad de la adhesión al convenio. A continuación se mencionan algunas implicancias de un convenio extenso y con protocolos obligatorios que se renuevan y agregan de manera periódica.</p> <p>Como es notorio, en Costa Rica no se construyen buques, y los que poseen la bandera son en su mayoría pesqueros de pequeño porte, que tienen requisitos casi nulos en sus instalaciones mecánicas para la prevención de la contaminación.</p> <p>En su visita a los puertos, esta consultora no ha detectado que sea urgente la instalación de sistemas de recepción de residuos oleosos provenientes de los buques. Eso no quiere decir que no sea necesario implementar el sistema a mediano plazo.</p> <p>No existen centros de reparación, ni diques flotantes que requieran la limpieza de tanques de buques para realizar procesos de reparación.</p> <p>Podría paralelamente comenzar a aplicarse en forma independiente alguna reglamentación para la eliminación de residuos sólidos provenientes de los buques de pasaje (cruceiros), en caso de que estos soliciten descargar. Sería un servicio cotizabile y de interés económico evidente para el sector privado.</p> <p>Debemos recordar que los puertos de Costa Rica, son interfases de un sistema de transporte, y Puntarenas especialmente es punto de concentración de la flota pesquera nacional, lo que traen aparejado problemas de concentración de buques y exceso de contaminación.</p>

	De todas formas, deberían propiciarse directrices a los buques pesqueros de bandera, tendientes a controlar la eliminación de los pocos residuos generados.
OPRC 90 - CLC 92 - FONDO 92.	<p>Ellos son:</p> <p>Convenio sobre Cooperación Internacional para Preparación y Lucha contra Derrames de Hidrocarburos de 1990.</p> <p>Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969.</p> <p>Convenio Internacional sobre un Fondo de Compensación por Daños causados por Hidrocarburos.</p> <p>Por su temática y especialización conforman un capítulo que se opta por agrupar. Costa Rica se encuentra en una posición geográfica vulnerable, con costas sobre dos océanos, siendo ruta de pasaje de buques tanque que navegan sus aguas o recalán en sus puertos. Los riesgos de contaminación y sus consecuencias son evidentes.</p> <p>En la actualidad, la Dirección de Navegación y Seguridad ha estudiado y recomendado la adhesión tanto al FONDO 92 como el CLC 92. A tal fin el Ministro del MOPT, mediante oficios 20013619 y 20013580 respectivamente, ha presentado a la consideración del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto los proyectos de ley correspondientes.</p>

A título informativo, se ha adjuntado en ANEXO E el Formulario de Autoevaluación de la Actuación del Estado de Abanderamiento (Resol. OMI A 881 (21)).

8.5 EVALUACIÓN DE DIFERENTES TÉCNICAS Y ESTÁNDARES NACIONALES E INTERNACIONALES

Este tema será desarrollado en forma conjunta con el Código de Gestión de Seguridad Marítima y Portuaria que se presentará en la segunda etapa, siendo presentadas y discutidas en el taller a realizarse durante el mes de noviembre próximo.

8.6 ESTUDIO DEL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL SUBSECTOR PORTUARIO

Del examen del Proyecto de Modernización del Subsector Portuario es posible concluir que ha estado centrado en la TAREA 7 del Informe ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL SUBSECTOR PORTUARIO DE COSTA RICA, en todos sus aspectos conceptuales, de responsabilidad funcional del sector, estructurales de la organización actual y con sus proyecciones a corto, mediano y largo plazo. Es por ello que no se ha analizado específicamente el tema de la seguridad marítima portuaria y la protección del medio ambiente marino, temática de la presente consultoría.

El informe del Proyecto no alude, ya sea desde un enfoque tradicional o desde una moderna distribución de competencias y funciones, a la diferencia entre los cometidos propios de la Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria, precisados específicamente en las leyes orgánicas del Instituto Costarricense del Pacífico (INCOP) y la Junta de Administración Portuaria para el Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Sin embargo plantea un concepto orientador cuando expresa que “El Consejo Portuario Nacional no es un ente regulador por si mismo, sino que a través de sus funciones intenta promover el desarrollo de un eficiente y comercializado sector portuario.”⁸

Dentro del Capítulo 3 ítem 6 (“El Proceso de Transición de la Estructura Organizativa”) de la Tarea 7, también se expresa que en una estructura a largo plazo del MOPT el Consejo Nacional Portuario podría asumir la mayoría de las funciones ejecutadas por la División Puertos. Sin embargo se matiza ya que “se podría justificar el mantenimiento de algunas de las funciones actuales de la Dirección de Navegación y Seguridad, en la Capitanía Portuaria, aparte del CNP, para evitar posibles conflictos de intereses y por su naturaleza como aspectos de seguridad pública.”⁹

⁸ Informe HPC Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica. Tarea 7. Organización Institucional del Subsector Portuario de Costa Rica. Pág. 6

⁹ Informe HPC Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica. Tarea 7. Organización Institucional del Subsector Portuario de Costa Rica. Pág.35.

Al desarrollarse el Cap. 4 (“Estructura Conceptual de la Organización del Consejo Portuario Nacional y Descripciones Funcionales”), no se han considerado las funciones de contralor y jurisdiccionales, las que hacen en lo esencial a una Autoridad Marítima. Es así que podemos inferir que se ha visualizado una Autoridad Marítima no vinculada al Consejo Portuario Nacional aunque sí dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Según lo allí expresado la misma daría cobertura a aquellas funciones de Seguridad Marítima, Portuaria y de Prevención de la Contaminación del Medio Marino que son responsabilidad del Estado.

8.7 EVALUACIÓN JURÍDICA DE LAS PROPUESTAS DE REGLAMENTACIÓN y SU INCIDENCIA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

Este tema será desarrollado en forma conjunta con los reglamentos que se presentarán en la tercera etapa.

8.8 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Ver desarrollo del párrafo 9.2.

8.9 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE CAPACITACIÓN MARÍTIMO PORTUARIA

8.9.1 INTRODUCCIÓN

La promoción del desarrollo sostenible del Sistema Marítimo Portuario Nacional en particular, se convierte en el eje principal de este estudio que pretende establecer un marco teórico, que se constituya en una herramienta práctica para administrar y realizar las operaciones marítimo – portuarias, bajo un esquema moderno, ágil y seguro.

Este Estudio abarca varias etapas, las que consideran entre otros aspectos, la recopilación de información que facilite el diseño o localización en el mercado, de los **“Programas de**

Capacitación” para el Sector Marítimo Portuario Nacional; la identificación de la potestad, funciones y tareas de los diferentes tipos de puesto de trabajo; la evaluación de las responsabilidades y tareas de las diferentes empresas que operan en el Sistema Portuario y Marítimo, así como su cuantificación, en lo concerniente a la seguridad marítima y portuaria, dentro del ámbito de la formación y capacitación; la propuesta de un Programa Específico para el manejo de las Mercancías Peligrosas, que contemple la seguridad de las personas, las instalaciones físicas, buques, cargas y medio ambiente.

El Estudio incluye las siguientes áreas principales:

- Coordinación con la Comunidad Marítimo Portuaria
- Planificación
- Administración de las áreas de almacenamiento
- Equipo e Instalaciones marítimas y portuarias
- Control
- Seguridad y Ordenamiento
- Personal
- Operadores Portuarios
- Usuarios, Clientes

En todas estas áreas se procura identificar el posible deterioro y la atenuación probable que se obtendría, con ayuda de los Programas de Formación y Capacitación.

Desde el punto de vista de capacitación de personal marítimo, podemos identificar dos tipos de necesidades, las que llamaremos de corto plazo y de mediano plazo.

Capacitación de corto plazo

Personal embarcado

El personal embarcado deberá pasar por un proceso de examen para determinar el nivel de conocimientos teóricos y la experiencia práctica que posee, para comenzar a titularlos en las jerarquías profesionales para las que califiquen .

En este proceso de selección, se deberá comenzar con la instrucción básica, que consiste en dotar a ese personal de los conocimientos de seguridad mínimos y necesarios para permanecer embarcados, que consiste en Curso de Primeros Auxilios y Supervivencia en el mar.

Para estos cursos se podría comenzar a usar como guía cursos existentes en el mercado. Este proceso permitirá en el corto plazo, dotar a ese personal embarcado de los conocimientos mínimos de un hombre que se hace a la mar.

El desarrollo de la metodología propuesta, en forma paralela podrá también ayudar a diseñar una estrategia a seguir en las próximas etapas.

Personal del grupo de inspectores de la Autoridad Marítimo Portuaria

Una breve visita a las dependencias del Ministerio y las charlas con el personal encargado de las tareas de inspección en el área Marítima, nos permite decir que se está incorporando personal para estas tareas cuyo nivel profesional básico tecnológico es bueno, pero en general son ingenieros y arquitectos, con suficiente base como para adquirir nuevos conocimientos, pero en un proceso gradual.

Sin avanzar de esta forma, sería imposible preparar a ese personal, que carece de las bases del conocimiento del buque.

La necesidad inmediata es la de capacitar a ese personal en el conocimiento elemental del buque, sus componentes, y demás conocimientos básicos, que le permitan comenzar a realizar las inspecciones mínimas y acceder a un nivel superior de cursos a desarrollarse en forma inmediata.

Capacitación de mediano plazo

Personal embarcado

Una vez concluida esta primera etapa, se deberá comenzar con el proceso de cursos obligatorios profesionales para el personal embarcado, de cubierta y de máquinas, que habilite a este personal a desempeñarse en el puesto funcional superior.

También se deberá de comenzar con la reforma de los cursos de formación inicial que actualmente se brinda en el INA (Instituto Nacional de Aprendizaje), para adaptarlos a los requerimientos internacionales y comenzar así con los procesos de adherir al país a los diferentes convenios, de acuerdo con la conveniencia nacional.

Al inicio de esta etapa del proceso se debería iniciar el proceso de acercamiento a los organismos tales como OIT, OMI, COAST GUARD y otros, intentando obtener ayuda económica para llevar adelante los cursos previstos.

Personal del grupo de inspectores de la Autoridad Marítimo Portuaria

En esta etapa, habiendo ya adquirido conocimientos y experiencia, se podrá comenzar a capacitar a este personal en cursos especiales para poder asumir las funciones de control de buques de otras banderas, en puertos Costarricenses, que el Estado Rector del Puerto obliga a los países signatarios.

El apoyo de organismos tales como OIT, OMI, COAST GUARD y otros, intentando obtener ayuda económica para llevar adelante los cursos previstos será decisivo en esta etapa.

Si enfocamos la necesidad de la capacitación de personal portuario, la metodología que se desarrollará permitirá hacer un diagnóstico más preciso de las necesidades a corto y mediano plazo.

Permitirá identificar de acuerdo con la mayor o menor complejidad en el desarrollo de los terminales portuarios nacionales, así como los planes de desarrollo a futuro.

8.9.2 OBJETIVOS

Objetivo General:

Realizar una investigación de mercado cuantitativa y cualitativa de las necesidades de formación y capacitación profesional, de las empresas e instituciones que atienden el sector marítimo portuario nacional y el diseño de los programas de capacitación.

Objetivos Específicos:

- Elaborar el marco metodológico de la investigación de necesidades de formación y capacitación de las empresas e instituciones que atienden el sector marítimo portuario.
- Desarrollar el trabajo de campo o aplicación de los instrumentos (encuestas) de acuerdo con lo establecido en el marco metodológico.
- Realizar la tabulación y cruce de variables, para la presentación de los datos obtenidos.
- Identificar y localizar el o los programas de capacitación para el sector marítimo portuario de Costa Rica, de acuerdo con la metodología que contenga:
 - Objetivos generales.
 - Objetivos específicos.
 - Contenidos.
 - Duración.
 - Actividades de aprendizaje.
 - Recursos instruccionales.
 - Criterios de evaluación.
 - Requisitos de ingreso.
 - Perfil del o los docentes para cada Módulo o Programa.

8.9.3 OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Para cada una de las partes del Estudio se realizan diversas acciones, las que se han denominado los Objetivos del Estudio, cuyos detalles a continuación se indican:

- Identificar, recopilar, analizar y evaluar la información más importante, referente a las funciones y tareas a cumplir en los diferentes puestos de trabajo, considerando las mejores prácticas portuarias internacionales en uso y recomendar las consideraciones generales que será necesario incluir en el Programa de Formación y Capacitación Marítima Portuaria.
- Focalizar la necesidad, de las diferentes empresas e instituciones en materia de Formación y Capacitación Marítima Portuaria.
- Realizar el Diagnóstico de las necesidades de Capacitación y diseñar un Plan de Capacitación que responda a las necesidades detectadas mediante el diagnóstico.
- Basados en el análisis de la información recopilada y en los criterios técnicos y profesionales de los consultores, diseñar o ubicar los programas de capacitación adecuados y los respectivos procedimientos para su implantación.
- Identificar y recomendar las posibles reestructuras institucionales para optimizar la eficiencia y eficacia de la gestión de la capacitación portuaria y marítima, dentro del marco de las recomendaciones contenidas en el informe del Diagnóstico de Necesidades de Capacitación y Formación del Sector Marítimo Portuario.

8.9.4 ÁREA DE ESTUDIO

El área del Estudio sobre Necesidades de Formación y Capacitación Marítima Portuaria se define en los principales puertos de Costa Rica.

8.9.5 METODOLOGÍA DE EJECUCIÓN

Enfoque Metodológico

- El Consorcio **CSI – CACITRAN** realiza el Estudio de Necesidades de Capacitación conforme a la metodología TRAINMAR.

- Los Consultores actúan en coordinación con el grupo de trabajo técnico designado por la División Marítimo Portuaria del MOPT.
- En la formulación del Plan de Capacitación, los Consultores respetarán las directrices emanadas de las autoridades gubernamentales, en materia de Capacitación, durante todas las etapas de proceso.
- Los Consultores considerarán las políticas nacionales emitidas por los organismos gubernamentales respectivos, en materia de Formación y Capacitación.

Para cumplir con los Objetivos del Estudio de Necesidades de Capacitación, teniendo como elementos orientadores los Objetivos General y Específicos del Proyecto, será necesario llevar a cabo diversas actividades, correspondiéndole a cada una de ellas, una propia y determinada metodología.

En relación con la Capacitación en la Gestión Portuaria y Marítima

A través de la División Marítimo Portuaria del MOPT, de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y en estrecho contacto con los organismos relacionados con los aspectos contemplados en el Estudio, se realizará una recopilación de la información actual, la que será lograda mediante la aplicación de encuestas a funcionarios, trabajadores, usuarios y clientes. Lo anterior incluye una ronda de consultas con las entidades integrantes de la Comunidad Portuaria.

Con la información así obtenida, se realizará un estudio preliminar de cada uno de los elementos que debieran estar considerados en la base del Programa de Capacitación. Así, se describirá el problema, se determinarán los objetivos específicos, sus fases, y se incorporarán en forma breve, un análisis técnico que incluirá los recursos humanos, infraestructura e inversiones sólo al nivel de títulos y finalmente una descripción del efecto deseado.

Hecho lo anterior se construirá una matriz que sintetizará los resultados del estudio y se realizará un análisis de conjunto, con un criterio multidisciplinario, evaluando las distintas alternativas, para finalmente redactar la recomendación individual y colectiva del contenido de la base del Programa de Capacitación Marítima Portuaria.

Todo este ejercicio se realizará cruzando informaciones entre las diferentes partes del Estudio que se han identificado.

En relación con la manipulación de mercancías peligrosas

En relación con la manipulación de mercancías peligrosas, se procurará identificar aquellas actividades propuestas acordes a objetivos y prácticas del Código IMDG, procurando apuntar a consideraciones que avalen su puesta en práctica.

Código IMDG

El instrumento principal es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar 1974 (conocido como SOLAS 74), que detalla los diferentes Convenios de la OMI y otras publicaciones. Sobre la base de las recomendaciones de la ONU, la OMI publicó en 1965 el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (Código *IMDG*), el cual ha sido objeto de enmiendas de forma regular desde su publicación.

El Código *IMDG* está reconocido como la norma a cumplir en materia de seguridad de transporte marítimo de mercancías peligrosas embaladas, que también se ha aceptado como la norma para las operaciones portuarias.

Este Código comprende:

- Clasificación
- Documentación
- Estiba
- Separación
- Embalaje y el envasado
- Marcas, etiquetas y placas

Además, recoge disposiciones especiales para sustancias peligrosas que se clasifican en nueve categorías (p. ej. explosivos, gases inflamables, sustancias oxidantes, corrosivas, etc.).

En síntesis, esta concepción metodológica del Estudio para la formulación del Plan de Capacitación, tendrá en cuenta el concepto de “sistema” en el que operan procesos y fenómenos de carácter institucional que contempla la administración del recurso humano; de seguridad y medio ambiente; estrechamente interdependientes; así como el alcance espacial y temporal del impacto del Programa de Capacitación resultante.

Plan de Actividades

La formulación del Plan de Capacitación considera las actividades que se indican a continuación:

1. Presentación del Marco Metodológico.
2. Presentación de los Instrumentos a aplicar, de acuerdo con lo establecido en el Marco Metodológico.
3. Cuantificación y clasificación de las empresas dedicadas a brindar servicios al sector marítimo portuario y definición del marco muestral.
4. Recopilación de información.
5. Estudio y normalización de información e identificación del estado de situación, asuntos primordiales e ineficacias actuales.
6. Desarrollo de los documentos finales (*productos esperados*).
7. Redacción de conclusiones y recomendaciones.
8. Preparación y entrega del Informe Final borrador.
9. Preparación y entrega del Informe Final.

Marco Institucional

1. Elaborar una visión general, del marco empresarial e institucional, en materia de Formación y Capacitación Marítima Portuaria.
2. Evaluar el marco empresarial e institucional vigente y proponer el necesario.
3. Determinar la suficiencia e idoneidad, en materia de capacitación marítimo portuaria, del marco empresarial e institucional y la asignación de responsabilidades, discordancias, vacíos, etc.

4. Establecer criterios generales que orienten y encaucen el pensamiento en la toma de decisiones, en materia de capacitación marítimo portuaria.

8.9.6 CONCLUSIONES

Algunos de los elementos que permiten el mejoramiento de la imagen, promoción, mercadeo e incremento de la competitividad de los puertos nacionales, tienen una función económica importante para el intercambio comercial de bienes y desarrollo del comercio exterior del país. En este sentido, la competitividad de sus puertos dependerá de su eficiencia operativa, marco regulatorio, menores costos, capacidad de gestión competitiva y gestión ambiental, pero sobre todo de sus *RECURSOS HUMANOS* capacitados.

9. PRODUCTOS FINALES DE LA PRIMERA ETAPA

Cumplidas las tareas específicas se presentan los siguientes productos finales.

9.1 ESTUDIO DEL MARCO LEGAL

9.1.1 PROCESO HISTÓRICO

No podemos considerar el tema seguridad marítima portuaria y protección del medio ambiente, sin hacer una somera referencia a la evolución de los distintos organismos que han tenido a su cargo la temática marítima portuaria. Sin remontarnos mucho en el pasado, pero sin dejar de reconocer la vigencia parcial que mantienen algunas normas, podemos apreciar que en los últimos 30 años se han constatado diversas reformas dentro del marco institucional del MOPT, vinculado al sector Transporte Marítimo, en un todo de acuerdo a las transformaciones de la región y del contexto mundial en esa materia.

1. 1884 - REGLAMENTO DE GOBIERNO Y POLICÍA DE PUERTOS. Esta antigua ley de 1884, se mantiene vigente en algunos temas, como ser las Capitanías de Puerto Título II Régimen Interior. Capítulo I. De las Capitanías de Puerto, artículos 128 y siguientes. Asimismo, el Capítulo VI
2. 1953 - INCOP. (Ley 1721 año 1953 // Ley 1797 año 1954 // Ley 3909 año 1976// Ley 4040 año 1969// Ley 5507 año 1974 //Decretos 6686 MOPT// Decreto 8508// Ley 6221 año 1978// Ley 6982 año 1974. Desde el año 1953 a la fecha el INCOP tiene a su cargo, en su calidad de institución autónoma de derecho público, y a través de una Junta Directiva, el suministro de servicios portuarios eficientes asumiendo las prerrogativas y funciones propias de la Autoridad Portuaria, en los Puertos de Caldera/Puntarenas.
3. 1971 - MOPT: El artículo 44 inciso 2 de la Ley N° 3155 en la redacción del artículo 1 de la ley 4786 de 5.7.71, de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, consagra, dentro de las atribuciones de este Ministerio: PLANIFICAR, CONSTRUIR, MEJORAR / 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. Asimismo, en el inciso 3 del artículo 45 la norma hace una expresa declaración, como también lo veremos posteriormente, de reserva de los derechos adquiridos por las administraciones portuarias de Limón y Puntarenas. Es decir que el MOPT determina su competencia en materia portuaria en el ámbito nacional, pero, respeta la autonomía jurídica, patrimonial y administrativa de INCOP.

4. 1973 - JAPDEVA. El artículo 1º de la ley N° 5337 de 9.8.73 creó la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) como un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública que asumirá las funciones y prerrogativas de la Autoridad Portuaria en los puertos de la Vertiente Atlántica de Costa Rica. Este ente, con similares facultades a las que poseía el INCOP desde 1953, en cuanto a la planificación, construcción y conservación de las obras e instalaciones a cargo de la Autoridad Portuaria, aparece como una organización obviamente más moderna, con cometidos que se extienden a la cooperación y la coordinación, con otras autoridades, en actividades conexas, así como la tramitación de concesiones para la prestación de servicios portuarios.

5. 1994 - DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO como dependencia del MOPT. Los cometidos genéricos que asumió el MOPT en el año 1971, de planificación, construcción, mejora y mantenimiento de los puertos y vías navegables interiores, los sistemas de transbordadores y similares y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje por vías de navegación interior, se amplían, al crearse dentro de su dependencia la Dirección General de Transporte por Agua. El concepto de administración portuaria, referida al área portuaria como zona de protección y abrigo, con tareas de infraestructura en general, se ve ampliado con la idea del transporte.

El artículo 2 del Decreto Ejecutivo N° 11147 de 6.2.80 modificado por el Decreto Ejecutivo N° 23178 de 8.4.94, define el concepto de transporte por agua como el conjunto de actividades, directa o indirectamente vinculadas con el transporte de pasajeros y de carga por vía acuática, así como todos los aspectos relacionados con la navegación de todo tipo de embarcaciones. Esta Dirección de Transporte por Agua tuvo

atribuciones en materia de políticas de transporte; regulación y control de actividades vinculadas directa e indirectamente al transporte; mejora de productividad y rendimiento de las operaciones portuarias; promoción y desarrollo de la marina mercante nacional; opinión preceptiva, antes de su aprobación por las Autoridades Portuarias respectivas, sobre los reglamentos internos de administración y operación portuaria.

Asimismo, dentro de la misma norma de creación de esta Dirección observamos, la enumeración de atribuciones propias de una Autoridad Marítima, en cuanto al establecimiento y control del Registro Naval Costarricense con dos registros: a) Marítimo administrativo y Nacional de Buques; la vigilancia a través de las inspecciones del buen estado de conservación y seguridad de todas las embarcaciones de bandera nacional, la responsabilidad por la seguridad de todas las embarcaciones y por la protección de la vida humana en el mar, así como en las vías de navegación interior, y la supervisión de toda la actividad del transporte marítimo por vías interiores.

6. 1996 - AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PUBLICOS. (ARESEP) La ley 7593 de 28.3.96 creó esta institución autónoma con personería, patrimonio propio y autonomía técnica administrativa, que no está sujeta a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las funciones que le otorga la ley.

Son objetivos fundamentales de la Autoridad Reguladora, la armonización de los intereses de los consumidores usuarios y prestatarios de los servicios públicos; procurar el equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los intereses de los prestatarios y asegurar la prestación de los servicios públicos y cumplir con los requisitos de calidad, cantidad oportunidad, continuidad y confiabilidad necesarios. El artículo 5 inciso g) de esta norma consagra como servicios públicos, los servicios marítimos y aéreos de los puertos nacionales y prevé que la autorización de su prestación este a cargo del MOPT, JAPDEVA e INCOP respectivamente, quedando a cargo de ARESEP las obligaciones de regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente las prestaciones de estos servicios, así como realizar inspecciones técnicas de las propiedades plantas y equipos destinados a prestar un servicio público, velando por el cumplimiento de las obligaciones tributarias, sociales y leyes laborales por parte de las empresas reguladas.

Esta Autoridad, si bien tiene amplísimas potestades autónomas, más que oficiar como un ente de regulación y contralor interno de la Autoridad Marítima y/o Portuaria, en su caso, actúa dentro del ámbito de la competencia de la coordinación y armonización de intereses públicos y privados en lo referente a la prestación de los servicios públicos, ya sea por parte del Estado o por parte de los particulares a través de permisos o concesiones.

7. 1999 - MAYO// REESTRUCTURA del MOPT. Se crea la DIVISION PUERTOS. DIRECCION GENERAL DE SEGURIDAD MARITIMA Y PORTUARIA. Tal como expresa el Considerando N° 1. del DECRETO EJECUTIVO 27.917 de 10.6.99, en el período 1994 a 1996 el MOPT se vio sometido a un proceso de reestructuración total, para flexibilizar sus estructuras organizativas, reducir su personal y rebajar los costos del aparato burocrático en procura de eficiencia y productividad. A tales efectos luego de concluido este proceso, se contrató los servicios de la firma Consultora LOUIS BERGER International, para valorar la reestructuración aplicada, y así llegar a las recomendaciones del caso a los efectos de una reforma Institucional e Integral del Sistema Nacional de Transportes, mejorando y recomendando aspectos no considerados en la primera etapa del Proceso de Reestructuración y Reorganización del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Durante el período 1997-1998 se dictaron varias normas legales que crearon varios Consejos Subsectoriales como: Consejo Nacional de Concesiones; Consejo Nacional de Vialidad y el Consejo Portuario Nacional. Estos Consejos aunque adscriptos o ligados al MOPT tienen personería jurídica instrumental, capacidad e independencia de administración y finanzas, han venido a asumir gran parte de las tareas que en esta materia tenía a su cargo el MOPT, lo cual amerita la readecuación y cambios pertinentes en la estructura orgánica y funcional de MOPT.

Realizada la valoración de los cambios por parte de la misma Consultora ponderando el impacto de la creación de los Consejos Subsectoriales, la misma propuso la Reorganización total del MOPT, con la creación de otros Consejos Subsectoriales, como el Consejo de Transporte Público y Ferrocarriles y el Consejo de Puertos.

De acuerdo al ARTÍCULO 1 del Decreto el Consejo Portuario Nacional se ubica dentro del nivel superior, como un órgano adscrito al nivel superior del Ministro de Obras Públicas y Transporte, quedando la integración y funciones a definir para una ulterior norma jurídica.

Por su parte a nivel de Unidades Coordinadoras y ejecutoras dentro del área puertos se creó la DIVISIÓN DE PUERTOS, quedando a su cargo todas las funciones que anteriormente desarrollaban las Unidades de Obras Portuarias y Transporte Marítimo, quedando la materia de obras fluviales a cargo de la División Obras Públicas. Esta División comprende los procesos de: Gestión Portuaria, Infraestructura Portuaria y Marítima, y Seguridad Marítima Portuaria.

En lo que tiene que ver con el objeto de esta consultoría, las funciones de Gestión Portuaria son: a.) Gerenciar las operaciones portuarias y el transporte marítimo para obtener la mayor eficiencia en los servicios y b.) Dar seguimiento a las políticas del gobierno en lo relativo a la gestión portuaria tanto en los entes estatales como privados y promover el desarrollo del subsector.

Por su parte, la Seguridad Marítima Portuaria, tendrá entre sus funciones: a.) La supervisión, por medio de las Capitanías de Puerto, de las naves y buques para que operen en condiciones de seguridad respetando la normativa vigente, b.) La emisión, de acuerdo al marco vigente, de las licencias para la navegación marítima, c.) Pronunciarse sobre las tarifas portuarias a cobrar en los puertos y demás servicios asociados, d.) Estimular la adopción y aplicación en el país de la normativa vigente en el ámbito extranjero mediante la ratificación de convenios internacionales.

8. 1999 - NOVIEMBRE// SE CREA EL CONSEJO PORTUARIO NACIONAL. De acuerdo al Plan Maestro para el Desarrollo Portuario Nacional y al Programa de Reforma Institucional del Sistema Nacional de Transporte y en el contexto de la reestructuración general del MOPT, el Decreto Ejecutivo N° 28617 del MOPT de 16.11.99 creó el CONSEJO PORTUARIO NACIONAL, que tiene como objetivo fundamental servir como órgano de coordinación y enlace a nivel superior entre el Poder Ejecutivo y los demás órganos o instituciones descentralizadas o desconcentradas del Estado, con

competencia marítima portuaria y el sector empresarial, exportadores, importadores, transportistas y demás usuarios o clientes de los servicios portuarios. Este Consejo Portuario Nacional tiene como funciones primordiales: a) Coordinación de la correcta aplicación de las políticas y estrategias portuarias y marítimas; b) Estudiar y emitir opinión sobre cualquier asunto que cualquier dependencia o institución involucrada en servicios portuarios o marítimos someta a su consideración; c) Definir normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia portuaria y marítima; d) Velar para que la actividad portuaria cuente con los sistemas operacionales y equipamientos más modernos en materia de tecnología, para garantizar la calidad del servicio; e) Preparar un Plan Estratégico que tenga como objetivo organizar técnica y administrativamente la puesta en operación de un Plan de Desarrollo Tecnológico, f) Controlar fiscalizar y vigilar, una vez aprobado el Plan Estratégico el cumplimiento eficiente de los programas de trabajo, dentro de los términos o plazos establecidos, por parte de las distintas instituciones o dependencias de la Administración portuaria, g) Recomendar las más diversas modificaciones que se estimen convenientes en los distintos programas de la organización portuaria nacional con el propósito de lograr una mayor eficiencia, h) Promover un desarrollo de los recursos humanos de acuerdo a un moderno sistema marítimo portuario, i) Propiciar el desarrollo de una gestión eficiente en la comercialización de los servicios del subsector marítimo y portuario que permita un desarrollo autosuficiente del subsector con puertos de tercera generación y una regulación y fiscalización marítimas acordes con los tratados internacionales, debidamente aprobados.

También esta norma contempla los derechos adquiridos por INCOP y JAPDEVA en razón de su autonomía consagrada por Leyes especiales.

9. 2001 - Marzo. La DIVISIÓN PUERTOS es sustituida por la DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA con tres Direcciones: de GESTIÓN, INFRAESTRUCTURA Y NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD. El Decreto Ejecutivo N° 29547 del MOPT de 22.3.01, con idénticos “considerandos” al Decreto de creación del Consejo Portuario Nacional, modificó el Capítulo VII, artículos 38, 39, 40 41 y el Capítulo IX artículo 43 del Decreto Ejecutivo N° 27917-MOPT de 10.6.99 de Reestructura del MOPT y creó la División Marítimo Portuaria. La creación de esta División en sustitución de la División de Puertos,

constituye otra instancia en esta evolución normativa e institucional de la temática marítima portuaria, y esta norma en particular precisa con mayor detalle las funciones propias de cada Dirección, ampliando el esbozo de los procesos del Decreto de reestructuración del MOPT.

En lo que dice relación con la Dirección de Gestión, si bien la misma ya no se denomina “Portuaria” los cometidos son los propios de la continua evaluación de la calidad de la gestión portuaria, el desarrollo e implementación de programas de modernización portuaria, la labor de coordinación con el Consejo Nacional de Concesiones y la ARESEP, el estudio y aprobación de las tarifas, la participación en los procesos de mejora de productividad y rendimiento de las operaciones de los puertos y terminales del país y sus diferentes reglamentos de administración y operación.

En cuanto a las funciones de la Dirección de Navegación y Seguridad. El Artículo 41 del Decreto dispone en detalle las funciones tradicionales de Autoridad Marítima en tanto sus cometidos son: 1) Cumplimiento de las políticas sobre navegación y seguridad marítima, establecidas por el Consejo Portuario Nacional. 2) Cuando el Director de la División Marítimo Portuaria le asigne, emitir criterio y recomendación sobre la conveniencia de adhesión y ratificación a convenios internacionales, sobre seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino de la contaminación generada por las embarcaciones. 3). Establecer los requerimientos mínimos para la prestación de servicios de navegación y transporte acuático, incluyendo en su caso, el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones que procedan de acuerdo con la legislación vigente, según las directrices del Consejo Portuario Nacional. 4). Registrar y regular a las empresas navieras nacionales, agentes navieros y empresas de transporte por agua interiores (comprende servicios fluviales, lacustres, de cabotaje nacional y transbordadores). 5). Velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y de la navegación, en relación con todos los buques nacionales, así como los de bandera extranjera, cuando se encuentren en aguas en las que Costa Rica ejerce plena soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de acuerdo con el Derecho Internacional. 6). Llevar a cabo las inspecciones y controles técnicos, para la salvaguarda y seguridad de la vida humana, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación de los buques nacionales y los de bandera extranjera,

en las situaciones autorizadas por la legislación vigente y los convenios internacionales.

7). Velar por una adecuada planificación, construcción, operación y mantenimiento de los servicios de señalización marítima y ayudas a la navegación en aguas y costas nacionales, así como la ordenación y el control del tráfico marítimo de la navegación. 8). Registrar, clasificar y controlar al personal embarcado en embarcaciones nacionales, mediante el establecimiento y uso de Libretas de Mar, así como vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales idoneidad, profesionalidad y titulación. 9). Velar por el salvamento de la vida humana en el mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino producida desde los buques. 10). Formulación de los planes de contingencia para la prevención de la contaminación proveniente de los buques, así como planes de acción para enfrentar emergencias específicas. 11). Coordinar y regular el Registro Administrativo de Buques. 12). Ejecutar labores de salvamento, el remolque de embarcaciones y de las mercancías que se encuentren en ellos; así como, autorizar, fiscalizar la remoción y extracción de los restos náufragos situados en aguas costarricenses. 13). Autorizar la construcción de embarcaciones y artefactos navales en los astilleros nacionales. 14). Desarrollar e implantar sistemas de información gerencial con el Registro Nacional del Ministerio de Justicia y con otros entes. 15). Autorizar o prohibir la entrada, a través de las Capitanías de Puerto, así como su despacho, a las embarcaciones nacionales o extranjeras que visitan nuestros puertos marítimos de altura, embarcaderos, marinas o cualquier otra instalación de atraque debidamente habilitada para su atención, sin perjuicio de las obligaciones previas que correspondan a otras autoridades. 16). Realizar las investigaciones administrativas que correspondan luego de ocurridos accidentes marítimos a fin de determinar sus causas, los daños y perjuicios, así como las responsabilidades que acarreen y establecer las medidas que eviten su repetición. Colaborar con las investigaciones judiciales encargadas de las acciones legales que se deriven de dichos accidentes. 17). Ordenar la navegación y el transporte acuático y cualesquiera otras competencias que le sean atribuidas por las leyes y reglamentos afines. 18). Recomendar al Director General de la División Marítimo Portuaria las acciones a tomar en cuenta para una buena y eficiente gestión de la navegación y seguridad. 19.) Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, representar a la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia y en asuntos de navegación y seguridad, ante

organismos y comisiones internacionales, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. 20.) Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, apoyar a instituciones públicas y privadas en labores afines a las de esta Dirección. 21.) Otorgar y registrar en el Registro Naviero los certificados de idoneidad y de identificación a la tripulación. 2.2) Autorizar la renovación de patentes provisionales de navegación para embarcaciones extranjeras nacionales o extranjeras. 23.) Cualesquiera otras que le sean atribuidas por el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria.

También este decreto ejecutivo consagra la reserva de derechos de las instituciones autónomas, respecto a las funciones atribuidas a las Direcciones de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las que se otorgaron sin detrimento de las facultades de ICT, JAPDEVA, INCOP, INCOPECA, ARESEP u otras. Esta División Marítimo Portuaria y sus Direcciones deberán someterse a las normas constitucionales, internacionales, legales y reglamentarias vigentes, que le resulten aplicables, para el óptimo y debido ejercicio de sus funciones.

9.1.2 EVALUACIÓN DEL MARCO LEGAL

Teniendo presente que el objetivo de esta consultoría, en esta primera etapa es el estudio y la evaluación del marco legal y regulatorio vigente en Costa Rica en materia de seguridad marítimo portuaria y protección ambiental, podemos manifestar:

- 1) El ordenamiento jurídico de Costa Rica reconoce una multiplicidad de normas relacionadas con el medio ambiente marino y la seguridad marítima y portuaria de distinta naturaleza y jerarquía. La Constitución Política de la República de Costa Rica, está actualizada en esta materia al proteger como garantía social el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado y reconocer como garantía individual, la protección del ambiente, la salud y la seguridad. Existe una Ley Marco de Medio Ambiente concordante con esta norma de rango superior.
- 2) Existen normas de diferente jerarquía, algunas con rango de ley, de antigua data que en las materias de este estudio se superponen o aparecen reguladas por normas más recientes de rango inferior. Es el caso del LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO Y DEL REGLAMENTO DE GOBIERNO Y POLICÍA DE PUERTOS DE 1884, que regulan

importantes materias relacionadas con la navegación y el comercio marítimo cuya vigencia y permanencia amerita la determinación de la vigencia de la norma en forma parcial, y si está vigente, determinar la utilidad de mantenerla, ya sea incorporándola a los textos o convenios en trámite o simplemente derogarlas por falta de actualidad. Algo similar ocurre con el Reglamento de la Dirección de Transporte por Agua del MOPT Decreto Ejecutivo 11147-T, de 6.2.80. Tras las distintas reformas que ha sufrido la estructura del MOPT, se necesita revisar con mayor profundidad el contenido de este Reglamento para determinar el grado de vigencia de muchas de sus disposiciones.

- 3) Las funciones de Seguridad Marítima y Portuaria de Costa Rica se encuentran distribuidas, entre varias dependencias del Estado, (MOPT, JAPDEVA, INCOP, ARESEP, Comisión Nacional de Emergencia, Servicio Nacional de Guardacostas, RECOPE) con diverso grado de subordinación o autonomía con respecto al Gobierno Central o Administración. Un análisis de las normas recopiladas vigentes y de las competencias asignadas a cada ente involucrado, permite advertir, además de la inexistencia de regulación específica en algunos temas, la superposiciones de competencias que se produce en algunas áreas, lo que se recoge en una matriz que se ha diseñado a tal efecto, para verificar detenidamente los niveles de superposición. (ANEXO I)
- 4) Las funciones que conforme a los estándares internacionales corresponde ejercer o deben ser de competencia de una AUTORIDAD MARÍTIMA, aparecen, en principio, bien acotadas y definidas en el Decreto modificadorio N° 29547 del año 2001, que sustituyó los Artículos 38, 39, 40 y 41 del decreto de N° 27917-MOPT de 30.6.99 de Reestructuración del MOPT. Si bien esta norma no tiene el rango de ley, demuestra en su espíritu y específicamente en sus considerandos, que las autoridades de Costa Rica conocen plenamente la situación, los conceptos y los elementos que lo integran.
- 5) A pesar de no haber ratificado la mayoría de los Convenios Internacionales aprobados en el seno de la OMI, la gran mayoría de los Reglamentos vigentes en materia de seguridad marítima se encuentran inspirados y recogen los criterios contenidos en éstos, como lo son el Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones de "Navegación Marítima"¹⁰ (de 1988), el Reglamento de Inspección para Embarcaciones Nacionales (de 1989), el Reglamento de Arqueo de Buques (de 2000) el Reglamento de la Emisión de

Zarpe de las embarcaciones de bandera nacional (de 2000) y el Reglamento para regular el ingreso de embarcaciones provenientes de puerto extranjero al territorio nacional (de 2000).

Estas conclusiones ponen de manifiesto, que para que la normativa, sea el soporte del Código de Gestión de Seguridad Marítima Portuaria de Costa Rica, es necesario realizar las siguientes acciones, como forma de superar las debilidades existentes en el marco legal del país en la materia objeto de esta consultoría:

1. Revisar la normativa existente de vigencia relativa, ya sea derogando las normas obsoletas o insuficientes.
2. Revisar, reasignar y coordinar la superposición de competencias existentes entre el MOPT, CONSEJO PORTUARIO NACIONAL, JAPDEVA, INCOP, ARESEP, Comisión Nacional de Emergencia, Servicio Nacional de Guardacostas y RECOPE, delimitando en una única organización las tareas de delimitación de políticas, coordinación y enlace en materia de seguridad marítima portuaria y protección ambiental, pudiendo delegar la ejecución, en una entidad dependiente jerárquicamente.
3. Ratificar a través de una legislación que proporcione la jerarquía suficiente, las normas existentes¹¹ para la consideración de los temas a estudio.

9.1.3 ANÁLISIS DE LAS ACCIONES ADOPTADAS POR LOS PAÍSES DE LA REGIÓN

1. ARGENTINA, MÉXICO, PANAMA y URUGUAY. Como antecedentes regionales en materia de legislación portuaria y marítima se adjuntan los casos de Argentina, México, Panamá y Uruguay (Se agregan en el ANEXO G las legislaciones principales de los cuatro países y se analiza su contenido en forma puntual en el ANEXO H). La selección no ha sido aleatoria y como se puede apreciar abarca desarrollos en diversos países de Latinoamérica.

PROYECTO LEGISMAR. La reforma de la legislación marítima en la región centroamericana. Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica. Septiembre de 1994.

¹¹ Decreto 28.617 MOPT Creación del Consejo Portuario Nacional y Decreto 29547 MOPT Creación de la División Marítimo Portuaria y delimitación de las funciones de las Direcciones de Seguridad y Navegación, de Gestión y de Infraestructura.

Estas normas, en su totalidad promulgadas en la década del 90, han modificado sustancialmente los criterios preexistentes de estos países en materia de Administración Portuaria y Marítima y en particular en lo que respecta a los conceptos de seguridad.

Los casos de Argentina, México y Uruguay abarcan solamente la gestión de las autoridades Portuarias. Mientras que el caso de Panamá incluye también los aspectos marítimos.

Cabe agregar que en Argentina, México y Uruguay las nuevas legislaciones, han involucrado en mayor grado a las autoridades portuarias en materia de seguridad portuaria, creando delegación de funciones.

En estos tres países la responsabilidad principal de la seguridad portuaria y marítima está en organismos policiales y/o en las respectivas Armadas. En el caso de Panamá existe una concentración de las responsabilidades en Administración marítima y portuaria y en materia de seguridad en los dos campos.

2. CENTRO AMÉRICA. En el ámbito centroamericano, existen distintos proyectos que han supuesto un impacto en la regulación de Costa Rica en los que tiene que ver con:

- La OMI planteó el PROYECTO RLA/OMI/NOR/01, denominado “INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN CENTROAMÉRICA” (Noviembre 1991) cuyo objetivo general definió el desarrollo de las capacidades nacionales de los cinco países centroamericanos en cuatro áreas específicas relacionadas con la seguridad marítima:
 1. Reconocimiento e inspección de buques.
 2. Prácticas de seguridad para el transporte, manipulación y almacenaje de mercaderías peligrosas.
 3. Examen y titulación de la gente de mar.
 4. Formación marítima en general.

El objetivo de desarrollo planteaba contribuir a mejorar la infraestructura de seguridad marítima de los países centroamericanos y los objetivos inmediatos fueron:

- Fortalecer las administraciones de seguridad marítimas de los cinco países.

- Promover el desarrollo de Centros Nacionales de Formación Marítima en las localidades y países siguientes: Puntarenas (Costa Rica), Granada (Nicaragua) y Puerto Cortés (Honduras).
- ROCRAM CA. Elaboró la versión actualizada (1993) del documento “ESTRATEGIA CENTROAMERICANA 1990-2000 PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO”, en cuyo contenido figuran temas como:
 - Contaminación producida por buques (operacional y accidental).
 - Contaminación producida por operaciones petroleras costa afuera.
 - Contaminación por vertimientos e incineración en el mar.
 - Movimientos transfronterizos de desechos.
 - Contaminación por fuentes terrestres.
- Por iniciativa de OMI, en abril de 2000, se firmó un MEMORANDO de ENTENDIMIENTO con las Secretarías de las dos redes nacionales de autoridades marítimas de América Latina: ROCRAM y la COCATRAM (ROCRAM CA).

En lo que a COCATRAM concierne se confirió la coordinación y ejecución de programas de trabajo de asistencia técnica que abarcaron las siguientes actividades:

 - Seminario regional para aprobar planes de acción para las estrategias de la ROCRAM CA, sobre seguridad marítima, portuaria y protección del medio marino.
 - Curso básico para inspectores de buques.
 - Cooperación con el REMPEITC- Caribe par la elaboración y actualización de planes de contingencia para casos de contaminación del mar.
 - Preparación de estudios y estrategias relativos a la implantación del Convenio FAL, seguidos de seminarios nacionales FAL.
- Asimismo la COCATRAM contrató la elaboración del estudio sobre “Ayudas a la navegación en los puertos de Centroamérica” (enero de 1999) que fue desarrollado por la firma Volpe Center de los Estados Unidos de Norteamérica.

Podemos concluir que las actividades llevadas a cabo por las instituciones regionales han significado un impacto positivo en varios aspectos:

- Un mayor número de oficiales marítimos ha recibido formación y actualización sobre novedades reglamentarias y nuevas prácticas de trabajo en las esferas de competencias de la OMI.
- Se ha incrementado la utilización de instructores regionales, aumentando de acerbo de conocimientos regionales disponibles.

9.2 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

9.2.1 EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Las funciones de seguridad marítima y portuaria y de protección del medio marino en Costa Rica se encuentran divididas entre varias dependencias del Estado, con diverso grado de subordinación o autonomía con respecto al Gobierno Central o Administración.

Por otra parte, Costa Rica presenta una clara regionalización, con distinto grado de desarrollo e involucramiento de las autoridades en las cuestiones de seguridad marítima y portuaria.

El Gobierno de Costa Rica ha identificado al Sector Marítimo Portuario, como un factor estratégico para su desarrollo. Prueba de ello son los diferentes estudios realizados dentro del sector en los últimos años, en la búsqueda de diseñar una política de desarrollo.

Con la finalidad de estar a la par de los niveles operativos de los modernos puertos de la región, Costa Rica necesita propiciar la inversión.

Es dentro de este objetivo que el Gobierno ha escogido la apertura a la participación privada en la gestión del sector portuario, como la estrategia principal para lograr una mejora en el desempeño operacional y expandir la inversión.

Es así como se ha aprobado el “Plan Maestro para el Desarrollo Portuario Nacional” y el “Programa de Reforma Institucional del Sistema Nacional de Transporte”.

Para la implantación y adecuada dotación de recursos de otros programas, el Gobierno ha identificado en la División Marítimo Portuaria, una dependencia del Gobierno Central con independencia funcional y de criterio para que en razón de su especialidad técnica y funcional asuma las responsabilidades de Seguridad Marítima y Portuaria.

Se ha visto que el Gobierno Central, con asiento en su capital San José, cuenta con una División Marítimo Portuaria dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, siendo en la Dirección de Navegación y Seguridad donde recaen las principales funciones de seguridad marítima que le son asignadas según el reciente Decreto Ejecutivo N° 29.547 MOPT del 29 de marzo del 2001.

A su vez dos regiones con importante actividad portuaria son administradas por instituciones autónomas, la región del Caribe a través de JAPDEVA y la del Pacífico a través del INCOP. Estas instituciones desarrollan, además de las funciones comerciales, las funciones de seguridad portuaria vinculadas a los puertos bajo su jurisdicción, tales como practicaje, remolque y balizamiento portuario.

Las funciones atribuidas a las Direcciones de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, se establecieron en su Decreto Ejecutivo, con lo que se ha producido una suerte de solapamiento de las facultades y prerrogativas con las asignadas a las instituciones autónomas por ley constitutiva, como el INCOP o JAPDEVA.

Las funciones de protección del medio marino han sido asumidas parcialmente por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA)¹², mediante la aprobación de procedimientos y formularios estandarizados para los Estudios de Impacto Ambiental, la Evaluación de Impacto Ambiental, los Planes de Gestión Ambiental y las Declaraciones Juradas de Compromiso Ambiental, las cuales son de orden genérico, pero que se aplican a las nuevas construcciones u obras en los puertos y marinas.

¹² Ley N° 7419 del 07 de septiembre de 1999 y Decreto Ejecutivo N° 28.445 del 03 de febrero de 2000.

Otras funciones de protección del medio marino son desempeñadas por la Comisión Nacional de Emergencia¹³, la cual tiene un Comité Interinstitucional por Amenazas Tecnológicas que cubre las emergencias de origen humano y tecnológico y que enfrenta las contingencias en zonas portuarias. Este organismo, que depende de la Casa Presidencial y la Junta Directiva está integrada por los Ministros en persona; entre ellos el de Obras Públicas y Transporte, tiene competencia sobre los planes de contingencia de índole portuario ya desarrollados y también tiene competencia sobre los planes de contingencias en zonas del litoral marítimo, los cuales no han sido desarrollados aún.

El Ministerio de Salud, a través de la Dirección de Calidad del Ambiente Humano, a su vez, tiene competencias sobre el registro, simbología y transporte terrestre de productos peligrosos en todo el país, incluyendo a los puertos.¹⁴

Por último, recientemente se ha creado el Servicio Nacional de Guardacostas, dependiente del Ministerio de Seguridad Pública, al cual por ley de creación se le atribuyen algunas funciones de Seguridad Marítima, tales como la Seguridad del Tráfico Marítimo y Portuario y las de Búsqueda y Rescate en el Mar.

De las entrevistas realizadas se desprende que la Dirección de Navegación y Seguridad aún no ha desarrollado a pleno su organización, estando en proceso de incorporación de los profesionales lo que le permitirá cumplir cabalmente con los cometidos que le ha asignado el Decreto Ejecutivo MOPT N° 29.547.

En las Capitanías de Puerto descansan algunas de las funciones de seguridad marítima, como ser la visita a bordo para el control de la documentación de los buques, supervisión como Estado Rector del Puerto e inspección de naves nacionales menores de 50 trb.¹⁵

¹³ Ley N° 7554 del 04 de octubre de 1995 y Decreto Ejecutivo N° 25.705 que aprueba el Reglamento de Procedimientos de la SETENA.

¹⁴ Decreto Ejecutivo N° 24.099 y Decreto Ejecutivo N° 28.113.

¹⁵ Toneladas de Registro Bruto.

Si bien el número de Capitanías puede resultar suficiente para atender la necesaria descentralización de funciones a que obliga la geografía del país; el nivel de desarrollo de las mismas tanto en organización, número de personal y capacitación del mismo, varía de una a otra, presentando algunas debilidades.

Claramente estas buscan cubrir con su desempeño algunas funciones de Estado de la Bandera y Estado Rector del Puerto. Con ello habrán de ser sin lugar a dudas un pilar fundamental en el fortalecimiento institucional de la Dirección de Navegación y Seguridad.

9.2.2 ANÁLISIS DEL MARCO JURISDICCIONAL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA

Para analizar el marco global jurisdiccional en el que desarrolla sus actividades la División Marítimo Portuaria y especialmente la Dirección de Navegación y Seguridad, debemos dar un especial reconocimiento y atención a la ratificación de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por parte del Gobierno de Costa Rica, según la Ley N° 7.291 del 15 de julio de 1992.

Como Estado Parte de la Convención, el Gobierno asume una serie de responsabilidades y derechos a nivel internacional, especialmente aquellos que nos ocupan en este trabajo, vinculados a la seguridad marítima y relacionados a la jurisdicción como Estado de la Bandera y como Estado Rector del Puerto.

Las funciones más vitales a desarrollar a este respecto, son aquellas que intenten asegurar la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la Seguridad de la Navegación, la Protección de la Propiedad en el Mar y la Protección del Medio Ambiente Marino.

Los Estados tienen la responsabilidad de asegurarse de que se adoptan y establecen medidas destinadas a aplicar y hacer cumplir eficazmente los convenios internacionales de los cuales son Parte.

Desde el punto de vista de las funciones de seguridad marítima y como Estado de Abanderamiento los convenios internacionales más relevantes son de la OMI y ya han sido considerados:

1. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974) en su forma enmendada.
2. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL '66).
3. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 en su forma enmendada y Código anexo de 1995 (STCW 1995).
4. Convenio Internacional que aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG, 1972).
5. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969 (TONNAGE 1969).

En virtud de las disposiciones aplicables de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de los antes citados convenios de OMI, las Administraciones tienen la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar las medidas necesarias para dar efectividad plena y total a esos instrumentos con objeto de asegurarse que, por lo que respecta a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, los buques son aptos para el servicio para el que están destinados.

En consonancia con el Artículo 94 de la Convención sobre el Derecho del Mar, ya ratificada, y las disposiciones pertinentes de los convenios de OMI enumerados anteriormente, con posibilidades de ser ratificadas a mediano plazo, se deberían considerar las siguientes capacidades:

- Potestad como Estado de Abanderamiento para promulgar leyes que permitan una jurisdicción y un control eficaces en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas a los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, que sienten las bases jurídicas para las prescripciones generales sobre registros, inspecciones de buques, seguridad y demás legislación relacionada con la prevención de la contaminación, aplicables a tales buques, así como la estipulación de reglas conexas.

- Una base jurídica para la aplicación de las leyes nacionales del Estado de Abanderamiento, incluidos los procedimientos de investigación y penales conexos.
- La disponibilidad del Estado de suficiente personal con experiencia marítima para cumplir las obligaciones del Estado establecida en los convenios ratificados.
- Asignar las responsabilidades dentro de la estructura del Estado para la realización de las tareas específicas como Estado Rector de Puerto, considerando particularmente las Resoluciones de OMI, A 739 (18) y A 789 (19) que tienen carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

Las funciones de seguridad portuaria no requieren la aprobación de convenios internacionales pero si necesitan de una base jurídica nacional compuesta de leyes y decretos ejecutivos que asignen competencias y aprueben códigos, reglamentos, directrices y procedimientos que posibiliten el desarrollo de actividades seguras en el ámbito portuario.

Estas funciones les han sido otorgadas por ley especial a JAPDEVA e INCOP y por medio del Decreto Ejecutivo N° 29.547 MOPT de marzo de 2001 también le fueron conferidas a la División Marítimo Portuaria.

Por otra parte, el Decreto Ejecutivo N° 28.617 de creación del Consejo Portuario Nacional, asigna al mismo la función de “Definir normas, procedimientos y acciones”.¹⁶

La legislación que se sancione en el futuro debería transformar al actual Consejo Portuario Nacional en un Consejo Marítimo Portuario, con la capacidad de establecer las políticas del sector y que incorpore a su estructura la actual División Marítimo Portuaria con funciones operativas, ejecutivas y de contralor de los operadores portuarios, los que deberían implementar, entre otros, los procedimientos y directrices vinculadas con la seguridad portuaria.

La protección del medio marino, al igual que la seguridad marítima, tiene su basamento en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI):

¹⁶ Ver párrafo 9.3.1 de este Informe.

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por los Buques, 1973 modificado por el Protocolo de 1978, (MARPOL 73/78), en su forma enmendada.¹⁷
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972 (LC 72), ratificado por ley.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra Derrames de Hidrocarburos de 1990.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969, en su forma enmendada por el Protocolo de 1992¹⁸ (CLC 92).
- Convenio Internacional sobre un Fondo de Compensación por Daños Causados por Hidrocarburos de 1971, en su forma enmendada por el Protocolo de 1992¹⁹ (FONDO 92).

El MARPOL 73/78 establece competencias como Estado de Abanderamiento y como Estado Rector de Puerto, en forma similar al SOLAS y restantes convenios sobre seguridad marítima ya mencionados anteriormente.

El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 establece derechos y obligaciones respecto al vertimiento de desechos en el litoral marítimo y en aguas internacionales para minimizar la contaminación del medio ambiente marino, mientras que los convenios OPRC 90, CLC 92 y FONDO 92 establecen sistemas de cooperación internacional y de compensación económica por derrames de hidrocarburos ocurridos en aguas jurisdiccionales.

En particular, el Convenio OPRC establece la obligación de los Estados Parte de promulgar un Plan Nacional de Contingencias y de establecer una única autoridad de coordinación para la lucha contra derrames en el mar. Acorde con la legislación vigente, dicha autoridad es la Comisión Nacional de Emergencia, la cual debería establecer normas conjuntas con el futuro Consejo Marítimo Portuario respecto a los alcances y contenidos del Plan Nacional de Contingencias y de los Planes de Contingencias Portuarios.

¹⁷ En trámite de ratificación en la Asamblea Legislativa.

¹⁸ Ratificado por ley el Convenio de 1969 y en trámite en la Asamblea Legislativa la enmienda de 1992.

¹⁹ En trámite en la Asamblea Legislativa.

El sistema legislativo nacional debe reflejar las obligaciones y responsabilidades internacionales más relevantes del Estado. A menudo el Estado acepta acuerdos internacionales y luego se falla al implementar la reglamentación nacional que da efecto a dichos acuerdos.

El brazo ejecutivo de cualquier ley o convenio internacional, es su sistema regulatorio. Este y no la ley o convenio que él regula, es lo que provee los lineamientos operacionales día a día aplicados por aquellos encargados de su ejecución, como así también por aquellos cuyas acciones son reguladas.

9.2.3 RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL ÁREA MARÍTIMA

- *Objetivos*

El Consejo Marítimo Portuario tendrá como objetivos principales:

1. Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, relacionadas de manera directa a la seguridad del sector marítimo.
2. Coordinar las actividades de seguridad marítima con las otras instituciones gubernamentales.
3. Asumir el rol de autoridad marítima de la República de Costa Rica, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado costarricense dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

- *Funciones*

El Consejo Marítimo Portuario tendrá las siguientes funciones:

1. Proponer, coordinar y ejecutar la política de seguridad marítima.

2. Instrumentar y proponer las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos.
3. Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en los tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Costa Rica en relación con el sector marítimo.
4. Evaluar y proponer al Poder Ejecutivo, las medidas necesarias para la adopción de los convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del sector marítimo.
5. Representar a Costa Rica ante organismos internacionales en lo relativo a los asuntos del sector marítimo, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
6. Coordinar con el Servicio de Guardacostas Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos de la República de Costa Rica.
7. Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos de la República de Costa Rica, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República.
8. Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos.
 - *División Marítimo Portuaria - Tareas Ejecutivas*
 1. Registro de buques.
 2. Inspección y certificación de buques.
 3. Examen y certificación de marinos.
 4. Dotaciones de los buques.
 5. Investigación de accidentes marítimos.

6. Planes de contingencia por control de derrames.
7. Búsqueda y rescate en el mar.
8. Asuntos de la tripulación, disciplina, asuntos sociales.
9. Practicaje
10. Señalización
11. Habilitación de profesionales Técnicos Navales

1.- Registro de Buques.

El mismo es usado como evidencia de derecho a enarbolar el pabellón de un Estado. El proceso de registro involucra la observación de requerimientos y formalidades que deberán ser prescritas en la ley nacional. Asimismo existe el Convenio Internacional Sobre Registro de Buques adoptado en el ámbito de UNCTAD.

En Costa Rica el Registro de Buques fue pasado de la que era la Dirección General de Transporte Marítimo del MOPT al Registro Público de la Propiedad Mueble del Registro Nacional.²⁰

Por otra parte la Dirección de Navegación y Seguridad tiene la función de “Registrar y regular a las empresas navieras nacionales, agentes navieros y empresas de transporte por agua interiores.”²¹

Un Registro de Armadores.

Sin perjuicio de esta circunstancia, lo establecido en la Ley y su reglamentación debe ser implementado y puesto en vigor por la Autoridad Marítima como parte de sus funciones principales.

Los aspectos esenciales que debe contener la reglamentación son:

²⁰ Decreto Ejecutivo N° 23.178 del 8/4/94

²¹ Artículo 41.4 del Dec. Ej. N° 27917 del 99, modificado por el Artículo 1° del Dec. Ej. N° 29547 del 22/03/01.

- a) Requerimientos para ser propietario
- b) Obligación de Registrar.
- c) Procedimiento de Registro.
- d) Certificado de Registro.
- e) Hipotecas.
- f) Venta, arrendamientos.
- g) Cese de Registro

2.- Inspección y Certificación de Buques

Diferentes tipos de inspecciones y reconocimientos a los buques, referidos a su construcción, maquinaria y equipamiento, deben asegurar que aquellos buques autorizados a enarbolar el pabellón del Estado, cumplan con los más relevantes convenios y estándares internacionales generalmente aceptados.

La OMI ha desarrollado una serie de recomendaciones y guías referidas a la extensión, particularidades y frecuencias de las inspecciones a los buques. Así como las inspecciones iniciales habilitan la expedición de los certificados estatutarios correspondientes, las periódicas e intermedias, permiten verificar que el buque y su equipo continúan con un mantenimiento y estado que habilitan al mismo a continuar con la vigencia de sus certificados.

Otro tipo de funciones de la División Marítimo Portuaria como Autoridad Marítima referidas a Inspecciones y Reconocimientos son:

- a) Inspecciones a buques extranjeros como Estado Rector del Puerto, cuando se haya concluido con el proceso gradual de formación de inspectores.
- b) Inspecciones para la detención de buques inseguros.
- c) Aprobación de planos para la construcción de buques nuevos.
- d) Control en la fabricación de equipamiento náutico.
- e) Control de las actividades de las sociedades de clasificación sobre las que se ha delegado funciones de certificación.

Estas actividades son parte de las funciones atribuidas actualmente a la Dirección de Navegación y Seguridad según la más reciente normativa.²²

Los aspectos reglamentarios vigentes de esta actividad en el país se encuentran en tres Decretos:

- a) El que refiere al Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones de Navegación Marítima.²³
- b) El Reglamento de Autorización y Aceptación de Inspecciones por parte de Sociedades de Clasificación.²⁴
- c) El Reglamento de Inspecciones para Embarcaciones Nacionales.²⁵
- d) El Reglamento de Arqueo de Buques de Bandera Nacional.²⁶

3.- Examen y Certificación de marinos

El factor humano representa un aspecto dominante en la operación de los buques. A ello hay que agregar el hecho de que la actividad marítima presenta un carácter netamente internacional. Ambos factores explican los progresos que la comunidad marítima internacional ha realizado en materia de unificación de los estándares mínimos para la formación y capacitación de la gente de mar.

Estos aspectos de formación y titulación de la gente de mar en Costa Rica, presentan serias debilidades, no sólo en lo que respecta específicamente a Oficiales y Marinería, sino también en actividades de suma importancia como lo puede ser el Practicaje.

La formación inicial de hombres de mar en Costa Rica, actualmente se encuentra en la órbita del INA, en su escuela de Puntarenas. Posteriormente a esta primera formación como hombre

²² Artículo 41.6 Dec. Ej. N° 27917 del 99, modificado por el Artículo 1° del Dec. Ej. N° 29547 del 22/03/01

²³ Decreto N° 7974 del 06/03/78

²⁴ Decreto publicado en La Gaceta N° 146 el 03/08/88

²⁵ Decreto del 28/06/89

²⁶ Decreto N° 28.528 del 03/03/2000

profesional del mar, se hace necesario el regular la carrera de una manera ordenada. Deberá estar regida por un sistema de ascensos que obligue a un mínimo de millas navegadas por grado y a un examen de conocimientos teóricos.

Es obligación de la División Marítimo Portuaria, el determinar los estándares requeridos para el examen de la Gente de Mar en las diferentes categorías y pasajes de niveles. Emite la correspondiente certificación y ello constituye el primer elemento en la determinación de los estándares de seguridad mínimos en la operación de los buques de un Estado.

Este sistema deberá ser establecido en forma gradual, ya que pasar de la etapa en que se encuentran las cosas actualmente exige, en primer lugar, ordenar internamente todo este proceso.

Se hace necesario establecer requerimientos mínimos, preparar cursos, organizar la matriculación de todo el personal y, alcanzado un objetivo mínimo, posteriormente intentar alcanzar estándares internacionales.

A este respecto la OMI ha promovido la implementación por parte de los Estados del STCW 95.²⁷ Posteriormente a alcanzar determinados estándares internos, será conveniente evaluar la necesidad y pertinencia de adherir al STCW, tal cual ya se ha explicado.

Sin embargo la temática de capacitación constituye una prioridad para el Gobierno de Costa Rica. Así lo ha manifestado en la aprobación del Reglamento para la Emisión de Certificados de Zafarrancho.²⁸ Este Reglamento fue dictado dentro del contexto de la aprobación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, teniendo presente el interés público que representa regular el proceso de capacitación de la gente de mar.

A su vez el Decreto Ejecutivo N° 27.917, con las enmiendas establecidas en el N° 29.547, al establecer las funciones de la Dirección de Navegación y Seguridad le encomienda en su Artículo 41.8 “Registrar, clasificar y controlar al personal embarcado en embarcaciones

²⁷ Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

²⁸ Decreto N° 29.389 del 22/01/01.

nacionales, mediante el establecimiento y uso de Libretas de Mar, así como vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación”.

Deberá ser responsabilidad de la nueva autoridad, la administración de todos estos procesos de forma que permita crear una carrera profesional para el hombre de mar e ir dotándolo de la capacitación mínima requerida.

4.- Dotaciones de los Buques.

La estructura sobre la dotación de los buques es un factor muy importante que tiene seria incidencia en la operación segura y eficiente de los mismos.

La dotación mínima de seguridad está relacionada con las categorías y número de tripulantes certificados que requiere un buque para ser operado en forma segura y eficiente.

Para ello como expresáramos en el punto anterior se deben considerar los estándares de formación y titulación aceptados internacionalmente.

En igual sentido que para la formación, la reciente normativa le asigna a la Dirección de Navegación y Seguridad en el Artículo 41.8 ya mencionado, el cometido de “...vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales de idoneidad, ...”. Deberá ser responsabilidad de la nueva autoridad la fijación de las tripulaciones mínimas y la capacitación requerida por cada tripulante.

5.- Investigación de accidentes marítimos.

Varias normas internacionales establecen la responsabilidad de los Estados Parte de investigar las causas de los accidentes marítimos; pero una de ellas nos acerca en su texto al verdadero alcance que se busca en dichas investigaciones. Nos referimos al Convenio de OIT N° 134 sobre la Prevención de Accidentes, del cual Costa Rica es Estado Parte.

El mismo establece en su Artículo 3º “ Con miras a disponer de una base sólida para la prevención de accidentes del trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberán emprenderse investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas.”

Es esta la razón de fondo de establecer la obligatoriedad de investigar los accidentes marítimos; es por tanto el principal propósito de una investigación, el establecer los hechos, obtener la información más relevante sobre los mismos y determinar tan precisamente las causas como sea posible.

La constitución de un Comité de Investigación de Accidentes Marítimos será una de las tareas que deberá de ser llevada adelante por la División Marítimo Portuaria. La integración de este comité deberá ser reglamentada y deberán ser sus integrantes un conjunto multidisciplinario de técnicos de reconocida trayectoria.

Luego de ello la Administración estará en condiciones de tomar las medidas necesarias para prevenir, tanto como sea posible y practicable la ocurrencia de accidentes similares.

Varias normas internacionales se vinculan con el tema, siendo las que Costa Rica ha ratificado o adherido las siguientes: Convención sobre el Derecho del Mar, Artículo 94; Convenio OIT N° 147 Sobre la Marina Mercante (normas mínimas) 1976, Artículo 2; Convenio OIT N° 134 Sobre la Prevención de Accidentes (gente de mar) Artículos 2, 3 y 9.

Por su parte establecen obligatoriedad o recomendación de investigar los accidentes los siguientes convenios internacionales adoptados en el ámbito de OMI y en los que el país no es Estado Parte: SOLAS 1974 y su Protocolo del 78 en su forma enmendada, Regla I/21; Convenio sobre Líneas de Carga 1966, Artículo 23; Convenio MARPOL 73/78, Artículos 8 y 12, destacándose particularmente la Resolución de OMI A 849 (20) que aprueba el Código para la Investigación de Siniestros o Sucesos Marítimos.

La normativa vigente en Costa Rica ha destacado la importancia de la investigación de accidentes. No sólo ha ratificado los convenios que mencionáramos anteriormente, sino que en la actualidad ha atribuido la función y responsabilidad de investigar, a la Dirección de

Navegación y Seguridad, según se establece en el Artículo 41.16 del Decreto ya mencionado de atribución de funciones de reciente aprobación. Esta consultora entiende que debería de mantenerse esta misma función con la nueva autoridad.

6.- Planes de Contingencia y control de derrames.

El rol dual de la División Marítimo Portuaria en la protección del medio marino, se encuentra en:

- a) El rol primario de prevenir la contaminación marina por los buques.
- b) El rol de participación y/o coordinación en el combate contra la contaminación cuando esta ocurre.

El rol de prevención ya lo hemos mencionado cuando se trató el tema de las inspecciones y reconocimientos, pues está íntimamente relacionado con la seguridad.

Con referencia al rol de participación y/o coordinación, dependerá de la política y circunstancias en el país, dependiendo de ello el rol que se le ha asignado a la División Marítimo Portuaria.

En ambos casos, la División Marítimo Portuaria deberá asegurar la existencia de un Plan de Contingencia Nacional, que se complemente con los planes de contingencias portuarios, para que le permita enfrentar una situación de contaminación si esta ocurre.

Sin embargo deberá ser el operador portuario quien deba de prestar la primera respuesta y lucha contra la contaminación, bajo el esquema reconocido de que quien contamina debe pagar. Cada operador portuario deberá poseer los planes a nivel local, aprobados por la Comisión Nacional de Emergencia y controlados por la División Marítimo Portuaria y poseer los recursos materiales y los recursos humanos capacitados y adiestrados, para atender de inmediato al incidente de contaminación.

Costa Rica ha identificado esta necesidad, asignándole actualmente a la Dirección de Navegación y Seguridad la función de "Formulación de los Planes de Contingencia para la prevención de la contaminación proveniente de los buques, así como planes de acción para

enfrentar emergencias específicas”.²⁹ Esta tarea debería complementarse con el control periódico de su actualización, mediante ejercicios reales.

Debemos considerar que existe una Ley de Emergencias.³⁰ Esta ley regula la actividad extraordinaria del Estado para hacer frente a un estado de emergencia. En igual sentido se aprobó el Decreto reglamentario de esta Ley³¹, que dispone que la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias funcione como un órgano con desconcentración máxima adscrito al Ministerio de la Presidencia de la República.

En el ámbito de la OMI se aprobó el Convenio OPRC 90³² el cual establece mecanismos de ayuda mutua entre los Estados Parte con el fin de enfrentar con éxito la lucha contra derrames de petróleo. Este convenio recomienda a su vez, que cada Estado Parte designe a una única autoridad responsable de coordinar y dirigir las acciones de respuesta a un incidente de contaminación. En este caso, el Gobierno de Costa Rica deberá decidir si le otorga preeminencia a la Comisión Nacional de Emergencia o al Consejo Marítimo Portuario al momento de establecer la autoridad de coordinación.

Asimismo, la OMI ha emitido Manuales de Lucha contra Derrames de Hidrocarburos y de Productos Químicos, como así también guías técnicas de aplicación en la materia.

7.- Búsqueda y Rescate en el Mar.

Actualmente, la Dirección de Navegación y Seguridad tiene asignada la función de “Velar por el salvamento de la Vida Humana en el Mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino producida desde los buques”.³³

²⁹ Artículo 41.10 Dec. Ej. N° 27.917 del 99, modificado por el Artículo 1° del Dec. Ej. N° 29.547 del 22/03/01

³⁰ Ley N° 7419 del 07/ 09/ 99

³¹ Decreto N° 28.445 del 03 /02 / 2000.

³² Convenio Internacional sobre Cooperación para la Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.

³³ Artículo 41.9 Dec. Ej. N° 27917 del 99, modificado por el Artículo 1° del Dec. Ej. N° 29547 del 22/03/01

Esta Dirección, no es una unidad operativa, sino administrativa, y por lo tanto no posee, ni se prevé que posea los medios necesarios para cumplir tal función.

Estas funciones asignadas, se infieren, en virtud que por la Ley de creación del Servicio Nacional de Guardacostas, se le ha asignado al mismo la responsabilidad de “Desarrollar los operativos necesarios para rescatar a personas extraviadas o en situación de peligro en las aguas nacionales y para localizar embarcaciones extraviadas”.³⁴

Se debería dejar esa responsabilidad, sólo en la órbita del Servicio Nacional de Guardacostas, la que como unidad operativa posee los medios materiales y humanos para tal fin.

8.- Asuntos de la tripulación, disciplina y asuntos sociales.

Las condiciones de trabajo y vida abordo, resultan importantes para la seguridad y la eficiencia de los buques.

No solamente la tripulación debe ser calificada y suficiente en número, sino que las condiciones de vida y trabajo abordo deben ser apoyadas con el correspondiente descanso, las comodidades y el equipamiento adecuados a las tareas que desarrollarán los tripulantes.

La disciplina es la conducta necesaria para asegurar la normal y eficiente operación de los buques, tanto en condiciones normales como de emergencia. Esto es fundamental para la salvaguarda de las personas, las cosas y el buque; contribuyendo también a la seguridad de la navegación.

Es dentro de este contexto que las órdenes e instrucciones del Capitán, sujetas por cierto a que sean razonables y acorde a las circunstancias, deben ser obedecidas.

Los términos y condiciones de empleo y la seguridad social, constituyen asimismo elementos fundamentales a ser considerados por la División Marítimo Portuaria, en salvaguarda de la dignidad e integridad de las personas empleadas a bordo.

³⁴ Ley N° 8.000 del 05 / 05 /2000

Todos estos aspectos son tratados en el ámbito internacional por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Varios convenios internacionales relacionados con el trabajo marítimo que han sido adoptados en el ámbito de este organismo internacional, han sido ratificados por Costa Rica. Estos son:

- a.- Convenio N° 145 sobre Continuidad de Empleo de la Gente de Mar.³⁵
- b.- Convenio N° 29 relativo al Trabajo Forzoso u Obligatorio.³⁶
- c.- Convenio N° 134 relativo a la Prevención de los Accidentes del Trabajo de la Gente de Mar.³⁷
- d.- Convenio N° 112 relativo a la Edad Mínima de Admisión al Trabajo de los Pescadores.³⁸
- e.- Convenio N° 147 sobre Normas Mínimas de Marina Mercante.³⁹

9.- Practicaje.

En la actualidad, el practicaje es responsabilidad de los operadores portuarios. Son éstos últimos los que designan al personal responsable, no existiendo normas a nivel nacional que los regule.

Este sistema de selección en la actualidad no cuenta con requerimientos mínimos, condiciones de ingreso, ni con la supervisión de la División Marítimo Portuaria; teniendo un tratamiento diferente en cada una de las costas del país.

A nivel nacional debería ser la División Marítimo Portuaria la que seleccionara los prácticos. Para estar en condiciones deberían establecerse requisitos mínimos, además de realizar un examen teórico y práctico, de acuerdo a un reglamento que deberá ser confeccionado. Los exámenes deberán ser similares a los usados en otras regiones con problemáticas diferentes.

³⁵ Ley N° 6548 del 16 / 06 / 81

³⁶ Ley N° 2561 del 02 / 06 / 60

³⁷ Ley N° 5851 del 08 / 06 / 79

³⁸ Ley N° 3344 del 20 / 07 / 69

³⁹ Ley N° 6549 del 24 / 06 / 81

Esta selección habilitará al piloto a realizar tareas de Práctico de amarre y de navegación en aguas restringidas, de acuerdo a las necesidades en todo el país.

10.- Señalización marítima.

En Costa Rica la señalización es responsabilidad de los puertos, los que priorizan su espacio directo. El resto del litoral Atlántico y Pacífico carecen de ayudas a la navegación.

Será responsabilidad de la División Marítimo Portuaria el mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos nacionales. De igual manera, será responsabilidad de la División Marítimo Portuaria el determinar los lugares donde se deberán instalar las ayudas a la navegación, ya sea en las cercanías de los puertos o en aquellos lugares donde sea necesario.

Los recursos necesarios para la instalación y el mantenimiento del sistema, o los sistemas separados que se instalen, deberán ser determinados en la reglamentación de la norma.

11.- Habilitación de profesionales Técnicos Navales.

Debemos destacar que la falta de profesionales titulados en el área de la ingeniería naval es un problema a resolver.

Actualmente, se construyen y reparan embarcaciones, se cambian sistemas de propulsión, instalaciones eléctricas de buques son renovadas y se habilitan embarcaciones de pasaje para el transporte de pasajeros. En la mayoría de los casos se realizan sin la firma habilitante de un técnico, siendo este un problema para la División Marítimo Portuaria, debido a que la responsabilidad de la habilitación cae exclusivamente bajo la responsabilidad del técnico de la División Marítimo Portuaria. Esto no es lo correcto, debiendo de existir una figura técnica que realice este trabajo.

Si bien no existen técnicos titulados debido a la falta de cursos habilitantes en el tema, se hace necesario crear un título de Técnico Naval o Perito Naval que cumpla esta función.

Es necesario hacer un reglamento que habilite no sólo a técnicos formados en el extranjero, sino que incorpore a los que actualmente poseen experiencia pero no tienen un título habilitante. Asimismo, se deberá obligar a los armadores a realizar los trabajos de importancia con el concurso obligatorio de ese Técnico Naval o Perito Naval.

Las sociedades de clasificación, podrán hacer un aporte importante a esta tarea siempre que se las estimule a participar en este proceso de tecnificación del área Marítimo Portuaria.

9.2.4 RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL ÁREA PORTUARIA

- *Objetivos*

El Consejo Marítimo Portuario tiene como objetivos principales:

1. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema de seguridad portuario nacional;
2. Establecer estándares de seguridad que garanticen operaciones portuarias seguras y de protección al medio ambiente marino;
3. Implementar a nivel nacional los más altos estándares en materia portuaria adoptados en el plano internacional; y
4. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes.

- *Funciones*

La División Marítimo Portuaria tendrá las siguientes funciones:

1. Autorizar técnicamente la construcción de nuevos puertos y las obras de ampliación o modificación de los existentes;
2. Autorizar las obras de dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica;
3. Emitir las normas oficiales en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;
4. Aprobar los reglamentos de manejo de mercancías peligrosas en cada puerto, en coordinación con el Ministerio de Salud;
5. Aprobar los códigos y reglamentos de seguridad para cada puerto;
6. Aprobar las guías técnicas de seguridad de las terminales portuarias;
7. Aprobar los sistemas de balizamiento de cada puerto.
8. Promover la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental por parte de los operadores portuarios.
9. Promover el desarrollo de la capacitación del personal de operación de terminales con el objetivo de mantenerlos actualizados en las normas de seguridad para las operaciones.
10. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes; y
11. Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

- *División Marítimo Portuaria - Tareas Ejecutivas*
 1. Formación de un grupo de inspectores capacitado para realizar las tareas de contralor en las terminales;
 2. Aplicar las sanciones establecidas en sus reglamentos;
 3. Mantener actualizada la información referente a dragados y obras portuarias en los puertos propiedad del Estado;
 4. Ejercer el control de las obras portuarias que se desarrollen, incluidas las instalaciones de recepción de residuos provenientes de buques;
 5. Efectuar el control de las descargas de residuos realizadas por los buques;
 6. Realizar inspecciones periódicas sobre el cumplimiento de los códigos, reglamentos y guías técnicas de seguridad en puertos y terminales;
 7. Verificar el correcto funcionamiento del balizamiento instalado en el puerto;
 8. Controlar el correcto funcionamiento de los servicios de practicaje, remolque y amarradores; y
 9. Proponer la aplicación a nivel nacional de normas y estándares internacionales relacionados con la seguridad portuaria y con la prevención de la contaminación.

9.2.5 CONSIDERACIONES GENERALES QUE SERÁ NECESARIO INCLUIR EN UN CÓDIGO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PORTUARIA DE COSTA RICA

Dentro del contexto nacional y regional, y tal como resulta de los términos de referencia de esta consultoría, podemos adelantar las consideraciones generales que será necesario incluir en un Código de Gestión de la Seguridad Marítima y Portuaria de Costa Rica, cuya estructura

tentativa puede ser la siguiente, tomando en cuenta la normativa vigente, los vacíos y la integración de las normas de derecho comparado analizadas:

TÍTULO I. GENERALIDADES

1. DEFINICIÓN DE CÓDIGO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA
2. OBJETIVO DEL CÓDIGO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA
3. ÁMBITO DE APLICACIÓN
4. RESPONSABILIDAD
5. DICTADO DE NORMAS COMPLEMENTARIAS
6. GLOSARIO
7. ABREVIATURAS

TÍTULO II. DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

8. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO
9. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIONES NAVALES
10. REGISTRO DE PERITOS NAVALES
11. TITULACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR
12. DOTACIÓN DE LOS BUQUES
13. PRACTICAJE
14. SEÑALAMIENTO MARÍTIMO
15. COMUNICACIONES MARÍTIMAS
16. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS
17. HUNDIMIENTO Y REMOCIÓN DE RESTOS NÁUFRAGOS
18. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO

TÍTULO III. DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

19. INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO
20. HABILITACIÓN DE TRIPULANTES DE EMBARCACIONES DE RECREO

TÍTULO IV. DE LA SEGURIDAD PORTUARIA

- 21. CUERPO DE INSPECTORES
- 22. PLAN DE CERTIFICACIÓN INTERNACIONAL
- 23. SISTEMA DE SEGURIDAD FÍSICA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS
- 24. SISTEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

SERVICIOS A LOS BUQUES

- 25. SERVICIO DE REMOLQUE MANIOBRA
- 26. AMARRE DE BUQUES
- 27. SUMINISTRO DE AGUA, COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES
- 28. SERVICIO DE VIGILANCIA A BORDO
- 29. FUMIGACIONES
- 30. REPARACIONES NAVALES EN PUERTO
- 31. AMARRE Y FONDEO TEMPORAL Y ABANDONO DEFINITIVO

SERVICIOS AL PASAJE

- 32. GESTIÓN DE LOS SERVICIOS AL PASAJE

SERVICIOS A LA CARGA

- 33. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EMBALADAS
- 34. CARGA Y DESCARGA DE HIDROCARBUROS Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL
- 35. CARGA Y DESCARGA DE GRANELES SÓLIDOS
- 36. CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES

GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- 37. MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES
- 38. DRAGADO

TÍTULO V. DE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

- 39. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES
- 40. VERTIMIENTO DE DESECHOS EN EL MAR
- 41. PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS

PROTECCIÓN AMBIENTAL EN ZONAS PORTUARIAS

- 42. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL
- 43. SISTEMA APELL EN ZONAS PORTUARIAS
- 44. ANÁLISIS DE RIESGOS
- 45. PLANES DE CONTINGENCIAS DE LOS PUERTOS
- 46. GESTIÓN DE RESIDUOS DE LOS BUQUES Y DE LOS PUERTOS

TÍTULO VI. RÉGIMEN DE SANCIONES

- 47. POTESTAD SANCIONATORIA
- 48. CONCEPTO DE INFRACCIÓN
- 49. CATEGORÍAS DE LAS INFRACCIONES
- 50. PRESCRIPCIÓN, REINCIDENCIA DE LAS INFRACCIONES
- 51. PROCEDIMIENTO PARA APLICAR SANCIONES
- 52. SANCIONES APLICABLES
- 53. ENUMERACIÓN TAXATIVA DE INFRACCIONES
- 54. DESTINO DE LAS MULTAS

9.2.6 COMENTARIOS SOBRE LA ESTRUCTURA PROPUESTA

La estructura propuesta está sustentada en la evaluación de la normativa nacional e internacional relacionada con el objeto de esta consultoría, y las materias del articulado propuesto en general, salvo los primeros artículos hasta el número 7 cuyo contenido resulta de las propias denominaciones, merece los siguientes comentarios y se complementa con la matriz inserta en el ANEXO J.

Artículo 8. INSPECCIÓN, RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES: La tarea de Inspección y Certificación de Buques es una de las funciones de la División Marítimo

Portuaria que está regulada por las siguientes normas que han sido emitidas en diferentes períodos:

- DECRETO 14/1884 Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos de la República;
- DECRETO N° 7.874/78 Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones de Navegación Marítima;
- DECRETO N° 18.275/88 Reglamento para autorizar y aceptar las inspecciones realizadas por sociedades clasificadoras de buques de bandera nacional;
- DECRETO N° 19.088/89 Reglamento de Inspección para Embarcaciones Nacionales;
- DECRETO N° 28.742/00 Reglamento de la Emisión de Zarpe de las embarcaciones de bandera nacional preceptivo para todas aquellas embarcaciones que su certificado de navegabilidad establezca una autonomía superior a las 3 millas náuticas;
- DECRETO N° 28.869/00 Reglamento para regular el ingreso de embarcaciones provenientes de puerto extranjero al territorio nacional;
- DECRETO N° 29.389/00 Reglamento para la emisión de Certificados de Zafarrancho; y
- DECRETO N° 28.528/00 Reglamento de Arqueo de buques de bandera nacional.

Estas normas regulan algunas funciones relacionadas con la inspección y reconocimiento de los buques y están a cargo de la División Marítimo Portuaria, y en especial de la Dirección de Navegación y Seguridad, a través de las Capitanías de Puerto. Para la instrumentación de esta función se entiende como más acertado integrar al reglamento las normas internacionales de OMI (SOLAS, LINEAS DE CARGA, ARQUEO y MARPOL 73/78).

Artículo 9. CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES: Conforme a lo dispuesto en el art. 41 inciso 13 del DECRETO 29.547/01 (Creación de la División Marítimo Portuaria y reestructuración de las funciones de cada una de sus Direcciones) es cometido de la Dirección de Navegación y Seguridad el autorizar la construcción de embarcaciones y artefactos navales en los astilleros nacionales. En esta materia sería procedente integrar la normativa del SOLAS en tanto regula normas de diseño y construcción de los buques mercantes, como así también los Convenios de Líneas de Carga y Arqueo de Buques.

Artículo 10. REGISTRO DE PERITOS NAVALES: La única referencia a esta área temática está contemplada en el DECRETO 14/1884 Reglamento de Gobierno y Policía (art. 129 inciso 29) la que por su antigua data, y si bien no está derogada expresamente, pone en duda su

vigencia. La falta de profesionales titulados en el área de la ingeniería naval, en un futuro, puede plantear problemas a la Dirección de Navegación y Seguridad, en cuanto a la aprobación de las nuevas construcciones de pesqueros y el control de las reparaciones de los actuales, así como otro tipo de trabajo técnico relacionado con la ingeniería naval que se presente.

La figura del profesional especializado en construcción y reparación de buques, podrá ser cumplida por técnicos formados en el extranjero o por aquellos que por conocimientos prácticos y con experiencia avalada puedan ser reconocidos por la Dirección. Ello amerita el dictado, en el ámbito nacional, y en la órbita de la Dirección de Navegación y Seguridad, de normas, que registren a los peritos navales habilitados, instrumentando además un Reglamento de Peritos Navales. Para llenar este vacío tácito de la normativa interna, puede integrarse a la legislación interna la normativa de la legislación uruguaya, que ha institucionalizado un Reglamento de Peritos Navales, dentro de su normativa.

Artículo 11. TITULACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR: La Dirección de Navegación y Seguridad de acuerdo con lo dispuesto en el DECRETO 29547/01 art. 41 inciso 8, deberá registrar, clasificar y controlar al personal embarcado en embarcaciones nacionales, mediante el establecimiento y uso de libretas de mar, así como vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales idoneidad, profesionalidad y titulación.

A nivel nacional la Dirección de Navegación y Seguridad, deberá reglamentar las futuras carreras profesionales, basadas en tiempo de navegación, cursos obligatorios OMI y exámenes para pasaje de jerarquía, a través de los Institutos que se acrediten y con la aprobación del Ministerio de Educación.

Esto se podrá lograr incorporando a la legislación nacional el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW 95). De igual forma, los cursos de OIT y los cursos obligatorios de OMI para todos los tripulantes deberán incluirse en los cursos a ser dictados por el INA. Posteriormente a la titulación por parte del INA, cada tripulante deberá tener regulada su carrera profesional, con tiempos mínimos de embarque, exámenes de pasaje de jerarquía y demás normas que regularán el tema. En cuanto a la seguridad laboral en los buques de pesca, también será necesario reglamentar la actividad.

Artículo 12. DOTACIÓN DE BUQUES: La dotación mínima de seguridad está relacionada con las categorías y número de tripulantes certificados que requiere un buque para ser operado en forma segura y eficiente. Para ello se deben considerar los estándares de formación y titulación aceptados internacionalmente. Al igual que con la titulación y certificación de la gente de mar, el DECRETO 29.547/01 en su art. 41 inciso 8 le asigna a la Dirección de Navegación y Seguridad el cometido de "...vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales de idoneidad, ...".

Artículo 13. PRACTICAJE: También en esta materia el DECRETO 14/1884 Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos en su Capítulo III artículos 6, 7 y 9 estableció algunas normas referentes a los Prácticos, las que, como en otros casos, por su antigua data, son de vigencia dudosa. Parece evidente que la competencia en esta materia, en lo que refiere a la reglamentación, registro, cumplimiento de sus tareas y contralor, debe estar a cargo de la División Marítimo Portuaria a través de su Dirección de Navegación y Seguridad. Existen previsiones expresas dentro de la legislación de México y España, que pueden ser usadas de guía para la elaboración de esta materia.

Artículo 14. SEÑALAMIENTO MARÍTIMO: Actualmente la señalización es responsabilidad de las administraciones portuarias de INCOP y JAPDEVA, los que delimitan su espacio directo. Dentro de un sistema de reorganización integral debe ratificarse la responsabilidad de la Dirección de Navegación y Seguridad el mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos nacionales, conforme al art. 41 inciso 7 del Decreto Ejecutivo 29547/2001, sin perjuicio de la responsabilidad del Operador Portuario. En este punto será necesario adherir al Sistema Mundial de Balizamiento de la Asociación Internacional de Señalamiento Marítimo (AISM), que será responsabilidad de la División Marítimo Portuaria.

Artículo 15. COMUNICACIONES MARÍTIMAS: En materia de comunicaciones marítimas, que no están contempladas explícitamente en el Decreto Ejecutivo 29547/2001 sería adecuado integrar las previsiones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) consideradas en el Capítulo V del Convenio SOLAS e incluirse en el código dentro de las competencias de la Dirección.

Artículo 16. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS: Actualmente el art. 41 inciso 16 del Decreto Ejecutivo 29547/2001 le atribuye la competencia en la realización de las investigaciones administrativas derivadas de un accidente marítimo, así como la obligación de colaborar con las investigaciones judiciales encargadas de las acciones legales que deriven de los accidentes, a la Dirección de Navegación y Seguridad. Varias normas internacionales, entre ellas el UNCLOS, del cual Costa Rica es Estado Parte, establece la responsabilidad de los Estados de investigar las causas de los accidentes marítimos. La legislación uruguaya y mexicana consagran una previsión, que puede enriquecer la instrumentación de esta función de la Dirección de Navegación y Seguridad.

Artículo 17. HUNDIMIENTO Y REMOCIÓN DE RESTOS NÁUFRAGOS: Si bien el Decreto Ejecutivo 29547/2001 en su art. 41 inciso 12 consagra esta función de la Dirección de Navegación y Seguridad, es necesario para abordar este tema, que una Ley de Restos Náufragos regule las responsabilidades y los procedimientos a seguir en los casos de hundimiento de buques y su posterior remoción en la costa o dentro de puertos. Aquí también la legislación uruguaya y mexicana y el Código Británico consagran una regulación que puede integrarse a la legislación interna de Costa Rica.

Artículo 18. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO: Si bien existe la previsión dentro de la legislación interna, en lo que refiere a las competencias específicas de la Dirección de Navegación y Seguridad de ejecutar las labores de salvamento de acuerdo al Decreto Ejecutivo 29.547/2001 art. 41 inciso 12, por su parte, la ley 8000 de 5.5.2000 de creación del Servicio Nacional de Guardacostas (art. 2 inciso e y f) y su Decreto Ejecutivo Reglamentario N° 29114 de 4.12.2000 le atribuye competencia, en esta materia, a dicho Servicio en coordinación con las autoridades nacionales competentes. En este punto, la División Marítimo Portuaria puede ejercer funciones de coordinación con el Servicio Nacional de Guardacostas, lo que puede ser expresamente consagrado en el código. Estas funciones se inscriben dentro de lo previsto en el Convenio SAR Marítimo de 1979.

TÍTULO III. DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

Artículo 19. INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO: No existe ninguna previsión en la legislación interna, pero se entiende necesario hacer una referencia expresa en razón del desarrollo de esta actividad.

Artículo 20. HABILITACION DE TRIPULANTES DE EMBARCACIONES DE RECREO: No existe ninguna previsión en la legislación interna, pero se entiende necesario hacer una referencia expresa en razón del desarrollo de esta actividad.

TÍTULO IV. DE LA SEGURIDAD PORTUARIA

Artículo 21. CUERPO DE INSPECTORES: Tampoco en esta materia existe previsión normativa interna alguna, y en tanto se hace necesario instrumentar los contralores, la consultora entendió oportuno proponer la creación de un grupo de personas que cumpla las funciones de inspección.

Artículo 22. PLAN DE CERTIFICACIÓN INTERNACIONAL: El Decreto Ejecutivo 29547/2001 en su art. 39 inciso 1, establece entre las funciones de la Dirección de Gestión de la División Marítimo Portuaria la continua evaluación de la calidad de la gestión en los puertos, terminales nacionales y empresas de cabotaje, de acuerdo con los procedimientos y criterios que se establezcan. Esta función debe ser complementada con la aplicación de las Normas ISO correspondientes.

Artículo 23. SISTEMA DE SEGURIDAD FÍSICA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS: El Decreto Ejecutivo 29547/2001 en su art. 40 inciso 1 confiere a la Dirección de Infraestructura de la División Marítimo Portuaria esta función y la legislación Argentina puede resultar adecuada para complementar esta previsión.

Artículo 24. SISTEMA DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO: La legislación interna, a través de la ley 5594 de 21.10.74, ratificó el Convenio de OIT N° 137 referido al trabajo portuario, sin perjuicio de lo cual sería oportuno integrar esta norma con la legislación argentina en la materia.

SERVICIOS A LOS BUQUES

Artículo 25. SERVICIO DE REMOLQUE MANIOBRA: Los reglamentos operativos de INCOP y de JAPDEVA consagran una previsión al respecto. Dentro de un contexto de administración integral de puertos, este servicio debe ser prestado por el Operador Portuario, directamente o a través de un concesionario, sin perjuicio de las tareas de contralor a cargo de la Dirección de Navegación y Seguridad.

Artículo 26. AMARRE DE BUQUES: El antiguo Decreto 14/1884 que aprobó el Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos refiere en su Capítulo IV al Fondeadero y amarradero de los buques. Esta regulación de vigencia dudosa junto con los Reglamentos de Operaciones Portuarias de INCOP y JAPDEVA, son los únicos antecedentes de la legislación interna que si bien no tiene un sustento normativo, deberá prestarse en un futuro por el Operador Portuario.

Artículo 27. SUMINISTRO DE AGUA, COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES: En la actualidad no está prevista ninguna regulación y dentro del contexto de propuestas, parece oportuno que el Operador Portuario brinde este servicio de acuerdo a las reglamentaciones que se dicten al respecto, debiendo cumplir con las normas de seguridad en el manejo de los productos.

Artículo 28. SERVICIO DE VIGILANCIA A BORDO. También en esta materia el Decreto 14/1884 en su Capítulo 1 art. 129 inciso 5 refiere a la vigilancia de los buques, pero esta norma desactualizada en el tiempo, no es aplicable, por lo que a criterio de la consultora el buque podrá brindarse a si mismo dicho servicio o requerirlo al operador portuario, de acuerdo a la regulación general en esa materia. Por su parte, los reglamento operativos de INCOP y JAPDEVA también consagran una previsión al respecto.

Artículo 29. FUMIGACIONES: También en esta materia el Decreto 14/1884 en su Capítulo 1 art. 129 inciso 15 refiere al tema, pero en forma desactualizada, por lo que a criterio de la consultora, el Operador Portuario debe definir la forma de realizar estos servicios de acuerdo a la normativa vigente dispuesta por el Ministerio de Salud Pública.

Artículo 30. REPARACIONES NAVALES EN PUERTO: No existe ninguna regulación al respecto, y este vacío debe ser integrado con una norma que contemple la posibilidad de que el

servicio se desarrolle por parte del Operador Portuario de acuerdo a determinados parámetros de seguridad sin interferir con la operativa.

Artículo 31. AMARRE Y FONDEO TEMPORAL Y ABANDONO DEFINITIVO: Estas directivas de seguridad que emite la Capitanía de Puerto, están contempladas dentro de los deberes del art. 129 inciso 8 del Decreto 14/1884, que a pesar de su antigüedad no necesita una reactualización, si bien no estaría de más integrar normas de la legislación mexicana y uruguaya.

SERVICIOS AL PASAJE

Artículo 32. GESTIÓN DE LOS SERVICIOS AL PASAJE: Esta gestión responde a una necesidad derivada del desarrollo de estos servicios dentro de un marco de seguridad integral para los turistas.

SERVICIOS A LA CARGA

Artículo 33. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EMBALADAS: Esta materia está regulada solamente por normativas del Ministerio de Salud Pública (Decreto Ejecutivo 240099/95 y Decreto Ejecutivo 28113/99), por lo que en definitiva se debe integrar con la regulación del Código IMDG y el Capítulo VII del Convenio SOLAS, y las previsiones de países como Uruguay que contienen normas al respecto.

Artículo 34. CARGA Y DESCARGA DE HIDROCARBUROS Y DE PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL: No existe ninguna legislación relativa al tema, a pesar de que RECOPE maneja esos productos con normas de seguridad apropiadas. Sería conveniente utilizar la lista de verificación del ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) que es el estándar adoptado por los organismos internacionales rectores en la materia y las previsiones respectivas de MARPOL. Sin perjuicio de ello sería oportuno dictar una normativa interna general.

Artículo 35. CARGA Y DESCARGA DE GRANELES SÓLIDOS: Tampoco existe una regulación general al respecto, salvo los reglamentos operativos del INCOP, por lo que sería necesario

redactar una guía técnica de operaciones de carga y descarga de graneles sólidos con el objetivo de fijar normas de seguridad e higiene en el manejo de estos productos, basada en estándares reconocidos internacionalmente.

Artículo 36. CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES: A pesar del importante y creciente movimiento de contenedores en Costa Rica, no existe una regulación de nivel nacional, por lo que sería necesario definir guías técnicas para su movilización, embarque y desembarque, manejo, apilamiento, recepción, entrega, transporte interno y movimiento de contenedores vacíos, integrando las normas argentinas y uruguayas.

GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

Artículo 37. MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES: Esta materia es competencia del MOPT a través de la Dirección de Infraestructura de la División Marítimo Portuaria, de acuerdo al art. 40 inciso 1 del Decreto Ejecutivo 29547/2001, que dispone una norma general, que puede complementarse con la legislación mexicana y uruguaya.

Artículo 38. DRAGADO: Este punto está regulado en el Decreto 14/18884 en su art. 129 numeral 21, y la normativa general de la SETENA que regula los estudios de impacto ambiental correspondientes a obras en general dentro de las cuales se puede incluir el dragado.

TÍTULO V. DE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR

Artículo 39. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES: Este tema está previsto en el art.41 inciso 2 del Decreto Ejecutivo 29547/2001, que le confiere competencias genéricas a la Dirección de Navegación y Seguridad. En esta materia es preceptivo ratificar EL Convenio MARPOL 73/78 como normativa internacional más importante y necesaria, en tanto se constituye como la regulación técnica básica que debe instrumentarse con herramientas legales como las propuestas para inspección de buques y Estado Rector del Puerto.

Artículo 40. VERTIMIENTO DE DESECHOS EN EL MAR: No existe regulación específica al respecto, pero si competencias genéricas y concurrentes en la SETENA y la normativa de creación del Servicio Nacional de Guardacostas, que se deberían integrar en una única norma que atribuyera la responsabilidad de su contralor a la Dirección de Navegación y Seguridad, siendo necesario además reglamentar el Convenio de Londres sobre Vertimiento de Desechos y Otras Materias a fin de lograr su efectiva implementación.

Artículo 41. PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS. En esta materia hay una previsión genérica que otorga competencias a la Comisión Nacional de Emergencia, pero que merece ser complementada con la incorporación de una norma que establezca la responsabilidad de la implementación de un Plan Nacional de Contingencias en la División Marítimo Portuaria en coordinación con la CNE y el Servicio Nacional de Guardacostas.

PROTECCIÓN AMBIENTAL EN ZONAS PORTUARIAS

Artículo 42. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL: Tampoco en esta materia hay una previsión específica, por lo que debe incorporarse una norma que establezca la responsabilidad de la implementación de un Sistema de Gestión Ambiental, basado en las Normas ISO 14.000 a cargo del Operador Portuario, con la obligación de presentarlo ante la SETENA y la División Marítimo Portuaria.

Artículo 43. SISTEMA APELL EN ZONAS PORTUARIAS. No existe previsión legal al respecto, pero resulta necesario instrumentar una coordinación entre los entes públicos y privados, que tienen intereses en la protección de medio ambiente y la seguridad marítima y portuaria.

Artículo 44. ANÁLISIS DE RIESGOS. Esta materia no está regulada como su importancia lo amerita, lo que pone de manifiesto la necesidad de aplicar algún sistema que minimice los riesgos en forma coherente y coordinada, como complemento del Sistema APELL y de los Planes de Contingencia de los Puertos.

Artículo 45. PLANES DE CONTINGENCIAS DE LOS PUERTOS: Tampoco en esta materia hay una previsión específica, por lo que debe incorporarse una norma que establezca la responsabilidad del Operador Portuario en la implementación de un Plan Nacional de

Contingencias en coordinación con la Comisión Nacional de Emergencia y el Servicio Nacional de Guardacostas, con el contralor de la División Marítimo Portuaria.

Artículo 46. GESTIÓN DE RESIDUOS DE LOS BUQUES Y DE LOS PUERTOS: La normativa en este punto también se apoya en el decreto 14/1884 en donde su artículo 153 previó en esa época la prohibición, bajo pena de multa de arrojar basura u otros desperdicios en los muelles o aguas de los puertos. Pero también en este punto se pone de manifiesto la necesidad de ratificar el Convenio MARPOL 73/78.

TÍTULO VI. RÉGIMEN DE SANCIONES

El régimen de sanciones a regularse debe tener presente la necesidad de realizar la enumeración taxativa de las faltas que ameriten la imposición de sanciones, conforme a la normativa general. En tal sentido la legislación mexicana y uruguaya consagran una previsión que puede integrarse a la legislación interna, que se tomó en cuenta por esta consultoría al analizar, asimismo, la adecuación y razonabilidad de las sanciones sugeridas en cada caso, sin perjuicio de la obligación de reparar el daño causado en todos los casos.

9.3 EVALUACIÓN DE LAS RESPONSABILIDADES FUNCIONALES Y TAREAS DEL CONSEJO PORTUARIO Y DE LA DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA EN EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA

En este producto se evalúan tres documentos, dos de índole legal y uno de consultoría, que han sido emitidos entre los años 1999 y 2001. En forma cronológica, en noviembre de 1999 se creó el Consejo Portuario Nacional⁴⁰, en mayo del 2000 se presentó el Estudio de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica⁴¹ y en marzo de 2001 se aprobaron la orgánica y las funciones de la División Marítimo Portuaria del MOPT.

9.3.1 EL CONSEJO PORTUARIO NACIONAL

⁴⁰ Por el Decreto N° 28.617 del 16 de noviembre de 1999

⁴¹ Preparado por Hamburg Port Consulting GmbH – mayo de 2000

Integración

De acuerdo al artículo 3º del Decreto Ejecutivo N° 28.617 del 16 de noviembre de 1999 el Consejo Portuario Nacional está integrado por:

El Ministro de Obras Públicas y Transporte, quién presidirá el Consejo.
El Viceministro de Obras Públicas,
El Viceministro de Transporte, en su caso,
El Ministro de Economía y Comercio o su representante, debidamente acreditado,
El Viceministro de Hacienda encargado de Ingresos,
El Presidente Ejecutivo de JAPDEVA,
El Presidente Ejecutivo de INCOP,
El Presidente Ejecutivo de la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) y
El Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Turismo (ICT)

También se han creado dos Comisiones Asesoras, la Comisión Asesora Portuaria presidida por el Director Ejecutivo del CPN e integrada por tres representantes del sector laboral y otros tres del sector empresario y la Comisión Asesora de Cruceros Turísticos, también presidida por el Director Ejecutivo del CPN e integrada por los Presidentes Ejecutivos de JAPDEVA e INCOP y un representante de las agencias navieras que operan cruceros, de los operadores de tours y de las cámaras de turismo que operan en los puertos.

Objetivo y Funciones

El objetivo del Consejo Portuario Nacional está establecido en el artículo 1º del citado Decreto Ejecutivo y prevé que el CPN sirva como órgano de coordinación y enlace a nivel superior entre el Poder Ejecutivo y los demás órganos e instituciones descentralizadas y desconcentradas del estado, que tengan competencia en materia portuaria y marítima y con el sector empresarial.

A su vez, el artículo 2º del Decreto Ejecutivo N° 28.617 establece las funciones primordiales del CPN, las cuales pueden resumirse en:

- Coordinar la correcta aplicación de las políticas del sector;

- Estudiar y emitir opinión sobre temas de su sector;
- Servir como órgano que facilite de modo efectivo la coordinación institucional;
- Definir normas, procedimientos y acciones;
- Velar porque la actividad portuaria, los sistemas operacionales y el equipamiento requerido sean acordes con los más modernos sistemas tecnológicos;
- Preparar un Plan Estratégico que tenga como objetivo esencial organizar técnica y administrativamente la puesta en operación de un Plan de Desarrollo Tecnológico;
- Controlar, fiscalizar y vigilar, una vez aprobado el Plan Estratégico, a efectos de que los programas de trabajo se cumplan eficientemente dentro de los términos o plazos establecidos, por parte de las distintas instituciones o dependencias de la administración portuaria;
- Recomendar las más diversas modificaciones que se estimen convenientes en los distintos programas de la organización portuaria nacional, con el propósito de lograr una mayor eficiencia y prontitud con óptimos resultados;
- Promover un desarrollo de los recursos humanos acorde con los requerimientos de un sistema moderno marítimo y portuario;
- Propiciar el desarrollo de una gestión eficiente en la comercialización de los servicios del subsector marítimo y portuario, que permitan un desarrollo autosuficiente del subsector, con puertos de tercera generación y una regulación y fiscalización marítimas acordes con los tratados internacionales, debidamente aprobados.

Todas estas funciones deben ser realizadas sin detrimento de las facultades y prerrogativas que por Ley Especial corresponden, en razón de autonomía, a instituciones autónomas, tales como ICT, JAPDEVA, INCOP u otras.

Cabe destacar que las funciones precedentes pueden ser aplicables en forma genérica a la temática de la seguridad marítima y portuaria, pero ninguna de ellas resulta ser específica en relación al objeto del presente estudio.

Funcionamiento

El funcionamiento del Consejo Portuario Nacional está establecido por el artículo 5° y en él se determinan la periodicidad de las reuniones, la presencia de interesados legítimos en los temas

a debatir, la adopción de acuerdos, la fijación del “orden del día”, la redacción y aprobación de actas y las votaciones.

El artículo 9° establece las atribuciones del Presidente del CPN, el artículo 10° fija las funciones del Director Ejecutivo, cargo que será cubierto por el Director General de la División Marítimo Portuaria del MOPT y el artículo 11° establece la fuente de recursos financieros para el funcionamiento del CPN.

El funcionamiento de la Comisión Asesora de Puertos prevé reuniones quincenales y tareas propias de un órgano consultivo respecto de las causas, problemas y soluciones administrativas técnicas y legales que afecten a los puertos de Caldera, Puntarenas, Limón, Moín, Punta Morales, Quepos y Golfito.

Por otra parte, la Comisión Asesora de Cruceros Turísticos debe reunirse una vez al mes y se constituye en un órgano colaborador, asesor y consultivo del CPN con el propósito de identificar las causas, problemas y soluciones que enfrentan los puertos que afectan a los cruceros turísticos.

9.3.2 LA DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA

Estructura

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte fue creado en 1963 por medio de la Ley N° 3.155, la cual fue a su vez reformada íntegramente por la Ley N° 4.786 del 5 de julio de 1971. Con posterioridad el Decreto N° 27.917 en 1999 reestructuró en forma completa al MOPT.

En virtud de las reformas del Estado de Costa Rica que se han producido en los últimos años, se promulgó el Decreto N° 29.547 – MOPT por el cual se modificó la estructura de la ex División de Puertos y se transformó en la actual División Marítimo Portuaria con tres direcciones dependientes:

- Dirección de Gestión;
- Dirección de Infraestructura; y

- Dirección de Navegación y Seguridad

La Dirección de Navegación y Seguridad desarrolla sus tareas a través de tres secciones: Administración Marítima y Portuaria, el Registro Administrativo y Prevención de Contaminación. Las Capitanías de Puerto dependen de la sección de Administración Marítima y Portuaria.

Cometidos generales

La División Marítimo Portuaria tiene por funciones:

- coordinar la formulación de políticas de desarrollo marítimo y portuario;
- coordinar la elaboración y cumplimiento de la política integral multimodal;
- mantener una relación constante y servir de enlace con los organismos internacionales y regionales relacionados con la actividad marítima y portuaria;
- establecer políticas para promover la formación y capacitación del personal de la División;
- fiscalizará los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos dedicados a la enseñanza de las actividades propias del subsector marítimo;
- coordinar la ejecución de las políticas y acuerdos que tome el Consejo Directivo Nacional.

Todas las funciones asignadas a la División Marítimo Portuaria están limitadas ya que no modifican las facultades y prerrogativas que las leyes le asignan a instituciones autónomas tales como ICT, JAPDEVA, INCOP, INCOPECA y ARESEP⁴².

Cometidos específicos de las Direcciones

En virtud de las funciones asignadas a cada uno de los organismos subordinados a la División Marítimo Portuaria, la Dirección de Navegación y Seguridad tiene una clara relación con el presente estudio, la Dirección de Infraestructura tiene una única función relacionada que es la

⁴² Ver artículos 1° y 2° del Decreto N° 29.547.

de "elaborar el levantamiento de información para elaborar las cartas náuticas" y la Dirección de Gestión no tiene funciones vinculadas con este estudio.

Las funciones de la Dirección de Gestión están directamente vinculadas con los aspectos comerciales y operativos de la temática marítima y portuaria y las funciones de la Dirección de Infraestructura están relacionadas con las obras de ingeniería propias de la actividad portuaria.

La Dirección de Navegación y Seguridad tiene íntima vinculación con el presente estudio a través de las siguientes funciones asignadas:

- 41.1. Dar cumplimiento a las políticas sobre navegación y seguridad marítima, establecidas por el Consejo Portuario Nacional.*
- 41.2. Cuando el Director de la División Marítimo Portuaria lo asigne, emitir criterio y recomendación sobre la conveniencia de adhesión y ratificación a convenios internacionales, sobre seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino de la contaminación generada por las embarcaciones.*
- 41.3. Establecer los requerimientos mínimos para la prestación de servicios de navegación y transporte acuático, incluyendo en su caso, el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones que procedan de acuerdo con la legislación vigente, según las directrices del Consejo Portuario Nacional.*
- 41.4. Registrar y regular a las empresas navieras nacionales, agentes navieros y empresas de transporte por agua interiores (comprende servicios fluviales, lacustres, de cabotaje nacional y transbordadores).*
- 41.5. Velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y de la navegación, en relación con todos los buques nacionales, así como los de bandera extranjera, cuando se encuentren en aguas en las que Costa Rica ejerce plena soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de acuerdo con el Derecho Internacional.*
- 41.6. Llevar a cabo las inspecciones y controles técnicos, para la salvaguarda y seguridad de la vida humana, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación de los buques nacionales y los de bandera extranjera, en las situaciones autorizadas por la legislación vigente y los convenios internacionales.*

- 41.7. *Velar por una adecuada planificación, construcción, operación y mantenimiento de los servicios de señalización marítima y ayudas a la navegación en aguas y costas nacionales, así como la ordenación y el control del tráfico marítimo de la navegación.*
- 41.8. *Registrar, clasificar y controlar al personal embarcado en embarcaciones nacionales, mediante el establecimiento y uso de Libretas de Mar, así como vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales idoneidad, profesionalidad y titulación.*
- 41.9. *Velar por el salvamento de la vida humana en el mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino producida desde los buques.*
- 41.10. *Formulación de los planes de contingencia para la prevención de la contaminación proveniente de los buques, así como planes de acción para enfrentar emergencias específicas.*
- 41.11. *Coordinar y regular el Registro Administrativo de Buques.*
- 41.12. *Ejecutar labores de salvamento, el remolque de embarcaciones y de las mercancías que se encuentren en ellos; así como, autorizar, fiscalizar la remoción y extracción de los restos náufragos situados en aguas costarricenses.*
- 41.13. *Autorizar la construcción de embarcaciones y artefactos navales en los astilleros nacionales.*
- 41.14. *Desarrollar e implantar sistemas de información gerencial con el Registro Nacional del Ministerio de Justicia y con otros entes.*
- 41.15. *Autorizar o prohibir la entrada, a través de las Capitanías de Puerto, así como su despacho, a las embarcaciones nacionales o extranjeras que visitan nuestros puertos marítimos de altura, embarcaderos, marinas o cualquier otra instalación de atraque debidamente habilitada para su atención, sin perjuicio de las obligaciones previas que correspondan a otras autoridades.*
- 41.16. *Realizar las investigaciones administrativas que correspondan luego de ocurridos accidentes marítimos a fin de determinar sus causas, los daños y perjuicios, así como las responsabilidades que acarreen y establecer las medidas que eviten su repetición. Colaborar con las investigaciones judiciales encargadas de las acciones legales que se deriven de dichos accidentes.*

- 41.17. *Ordenar la navegación y el transporte acuático y cualesquiera otras competencias que le sean atribuidas por las leyes y reglamentos afines.*
- 41.18. *Recomendar al Director General de la División Marítimo Portuaria las acciones a tomar en cuenta para una buena y eficiente gestión de la navegación y seguridad.*
- 41.19. *Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, representar a la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia y en asuntos de navegación y seguridad, ante organismos y comisiones internacionales, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.*
- 41.20. *Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, apoyar a instituciones públicas y privadas en labores afines a las de esta Dirección.*
- 41.21. *Otorgar y registrar en el Registro Naviero los certificados de idoneidad y de identificación a la tripulación.*
- 41.22. *Autorizar la renovación de patentes provisionales de navegación para embarcaciones extranjeras nacionales o extranjeras.*
- 41.23. *Cualesquiera otras que le sean atribuidas por el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria. (...)*

Resulta claro que las funciones otorgadas a la Dirección de Navegación y Seguridad por el nuevo artículo 41, a través del Decreto Ejecutivo N° 29.547 – MOPT, corresponden a las funciones de una Autoridad Marítima como Estado de Abanderamiento y como Estado Rector de Puerto.

No obstante ello, persiste aún una limitación que está presente en el mantenimiento de las competencias de INCOP y JAPDEVA, otorgadas por leyes especiales. También existe cierta vaguedad conceptual, toda vez que no terminan de definirse claramente los ámbitos de actuación del CPN y de la División Marítimo Portuaria.

9.3.3 ESTUDIO DE MODERNIZACIÓN DEL SUBSECTOR PORTUARIO DE COSTA RICA

El Estudio de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica, desarrolla en la Tarea 7 la Organización Institucional del Subsector Portuario de Costa Rica. Allí se describen las capacidades actuales del Consejo Portuario Nacional (CPN) y la estructura que debería prevalecer cuando se aplique el Plan de Reformas Institucionales⁴³. Según este Plan, la ex División de Puertos, actualmente la División Marítimo Portuaria, tendería a desaparecer y sus funciones serían asumidas por el CPN. Asimismo, el INCOP y JAPDEVA serían reemplazadas por gerencias portuarias. Debe tenerse presente que este tipo de estructuras está previsto para el mediano y el largo plazo y que para su implantación deben promulgarse las respectivas leyes.

El Estudio de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica⁴⁴ marca la tendencia de transferencia de funciones que se irían produciendo entre el CPN y la División Marítimo Portuaria, desde el corto plazo al largo plazo. Las funciones de “seguridad” y de “gestión ambiental” serían transferidas en el corto plazo. No obstante ello, las mismas no son definidas con precisión y por lo tanto no puede establecerse con claridad si la referencia a la seguridad abarca sólo el sector portuario o también se extiende al ámbito marítimo. Menos aún existen referencias a las responsabilidades del Gobierno de Costa Rica como Estado de Abanderamiento y como Estado Rector de Puerto.

Otras funciones relacionadas con los alcances de este Estudio, la seguridad marítima y portuaria, tales como “regulación operacional marítima”, “capitanías” y “ayudas a la navegación” serían transferidas en el largo plazo, pero una vez más sin estar adecuadamente definidas.

El Estudio de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica, en el párrafo 3.6 de la Tarea 7⁴⁵ prevé que la estructura del CPN a corto plazo tenga subordinadas dos Unidades Regionales una para el Caribe y otra para el Pacífico. Puede notarse que la División Marítimo Portuaria mantiene a las tres direcciones subordinadas y que en dicha figura desaparecen

⁴³ Reforma Institucional del Sistema Nacional de Transportes de Costa Rica – Louis Berger International – marzo de 1998.

⁴⁴ Ver Tarea 7 - Figura 5 en página 15.

⁴⁵ Ver Figura 8 en página 33.

INCOP y JAPDEVA. A su vez los Operadores Portuarios Privados dependen de ARESEP, del CNC y de las unidades regionales del CPN.

Considerando el mediano plazo, la División Marítimo Portuaria sólo mantiene a las Direcciones de Infraestructura y de Navegación y Seguridad (fig. 9 - pág.34), ya que la Dirección de Gestión ha sido absorbida por el CPN y los Operadores Portuarios Privados ya no tienen dependencia del CNC.

En el largo plazo, la División Marítimo Portuaria ha desaparecido y sus funciones han sido asumidas por el CPN (fig.10).

En el Capítulo 4 de la Tarea 7 se desarrolla una estructura conceptual de la organización del CPN y una descripción funcional de cada sección. En la figura 11⁴⁶ se observa una estructura dirigida por una Junta Directiva del cual depende un Director Ejecutivo y de éste tres Gerentes: de Servicios Corporativos, de Servicios al Cliente y de Planeación, Maestría y Desarrollo. En la Gerencia de Servicios al Cliente existe una sección Seguridad y en la Gerencia de Planeación, Maestría y Desarrollo se prevé una sección de Gestión Ambiental.

En las tablas insertas como Figuras 12 y 13, se describen las tareas de las áreas funcionales y, en particular, las tareas de seguridad y de gestión ambiental son limitadas al quehacer portuario y no abarcan las funciones ya descritas de Estado de Abanderamiento y de Estado Rector de Puerto.

Debe tenerse presente que en el desarrollo de la Tarea 7 del Estudio de Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica, realizado por la empresa Hamburg Port Consulting GmbH, no han sido tenidas en cuenta las tareas de contralor y jurisdiccionales que debe ejercer toda Autoridad Marítima para cumplir las funciones de Estado de Abanderamiento y de Estado Rector de Puerto por parte del Consejo Portuario Nacional. El citado estudio tampoco prevé que cumpla tales funciones la División Marítimo Portuaria, ya que propone su disolución.

⁴⁶ Ver página 37.

Por último, el Anexo “Descripciones de Responsabilidades y Calificaciones de Posiciones Claves del Consejo Portuario Nacional” de la Tarea 7 no identifica al área de la seguridad marítima y portuaria como una posición clave dentro del CPN.

9.3.4 EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

Las funciones asignadas a la División Marítimo Portuaria y al Consejo Portuario Nacional han sido establecidas por decreto. En ambos casos, existen cláusulas que limitan tales funciones al mantener el orden jurídico natural impuesto por las leyes especiales que asignan funciones a otros organismos autónomos, tales como JAPDEVA e INCOP, íntimamente relacionados con el quehacer portuario.

Las funciones propias de seguridad marítima y portuaria y de protección del medio marino han sido asignadas a la División Marítimo Portuaria en marzo de 2001, mientras que el Consejo Portuario Nacional no tiene a la fecha funciones asignadas en tales aspectos.

A partir de estas limitaciones resulta necesario replantear la normativa jurídica actualmente existente. Debería promulgarse una ley que apruebe todas las competencias de la División Marítimo Portuaria y del Consejo Portuario Nacional actualmente establecidas por decreto y, a su vez, derogar expresamente aquellas competencias de JAPDEVA e INCOP que afectan la normal ejecución de las funciones de las dos primeras.

9.4 PROPUESTA DE UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA

Este equipo de consultores entiende que no es posible desligar la política de seguridad marítima portuaria de los objetivos comerciales y de productividad, los que hacen a la esencia misma de la actividad marítimo portuaria. Ese es el criterio que se ha seguido en las disposiciones propuestas a continuación.

DISPOSICIONES GENERALES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA POLÍTICA MARÍTIMA PORTUARIA

ARTÍCULO 1.- Política marítima portuaria nacional

Serán objetivos de la política de seguridad marítima portuaria nacional, los siguientes:

- A) El fomento de la integración regional fortaleciendo los mecanismos de coordinación de la actividad técnica y económica relacionada con el transporte y la administración marítima.
- B) El fomento de una política integral del sector, mediante la mejora de las condiciones de intermodalidad del transporte de cargas, la mayor competitividad de los puertos nacionales y la prestación de los servicios con la máxima productividad, eficiencia y calidad.
- C) La búsqueda de una mejor posición de los puertos nacionales en el contexto regional y mundial, mediante la oferta de servicios, eficientes, seguros y competitivos, que inserten al sistema portuario en el máximo interés de los circuitos internacionales del transporte.
- D) La optimización eficiente en el transbordo de mercancías por vía marítima de o hacia los medios de transporte terrestres.⁴⁷
- E) El desarrollo de los sistemas de control del cumplimiento de las normas suscritas en los acuerdos internacionales en materia de seguridad marítima portuaria y de protección del medio marino, en sus funciones de Estado de Abanderamiento y de Estado Rector de Puerto.

ARTÍCULO 2.- Instrumentos de la política marítima portuaria

Para alcanzar los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Estado Costarricense se valdrá de instrumentos como:

- A) Integración en la política nacional de transporte

⁴⁷ Estudio Centroamericano de Transporte

Elaborar la oportuna planificación portuaria, integrándola en la política nacional del transporte de carga.

B) Tecnificación operacional y de gestión

Favorecer la aplicación, tanto por el Estado como por los sectores interesados, de modernas técnicas de organización operacional y de gestión de los servicios marítimo portuarios.

C) Planificación subsectorial

Estructurar la planificación general en planes directores de los puertos, que permitan instrumentar una adecuada política de inversiones, expansión, aprovechamiento de oportunidades geográficas, protección del medio ambiente y establecimiento de estrategias de comercialización de las nuevas facilidades portuarias obtenidas, para promover los tráficos portuarios dentro y fuera del país.

D) Planificación sectorial

Completar la planificación general antes aludida, agrupando los planes directores para favorecer la actividad del sector, sobre todo la evolución del sistema a puertos de última generación⁴⁸, con la inclusión de sistemas de información y la ampliación del espectro de servicios portuarios.

E) Aplicación de la legislación

Aplicar con prontitud y eficacia un nuevo marco jurídico, tanto en el ámbito estatal como privado, para obtener a la brevedad las necesarias garantías de continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación de servicios, que hagan confiables los puertos nacionales en el mercado internacional, con el consecuente abaratamiento de los fletes e incremento de

⁴⁸ Modernización del Subsector Portuario de Costa Rica.

las escalas de buques, que favorecerán la colocación de los productos nacionales en mejores condiciones de competitividad y el menor costo de los insumos.

F) Intercomunicación con sistemas portuarios avanzados y organismos internacionales.

Establecer efectivamente los canales de intercomunicación con sistemas portuarios avanzados y organismos internacionales interesados en el desarrollo portuario, para lograr la modernización y permanente actualización de los puertos nacionales, accediendo a tecnologías de última generación.

G) Participación en esquemas de integración

Participar activamente en los organismos regionales e internacionales, en los que se impulse el tráfico marítimo, como vehículo de integración.

H) Capacitación y especialización

Incrementar la participación del país en los proyectos internacionales de capacitación y especialización en trabajos marítimo portuarios, estableciendo canales ágiles de acceso de los trabajadores y gestores a la formación que a través de ellos se imparte, creando centros asociados a dichos programas dentro del país e insertándolos en lo posible en su sistema educativo.

I) Desarrollo normativo

Instrumentar y aplicar la normativa vigente con la máxima sencillez y claridad, para hacer efectivos los principios que inspiran la reforma portuaria, adecuar las estructuras del Estado y organismos competentes en la materia y establecer con la mayor prontitud el marco en el que se desarrolle la actividad, en términos de seguridad para el consumidor, de acuerdo con la Constitución y las leyes vigentes.

ARTÍCULO 3.- Principios básicos que regirán la política marítima portuaria

La prestación de servicios marítimos y portuarios eficientes y competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Toda entidad pública o privada actuante en lo relacionado con las diversas actividades marítimo-portuarias, deberá ajustar las condiciones de prestación de sus servicios a la consecución de ese mandato legal.

Los servicios marítimo-portuarios se deberán prestar en los puertos comerciales durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere, sin perjuicio de observarse, en lo pertinente, las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados, como así también las normas de salud ocupacional del personal.

Se consideran fundamentales, a los efectos de la citada prestación de servicios, los principios siguientes:

1. Continuidad de los servicios, desde su inicio hasta su finalización respetando el principio reconocido internacionalmente como "servicio empezado, servicio terminado";
2. Seguridad en la prestación;
3. Regularidad en la prestación;
4. Máxima productividad y eficiencia;⁴⁹
5. Obligatoriedad de colaboración de todos los intervinientes, para la mejor coordinación y ejecución de los servicios;
6. Cumplimiento de buena fe de las obligaciones empresariales, funcionales y laborales;
7. Competencia leal;
8. Unidad de mando en las operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba y conexos; y
9. Respeto al derecho de terceros en cuanto al ejercicio de la libertad de trabajo, comercio e industria.

⁴⁹ Guía para la formulación de una Política Portuaria Costarricense. Julio 1994

La aplicación de los principios anteriores significará que la administración marítimo portuaria y la prestación de los servicios correspondientes, se llevarán a cabo bajo el objetivo general de la confiabilidad del sistema.

Para dar cumplimiento a estos objetivos será necesario:

1. Dotar al Consejo Marítimo Portuario, como organismo especializado, con la autonomía funcional y facultades suficientes para estar a cargo de la planificación, coordinación, regulación y ejecución de la política global marítima portuaria, así como para consolidar el desarrollo de los puertos.
2. Fomentar un marco legal que contemple la organización, administración y conservación de la operativa portuaria, la renovación de la infraestructura y equipamiento, y la de sus participantes.
3. Fomentar la creación de un marco legal que permita la libre competencia, el funcionamiento libre de la economía de mercado en la oferta y demanda de servicios portuarios y el desarrollo de la operativa portuaria.
4. Fomentar un marco legal que sirva de soporte para el desarrollo marítimo y el cumplimiento efectivo de los estándares adecuados de seguridad marítima.
5. Fomentar la ratificación de los convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar por buques y derrames de hidrocarburos a medida que se vayan logrando alcanzar los estándares mínimos para poder acceder a ellos.
6. Estimular la participación amplia de la empresa privada facilitando la inversión de este sector en infraestructura, equipamientos y sistemas operativos.
7. Desarrollar sistemas de formación, capacitación y especialización de quienes participan en las actividades marítimas y portuarias, procurando mejores condiciones de trabajo, seguridad, estabilidad laboral y excelencia en la prestación de los servicios.

ANEXOS

ANEXO A. LISTADO DE PERSONAL ENTREVISTADO

Nº	FECHA	LUGAR	PERSONA	ORGANISMO
1	17.9.01	SAN JOSÉ	Ing. Jorge Hernández	MOPT - Director de Navegación y Seguridad de la División de Puertos
2		SAN JOSÉ	Ing. Jorge Sánchez	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad
3		SAN JOSÉ	Lic. Fernando Coronado	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Asesor Jurídico
4	18.9.01	SAN JOSÉ	Ing. Víctor Calderón	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Transporte Marítimo
5		SAN JOSÉ	Ing. Nora del Valle	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Transporte Marítimo
6		SAN JOSÉ	Lic. Jorge Fernández	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Especialista en Legislación Marítima
7		SAN JOSÉ	Ing. Manuel Viquez	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Inspección de Buques
8		SAN JOSÉ	Arq. Ronald Agüero	MOPT - Dirección de Navegación y Seguridad - Inspección de Buques
9	19.9.01	SAN JOSÉ	Ing. Edwin Rodríguez	MOPT - Director de Gestión

Nº	FECHA	LUGAR	PERSONA	ORGANISMO
10		SAN JOSÉ	Ing. Orlando Rodríguez	Ministerio de Salud Director de Calidad del Ambiente Humano
11		SAN JOSÉ	Lic. Arturo Navarro	Ministerio de Salud - Dirección de Calidad del Ambiente Humano
12		SAN JOSÉ	Dr. Federico Paredes	Ministerio de Salud - Dirección de Calidad del Ambiente Humano
13		SAN JOSÉ	Sr. José E. Vázquez	MOPT - Dirección de Infraestructura Jefe Dpto. Obras Portuarias
14	20.9.01	CALDERA	Cap. Marvin Jaén	MOPT - Capitán de Puerto
15		CALDERA	Pract. Gustavo Ulloa	INCOP - Práctico de Puerto
16		CALDERA	Pract. Dindano Sibaja	INCOP - Práctico de Puerto
17		CALDERA	Pract. Mario Ulloaga	INCOP - Práctico de Puerto
18		CALDERA	Ing. Néstor Aguirre	INCOP - Sub-Gerente Portuario
19		CALDERA	Ing. Mario Hidalgo	INCOP - Jefe de Seguridad
20		PUNTARENAS	Lic. Gerardo González	COONATRAMAR - Ger. Gral.
21	21.9.01	LIMÓN	Sr. Carlos León	MOPT - Capitán de Puerto
22		LIMÓN	Sr. Gerardo Martínez	MOPT - Asistente del Capitán de Puerto
23		MOÍN	Ing. Henry Arias	RECOPE - Gerente de Operaciones Portuarias
24		LIMÓN	Ing. Carlos Lucas Amador	JAPDEVA - Gerente Portuario
25		LIMÓN	Sr. Dámaso Centeno	JAPDEVA - Coordinador

Nº	FECHA	LUGAR	PERSONA	ORGANISMO
				Comisión de Seguridad
26		LIMÓN	Lic. Gerardo Romero	JAPDEVA - Asesor de la Gerencia
27		LIMÓN	Sr. Greivin Alvarado	JAPDEVA - Salud Ocupacional
28		LIMÓN	Sr. Luis Navarro	JAPDEVA - Intendente de Puerto Moín
29		LIMÓN	Sr. Karl Mc Queen	JAPDEVA - Intendente de Puerto Limón
30		LIMÓN	Sr. Alberto Kalvin Johnson	JAPDEVA - Resguardo Portuario
31		LIMÓN	Ing. Juan Ramón Rivera	JAPDEVA - Pte. Ejecutivo
32	24.9.01	SAN JOSÉ	Geog. Eduardo Bedoya	MOPT – Instituto Geográfico Nacional – Director
33	25.9.01	SAN JOSÉ	Lic. Roxana Badilla	SETENA – Comisión de Marinas
34		SAN JOSÉ	Sr. Francisco Fernández	SETENA – Evaluación de Impacto Ambiental Preliminar
35	26.9.01	SAN JOSÉ	Ing. Didier Esquivel	Comisión Nacional de Emergencias – Director de Prevención y Mitigación
36		SAN JOSÉ	Ing. Alex Solís	Comisión Nacional de Emergencias – Coordinador de Comisión Interinstitucional por Amenazas Tecnológicas
37		SAN JOSÉ	Ricardo Bell	RECOPE – Coordinador de Área Seguridad Industrial

ANEXO B. METODOLOGÍA DE LA CAPACITACIÓN

1. Generalidades

En esta sección se presenta el bosquejo general del proyecto de investigación de campo, para diagnosticar las necesidades reales actuales y futuras de capacitación de la población económicamente activa, vinculada directa o indirectamente, a la actividad marítimo portuaria nacional.

El IX Censo Nacional de Población y V de Vivienda del año 2000 produjo una actualización importante de indicadores sociodemográficos del país. Hasta los resultados definitivos dados a conocer recientemente por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (en adelante INEC), la contabilidad estimada por crecimiento vegetativo de la población nacional estuvo por debajo de las cifras arrojadas por el censo. Así, en la Encuesta Nacional de Hogares de mediados del año 2000, realizada por el mismo INEC, se reportó una población de 3,486,048 habitantes, en tanto que el censo arrojó una cifra de 3,810,179 habitantes.

Tomaremos como punto de referencia y comparación, por razones que más adelante se entenderán, a la provincia de Limón, que es en la que se desarrolla la principal actividad marítimo portuaria.

La provincia de Limón, por ejemplo, tiene una población⁵⁰ de 339,295 habitantes, que representa el 8.9% de la población total del país. Si bien la tasa de crecimiento de la población total del país entre los censos de 1984 y 2000 fue de 2.8%, en el caso de Limón ese aumento fue mayor al del resto de provincias, con 4.4%. En términos absolutos, ha sido la población rural la que ha experimentado una mayor expansión, que está asociada a la actividad económica primaria de cultivos de exportación como el banano. Entre los dos períodos censales, la población rural creció en 97,742 personas.

⁵⁰ Debe señalarse que el crecimiento intercensal de la población entre 1984 y 2000 fue de 2.8%. Toda referencia a las cifras actuales debe entenderse en el sentido de la población medida en junio del año 2000, momento en que se realizó el último censo.

También ha existido una contribución importante de factores migratorios para el aumento de la población en la provincia de Limón, pues es un polo de atracción de empleo tanto para residentes de otras provincias como para población nacida fuera de Costa Rica.

Del total de residentes nacionales, una tercera parte es nacida fuera de la provincia pero han establecido nexos de alguna naturaleza con la provincia, sea por razones laborales, de emparentamiento, de negocios u otro tipo. Las provincias de donde mayormente procede ese tercio de población son, por importancia, San José (27,114 habitantes), Guanacaste (23,672 habitantes) y Puntarenas (la otra provincia con actividad marítimo portuaria, 20,268 habitantes).

Por otro lado, después de San José, Limón es la provincia que posee la mayor proporción de inmigrantes extranjeros, 30,048 que equivale a 8.9% de su población registrada. De ellos, 24,032 son originarios de Nicaragua y se han trasladado al Caribe costarricense para arraigarse en plantaciones agrícolas y actividad portuaria (principalmente es el caso de los hombres), donde han encontrado su principal giro de sustento material, así como en actividades de comercio y servicios (principalmente es el caso de las mujeres). Los inmigrantes extranjeros que en importancia siguen son ciudadanos de Panamá que constituyen 2,918 pobladores. En el caso de inmigrantes locales, la proporción de hombres a mujeres es ligeramente menor (50.6%) a lo que se observa con los ciudadanos nacidos fuera del territorio nacional, donde se eleva a 55.1%.

Los mecanismos sociales de acceso al sistema formal de educación pública que han universalizado el derecho a la educación general básica gratuita, han marcado una diferencia en el nivel de instrucción secundaria de la población limonense. En efecto, mientras que no se nota una diferencia significativa en la participación de hombres y mujeres mayores de 5 años en escuela primaria, dado que sus tasas de participación por sexo se aproximan en cada una de las zonas (urbana y rural), no ocurre lo mismo tratándose de la educación secundaria general que consolida la orientación académica y la técnica, donde las mujeres superan ligeramente la participación de los hombres (30.7% contra 29.5%) en el ámbito urbano y ese patrón diferencial subsiste en el caso de la población estudiantil rural, con una participación de las mujeres de 15.0% cursando estudios secundarios contra 13.8% de hombres. Esto probablemente se explique por una tendencia ligeramente precoz de incorporación a la población

económicamente activa de los hombres en edad escolar, que desertan o interrumpen sus estudios para ayudar al sostenimiento de los hogares mediante la venta de su fuerza de trabajo.

Necesariamente todo programa de capacitación institucional que busque dotar de nuevas habilidades y herramientas a la fuerza de trabajo de una comunidad, de manera que se produzca una concatenación oportuna entre el “puesto” y el “perfil de atributos requerido”, que a un mismo tiempo mejore la productividad de las labores y los ingresos de los trabajadores, deberá tomar en cuenta las principales características sociodemográficas de su población meta, para afinar los instrumentos de que dispone con objeto de perfilar un programa que beneficie a los empresarios que ocupan a esa fuerza de trabajo, a los trabajadores que se tornan más productivos y especializados y a la comunidad de clientes y usuarios de la actividad o el sector donde éste se lleve a cabo.

2. Características y alcance del diseño muestral

a) Población de estudio

La población que será objeto de estudio para determinar las necesidades reales actuales de capacitación en el Sector Marítimo portuario Nacional, está compuesta por la población económicamente activa de 15 a 50 años de edad cuya ocupación o actividad principal está directa o indirectamente vinculada a la producción de bienes o prestación de servicios en la zona de influencia económica del Sector, bajo un contrato laboral o por cuenta propia. Se define como zona de influencia económica del Sector, toda actividad lucrativa y/o remunerada que permita crear, transformar, reparar, agregar valor, embalar, etiquetar, almacenar, trasladar, transportar físicamente, financiar, o prestar un servicio a bienes que sean objeto de comercio internacional y cuyo embarque o desembarque involucre al Sistema Marítimo Portuario Nacional, como plataforma logística de transporte o de servicios o de trámites aduanales o de alguna otra forma que utilice la infraestructura institucional del gobierno o del sector privado.

En virtud de que una parte sustancial de la actividad comercial relacionada con este sector, que en adelante denominaremos “servicios integrados de logística al comercio exterior (SILCE)” es realizado por organizaciones privadas, con la excepción del suministro de combustible y la oferta de servicios portuarios y marítimos, a cargo de RECOPE, JAPDEVA, INCOP y el MOPT

según su orden, el estudio se concentrará en la declaración de necesidades que hagan las unidades muestrales seleccionadas mediante el procedimiento que adelante se indicará, así como en una entrevista que se realizará a un grupo representativo de directores de operación de las empresas que participan en este sector (SILCE).

b) Grupos ocupacionales

Para delimitar los grupos ocupacionales de interés que más rápidamente podrían beneficiarse de un programa de capacitación diseñado en función de sus necesidades inmediatas, se han escogido las siguientes actividades:

Actividad SILCE	Grupo Ocupacional
1. MOPT	Personal de la Dirección de Seguridad Marítima y Portuaria
2. JAPDEVA	Directores de Operación, supervisores, coordinadores, capataces y chequeadores
3. INCOP	Directores de Operación, supervisores, coordinadores, capataces y chequeadores
4. RECOPE	Directores de Operación, supervisores, coordinadores, capataces y chequeadores
5. Agentes navieros	Coordinadores, capataces y chequeadores de operación
6. Compañías estibadoras	Supervisores, capataces, personal de cuadrillas
7. Empresas comercializadoras y de exportación	Cuadros técnicos y de producción
8. Empresas de seguridad	Coordinadores y personal de vigilancia
9. Servicios de reparación, calibrado, ajuste y mantenimiento de equipos	Oficiales, ayudantes de proceso
10. Transporte físico de mercaderías	Choferes, empacadores y coordinadores de entrega
11. Manipulación de cargas	Personal de cuadrillas de operadores

12. Supervisión, control y ajuste de procesos productivos	Capataces, responsables de proceso
13. Supervisión y control de operaciones portuarias	Intendentes, contralores
14. Programación y monitoreo de actividades	Intendentes, contralores
15. Control de calidad	Responsables de calidad total (ISO 9000 e ISO 14000)
16. Normas de seguridad	Responsables de seguridad ocupacional

c) Marco muestral

Por diversas razones tales como duplicaciones, omisiones, incorrecta identificación, y otras, la población de estudio y el marco muestral, definido como el conjunto total de las unidades que son objeto de estudio, no siempre coinciden. Ante esa posibilidad, el marco muestral debe diseñarse de manera que discrepe lo menos posible de la población de estudio.

El marco muestral de este estudio, en caso necesario, está compuesto por un listado de empleados asegurados en la Caja Costarricense de Seguro Social por parte de los 16 grupos de actividad definidos en el apartado b) anterior; esto es, grupos ocupacionales, al mes de agosto de 2001.

Cada uno de esos grupos será previamente identificado a partir de los directorios de afiliados de las organizaciones que se mencionan abajo, siempre que cumpla con la condición de que opera en los puertos marítimos nacionales.

Cámara de Empresarios Navieros (NAVE).

Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO).

Cámara de Representantes de Casas Extranjeras (CRECEX).

Cámara de Transportistas de Carga de Costa Rica.

Almacenes fiscales.

Representantes aduaneros.

Patios de contenedores.

Empresas aduaneras.

Talleres de reparación de equipos.

Empresas de seguridad privada.

d) Diseño muestral

La técnica a ser empleada es el muestreo estratificado. A pesar de que hay una interrelación entre las actividades que desempeñan los diversos participantes del SILCE en el Sector, pues todos ellos constituyen una fase en la cadena de valor y distribución física de mercancías en el comercio internacional, cada una de las actividades involucra a grupos ocupacionales específicos que plantea cierta homogeneidad dentro de ellos (estrato) y mayor varianza entre estratos, con lo cual resulta conveniente este tipo de diseño muestral.

e) Procedimiento de selección de la muestra

En cada estrato se seleccionará la muestra mediante muestreo aleatorio simple sin reemplazo, siendo hecha la selección de manera independiente entre cada estrato. Los estimadores paramétricos poblacionales serán expresados como la suma de sus correspondientes valores en cada estrato mediante muestreo estocástico simple. Así, un parámetro poblacional denominado Φ puede ser estimado a través de la suma de todos los estimadores insesgados propuestos por Horvitz y Thompson para cada estrato.

f) Prueba piloto

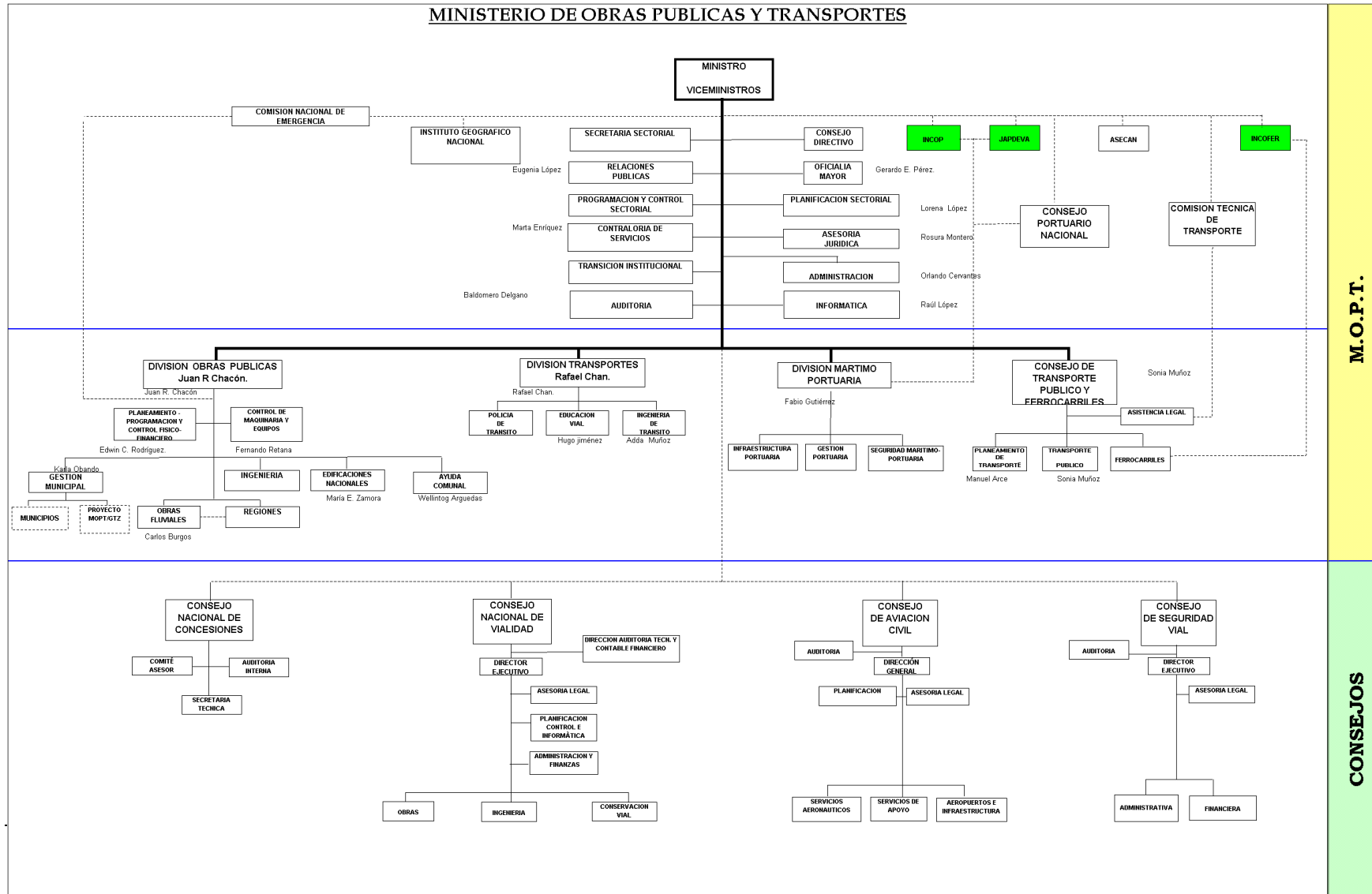
Como los resultados de esta encuesta serán utilizados en la formulación de un programa de capacitación para la población económicamente activa del SILCE en el Sector Marítimo Portuario y con objeto de detectar el grado de comprensión de las preguntas, la calidad informativa del cuestionario a aplicar, así como evaluar el desempeño del personal encuestador que aplicará la boleta entre las unidades muestrales seleccionadas, se ha decidido realizar una prueba piloto de la encuesta que filtre posibles errores antes de su aplicación general.

g) Nivel de confianza de los resultados

El nivel de confianza de los resultados es de 97%. Es decir, el margen de error asociado a los parámetros poblacionales estimados es de 3%.

ANEXO C. CUESTIONARIO DE CAPACITACIÓN

ANEXO D. ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



ANEXO E. FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO - Resol. OMI A 881 (21)

FORMULARIO DE AUTOEVALUACION DE LA ACTUACION DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO **Resolución A.881 (21)**

CUESTIONES GENERALES

1.- Nombre del Estado:.	
2.- Nombre de la persona encargada de completar este formulario con la que se puede establecer contacto: Nombre de la Administración: Dirección: Número de teléfono: Número de facsímil : Correo electrónico:	
3.- Indíquese en cuál de los siguientes instrumentos internacionales es Parte su Estado y qué anexos (facultativos) del MARPOL 73/78 se han ratificado. SOLAS, 1974 Protocolo de 1978 relativo al SOLAS Protocolo de 1988 relativo al SOLAS	Sí/No Sí/No Sí/No

MARPOL 73/78	Sí/No
Anexo III	Sí/No
Anexo IV	Sí/No
Anexo V	Sí/No
Anexo VI	Sí/No
Convenio de Líneas de Carga de 1966	Sí/No
Protocolo de 1988 relativo al Convenio de Líneas de Carga , 1966	Sí/No
Convenio de Arqueo de 1969	Sí/No
Reglamento de Abordajes, 1972	Sí/No
Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	Sí/No
4.1 ¿ Cuántos buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 100 regidos por los instrumentos pertinentes que se han indicado en la pregunta 3 enarbolan actualmente el Pabellón de su Estado?	Buques Mercantes :
4.2 ¿Cuál es el arqueo bruto total de los buques mercantes que enarbolan el pabellón de su Estado?	

CRITERIOS INTERNOS

Marco jurídico

<p>5. ¿ Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan implantar los instrumentos internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación en relación con:</p> <p>.1 la construcción, el equipo y la gestión de los buques</p> <p>.2 la prevención, reducción y contención de la contaminación del medio marino;</p> <p>.3 la seguridad de las operaciones de carga de los buques</p> <p>.4 la dotación de los buques</p> <p>.5 la seguridad de la navegación (incluida la participación en los sistemas obligatorios de notificación y de organización del tráfico), el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de abordajes?</p>	<p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p>
<p>6. ¿ Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan garantizar la aplicación de sanciones de una severidad adecuada para desalentar la infracción de los instrumentos en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>7. ¿ Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan inspeccionar los buques a fin de verificar que cumplen las normas internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación de los instrumentos en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>
<p>8. ¿ Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan iniciar acciones judiciales contra los buques que no cumplan los instrumentos internacionales en que su Estado es Parte?</p>	<p>Sí/No</p>

<p>9. ¿Cuenta su Administración con leyes vigentes que le permitan llevar a cabo las investigaciones sobre siniestros necesarias?</p>	<p>Sí/No</p>
---	--------------

Ejecución

<p>10. ¿ Cuenta su Administración con la infraestructura necesaria, incluido personal con conocimientos técnicos y experiencia adecuados para:</p> <p>.1 determinar cuáles son los buques que enarbolan el pabellón de su Estado que no cumplen las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?</p> <p>.2 adoptar medidas contra los buques que enarbolan el pabellón de su Estado cuando no cumplan las prescripciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación?</p> <p>En caso afirmativo, ¿ contra cuantos buques se han adoptado medidas en cada uno de los últimos cinco años?</p>	<p>Sí/No</p> <p>Sí/No</p> <p>...</p>
<p>11. ¿ Ha investigado su Administración las detenciones impuestas por los Estados rectores de puertos respecto de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años? (véase asimismo la pregunta 28) - En caso afirmativo, indíquense cuántas detenciones se han investigado.</p>	<p>Sí/No</p> <p>...</p>

Organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración

12. ¿ Qué organizaciones ha reconocido su Administración a efectos de delegar autoridad en relación con los instrumentos pertinentes que se han indicado en la pregunta 3?	
13. Cuando su Administración delega autoridad en organizaciones reconocidas, ¿se cumplen las prescripciones mínimas de las Resoluciones A 739(18) y A 789(19), las prescripciones de la regla XI/1 del Convenio SOLAS 74 y las prescripciones análogas del MARPOL 73/78?	Sí/No
14. ¿ Ha entregado su Administración a la OMI una copia de los acuerdos oficiales o actos jurídicos equivalentes que ha concluido con las organizaciones reconocidas enumeradas en la pregunta 12?	
15. Indíquense que funciones de reconocimiento o certificación ha delegado su Administración en las organizaciones reconocidas a que se hace referencia en la pregunta 12.	
16. Indíquense, respecto de los instrumentos enumerados en la pregunta 3, qué reconocimientos o funciones de certificación lleva a cabo su Administración.	
17 ¿ Lleva a cabo su Administración las funciones de verificación y supervisión indicadas en la Resolución A 739 (18)?	Sí/No
18. ¿ Cómo lleva a cabo su Administración la verificación y supervisión indicadas en la Resolución A 739 (18)?	
19. ¿Con que frecuencia verifica y supervisa su Administración la labor de las organizaciones que actúan en su nombre?	Cada..... Meses

20. ¿ Cómo se hace cargo su Administración de la responsabilidad específica en relación con los certificados expedidos en su nombre por el segundo registro o los registros de los territorios dependientes?	
--	--

Investigación de siniestros e incidentes

21. ¿ Dispone su Administración de medios (financieros y administrativos) para asegurar que se realiza una investigación pronta y minuciosa de todos los casos de siniestros e incidentes graves y muy graves, según están definidos en los párrafos 4.2 y 4.3 del anexo de la Resolución A 849 (20) ¿	Sí/No
22. En cada uno de los últimos cinco años, respecto de los buques que enarbolan el pabellón de su Estado: .1 ¿Cuántos siniestros e incidentes graves y muy graves se han investigado? .2 ¿ Cuántos siniestros e incidentes de esta índole se han notificado a la OMI?	
23. ¿ Puede su Administración presentar a la OMI, si se le solicita, pruebas de que se han investigado los siniestros e incidentes relacionados con los buques que enarbolan el pabellón de su Estado?	Sí/No
24. en cada uno de los últimos cinco años, ¿ha presentado su Administración a la OMI el informe anual obligatorio prescrito en el Artículo 11.1 f) del MARPOL 73/78?	Sí/No

Investigación de siniestros e incidentes. (continuación)

25. ¿Cuántas acusaciones de transgresión se han presentado contra los buques	
--	--

<p>que enarbolan el pabellón de su Estado en cada uno de los últimos cinco años en virtud del Artículo 4 del MARPOL 73/78?</p> <p>.1 ¿Cuántas investigaciones o procedimientos judiciales ha iniciado su Administración durante los últimos cinco años en virtud de los Artículos 4 y 6 del MARPOL?</p> <p>.2 ¿En cuántos casos ha respondido su Administración al Estado notificante o a la OMI en cada uno de los últimos cinco años?</p>	
---	--

CRITERIOS EXTERNOS

<p>26. En cada uno de los últimos cinco años, ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado:</p> <p>.1 se han visto involucrados en siniestros graves o muy graves?</p> <p>.2 han sufrido una pérdida total o una pérdida total constructiva?</p> <p>.3 han producido una contaminación grave?</p> <p>.4 que tasa de siniestros por cada 1000 buques representa esa cifra?</p> <p>.5 que porcentaje del tonelaje total de la flota representan los buques afectados?</p>	
<p>27. En cada uno de los últimos cinco años ¿Cuál ha sido el número de muertos:</p> <p>.1 en siniestros sufridos por buques que enarbolan el pabellón de su Estado?</p>	

<p>.2 como consecuencia de accidentes laborales (es decir, no debidos a siniestros sufridos por los buques) en los buques que enarbolan el pabellón de su Estado?</p> <p>Nota.- Incluye: caídas; embarco o desembarco; accidentes en cubierta y en los espacios de maquinas; muertes en espacios cerrados; pero no incluye accidentes en tierra; homicidios; suicidios; o muertes por enfermedad o causas naturales.</p>	
<p>.1 En cada uno de los últimos cinco años, ¿cuántos buques que enarbolan el pabellón de su Estado han sido detenidos por Estados rectores de puertos por incumplimiento de los Convenios SOLAS 74, MARPOL 73/78, Líneas de Carga, 1966 o del Reglamento de abordajes, 1972?</p> <p>.2 ¿ Qué tasa de detención por cada 1000 inspecciones de buques representa esa cifra? (véase también la pregunta 11)</p>	

Resolución A.881 (21)

ANEXO F. COMENTARIOS A LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La recopilación normativa contenida en el numeral 8.1. RECOPIACIÓN DE NORMAS JURÍDICAS. NUMERAL 8.1.1. LEGISLACIÓN NACIONAL, ha permitido reconocer las siguientes disposiciones y/o aspectos normativos de interés para este estudio:

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA del 7 de Noviembre de 1949 y sus modificaciones

La Constitución Política de la República de Costa Rica actualizada con todas las reformas posteriores a su aprobación, sigue los criterios y lineamientos de la Conferencia de Estocolmo de 1972 al reconocer como derecho y garantía social el derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, obligando al Estado a garantizar, defender y preservar ese derecho (Artículo 59).

Asimismo, reconoce como derecho y garantía individual de usuarios y consumidores, la protección de la salud, el ambiente, la seguridad y los intereses económicos, prohibiendo todo monopolio (Artículo 46).

Finalmente, reconoce y protege como garantía social, el derecho de todo trabajador a la higiene y seguridad en el trabajo y a su preparación técnica y cultural (Artículo 67).

Conforme al Artículo 6, el Estado brinda esta protección en los ámbitos en que ejerce soberanía completa y exclusiva, como lo son, entre otros, sus aguas territoriales en una distancia de 12 millas a partir de la línea de baja mar a lo largo de sus costas, en su plataforma continental y en su zócalo insular, y, en los mares adyacentes a su territorio en una extensión de 200 millas a partir de la misma línea, sobre los que ejerce jurisdicción especial, con el fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas” (Artículo 6°).

En cuanto a los tratados y convenios internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa, destaca el Artículo 7 que les otorga autoridad superior a las leyes desde el día de su promulgación.

Respecto de las atribuciones de la Asamblea Legislativa contenidas en el Artículo 121, merecen especial mención la del N° 1 (dictar leyes, reformarlas, derogarlas y darles interpretación auténtica); N° 4 (aprobar convenios internacionales) y N° 14, que a propósito de la facultad de decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la nación, contempla una importante restricción en materia de puertos, los que *“no pueden ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado.* Algún interés en esta materia tiene el Artículo 140 (sobre Atribuciones del Presidente de la República y del respectivo Ministro de Gobierno, cuyo numeral 18 se refiere a la facultad para dictar reglamentos que convengan para el régimen interior de sus despachos y expedir los demás reglamentos y ordenanzas necesarias para la pronta ejecución de las leyes), el Artículo 183 sobre la Contraloría General de la República) y el Artículo 188 sobre instituciones autónomas.

2. LEY GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (Ley N° 6.227 de 02.05.78): .

Constituye una normativa completa en materia administrativa que es aplicable a toda la administración, que tiene las siguientes características:

Según su Artículo 1 las reglas de esta ley regulan la actividad del Estado y se aplicarán también a los otros entes públicos, en ausencia de norma especial para éstos.

Según el Artículo 4, la actividad de los entes públicos debe estar en consonancia con los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.

Destacan los Artículos 6.1 y 6.2. en cuanto al orden jerárquico que se asigna a las fuentes del ordenamiento jurídico administrativo: a) la Constitución Política; b) los tratados internacionales y las normas de la Comunidad Centroamericana; c) Las leyes y los demás actos con valor de ley; d) Los decretos del Poder Ejecutivo que reglamentan las leyes y los de los otros Supremos

Poderes en la materia de su competencia; e) Los demás reglamentos del Poder ejecutivo, los estatutos y los reglamentos de los entes descentralizados; y f) Las demás normas subordinadas a los reglamentos, centrales y descentralizadas. Los reglamentos autónomos del Poder Ejecutivo y los de los entes descentralizados están subordinados entre sí dentro de sus respectivos campos de vigencia.

Respecto de las normas no escritas, -como la costumbre, la jurisprudencia y los principios generales de derecho- que sirven para interpretar, integrar y delimitar el campo de aplicación del ordenamiento escrito, el Artículo 7 les confiere el rango de la norma que interpretan, integran o delimitan y cuando se trate de suplir la ausencia, y no la insuficiencia, de las disposiciones que regulan una materia, se asigna a dichas fuentes rango de ley.

Según el Artículo 8 el ordenamiento administrativo se entenderá integrado además por las normas no escritas necesarias para garantizar un equilibrio entre la eficiencia de la Administración y la dignidad, la libertad y los otros derechos fundamentales del individuo y si no haya norma administrativa aplicable, escrita o no-escrita, se aplicará el derecho privado y sus principios (Artículo 9).²

3. LEY QUE CREA LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP) -(Ley N° 7593 de 28.03.96 publicada el 05.11.96)

² Existen dudas respecto a la siguiente exclusión de esta norma, según se señala al final de la ley, se excluye del Libro II (referido a los Procedimientos Administrativos) y por los Decretos 8979-P y 9469-P en aplicación del artículo 362.2.h), las siguientes leyes, entre otras: Ley de Abanderamiento de Barcos (N. 12 de 22.10.1941); Ley de Aguas (N. 276 de 27.08.1942); Ley de Pesca y Caza Marítima (N. 190 de 28.09.1948); Ley de Sanidad Vegetal (N. 2852 de 6.11.1961); Ley General de Salud (N. 5395 de 30.10.1973); Ley Orgánica del Ministerio de Salud (N. 5412 de 8.11.1973); Ley sobre la Pesca de Atún por Barcos de Bandera Extranjera (N. 5775 de 14.09. 1975); Ley de la Zona Marítimo Terrestre (N. 6043 de 2.03.1977); Ley de Sanidad Animal (N.6243 de 2.05.1978); Código Aduanero Uniforme Centroamericano; Código de Comercio; Código de Trabajo; Procedimientos referentes a la aplicación de Convenios de Integración Económica.

Se crea esta Autoridad, como Institución Autónoma Reguladora de los Servicios Públicos con personería jurídica y patrimonio propio, que no está sujeta a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de sus atribuciones.

En el Artículo 3º letras a) c) y d) encontramos las definiciones de Servicio Público, Prestatario de Servicio Público y Evaluación de Impacto Ambiental.

Los objetivos (competencias) de esta Autoridad según el Artículo 4 son: armonizar intereses de los consumidores, usuarios y prestatarios de servicios, procurando un equilibrio, asegurando la prestación del servicio de acuerdo a requisitos de calidad, cantidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad.

En el Artículo 5 g) se da el carácter de servicio público a los servicios marítimos y aéreos de los puertos nacionales y se señala que la autorización para su prestación será otorgada por el MOPT, JAPDEVA, e INCOP, según corresponda.

Son obligaciones de la ARESEP entre otras y según el Artículo 6º, las siguientes: (i) realizar inspecciones técnicas a propiedades, planta y equipos destinados a prestar el servicio público, para verificar la calidad, confiabilidad, continuidad, los costos, precios y las tarifas (letra b) y (ii) velar por el cumplimiento de las leyes laborales (letra c). Tiene facultad, además, para controlar instalaciones y equipos dedicados al servicio público (Artículo 21); aplicar multas al servicio que ponga en peligro a personas o propiedades (Artículo 38) y revocar o caducar el permiso o concesión por incumplimiento de medidas de mitigación y normas sobre protección ambiental (Artículo 41). La Autoridad y sus funcionarios responden solidariamente de sus actuaciones (Artículo 8).

4. LEY DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA: Ley N° 7494 de 02.05.95 publicada el 08.06.95 sobre Contratación Administrativa.

5. REGLAMENTO GENERAL DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA aprobado por Decreto Ejecutivo N° 25038-H de 06.03.96, consagran todo lo relativo a los procedimientos y requisitos que regulan las contrataciones en donde participe el Estado.

6. DIRECTRIZ MOPT. N° 29 de 10.07.01. Cláusula de cumplimiento de Obligaciones Laborales para incluir en carteles de licitaciones y contratos administrativos.

7. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. Ley N° 4786 de 5.7.71 publicada el 07.08.63 que crea el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en sustitución del Ministerio de Obras Públicas: se reformó íntegramente el Artículo 1° de la Ley 3155.

El Artículo 2° entrega al MOPT las siguientes competencias de interés para esta Consultoría: Artículo 2 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 interna y Artículo 2 j): Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República.

El Artículo 3 consagra la potestad del Poder Ejecutivo de crear mediante Decreto las Direcciones y dependencias necesarias para la mejor organización del MOPT y el Artículo 4 convierte a este Ministerio, de manera permanente, en la Autoridad única y oficial, 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. (Salvo en la administración y operación de los muelles en los puertos de Limón y Puntarenas que mantendrán su situación jurídica (Artículo 3° de la Ley).

8. DECRETO N° 16.642 G MOPT DE 7.08.85 PUBLICADO EN LA GACETA N° 224 DE 22.11.85 EN VIRTUD DEL CUAL LAS CAPITANÍAS DE PUERTO DEL LITORAL DE LA REPÚBLICA, pasaron a depender de la estructura orgánica de la Dirección de Transporte Marítimo del MOPT como órganos marítimos de administración. (Artículo 1°). "Como órgano técnico de la Administración en materia de transporte marítimo nacional e internacional" se entregaron a esta Dirección las siguientes competencias de interés para esta Consultoría:

Artículo 2°: Estudiar, evaluar y programar la reestructuración de las Capitanías para cumplan con sus condiciones técnicas y específicas del control y la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar.

Artículo 3°: regular, controlar y establecer la organización y funcionamiento de los registros, procedimientos, formalidades y solemnidades de la matrícula, su inscripción y expedición de

certificados de matrícula a toda clase de buques y artefactos navales de bandera nacional. (Artículo 2º)

En materia de seguridad nacional, el Artículo 7º obliga a las Capitanías de Puerto a informar al Ministerio de Salud y al Ministerio de Gobernación y Policía el arribo de ubiques con explosivos o mercancías peligrosas.

9. REGLAMENTO AUTÓNOMO DE ORGANIZACIÓN Y SERVICIO DEL MOPT_(Decreto Ejecutivo N° 18250-MOPT de 26.6.88.

El Artículo 83 prevé la protección de todos los riesgos de trabajo de los funcionarios del MOPT. EL Artículo 96 inciso a) refiere a las condiciones ambientales de las edificaciones e instalaciones.

10. REGLAMENTO ORGÁNICO DE LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE POR AGUA (Decreto 11147-T, de 6.2.80 publicado en La Gaceta de 08.02.80). El decreto consagró las atribuciones generales de esta Dirección relacionadas directa e indirectamente con el transporte de pasajeros y la carga por vía acuática así como todos los aspectos relacionados con la navegación. El Artículo 2 le otorga las siguientes atribuciones de interés para esta Consultoría:

letra a) establecer y ejecutar las políticas de explotación del transporte marítimo y por vías interiores de navegación;

letra b) regular el transporte por agua de mercancías;

letra c) regular las actividades vinculadas al transporte por agua;

letra d) establecer y controlar sistemas y procedimientos para mejorar productividad y rendimiento de las operaciones portuarias;

letra e) promover la creación y desarrollo de la Marina Mercante Nacional;

letra k) promover políticas de formación y capacitación profesional;

letra m) fiscalizar planes de estudio y funcionamiento de establecimientos dedicados a la enseñanza de las actividades propias del transporte por agua;

letra n) dictaminar sobre la concertación, adhesión, y ratificación de convenciones o convenios internacionales sobre transporte marítimo;

letra o) opinar, previo a su promulgación, sobre todos los reglamentos internos de administración y operación portuaria;

letra p) llevar el Registro de la gente de mar, agentes navieros, explotadores e involucrados

letra r) vigilar mediante inspecciones el estado y seguridad de las embarcaciones de bandera nacional;

letra s) velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar y en vías de navegación interior;

letra t) determinar la necesidad y conveniencia de construcción o provisión de obras portuarias;

letra u) supervisar construcción de buques y embarcaciones menores, letra v) velar por estricto cumplimiento de este reglamento y de los convenios internacionales sobre transporte que el estado suscriba o ratifique;

letra w) resolver cualquier otro problema que se relacione con el transporte por agua y por tuberías y x) supervisar toda la actividad del transporte marítimo y por vías interiores y por tuberías.⁵¹

11. TRASLADO DEL REGISTRO NACIONAL DE BUQUES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL MOPT AL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD MUEBLE DEL REGISTRO NACIONAL (Decreto Ejecutivo N° 23178 de 8.4.94. de MOPT y Ministerio de Justicia y Gracia, publicado en La Gaceta N° 86 de 05.05.94.

El Artículo4º entrega competencia de la Dirección de Transporte Marítimo, a través de las Capitanías de Puerto, para regular y llevar el Registro Administrativo de los buques inscritos, con el fin de (a) vigilar, a su respecto, el cumplimiento de las normas vigentes relativas a la navegabilidad y a la seguridad en el mar, (b) llevar el control de las modificaciones a la estructura de los buques por medio de inspecciones periódicas.

El Artículo 5º, entrega competencia a los inspectores autorizados de la Dirección General de Transporte Marítimo del MOPT para efectuar la revisión técnica necesaria para proceder a la inscripción de los buques en el registro.

12. REESTRUCTURACIÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE. Por Decreto N° 27917-MOPT de 30.6.99 se modificó la estructura del Ministerio y en su Cap. VII referido al AREA PUERTOS, crea en el Artículo 38 la División de Puertos (creada por este decreto); la División de Gestión Portuaria (Artículo39); la División de Infraestructura Portuaria y

⁵¹ Revisar la vigencia de estas facultades al tenor de las modificaciones contenidas en los decretos 27917-MOPT de 30.6.99 y N° 29547 MOPT de 22.3.01.

Marítima (Artículo40); y la División de Seguridad Marítima y Portuaria. (Artículo41). En Artículo 46 se deroga cualquier norma de menor o igual jerarquía especialmente de orden organizativo para el MOPT.

13. CREACIÓN DEL CONSEJO PORTUARIO NACIONAL (Decreto Ejecutivo N° 28617 – MOPT-MP de 16.11.99 como órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el que según el Artículo1 tiene como objetivo fundamental servir como órgano de coordinación y enlace nivel superior entre el Poder Ejecutivo y los demás órganos e instituciones descentralizadas y desconcentradas del Estado, que tengan competencia en materia portuaria y marítima, y el sector empresarial, trátase de exportadores, importadores, transportistas y demás usuarios o clientes de los servicios portuarios. El Artículo2 entrega al este Consejo las siguientes funciones, sin detrimento de las facultades y prerrogativas que por Ley Especial corresponden, en razón de autonomía, a instituciones autónomas, tales como ICT, JAPDEVA, INCOP u otras:

- a) Coordinar la correcta aplicación de las políticas y estrategias portuarias y marítimas,
- b) Estudiar y emitir opinión, sobre los asuntos que sean sometidos a su conocimiento, por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios portuarios o marítimos;
- c) Servir como órgano que facilite la coordinación interinstitucional, entre las diversas administraciones portuarias, las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y clientes de los servicios portuarios, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios portuarios o marítimos;
- d) Definir normas, procedimientos y acciones tendientes a mejorar las políticas y directrices en materia portuaria y marítima,
- e) Velar porque la actividad portuaria, los sistemas operacionales y equipamiento requerido sean acordes con los más modernos sistemas tecnológicos (estas recomendaciones serán acatadas por la respectiva dependencia estatal o entidad del sector privado, en tanto lo permita el Ordenamiento Jurídico, en aras de satisfacer el interés público, el bien común e incentivar la economía del país;
- f) y g) Preparar un Plan Estratégico para organizar técnica y administrativamente la puesta en operación de un Plan de Desarrollo Tecnológico y una vez aprobado, controlar, fiscalizar y vigilar su cumplimiento;

- h) Recomendar modificaciones en los distintos programas de la organización portuaria nacional;
- i) Promover un desarrollo de los recursos humanos acorde con los requerimientos de un sistema moderno marítimo y portuario, con programas y sistemas de capacitación adaptados a las necesidades locales;
- j) Propiciar el desarrollo de una gestión eficiente en la comercialización de los servicios del subsector marítimo y portuario, que permitan un desarrollo autosuficiente del subsector, con puertos de tercera generación y una regulación y fiscalización marítimas acordes con los tratados internacionales, debidamente aprobados.

Corresponden al Director Ejecutivo de este Consejo (Artículo 10), las facultades de (a) coordinar y dar formal seguimiento a la ejecución y cumplimiento de todos los acuerdos, resoluciones, recomendaciones, sugerencias, políticas sectoriales que el Consejo emita y (b) ostentará las atribuciones que el Bloque de Legalidad le conceda, en materias relacionadas con las áreas acuática y portuaria y propiciará acciones de capacitación en el Subsector; coordinará la realización de estudios y planes maestros de desarrollo de infraestructura y servicios para el Subsector; y ejercerá todas las facultades y obligaciones que el Consejo le asigne.

El Artículo 3º crea una Comisión Asesora Portuaria para brindar asesoría en el campo acuático, marítimo y el Artículo 4 le entrega a “este órgano de carácter consultivo y asesor del Consejo Portuario Nacional” las facultades para determinar las causas, problemas y soluciones administrativas, técnicas, legales y cualesquiera otras, que afectan a los Puertos de Caldera, Puntarenas, Limón, Moín, Punta Morales, Quepos y Golfito.

Según el Artículo 12, el Consejo Portuario Nacional, como las Comisiones, deben someterse a las normas constitucionales, legales y reglamentarias, que le resulten aplicables.

El Artículo 13 deroga explícitamente el decreto ejecutivo N° 26137-MOPT-MP del 21 de mayo de 1997, publicada en La Gaceta N° 133 del 11 de julio de 1997; así como cualquier otra disposición de igual o inferior rango jerárquico, en lo que se oponga. Una evaluación de esta norma se contiene en forma más detallada en el punto 9.

14. DECRETO MODIFICATORIO N° 29567 DEL AÑO 2001, se sustituyen los Artículos 38, 39, 40 y 41 ya indicados, dando al Ministerio su estructura actual en el área marítimo-portuaria

conformada por las Divisiones Marítimo-Portuaria, de Gestión, de Infraestructura y de Navegación y Seguridad con las siguientes competencias.

Artículo 38.— División Marítimo Portuaria. Esta División, estará conformada por las Direcciones de: Gestión, Infraestructura; Navegación y Seguridad y para el cumplimiento de sus objetivos la División contará con una Unidad Asesora, la Asesoría Técnico Legal y cualesquiera otras que le resulten necesarias. A través de su Director la División ejercerá las siguientes funciones:

coordinará con la Dirección de Planificación Sectorial la formulación de políticas de desarrollo marítimo y portuario;

coordinará con el Consejo Directivo la elaboración y cumplimiento de la política integral multimodal;

mantendrá una relación constante y servirá de enlace con los organismos internacionales y regionales relacionados con la actividad marítima y portuaria (UNCTAD, CEPAL, OMI, COCATRAM, COMITRAM, etc.);

establecerá políticas para promover la formación y capacitación del personal de la División, fiscalizará los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos dedicados a la enseñanza de las actividades propias del subsector marítimo;

coordinará la ejecución de las políticas y acuerdos que tome el Consejo Directivo Nacional en asuntos propios de su competencia y

asumirá todas aquellas funciones que le resultaren inherentes y atribuibles en razón de la aplicación de este Decreto como jerarca superior de la División.

Artículo 39. —La **Dirección de Gestión**, tendrá entre sus funciones:

Llevar a cabo una continua evaluación de la calidad de la gestión en los puertos, terminales nacionales y empresas de cabotaje, así como de los servicios que estos brindan, de acuerdo con los procedimientos y criterios que se establezcan.

Desarrollar e implantar los programas para la modernización de la gestión portuaria, así como los esquemas que propicien la participación del sector privado en estos.

Elaborar y evaluar el Plan Anual de la División, bajo la Dirección del Director Ejecutivo.

Ejecutar la definición de una política común de fletes, para el área centroamericana, en coordinación con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, así como la adopción de las

medidas que se consideren convenientes para su cumplimiento, bajo las directrices del Consejo Portuario Nacional.

Controlar y propiciar el mejoramiento de los servicios de cabotaje.

Planear en coordinación con el Consejo Nacional de Concesiones, las acciones necesarias para otorgar en concesión las obras y servicios del subsector marítimo portuario del país.

Cuando lo asigne el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, promover una política de formación y capacitación del personal de la División, en diferentes ramas de la actividad del transporte acuático, en coordinación con Capacitación de Recursos Humanos.

Cuando lo asigne el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, elaborar proyectos de leyes, reglamentos, resoluciones y acuerdos administrativos, para la organización y regulación del transporte acuático a cargo de la División.

Cuando lo asigne el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, fiscalizar y controlar las concesiones que se otorguen tanto para la gestión de puertos y terminales, como para los servicios de cabotaje en coordinación con la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones y la ARESEP.

39.10. Realizar análisis previo emitir criterio previamente al envío a la ARESEP de las tarifas y sus modificaciones que las administraciones, gestores y concesionarios portuarios propongan aplicar. Para ello deberá contar con base de datos y modelos tarifarios que permitan una evaluación oportuna de las mismas de manera que midan su impacto en las cadenas de distribución de carga y su efecto en la posición estratégica de los puertos nacionales en relación con el entorno portuario de la región.

39.11. Hacer el estudio y aprobar las tarifas que le correspondan, que se cobren por el transporte de carga y vehículos en la ruta de cabotaje.

39.12. Llevar a cabo para efectos de estadísticas, el análisis y recomendaciones de los presupuestos de las administraciones portuarias y operadores de cabotaje del país.

39.13. Efectuar análisis y recomendaciones de los estados financieros y las estadísticas de las administraciones portuarias y operadores de cabotaje del país.

39.14. Establecer procedimientos para controlar y mejorar la productividad y el rendimiento de las operaciones en los puertos y terminales del país.

39.15. Emitir criterio sobre los diferentes reglamentos de administración y operación en los puertos y terminales del país.

39.16. Desarrollar e implantar sistemas de información gerencial entre el MOPT, las administraciones portuarias y los operadores de cabotaje.

39.17. Analizar las operaciones portuarias en procura de recomendar y obtener la mayor eficiencia en los servicios, a fin de permitir una inserción beneficiosa para el país en el comercio mundial.

39.18. Cuando lo asigne el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, dar seguimiento a las políticas del Gobierno en lo relativo a la gestión marítimo portuaria, tanto de entes estatales como privados y promover el desarrollo del subsector.

39.19. Recomendar al Director General de la División Marítimo Portuaria las acciones a tomar en cuenta para una buena y eficiente gestión de los puertos nacionales y las rutas de cabotaje.

39.20. Cuando lo asigne el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, representar a la División en materia de gestión marítima portuaria ante organismos y comisiones nacionales e internacionales, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

39.21. Apoyar a instituciones públicas y privadas en labores afines a las de esta Dirección.

39.22. Cualesquiera otras que le sean atribuidas por el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria.

Artículo 40. —**La Dirección de Infraestructura.** Tendrá entre sus funciones:

Regular, fiscalizar y establecer los mecanismos necesarios para que la infraestructura portuaria y marítima sean debidamente conservadas y que las ampliaciones y nuevos proyectos de infraestructura sean ejecutados adecuadamente y conforme con las nuevas técnicas y tecnologías de punta.

Desarrollar e implantar en coordinación con la Dirección de Gestión, los programas para la modernización de la infraestructura marítimo portuaria, así como los esquemas que propicien la participación del sector privado en ésta.

Revisar y aprobar las propuestas de las administraciones portuarias u otras organizaciones públicas y privadas, que requieran realizar inversiones en la infraestructura portuaria y marítima. Establecer las normas y procedimientos para el desarrollo de estudios, diseño y ejecución de obras.

Crear una base de datos sobre aspectos técnicos de condiciones naturales, especificaciones técnicas, normas, procedimientos, metodologías, costos, etc.

Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, elaborar y revisar planes de corto, mediano y largo plazo para el desarrollo de la infraestructura portuaria.

Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, llevar a cabo análisis y recomendaciones de los presupuestos de las administraciones portuarias y operadores de cabotaje del país para el mantenimiento y ampliación de la infraestructura portuaria.

Conjuntamente con la Dirección de Gestión apoyar al Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria a coordinar con el Consejo Nacional de Concesión de Obra Pública, la realización de los estudios necesarios cuando se determine encargar a un tercero -el cual puede ser persona pública, privada o mixta- la planificación, el diseño, el financiamiento, la construcción, conservación, la ampliación o reparación de los puertos nacionales de altura o de cabotaje.

Cuando se lo indique el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria, dar seguimiento a las políticas del Gobierno en lo relativo a la infraestructura portuaria, tanto de entes estatales como privados y promover el desarrollo del subsector.

Recomendar al Director General de la División Marítimo Portuaria las acciones para que el país cuente con una buena y eficiente infraestructura portuaria.

Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, representar a la División en materia de infraestructura portuaria ante organismos y comisiones nacionales e internacionales, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Apoyar a instituciones públicas y privadas en labores afines a las de esta Dirección.

Elaborar el levantamiento de información para elaborar las cartas náuticas.

Rendir informes periódicos a la División sobre las labores realizadas.

Cualesquiera otras que le sean atribuidas por el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria.

Artículo 41. —***Dirección de Navegación y Seguridad***, tendrá entre sus funciones:

Dar cumplimiento a las políticas sobre navegación y seguridad marítima, establecidas por el Consejo Portuario Nacional.

Cuando el Director de la División Marítimo Portuaria le asigne, emitir criterio y recomendación sobre la conveniencia de adhesión y ratificación a convenios internacionales, sobre seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio marino de la contaminación generada por las embarcaciones.

Establecer los requerimientos mínimos para la prestación de servicios de navegación y transporte acuático, incluyendo en su caso, el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones

que procedan de acuerdo con la legislación vigente, según las directrices del Consejo Portuario Nacional.

Registrar y regular a las empresas navieras nacionales, agentes navieros y empresas de transporte por agua interiores (comprende servicios fluviales, lacustres, de cabotaje nacional y transbordadores).

Velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y de la navegación, en relación con todos los buques nacionales, así como los de bandera extranjera, cuando se encuentren en aguas en las que Costa Rica ejerce plena soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de acuerdo con el Derecho Internacional.

Llevar a cabo las inspecciones y controles técnicos, para la salvaguarda y seguridad de la vida humana, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación de los buques nacionales y los de bandera extranjera, en las situaciones autorizadas por la legislación vigente y los convenios internacionales.

Velar por una adecuada planificación, construcción, operación y mantenimiento de los servicios de señalización marítima y ayudas a la navegación en aguas y costas nacionales, así como la ordenación y el control del tráfico marítimo de la navegación.

Registrar, clasificar y controlar al personal embarcado en embarcaciones nacionales, mediante el establecimiento y uso de Libretas de Mar, así como vigilar la composición de las tripulaciones mínimas y sus condiciones generales idoneidad, profesionalidad y titulación.

Velar por el salvamento de la vida humana en el mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino producida desde los buques.

41.10. Formulación de los planes de contingencia para la prevención de la contaminación proveniente de los buques, así como planes de acción para enfrentar emergencias específicas.

41.11. Coordinar y regular el Registro Administrativo de Buques.

41.12. Ejecutar labores de salvamento, el remolque de embarcaciones y de las mercancías que se encuentren en ellos; así como, autorizar, fiscalizar la remoción y extracción de los restos náufragos situados en aguas costarricenses.

41.13. Autorizar la construcción de embarcaciones y artefactos navales en los astilleros nacionales.

41.14. Desarrollar e implantar sistemas de información gerencial con el Registro Nacional del Ministerio de Justicia y con otros entes.

41.15. Autorizar o prohibir la entrada, a través de las Capitanías de Puerto, así como su despacho, a las embarcaciones nacionales o extranjeras que visitan nuestros puertos marítimos de altura, embarcaderos, marinas o cualquier otra instalación de atraque debidamente habilitada para su atención, sin perjuicio de las obligaciones previas que correspondan a otras autoridades.

41.16. Realizar las investigaciones administrativas que correspondan luego de ocurridos accidentes marítimos a fin de determinar sus causas, los daños y perjuicios, así como las responsabilidades que acarreen y establecer las medidas que eviten su repetición. Colaborar con las investigaciones judiciales encargadas de las acciones legales que se deriven de dichos accidentes.

41.17. Ordenar la navegación y el transporte acuático y cualesquiera otras competencias que le sean atribuidas por las leyes y reglamentos afines.

41.18. Recomendar al Director General de la División Marítimo Portuaria las acciones a tomar en cuenta para una buena y eficiente gestión de la navegación y seguridad.

41.19. Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, representar a la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia y en asuntos de navegación y seguridad, ante organismos y comisiones internacionales, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

41.20. Cuando el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria lo asigne, apoyar a instituciones públicas y privadas en labores afines a las de esta Dirección.

41.21. Otorgar y registrar en el Registro Naviero los certificados de idoneidad y de identificación a la tripulación.

41.22. Autorizar la renovación de patentes provisionales de navegación para embarcaciones extranjeras nacionales o extranjeras.

41.23. Cualesquiera otras que le sean atribuidas por el Director Ejecutivo de la División Marítimo Portuaria

Artículo 43. —Niveles jerárquicos. Las Unidades de Obras Públicas, Transportes y Marítimo Portuaria, comprendidas en el nivel de Unidades Coordinadoras y Ejecutoras tal y como se señala en el artículo 1º, inciso 1.2. de este Decreto, son unidades sustantivas, equiparables a Divisiones.

Las otras unidades sustantivas y asesoras, ubicadas en cualquier nivel indicado en este Decreto, se equiparán a Direcciones. Los “procesos”, se equiparán a Departamentos.

Artículo 2º—Las funciones atribuidas a las Direcciones de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se establecen sin detrimento de las facultades y prerrogativas que por Ley Especial corresponden, en razón de autonomía, a instituciones autónomas, tales como ICT, JAPDEVA, INCOP, INCOPECA, ARESEP u otras.

Artículo 3º— En su actividad, la División Marítimo Portuaria y sus Direcciones deberán someterse a las normas constitucionales, internacionales, legales y reglamentarias vigentes, que le resulten aplicables, para el óptimo y debido ejercicio de sus funciones.

Artículo 4º—Modifica parcialmente el Decreto Ejecutivo N° 27917-MOPT, publicado en *La Gaceta* N° 112 del 10 de junio de 1999, en sus artículos 38, 39, 40, 41 y 43; asimismo deroga a cualquier otra disposición de igual o inferior rango jerárquico, en lo que se oponga.

15. INCOP. LEY DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP) LEY N° 1721 de 28.12.53 modificada por las leyes N° 1797 de 30.9.54, N° 3909 de 18.07.76, N° 4040 de 03.01.69, N° 5507 de 19.04.74; Decreto N° 6686 MOPT, N° 8508, Ley N° 6221 de 17.04.78, N° 6982 de 18.12.84.

El Artículo 1º de la ley crea el INCOP Institución de Derecho Público con autonomía administrativa, personería jurídica y patrimonio propios con el objetivo principal de asumir las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria y suministrar servicios portuarios y facilidades conexas en los puertos de la vertiente Pacífico. En cumplimiento de sus funciones, el Artículo 2º le entrega, entre otras, las siguientes facultades de interés:

Letra a) planificar obras e instalaciones portuarias;

Letra b) construir las obras, mejorar, mantener, operar y administrar las existentes;

Letra c) establecer sistemas de trabajo y administración en todos los servicios que intervenga como en el uso de instalaciones, equipos y facilidades;

Letra e) recibir y controlar los barcos que entren o salgan de los puertos del Pacífico;

Letra f) recibir, trasladar dentro de los recintos portuarios y ubicar en los almacenes, patios, ferrocarriles y demás instalaciones, las mercancías y otros bienes de embarque o desembarque por dichos puertos;

Letra g) vigilar, custodiar, almacenar y entregar la mercancía;

Letra i) coordinar el desenvolvimiento de las actividades portuarias y de transporte conexos;
Letra j) dictar los reglamentos internos y demás medidas necesarias para lograr los objetivos de la ley.

16. REGLAMENTO GENERAL DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP) publicado en La Gaceta N° 183 de 24.09.81 y su *Reglamento de Tarifas fue* aprobado por DECRETO EJECUTIVO N° 21.129 publicado en La Gaceta N° 92 de 15.05.96, con fe de erratas de La Gaceta N° 120 de 25.06.96 y Resolución RRG-788-99 publicada en La Gaceta N° 62 de 30.03.99.

17. REGLAMENTO DE TARIFAS DE INCOP. Aprobado por el Decreto Ejecutivo N° 21.129 publicado en La Gaceta N° 92 de 15.05.96.

18. JAPDEVA. LEY ORGÁNICA DE LA JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA) Ley No. 18.02.63 modificada íntegramente por la Ley N° 5337 de 27.8.73. Esta Ley, en su Artículo 1º, crea a JAPDEVA como ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, con las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria; encargada, de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, y encargada de administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga; Tiene personería jurídica y patrimonio propio y goza de independencia administrativa de acuerdo con esta ley. Las relaciones entre el Poder Ejecutivo y JAPDEVA se mantendrán a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Artículo 2) Las competencias de JAPDEVA como autoridad portuaria conforme al Artículo 6 son:

Planificar las obras e instalaciones portuarias;

construir las obras que se requieran para un eficiente servicio portuario y mejorar, mantener, operar y administrar los servicios e instalaciones que estén a su cargo;

Recibir y controlar directamente, las naves que entren o salgan de los puertos del litoral atlántico, extendiendo el zarpe y los demás documentos de rigor;

Recibir, trasladar, almacenar, custodiar y entregar dentro de la zona portuaria, cuando proceda, la carga, mercancías o bienes que se embarquen o desembarquen por los puertos de la Vertiente Atlántica.

Otorgar a las autoridades fiscales, de migración y sanidad, cooperación para el desempeño de sus respectivas funciones;

Organizar servicio propio de resguardo y seguridad en la zona portuaria, para vigilar las instalaciones, bienes, equipos y carga en custodia.

Coordinar las actividades portuarias y de transporte que le son conexas; y

Tramitar las solicitudes de concesión, para el establecimiento de servicios portuarios y de transporte privados en la Vertiente Atlántica.

Según el Artículo 45, para el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos, JAPDEVA determinará las zonas de jurisdicción portuaria de cada uno de los puertos bajo su administración y lo comunicará al Poder Ejecutivo. Estas áreas deberán contemplar Terminales y derechos de vía; sitios de anclaje, de fondeaderos y balizamiento de la rada; canales de acceso y zona de maniobras; y atracaderos, almacenes de tránsito, bodegas en general, oficinas, talleres, patios y espuelas de ferrocarril, zonas para almacenamiento de mercancías y cualquier otro sitio destinado a operaciones portuarias y ferroviarias.

19. REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS DE JAPDEVA 03.11.78.

20. CONCESIONES DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS. LEY DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS CON SERVICIOS PÚBLICOS (Ley No. 7762 de 02.04.98 publicada en Alcance N° 17 a la Gaceta de 22.05.98. Regula todos los contratos de concesión de obras públicas y de obras con servicios públicos.

21. REGLAMENTO DE ESTA LEY fue aprobado por Decreto N° 27098 MOPT de 12.06.98 publicado en Alcance N° 27 a La Gaceta N° 115 de 16.06.98. Esta norma regula todos los trámites, procedimientos y actuaciones de la Administración concedente y de los particulares interesados en materia de concesión de obra pública y de obra con servicio público.

22. LEY DE CONCESIÓN Y OPERACIÓN DE MARINAS TURÍSTICAS. (Ley No.7744 de 19.12.97) referida al otorgamiento de las concesiones en las áreas de la zona marítima - terrestre y el área adyacente cubierta permanentemente por el mar.

23. REGLAMENTO DE LA LEY DE CONCESIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE MARINAS TURÍSTICAS contenido en el Decreto N° 27030 - Min. de Turismo; Min. de Medio Ambiente y Energía y MOPT de Mayo de 1998 (La Gaceta 96 de 20 de mayo de 1998.) se regula el procedimiento, y los trámites requeridos para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos en las zonas marítimo- terrestres y área adyacente cubierta permanentemente por mar.

24. TRANSPORTE EN GENERAL. LEY DE ADMINISTRACIÓN VIAL (Ley N° 6324 de 24.05.79 publicada el 25.05.79). Esta ley regula lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, en todo lo relativo a la seguridad vial, y la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores. El Artículo 4 dispone la creación del Consejo de Seguridad Vial como dependencia del MOPT, pero con independencia funcional y personería jurídica propia. La Dirección de Policía de Tránsito tendrá a su cargo el control y la vigilancia de las operaciones de tránsito en todo el país, incluyendo los recintos portuarios.

25. REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUCTOS PELIGROSOS. (Decreto 24.715 de 06.10.95 publicado en La Gaceta el 01.11.95.) Consagra una normativa general que regula todo el transporte terrestre de productos peligrosos de carácter tóxico, explosivo, radioactivo, comburente, inflamable, corrosivo, irritante u otro siempre que represente peligro para la salud.

26. REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN Y SIMBOLOGÍA DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRES DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS. (Decreto 27.008 de 20.03.98 publicada en La Gaceta el 03.07.98). Señalización de las unidades de transporte Terrestre y productos químicos peligrosos. Este Reglamento tiene por objeto establecer los requerimientos mínimos que deben cumplir las etiquetas y el etiquetado de las unidades de transporte de materiales y productos químicos peligrosos, inclusive derivados del petróleo que circulen por el territorio nacional cualquiera sea su destino.

27. SEGURIDAD MARÍTIMA-PORTUARIA. CODIGO de COMERCIO. LIBRO III del Código de Comercio sólo respecto de algunas materias pertinentes a esta Consultoría, que se encuentren en el Título I (De las naves); Título II (sólo respecto de Navieros, Capitanes.

Oficiales y Sobrecargos. Título IV (Avería, Arribada Forzosa. Naufragio) no derogadas tácitamente por normas posteriores de igual rango.

28. REGLAMENTO DE GOBIERNO Y POLICÍA DE PUERTOS DE LA REPÚBLICA. (Decreto N° 14 de 1884) Esta antigua ley regula importantes materias relacionadas con la navegación y debe ser revisada acuciosamente en orden a establecer las disposiciones de la misma que aún conservan su vigencia.

En cuanto al régimen exterior, interesa por de pronto destacar del LIBRO I, su Cap. I Artículo 1° : que entrega al Capitán de Puertos, (junto a prácticos, guardias y comités de marina) en materias de servicio y orden en los puertos de la República y en materia de seguridad de las vidas e intereses materiales confiados a los buques mercantes; su Cap. III (sobre prácticos), Cap. IV (sobre auxilio extraordinario); Cap. VI (sobre o de buques); Cap. VII y VII (sobre el servicio sanitario marítimo y demás visitas al buque); Cap. X (sobre policía de puertos: Artículos 115-116-117 y prohibición de arrastrar lastres).

En cuanto al régimen interior, destacan los Artículos 128 y 129 (sobre deberes y atribuciones del Capitán de Puerto); el Artículo 144 (sobre fondeadero y amarradero de los buques); los Artículos 145 a 152 (sobre anclas sueltas y otros accidentes); el Cap. VI Artículo 153 y siguientes (sobre limpieza de los puertos), y Artículo 183 y siguientes, que mantienen cierta actualidad.⁵²

29. LEY DE SERVICIO DE CABOTAJE DE LA REPÚBLICA, que reputa como cabotaje a todos los efectos de esta norma el tráfico que se realiza entre dos puertos nacionales, costaneros o fluviales de un mismo litoral. Los derechos de una línea de *cabotaje tienen que ser otorgados en concesión por el MOPT.*

30. REGLAMENTO DE LA LEY DE SERVICIO DE CABOTAJE (Decreto N° 66 de 04.11.60 publicada en la Gaceta N° 252 de 09.11.60 y REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES DE “NAVEGACIÓN MARÍTIMA”⁵³ (decreto N° 7974 de 06.03.78 publicado en La Gaceta de 06.03.78 El Artículo 1.01) establece la competencia de las

⁵² Este reglamento exige un mayor análisis en cuanto a la vigencia de sus normas.

⁵³ Existen dudas respecto al nombre exacto de esta Ley, pues el texto original habla de “Embarcaciones Mercante” y aparentemente hubo una modificación que no se ha podido ubicar.

Autoridades Portuarias en los puertos de la República y los Cónsules en el extranjero de prohibir la salida al mar de los buques de bandera nacional que no se encuentren en buenas condiciones de seguridad. Se detallan los certificados que deben presentarse para acreditar las condiciones de seguridad (Artículo 1-02), el personal que debe efectuar los reconocimientos (Artículo 1-03), la responsabilidad y obligaciones de los propietarios, armadores, capitanes, y patrones de los buques (Artículo 1-05). Se establecen normas sobre reconocimiento del “Equipo y Material de Armamento”, “Medios de Detección y Extinción de Incendios”, “Dispositivos de Salvamento”, “Luces y Marcas de Navegación”, “Pruebas de Estabilidad” y reconocimientos de buques nuevos (2.01 a 2.07), todo ello en consonancia con los lineamientos de los COVENIOS SOLAS 60 y COLREG 62//72.

31. DECRETO MODIFICATORIO de los artículos 13 y 48 del Reglamento de la ley de Cabotaje N° 4361 de 06.12.74 publicado en La Gaceta N° 240 de 17.12.74) establecen los requisitos para tramitar la concesión y explotación de las líneas, así como los derechos y deberes de los concesionarios. Por Decreto 4361 se estableció que la concesión de las líneas queda limitada a un período de 10 años (Artículo13) y que para operar servicios de cabotaje no se requiere formalizar un contrato- concesión (Artículo48).

32. REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES DE “NAVEGACIÓN MARÍTIMA” Decreto 7974 de 06.03.78 publicado en La Gaceta el 06.03.78

33. REGLAMENTO PARA AUTORIZAR Y ACEPTAR LAS INSPECCIONES REALIZADAS POR SOCIEDADES CLASIFICADORAS DE BUQUES de bandera nacional reconocidos por la Dirección General de Transporte Marítimo. (Decreto publicado en La Gaceta N146 de 03.08.88° .

34. REGLAMENTO DE INSPECCIÓN PARA EMBARCACIONES NACIONALES (Decreto de 28.06.89 publicado en La Gaceta de 14.07.89) referido a los reconocimientos, inspecciones o revisiones destinadas a verificar las condiciones mínimas de conservación del buque, salvaguardar la vida humana en el mar y comprobar el estado de funcionamiento del equipo. (Artículo2). Se regula el reconocimiento inicial del buque para ingresar al Registro Naval de Costa Rica y las revisiones periódicas.

35. REGLAMENTO DE ARQUEO DE BUQUES (Decreto N° 28528 de 03.03.00 publicado en La Gaceta N° 59 de 23.03.00) aplicable a las naves de bandera nacional así como a las naves de bandera extranjera que lo soliciten voluntariamente o por petición expresa de autoridad competente. El Artículo 2º letra b) de este decreto entrega competencia para efectuar el arqueo al MOPT por medio de su “*Dirección General de Seguridad Marítima y Portuaria.*”⁵⁴

36. REGLAMENTO DE LA EMISIÓN DE ZARPE DE LAS EMBARCACIONES DE BANDERA NACIONAL (Decreto N° 28742 de 19.06.00 publicado en La Gaceta N° 131 de 07.07.00. preceptivo para todas aquellas embarcaciones cuyo certificado de navegabilidad establezca una autonomía superior a las 3 millas náuticas y voluntario para las que tengan una autonomía menor de 3 millas. Es de competencia de la Capitanía de Puerto respectiva, la emisión del “Zarpe” correspondiente.

37. REGLAMENTO PARA REGULAR EL INGRESO DE EMBARCACIONES PROVENIENTES DE PUERTO EXTRANJERO AL TERRITORIO NACIONAL. (Decreto N° 28869 MOPT 14.06.2000 publicado en La Gaceta N° 166 de 30.08.00, modificado por DECRETO del P.E. N° 29388 de 8.12.00.

El Artículo 1º obliga a las embarcaciones de bandera y registro extranjeros que incursionen en aguas territoriales de la república de Costa Rica a someterse a las leyes y reglamentos vigentes.

El Artículo 2º entrega al MOPT como órgano rector y fiscalizador en estas materias, competencia para establecer las condiciones que deban cumplir los puertos para ser calificado como óptimo para el arribo de buques extranjeros.

El Artículo 4º, modificado por el decreto 29388, establece como únicos puertos habilitados oficialmente para arribo de buques extranjeros los puertos de Golfito, Quepos, Caldera, Puntarenas, Limón, Moín Playa del Coco y Punta Morales. Si bien en el considerando N° 3 de este decreto se hace una referencia expresa a los trámites de recepción de las embarcaciones que ingresan al territorio por las autoridades Marítimas, Aduanales, Migratorias, de Salud, de Cuarentena Agropecuaria y Portuaria, no se contienen en este decreto normas que reglamenten el trámite de recepción de naves.

⁵⁴ Esta División hoy sería la División de Navegación y Seguridad creada por el Decreto 29547.

38. DECRETO del P.E. 29.388, de 08.12.00, modifica el artículo 4º del anterior y establece como únicos puertos habilitados oficialmente para arribo de buques extranjeros los puertos de Golfito, Quepos, Caldera, Puntarenas, Limón, Moín, Playa del Coco y Punta Morales.

39. REGLAMENTO PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE ZAFARRANCHO. Decreto 29389 MOPT de 22.01.01 publicado en La Gaceta NC61b de 27.03.01). Este reglamento fue dictado dentro del contexto de la aprobación, por parte de Costa Rica del Convenio de Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar, teniendo presente, a su vez la imperiosa necesidad de interés público de regular el Proceso de Capacitación de la Gente de Mar.

40. AMBIENTE. LEY ORGÁNICA DEL AMBIENTE. Ley Nº 7554 de 04.10.95 publicada el 13.11.95 Esta norma procura dotar a los costarricenses y al Estado de los instrumentos necesarios para conseguir y mantener un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

El Capítulo IV refiere al Impacto ambiental, su evaluación y garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

El Capítulo VIII define los “recursos marinos, costeros y humedales” y establece lineamientos y condiciones generales para que la construcción de obras e infraestructuras (ej. Puertos) se realice sin mayor daño a los ecosistemas y c/ evaluación de su impacto ambiental. Se establece como prioridad el establecimiento y operación de servicios adecuados.

Con respecto a las aguas se reitera en el Artículo50 el dominio público de las mismas estableciéndose criterios para la conservación y el uso sostenible del recurso hídrico.

Con respecto a la prevención de la contaminación acuática, el Artículo60 da prioridad, entre otros, al establecimiento y operación de la recolección y el manejo de desechos.

El Artículo 61 al tratar las contingencias ambientales, deja en manos de la autoridad competente el dictado de las medidas preventivas y correctivas necesarias cuando estas contingencias de contaminación ocurran según los límites fijados por las normas correspondientes.

Otros artículos de esta ley que se relacionan directamente con la consultoría, son: el Artículo 64 sobre prevención de la contaminación del agua, el Artículo 65, sobre tratamiento de aguas residuales, el Artículo 66 sobre responsabilidad del tratamiento de los vertidos, el Artículo 69 sobre disposición de residuos contaminantes, y el Artículo 70 sobre importación de desechos.

Finalmente, se crea en el Artículo 102 el cargo de Contralor Ambiental y un Tribunal Ambiental Administrativo en los términos del Artículo- 103 y siguientes de la ley.

En este punto se hace necesario incluir dos reglamentos: 1) Reglamento sobre las características y listado de los desechos peligrosos industriales (Ministerio de Ambiente- Decreto Nº 27.000) y 2) Reglamento de Procedimiento de la SETENA (Secretaría Técnica Nacional de Medio Ambiente (Decreto del Ministerio del Ambiente 25.705)

41. MEDIO AMBIENTE SANITARIO Y FITOSANITARIO. LEY DE PROTECCIÓN FITOSANITARIA (Ley Nº 7664 de 08.04.97). Esta ley otorga al Servicio Fitosanitario del Ministerio de Agricultura y Ganadería tiene entre otros objetivos, el evitar u prevenir la introducción y difusión de plagas que amenacen la seguridad alimentaria y la actividad económica sustentada en la producción agrícola del país. (Artículo2 letra b). Entre otras funciones, el Artículo 5 inciso c) entrega al Ministerio la de coordinar con otros Ministerios y sus dependencias el cumplimiento de las medidas de protección y en su inciso g) la de realizar el control fitosanitario del intercambio nacional e internacional de vegetales, de materiales de empaque y acondicionamiento y medios de transporte que puedan propagar o permitir la introducción de plagas que amenacen la seguridad alimentaria y la actividad económica. Este servicio está facultado de acuerdo al Artículo8 inciso d) a realizar inspecciones de los medios de transporte nacionales e internacionales, de la carga, los equipajes y otras pertenencias de los pasajeros, retener vehículos y solicitar la documentación necesaria. Es obligación de los funcionarios públicos colaborar con las autoridades fitosanitarias dentro de sus respectivas competencias

42. LEY ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA (Ley Nº 59 de 03.07.44). Esta norma se relaciona estrechamente, en lo que tiene que ver con esta consultoría y su vinculación con el Ministerio de Salud Pública, con dos reglamentos: 1) Reglamento de Registro y Control de Sustancias Tóxicas y Productos tóxicos y peligrosos. Decreto Nº 24.099, y 2) Reglamento para el Registro de Productos Peligrosos Decreto 28.113.

43. PROTECCIÓN LABORAL. CÓDIGO DEL TRABAJO. *El TÍTULO SEGUNDO*, Capítulo XI referido al trabajo en el mar y en las vías navegables. El Artículo 118 asigna al capitán de la nave la representación de su patrono y le otorga el carácter de autoridad en los casos y con las facultades que las leyes comunes le atribuyan. El Artículo 127 deja a las naves c/sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, afectadas al pago de los salarios e indemnizaciones que correspondan a los trabajadores. El TÍTULO IV sobre Protección de los Trabajador durante el Ejercicio del Trabajo, regula la responsabilidad del patrono por los riesgos del trabajo en casos de accidentes y enfermedades profesionales y el régimen de prestaciones del trabajador afectado.

44. LEY DE PROTECCIÓN AL TRABAJADOR. (Ley Nº 7983 de 18.02.00 publicada en La Gaceta Nº 11 de 18.02.20) crea los fondos de capitalización laboral de propiedad de los trabajadores y establece el marco regulatorio del nuevo régimen de Pensiones por Invalidez, Vejez y Muerte de los trabajadores la que se estimo no reviste mayor trascendencia en las materias de este estudio.

45. LEYES VARIAS. LEY DE AGUAS CON SUS MODIFICACIONES. (Ley Nº276 de 27.08.42) Determina en el Capítulo Primero, Sección I el ámbito del dominio público y privado de las aguas. El Artículo 3 en sus numerales I y IV incluye las playas y zonas marítimas como de propiedad nacional así como los terrenos ganados al mar por obras naturales o artificiales, (caso de las obras portuarias).

La ley destina su Capítulo III a la regulación del dominio público de las playas, las zonas marítimas y de los terrenos que se unen a estas zonas marítimas por accesión y otras causas. Sería necesario revisar la vigencia de estas normas.

Interesa destacar el Artículo 42 que otorga a las empresas de ferrocarriles y otras empresas de transporte, el derecho de aprovechar las aguas públicas necesarias para su servicio, previa autorización del Servicio Nacional de Electricidad (hoy esta referencia debiera entenderse referida al Ministerio del Ambiente y Energía según lo dispuso el Artículo 5º Transitorio de la Ley 7593 de 28.03.96 que creó la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

Hay regulaciones en esta ley respecto de las concesiones para el aprovechamiento o construcción de canales de navegación (Artículos 58 y sgts).

En la Sec. 1 del Cap. X de esta ley sobre penas, sanciones y delitos, sanciona con prisión de 3 meses a un año o multa al que arroja basuras o contamine las aguas haciéndolas dañinas a los animales o perjudiciales a la pesca, agricultura o industria y al que permite que las aguas se derramen o salgan de las obras que las contengan.

46. LEY DE EMERGENCIA. LEY Nº 7419 de 07.09.99 Esta ley regula la actividad extraordinaria del Estado para hacer frente a un estado de emergencia, así como las acciones ordinarias para prevenir situaciones ante riesgos inminentes de emergencia en todo el territorio de Costa Rica. La finalidad de esta norma es conferir un marco ágil y eficaz para enfrentar situaciones de emergencia o prevenirlas para garantizar el manejo oportuno, coordinado y eficiente de todos los recursos humanos, técnicos y económicos. Son de interés, los siguientes artículos de la Ley:

Artículo 4 que define a) el Estado de emergencia: como acaecimiento de una situación de guerra, conmoción interna o calamidad pública, como sucesos provenientes de la naturaleza o la acción del ser humano, imprevisibles o previsibles, pero inevitables, que no puedan ser controlados, manejados ni dominados con las potestades ordinarias de las que dispone el Gobierno y b) la prevención de situaciones de riesgo inminente de emergencias, como políticas, acciones y programas, tanto sectoriales como nacionales, regionales o locales, orientados a prevenir situaciones de riesgo inminente de emergencia. El inciso final obliga a cada institución. en cuanto a los temas específicos de su competencia, a participar en la prevención y a colaborar con los comités locales de prevención.

En cuanto a las potestades del Ejecutivo en casos de emergencias interesan las siguientes: **Artículo 9:** imponer restricciones temporales para el uso de la tierra: **Artículo 10:** expropiar sin previa indemnización cuando medie declaración de emergencia, los bienes, las propiedades o los derechos indispensables para cumplir los propósitos de la ley y **Artículo 11:** Imponer servidumbres, ocupación, derribo o restricción sobre predios de propiedad privada y ordenar la demolición de toda edificación, pública o privada, en las áreas geográficas incluidas en la declaración de emergencia cuando por hallarse en un área de inminente peligro, arriesgue la seguridad o salubridad de los habitantes o de otras personas.

El **Artículo 13.** crea la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, como órgano de desconcentración responsable (Artículo 23) de coordinar las labores preventivas y con competencia para desarrollar las actividades ordinarias y extraordinarias amparadas por una declaración de emergencia (Artículos 24 y 25).

Según el **Artículo 27,** todas las dependencias, instituciones públicas, gobiernos locales y particulares deben coordinarse con la Comisión.

47. REGLAMENTO de la LEY DE EMERGENCIA. Decreto N° 28445 de 03.02.00 la Ley 741. Reglamento de prevención riesgos y atención de emergencias. Dispone que la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y atención de emergencias funcione como un órgano con desconcentración máxima adscrito a la Presidencia de la República.

48. APROBACION DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA PARA LA COOPERACIÓN PARA SUPRIMIR EL TRÁFICO ILÍCITO POR MAR. Ley N° 7929 de 06.10.99 publicada en La Gaceta el 28.10.99 Esta cooperación es para la activa participación de todos los estados afectados, en la lucha eficiente y eficaz contra la narcoactividad. El Gobierno de los Estados Unidos seguirá proveyendo al Gobierno de Costa Rica la información electrónica, aérea y marítima sobre embarcaciones o aéreo naves sospechosas sobre las aguas y espacios aéreos costarricense par que la República de Costa Rica disponga las medidas de contralor pertinente.

49. LEY DE CREACION DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS. **LEY Nº 8000 de 05.05.00**
Este cuerpo policial será integrante de la fuerza pública especializado en el resguardo de las aguas territoriales, la plataforma continental, el zócalo insular y los mares adyacentes al estado costarricense. Tiene personería jurídica instrumental para administrar el fondo especial del servicio. Sus competencias en lo que tiene vinculación con esta consultoría son: d) velar por la seguridad del tráfico portuario y marítimo, tanto de las naves nacionales como extranjeras en las aguas jurisdiccionales del Estado, e) Desarrollar los operativos necesarios par rescatar a personas extraviadas o en situación de peligro en las aguas nacionales y para localizar embarcaciones extraviadas, f) Velar por el cumplimiento efectivo del ordenamiento jurídico nacional sobre las aguas interiores y las aguas marítimas jurisdiccionales del estado en coordinación con las autoridades nacionales.

50. REGLAMENTACION DE LA LEY DE CREACION DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS.
DECRETO Nº 29114 de 04.12.00.

ANEXO G. TEXTO LEGISLACIÓN NACIONAL COMPARADA DE PAÍSES DE AMÉRICA LATINA

LEY DE PUERTOS DE ARGENTINA

Ley 24.093

Buenos Aires, 3 de junio de 1992

DESREGULACION DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

BOLETIN OFICIAL - 26/06/1992

TEXTO ART 24 OBSERVADO (PARRAFO VETADO) POR ARTÍCULO 2 DE. 1029/92 (B.O. 26-6-92)

TITULO 1

AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1 - Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

ARTICULO 2 - Denomínase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

ARTICULO 3 - Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TITULO 2

DE LA HABILITACION

CAPITULO 1

DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE

ARTICULO 4 - Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

ARTICULO 5 - La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4 debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

ARTICULO 6 - A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;

- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

ARTICULO 7 - Los puertos se clasificarán en:

1) Según la titularidad del inmueble:

- Nacionales
- Provinciales
- Municipales
- De los particulares

2) Según su uso:

- Uso público
- Uso privado

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera. Son considerados puertos de uso privado: aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:

- Comerciales
- Industriales
- Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios. Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto. Son

considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

ARTICULO 8 - El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la Autoridad de Aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

CAPITULO 2 DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO

ARTICULO 9 - Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta Ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo Nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPITULO 3 CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 10. - La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TITULO 3

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA (artículos 11 al 20)

CAPITULO 1 DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACION O EXPLOTACION PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A

LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA

*ARTICULO 11. - A solicitud de las provincias en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria. En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

CAPITULO 2

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA ESTATAL (artículos 12 al 16)

ARTICULO 12. - En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

ARTICULO 13. - La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a estos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales,

mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 14. - La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

ARTICULO 15. - En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

ARTICULO 16. - Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPITULO 3

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES

ARTICULO 17. - Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.

ARTICULO 18. - Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

ARTICULO 19. - La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPITULO 4

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 20. - El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado Nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaaje. [*] TITULO 4 DE LA JURISDICCION Y CONTROL

ARTICULO 21. - Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otros la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TITULO 5 DE LA AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 22. - La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5 y 9 de la presente ley;

b) Controlar dentro del ámbito de las actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden y competencia nacional;

c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean reestablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;

d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado Nacional;

e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;

f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;

g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;

h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;

i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;

j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23 inciso a) de la presente ley;

l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;

ll) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

TITULO 6 DE LA REGLAMENTACION

ARTICULO 23. - El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación: Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente;

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;

c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos;

d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley;

e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

TITULO 7

CONSIDERACIONES FINALES (artículos 24 al 25)

ARTICULO 24 - Derógase las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente.

(Nota de redacción) OBSERVADO POR DE. 1029/92

ARTICULO 25. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

LEY DE NAVEGACIÓN DE MEXICO

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

D E C R E T O

“EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

LEY DE NAVEGACION

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

AMBITO DE APLICACION DE LA LEY

Artículo 1o. Es objeto de esta ley regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Secretaría de Marina.

Artículo 2o. Para efectos de la presente ley se entenderá por:

Artefacto naval: Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Comercio marítimo: La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Marina mercante mexicana: El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

Navegación: La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Vías generales de comunicación por agua o vías navegables: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

Artículo 3o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías

generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

Artículo 4o. Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana.*

Artículo 5o. A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

Las leyes Generales de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;

Código de Comercio;

Ley Federal de Procedimiento Administrativo;*

Códigos Civil para el Distrito Federal, en materia Común, y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y

Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO II

AUTORIDAD MARITIMA

Artículo 6o. La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;

Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanos; y

El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

Artículo 7o. Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana;

Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;

Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos;

Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

Otorgar su aprobación a personas físicas o morales para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas y de las que establezcan los tratados internacionales;

Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad;

Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;

Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;

Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana;

Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;

Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora, en el ámbito de su competencia;

Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;

Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso, autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;

Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

Imponer sanciones por infracciones a esta ley; y

Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

Artículo 8o. Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada, y con las siguientes atribuciones:

Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional, en los términos de la presente ley;

Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;

Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

Inspeccionar y verificar que las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas y las de los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

Certificar las singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

Ordenar, previa opinión del administrador portuario, las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;

Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones;

Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres y actuar como auxiliar del Ministerio Público;

Imponer las sanciones en los términos de esta ley; y

Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE

CAPITULO I ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE EMBARCACIONES

Artículo 9o. Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

Por su uso:

De transporte de pasajeros;

De transporte de carga;

De pesca;

De recreo y deportivas;

Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, barcazas, barcos grúa, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; y *

Artefactos navales.

Por sus dimensiones, en:

Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar; y

Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado.

Artículo 10. Las personas físicas mexicanas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos, embarcaciones y artefactos navales, de su propiedad o en posesión, mediante contrato de arrendamiento financiero.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

Artículo 11. La autoridad marítima podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar una embarcación como mexicana; en cuyo caso expedirá un pasaporte de navegación mientras se tramita la matrícula.

En el extranjero la autoridad consular mexicana podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanos; y, mediante la expedición de un pasaporte autorizar la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.

Artículo 12. Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;

Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;

Las decomisadas por las autoridades mexicanas;

Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y

Las que sean propiedad del Estado mexicano.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V de este artículo serán matriculadas de oficio.

Artículo 13. El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida, y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;

Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;

Por su destrucción o pérdida total;

Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;

Por resolución judicial; y

Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales; y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes.

CAPITULO II

REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

Artículo 14. La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;

Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;

Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;

Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.

Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y

Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción, los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

Artículo 15. Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.

CAPITULO III

EMPRESAS NAVIERAS

Artículo 16. El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

Artículo 17. Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;

Tener domicilio social en territorio nacional; y

Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 18. Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciere esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.

CAPITULO IV

AGENTES NAVIEROS

Artículo 19. El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

Artículo 20. Para actuar como agente naviero se requiere:

Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;

Tener su domicilio social en territorio nacional;

Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y

Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 21. El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuere consignado;

Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;

Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;

Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;

Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y

En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

CAPITULO V

TRIPULACION

Artículo 22. Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.

Artículo 23. El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

Artículo 24. Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aun cuando no se encuentre a bordo.

Artículo 25. El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;

Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;

Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en materia Federal; y

Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas.

Artículo 26. Los oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas, así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría.

Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y, cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

Artículo 27. Los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas; cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes, y estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación.

CAPITULO VI

EDUCACION MARITIMA MERCANTE

Artículo 28. La Secretaría organizará la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, directamente o a través de instituciones educativas debidamente registradas por la misma, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública. Los instructores que impartan la capacitación deberán contar con registro de la Secretaría, y cumplir con los requisitos que ésta determine en el reglamento respectivo, así como con los establecidos en los tratados internacionales.

Artículo 29. Los programas de estudios para la formación de los diversos niveles de los profesionales y de los subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones mercantes, serán autorizados por la Secretaría, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante

mexicana, con la participación de las empresas navieras mexicanas y los colegios de marinos, y en los términos que, en su caso, estipulen los tratados internacionales.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de mar, serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo.

A quienes obtengan los títulos de Piloto Naval y de Maquinista Naval, en los términos del Reglamento correspondiente, la Secretaría les expedirá, conjuntamente, los títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo para los primeros, y de Ingeniero Mecánico Naval para los segundos.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

TITULO TERCERO DE LA NAVEGACION

CAPITULO I REGIMEN DE NAVEGACION

Artículo 30. La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales.

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos podrán ser negados por la autoridad marítima, cuando no haya reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando así lo exija el interés público.

Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolar su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula.

Artículo 31. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

Artículo 32. La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y

De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

Artículo 33. La operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.

Artículo 34. Sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. En caso de no existir estas embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el

interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente prelación:

Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;

Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento; y

Naviero extranjero con embarcación extranjera.

En todo caso, para el otorgamiento del permiso se dará prioridad, a aquellos navieros cuyas embarcaciones cuenten con mayor número de tripulantes mexicanos en los términos de lo dispuesto por los artículos 7 y 154 de la Ley Federal del Trabajo y a embarcaciones cuyos países de bandera tengan celebrado con México tratados de reciprocidad en transporte marítimo.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos, así como de dragas y artefactos navales, para la construcción, conservación y operación portuaria, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros.*

Artículo 35. Los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje:

Requerirán permiso de la Secretaría, para prestar servicios de:

Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;

Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas, o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada;

Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, mediante embarcaciones especiales; y

Remolque maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la Ley de Puertos.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Podrán, mediante embarcaciones que cumplan las condiciones de seguridad y navegación, realizar sin permiso previo de la Secretaría los siguientes servicios:

Transporte de carga y remolque transporte;

Pesca, siempre que cuenten con concesión, permiso o autorización de la Secretaría de Pesca, de acuerdo a la ley de la materia;

Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento; y

Explotación de embarcaciones especiales y artefactos navales, salvo las de seguridad, salvamento y auxilio a la navegación.

Artículo 36. El otorgamiento de concesiones y permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

La revocación de las concesiones y permisos, estará sujeto al procedimiento que para ello establece la Ley de Puertos.

Artículo 37. Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos de esta ley y su reglamento, pero en todo caso la resolución

correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO II

ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

Artículo 38. Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:

Prevista: La consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;

Imprevista: La que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada; y

Forzosa: La que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor.

Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones.

Artículo 39. Las embarcaciones para arribar a un puerto, requerirán de la autorización de la autoridad marítima, previo el cumplimiento de los requisitos que señale el Reglamento de esta Ley.*

Artículo 40. Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo el viaje. En este caso y cuando hayan llegado a la rada o al antepuerto sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado a tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 41. Las embarcaciones, para hacerse a la mar, requerirán de un despacho de puerto que expedirá la autoridad marítima, previo al cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el Reglamento correspondiente.*

Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciera uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición.

Artículo 42. El despacho de embarcaciones podrá negarse por:

Orden de autoridad judicial o tribunal laboral;

Orden de las autoridades administrativas federales;

La presentación incompleta de la documentación exigida en este capítulo; y

Existir peligro para la embarcación si se hace a la mar, de acuerdo al informe oficial meteorológico.

Artículo 43. En las marinas, el arribo y despacho de las embarcaciones de recreo y deportivas se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo. La Secretaría podrá habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, responsable de controlar el arribo y despacho de embarcaciones de recreo y deportivas que operen en dichas marinas, excepto el despacho de aquéllas en navegación de altura, que deberá ser expedido por la capitanía de puerto.

Artículo 44. Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para que se haga a la mar con el objeto de realizar actividades pesqueras.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

El plazo de vigencia del despacho a que se refiere el párrafo anterior lo fijará la autoridad marítima mismo que no podrá exceder los noventa días naturales, conforme se establezca en el reglamento respectivo.*

El naviero estará obligado a dar el aviso de entrada y salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar por escrito a la autoridad marítima de la lista de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vaya a efectuar la pesca.

Artículo 45. Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto; pero no habrá distinciones por el pabellón o por el monto de los importes que deban pagar por los servicios portuarios.

Artículo 46. El capitán de puerto evitará que se prolongue la permanencia en puerto de las embarcaciones sin causa justificada.

Durante su permanencia en la zona portuaria, las embarcaciones deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la autoridad marítima o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

Artículo 47. Las embarcaciones cargadas con sustancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en cualquier lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que para mayor seguridad les haga la capitanía de puerto.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO III

PILOTAJE

Artículo 48. El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio, que será prestado en la forma que prevengan su reglamento y las reglas de operación de cada puerto.

La autoridad marítima podrá exceptuar de la obligación de utilizar servicio de pilotaje, a las embarcaciones, bajo el mando de un mismo capitán, piloto o patrón que acredite su capacidad y se dedique a:

La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado; en el mismo puerto, durante el período en que ejecuten los trabajos; y

La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en un mismo puerto, y no transporten petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.

El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizar este servicio, así como a las demás que lo soliciten.

Artículo 49. El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para el puerto respectivo, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos.

Artículo 50. Para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.

El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas de navieros o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

Artículo 51. La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan, y deberá sustituirse por otro piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

CAPITULO IV

REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

Artículo 52. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueado bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto.

CAPITULO V

SEÑALAMIENTO MARITIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACION

Artículo 53. La Secretaría dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los tratados, resoluciones y recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

Artículo 54. La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, que funcionarán en forma continua durante las veinticuatro horas del día.

Artículo 55. La Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los puertos, y en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

Artículo 56. Los concesionarios para la administración portuaria integral, así como los de terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría y se señalen en los títulos de concesión.

Artículo 57. Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a la autoridad marítima de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

CAPITULO VI

INSPECCION NAVAL

Artículo 58. La Secretaría expedirá a las embarcaciones y artefactos navales los certificados de seguridad de navegación correspondientes como constancia de que se han efectuado todas las pruebas, inspecciones y verificaciones iniciales, periódicas o extraordinarias, prescritas para certificar que reúnan las condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, de acuerdo a los tratados internacionales y al reglamento respectivo.

Se presume, salvo prueba en contrario, que una embarcación con un certificado de seguridad vigente puede zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La autoridad marítima llevará a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las embarcaciones extranjeras, en los términos de los tratados internacionales.

Artículo 59. La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y con observancia del reglamento respectivo, para lo cual:*

Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la marina mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;

El proyecto deberá ser previamente aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;

Durante los trabajos el buque en construcción o reparación estará sujeto a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y

Al término de los trabajos, el buque requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo, que expida la Secretaría, o por personas aprobadas por ésta.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Se entenderá por reparación o modificación significativas de embarcaciones aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de transporte o que provoquen que cambie el tipo del buque, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida de la embarcación.*

Artículo 60. El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima y captación de información meteorológica requerido para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas.

Los dispositivos y medios de salvamento e instalaciones que se dediquen a su mantenimiento deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas y las que establecen los tratados internacionales.

Artículo 61. La expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de embarcaciones o artefactos navales y su equipo de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la Secretaría o por personas físicas o morales mexicanas, o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas, en los términos que determine la Secretaría. Para embarcaciones menores el reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado.

Artículo 62. La autoridad marítima inspeccionará y verificará las condiciones de seguridad de la carga en los buques, solicitando al naviero, consignatario o capitán del buque, la información sobre el aseguramiento, estiba y trimado de la carga y las demás a las que esta ley o los tratados internacionales les confieran tal carácter.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 63. Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Artículo 64. Los propietarios, navieros, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones, están obligados a facilitar las inspecciones y verificaciones, proporcionando los datos e informes que se les pida y ordenando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y de las instalaciones portuarias.

La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación, por autoridad administrativa o judicial, se harán a bordo de ésta o en las oficinas de la capitanía de puerto en que se encuentre surta la embarcación, caso este último en que los objetos inspeccionados se devolverán de inmediato a la embarcación sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

Los propietarios o navieros estarán obligados a cubrir todos los gastos que originen las inspecciones y verificaciones, incluyendo a los que se derivan de pruebas de resistencia y determinación de espesores, experimentos de estabilidad y las que la autoridad marítima estime necesarias, así como el importe de los gastos que implique la reparación del material averiado.

CAPITULO VII

PREVENCION DE LA CONTAMINACION MARINA

Artículo 65. Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.

Artículo 66. En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

TITULO CUARTO

DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 67. La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: Nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos anteriores que la forman.

CAPITULO II

FORMAS DE ADQUISICION DE EMBARCACIONES

Artículo 68. El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

Artículo 69. Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

Contrato de construcción, en los términos de esta ley;

Dejación válidamente aceptada por el asegurador;

Buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional;

Decomiso;

Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional;
y

Abandono, en el caso previsto por el artículo 78 de esta ley.

Artículo 70. Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de la embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquella devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Artículo 71. La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

De compra venta de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

Artículo 72. La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en

ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.

CAPITULO III

COPROPIEDAD MARITIMA

Artículo 73. Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.

Artículo 74. Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratarario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de éstos.

Artículo 75. Cuando las decisiones a que se refiere este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

CAPITULO IV

AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES

Artículo 76. El amarre temporal de embarcaciones, consiste en su permanencia en puerto, fuera de operación comercial y sin tripulación de servicio a bordo, salvo la de guardia. El capitán de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, y previa garantía otorgada por el propietario o naviero, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pudiese en servicio la embarcación, así como el documento laboral que demuestre que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación.

En el caso de que el amarre ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se otorgará la garantía por daños y perjuicios a favor del administrador portuario.

Artículo 77. Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto, por sí o a solicitud del administrador portuario, ordenará su remolque al lugar que convenga con el administrador portuario.

Si no se cumpliera la orden, la capitanía de puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, decretará su retención y se procederá al trámite de ejecución de la garantía y, en su caso, al del remate de la embarcación, cuando el importe de la garantía no fuere bastante para pagar el costo de las maniobras y los daños y perjuicios que pudieren ocasionarse.

Artículo 78. El titular de la Secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la nación, en los siguientes casos:

Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;

Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;

Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio; y

Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo.

Artículo 79. El desguace de una embarcación se autorizará por la Secretaría al propietario en el lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de la matrícula y constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. En el caso de que el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se requerirá la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará a favor de éste.

CAPITULO V

PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS EMBARCACIONES

Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 80. Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje; y

Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

Artículo 81. Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, sólo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.

Artículo 82. Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se hicieren exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación.

La extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización; éstos se extinguirán en la forma y términos señalados en la legislación aplicable.

Artículo 83. La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.

Artículo 84. Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación; y

Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

Artículo 85. El constructor de una embarcación, o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

Artículo 86. Las disposiciones contenidas en este capítulo son aplicables a los artefactos navales, en lo conducente.

CAPITULO VI

PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS

Artículo 87. Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;

Extracción de mercancías naufragadas; y

Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

Artículo 88. Los privilegios marítimos señalados en el artículo anterior se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

Artículo 89. Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar a la autoridad competente que se constituya garantía sobre las mismas. En todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.

CAPITULO VII

HIPOTECA MARITIMA

Artículo 90. Se podrá constituir hipoteca de una embarcación o artefacto naval construido o en proceso de construcción por el propietario mediante contrato, que deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario público en el país o en el extranjero. La hipoteca marítima se extiende al flete, si así se pacta.

El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

Artículo 91. El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de esta ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación o artefacto naval.

Artículo 92. En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación o artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre los derrelictos y además sobre:

Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;

Los importes debidos a la embarcación por avería común;

Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados; y

Indemnizaciones de seguro.

El gravamen real de hipotecas se extenderá a la última anualidad de intereses, salvo pacto en contrario.

Artículo 93. El propietario de la embarcación o artefacto naval hipotecado, no podrá gravarlo sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 94. La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, y conocerá del proceso el Juez de Distrito competente.

TITULO QUINTO

DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION DE EMBARCACIONES

CAPITULO I

CONTRATOS DE FLETAMENTO

Artículo 95. En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.- El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete. El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra;

Fletamento por tiempo.- El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento; y

Fletamento por viaje.- El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento, en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y, en su caso a lo previsto en el presente capítulo.

Artículo 96. El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

Los elementos de individualización de la embarcación;

Nombre y domicilio del fletante y fletador;

Monto y forma de pago del flete; y

Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley.

Artículo 97. Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de este clausulado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de dicha correspondencia.

Si un contrato de fletamento no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a éstas por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

CAPITULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA

Artículo 98. Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario. Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

Artículo 99. Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se sujetarán a lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua mediante conocimiento de embarque o contrato de fletamento, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios. Cuando no exista competencia efectiva en la explotación del servicio, la Secretaría a petición de la parte afectada y previa resolución favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.*

Artículo 100. El conocimiento de embarque deberá contener:

Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;

Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;

Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;

El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;

Indicación si es flete pagado o por cobrar;

La mención de los puertos de carga y de destino;

La mención de la modalidad y tipo de transporte;

El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y

El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

Artículo 101. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;

Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley; y

Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a este tipo de póliza, éstos quedarán sometidos a las presentes disposiciones.

Artículo 102. El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta ley o los usos y costumbres internacionales, o en

poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

Artículo 103. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregados conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

Artículo 104. La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

Artículo 105. La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;

Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;

Caso fortuito o fuerza mayor;

Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;

La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;

Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;

Vicios ocultos; y

Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

CAPITULO III

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA

Artículo 106. Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo. Cuando no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Estos deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.

Artículo 107. El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.

Artículo 108. El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros.

Artículo 109. Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino; si la embarcación no zarpara a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

CAPITULO IV

CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE

Artículo 110. El contrato de prestación de servicio de remolque transporte que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario.

Las acciones derivadas de estos contratos prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

TITULO SEXTO

DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION

CAPITULO I

ABORDAJES

Artículo 111. Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Si después de un abordaje, una embarcación naufragare en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aun cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario.

Artículo 112. Los casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecido en esta ley.

Artículo 113. Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Artículo 114. Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga el derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

CAPITULO II

AVERIAS

Artículo 115. Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.

Las averías se clasifican en:

Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y

Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que puede ejercitar contra terceros.

Artículo 116. Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes.

Artículo 117. Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común.

Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre estos hechos.

Corresponde al capitán, al propietario o al armador de la embarcación afectada, declarar la avería común, ante la autoridad marítima y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el juez competente, inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.

Si el capitán, el propietario o el armador no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al juez competente que ésta se declare, petición que sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.

Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.

Artículo 118. Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ésta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o armador para responder al pago que les corresponde.

En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o armador tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones que establece este artículo.

La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener la empresa naviera o los dueños de la carga.

Artículo 119. Las acciones derivadas de la avería común prescriben en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común la prescripción opera al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

CAPITULO III

SALVAMENTO

Artículo 120. Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Artículo 121. Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o personas en peligro están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Artículo 122. La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el reglamento respectivo.

Artículo 123. El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero.

Artículo 124. El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Artículo 125. Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

CAPITULO IV

HUNDIMIENTO Y REMOCION

Artículo 126. Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación, o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero.

Artículo 127. Cuando las embarcaciones, aeronave o artefacto naval hundido o varado, no se encuentre en el caso previsto en el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar éstos o su carga, requerirá autorización de la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el reglamento respectivo.

La persona autorizada en los términos del párrafo anterior, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción, misma que deberá realizarse en los términos que señale la autoridad marítima.*

Artículo 128. En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la Nación.

En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta, por medio de subastas. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

CAPITULO V

DERRELICTOS MARITIMOS

Artículo 129. Se entiende por derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

Artículo 130. Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presenten un interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo, o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, y deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

CAPITULO VI

RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 131. El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.

Artículo 132. Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.

Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

CAPITULO VII

INVESTIGACION DE ACCIDENTES MARITIMOS

Artículo 133. El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos; misma que será firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.

Artículo 134. El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o, en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;

El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;

De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y

Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.

Artículo 135. Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:

Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practiquen cualesquiera otras diligencias que estime necesarias;

Emitir dictamen fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados podrían considerarse configurativos de un delito. Tratándose de salvamentos, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos de los tratados internacionales sobre salvamento marítimo;

Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al ministerio público federal para el ejercicio de las funciones que le competan; y

Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, a petición de cualesquiera de las partes interesadas, si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.

TITULO SEPTIMO

SANCIONES

CAPITULO UNICO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 136. Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.*

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Artículo 137. Para los efectos del presente capítulo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este capítulo.

Artículo 138. Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario a:

Las empresas navieras, por no cumplir con los requisitos que establece el artículo 17;

Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 107;

Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo, de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 9o;

Los capitanes de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 117;

Los patrones de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 27;

Los tripulantes que incumplan con lo dispuesto en el artículo 23;

El propietario o naviero que autorice o consienta el manejo de la embarcación o artefacto naval, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica; y

Las personas que cometan infracciones a ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

Artículo 139. La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario a:

Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.

Las empresas navieras, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 44;

Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 30;

Los capitanes y patrones de embarcaciones por:

No enarbolar la bandera en aguas mexicanas;

Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto; y

No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.

Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y

Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 50.

Artículo 140. La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario a:

Los propietarios de las embarcaciones o a las empresas navieras por:

Proceder al desguace, en contravención de lo establecido por el artículo 79;

No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;

Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 35, fracción I, sin permiso de la Secretaría;

Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 65;

Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 131; y

Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera mexicana.

Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;

Los capitanes o patronos de embarcaciones por:

Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;

No justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones; y

No cumplir con la obligación establecida en el artículo 121; y

Los concesionarios, por incumplimiento a lo establecido en el artículo 56.

Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.*

TRANSITORIOS

Primero. Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. Se abrogan:

La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 8 de enero de 1981, y sus reformas;

La Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 2 de febrero de 1929; y

*Reformas publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 11 de diciembre de 1930.

Tercero. Se derogan:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250;

Los artículos lo., fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;

Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio; y

Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley.

Cuarto. En tanto no sean expedidos los reglamentos de la presente ley, se continuarán aplicando los vigentes a la fecha, en lo que no se opongan a la misma.

Quinto. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de expedición de la presente ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Puertos.

Sexto. Las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos en la misma.

México, D.F., a 18 de diciembre de 1993.- Dip. **Cuauhtémoc López Sánchez**, Presidente.- Sen. **Eduardo Robledo Rincón**, Presidente.- Dip. **Sergio González Santa Cruz**, Secretario.- Sen. **Antonio Melgar Aranda**, Secretario.- Rúbricas”.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres.- **Carlos Salinas de Gortari**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **José Patrocinio González Blanco Garrido**.- Rúbrica.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS 2000

Publicadas en el D.O.F. del 26 de mayo de 2000.

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. Quedan derogadas todas las leyes, reglamentos o disposiciones que se opongan a las reformas contenidas en este decreto.

Tercero. Queda facultado el Ejecutivo Federal para expedir todas las disposiciones reglamentarias derivadas del presente decreto.

Cuarto. Las embarcaciones extranjeras que al entrar en vigor este decreto se hallen inscritas en el Programa de Abanderamiento continuarán disfrutando del mismo tratamiento que se da a las embarcaciones mexicanas, hasta el vencimiento del plazo que se haya otorgado, el que no será prorrogado por ninguna causa.

Quinto. Los permisos temporales de navegación a que se refiere el artículo 34 de la Ley, otorgados antes de la entrada en vigor de este decreto, continuarán vigentes hasta su vencimiento.

Sexto. La Secretaría expedirá a los marinos mercantes que antes de esta reforma hubiesen obtenido el título de piloto naval y maquinista naval, mediante solicitud, los títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo y de Ingeniero Mecánico Naval.

México, D.F., a 28 de abril de 2000.- Sen. **Dionicio Pérez Jácome**, Vicepresidente en funciones.- Dip. **Francisco José Paoli Bolio**, Presidente.- Sen. **Raúl Juárez Valencia**, Secretario.- Dip. **Guadalupe Sánchez Martínez**, Secretario.- Rúbricas”.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de mayo de dos mil.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Diódoro Carrasco Altamirano**.- Rúbrica.

LEY DE PUERTOS DE MÉXICO

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

“ EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

LEY DE PUERTOS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1o. La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 2o. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso,

por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

Instalaciones portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

Zona de desarrollo portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral.

Artículo 3o. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a éstos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

Artículo 4o. A falta de disposición expresa en esta ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, General de Bienes Nacionales;

El Código de Comercio, y

Las disposiciones de la legislación común.

CAPITULO II

PUERTOS, TERMINALES, MARINAS E INSTALACIONES PORTUARIAS.

Artículo 5o. Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.

Artículo 6o. La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias.

Artículo 7o. Las secretarías de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. Dicho acuerdo deberá publicarse en el **Diario Oficial de la Federación**, dentro de los treinta días siguientes a la propuesta de la Secretaría debidamente requisitada en los términos del reglamento aplicable.

Artículo 8o. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Social, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.

Artículo 9o. Los puertos y terminales se clasifican:

Por su navegación en:

De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

De cabotaje, cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;

Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;

Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

Artículo 10. Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:

Públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato.

Artículo 11. Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

Artículo 12. Los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

Artículo 13. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

Artículo 14. En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la Federación:

Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios, y

Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

Artículo 15. Son de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público. El Ejecutivo Federal podrá expropiar los terrenos y obras que se requieran para tales fines.

CAPITULO III

AUTORIDAD PORTUARIA

Artículo 16. La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;

Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias;

Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto;

Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;

Determinar las áreas e instalaciones de uso público;

Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;

Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica;

Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria;

Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;

Aplicar las sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;

Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;

Integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;

Interpretar la presente ley en el ámbito administrativo, y

Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

Artículo 17. En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;

Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;

Actuar como auxiliar del ministerio público, y

Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

Las capitanías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen.

Artículo 18. La Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, auxiliarán en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la capitanía del mismo.

Artículo 19.- Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

CAPITULO IV

CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 20. Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, solo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

Concesiones para la administración portuaria integral;

Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral

Concesiones sobre bienes del dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y

Permisos para prestar servicios portuarios.

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 21. Las concesiones a que se refiere la fracción I del artículo anterior solo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas.

Las demás concesiones, así como los permisos, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanos.

La participación de la inversión extranjera en las actividades portuarias se regulará por lo dispuesto en la ley de la materia.

Artículo 22. Todas las concesiones a que se refiere esta ley, así como los permisos establecidos en el párrafo segundo del artículo 20 de este ordenamiento, incluirán la prestación de los servicios portuarios correspondientes, por lo que no se requerirá de permiso específico para tal efecto.

Artículo 23. La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 50 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente. Para tales efectos, el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente durante la última quinta parte del período original de vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. La Secretaría fijará los requisitos que deberán cumplirse.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 120 días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la misma.

Artículo 24. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

La Secretaría, por sí o a petición de parte que acredite su interés, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que, en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de todos los participantes.

En el caso de que medie petición de parte, la Secretaría, en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la solicitud, deberá expedir la convocatoria correspondiente o señalar al interesado las razones de la improcedencia de la misma;

La convocatoria se publicará simultáneamente en **el Diario Oficial de la Federación**, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;

Las bases del concurso incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes;

Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia moral y económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría;

A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas que motivaren tal determinación;

La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes.

La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo;

Dentro de los 15 días hábiles siguientes al plazo señalado en la fracción anterior, los participantes podrán inconformarse ante la Secretaría. Vencido dicho plazo, ésta última dictará resolución en un término que no excederá de 15 días hábiles;

Una vez dictada la resolución, la Secretaría, en su caso, adjudicará la concesión, y el título respectivo se publicará en el **Diario Oficial de la Federación** a costa del concesionario, y

No se adjudicará la concesión cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el reglamento respectivo.

Artículo 25. En el caso de que se solicite la ampliación de las superficies concesionadas de un puerto para extender las actividades portuarias a los bienes del dominio público colindantes, se estará a lo dispuesto en el artículo 7o. de la presente ley.

El titular de la Secretaría podrá adjudicar directamente las concesiones correspondientes sólo si la ampliación no es mayor del 20% de la superficie originalmente concesionada y si, con base en criterios comparativos de costos, se aprecian evidentes ventajas de que el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas en cuestión se lleven a cabo por el solicitante.

Artículo 26. El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

Los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;

La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos;

Los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo;

Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades;

Las bases de regulación tarifaria;

Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica;

Los derechos y obligaciones de los concesionarios;

El periodo de vigencia;

El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario. En el caso de terminales y marinas, ésta se cancelará una vez que se haya concluido la construcción;

Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones;

Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal, y

Las causas de revocación.

En los títulos de concesión para la administración portuaria integral se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.

Artículo 27. La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria integral, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.

Artículo 28. Los permisos a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

Transcurrido este último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate, se entenderá por denegado el permiso correspondiente.

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracc. II, inciso b, no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, servicios idénticos o similares.

Artículo 29. Los títulos de concesión, permisos y autorizaciones a que se refiere ésta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

Artículo 30. La Secretaría podrá autorizar la cesión total de las obligaciones y derechos derivados de las concesiones, siempre que la concesión hubiere estado vigente por un lapso no menor de cinco años; que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones; y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión respectiva.

Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria integral se podrán realizar en cualquier tiempo, en los términos establecidos en esta ley y en el título de concesión respectivo.

Artículo 31. En ningún caso se podrán ceder, hipotecar o en manera alguna gravar o transferir la concesión o permiso, los derechos en ellos conferidos, los bienes afectos a los mismos o sus

dependencias y accesorios, a ningún gobierno o estado extranjero, ni admitir a éstos como socios de la empresa titular de dichas concesiones o permisos.

Podrán constituirse gravámenes en favor de terceros distintos a los sujetos mencionados en el párrafo anterior, por un plazo que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de bienes sujetos a reversión.

En las escrituras correspondientes se harán constar que, al concluir la vigencia de la concesión o en caso de revocación de la misma, los bienes reversibles pasarán a ser propiedad de la Nación.

Artículo 32. Las concesiones terminarán por:

Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;

Renuncia del titular;

Revocación;

Rescate;

Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, y

Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física.

La terminación de la concesión no exime al concesionario de las responsabilidades contraídas durante la vigencia de la misma con el Gobierno Federal y con terceros.

Artículo 33. Las concesiones o permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos;

No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses;

Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;

Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;

No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permissionarios que tengan derecho a ello;

Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría, salvo lo dispuesto en los artículos 20 último párrafo y 30 segundo párrafo de la presente ley;

Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de la empresa titular de aquéllos;

No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados;

Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría;

No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido;

No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o las pólizas de seguros de daños a terceros;

Incumplir con las obligaciones señaladas en el título de concesión en materia de protección ecológica, y

Incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos.

Artículo 34. La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría, conforme al procedimiento siguiente:

La Secretaría notificará al titular o a su representante legal, del inicio del procedimiento y de las causas que lo motivan, y le otorgará un plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha de la notificación, para hacer valer sus defensas y presentar las pruebas que las apoyen, y

Aportadas las pruebas o elementos de defensa, o transcurrido el plazo sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

Artículo 35. En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario integral, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 32 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto, se estará a lo dispuesto en esta ley.

Artículo 36. Las construcciones e instalaciones portuarias que ejecuten los particulares en bienes del dominio público se considerarán propiedad del concesionario durante la vigencia de la concesión. Al término de ésta o de su prórroga, únicamente las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a dichos bienes, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

La Secretaría establecerá en el título de concesión que, al término de su vigencia y de su prórroga, en su caso, el concesionario estará obligado a proceder, previamente a la entrega de los bienes y por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones adheridas permanentemente que hubiese ejecutado y que, por sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de la Secretaría.

Artículo 37. Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias integrales, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.

CAPITULO V

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL

Artículo 38. Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su

totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

Artículo 39. La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin mas limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 40. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;

Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;

Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;

Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;

Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;

Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;

Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;

Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;

Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.

Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen, y

Proporcionar la información estadística portuaria.

Artículo 41. El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y

Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas

y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Esta deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.

Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

Artículo 42. Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

Artículo 43. La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo de 30 días al presidente de la comisión, quien podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.

CAPITULO VI

OPERACIÓN PORTUARIA

Artículo 44. La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;

Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y

Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Artículo 45. En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto.

Artículo 46. La Secretaría, con base en consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad, determinará en los títulos de concesión en qué casos, en las terminales e instalaciones públicas y áreas comunes, deba admitirse a todos aquellos prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y reglas de operación respectivos. En estos casos, los usuarios seleccionarán al prestador de servicios que convenga a sus intereses .

Artículo 47. Cuando las terminales e instalaciones de uso particular cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los operadores de las mismas presten servicio al público en los términos previstos en el artículo 45 de la presente ley y conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente.

La disposición estará vigente en tanto subsistan las causas que le dieron origen.

Artículo 48. La Secretaría, en casos excepcionales, con vista en el interés público, podrá modificar temporalmente los usos de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias. En tal caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por el uso público de la instalación respectiva.

Artículo 49. Los administradores portuarios, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y las empresas de prestación de servicios portuarios podrán realizar las operaciones que les correspondan con equipo y personal propios; mediante la celebración de contratos de carácter mercantil con empresas cuyo objeto social incluya ofrecer los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 44 y cuenten con trabajadores bajo su subordinación y dependencia dotados de los útiles indispensables para el desempeño de sus labores; o con otros prestadores de servicios portuarios.

Artículo 50. Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria integral, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 44

deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 51. Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios integrales deberán reunir los siguientes requisitos:

Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del administrador portuario;

Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;

Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario;

Fijar el plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión, y

Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días.

La Secretaría podrá señalar a un administrador portuario, en un plazo no mayor de sesenta días a partir del depósito del contrato para su registro, que dicho contrato no reúne los requisitos establecidos en el presente artículo. En este caso, dicho contrato no surtirá efectos.

Artículo 52. En el caso de que el incumplimiento de los contratos de cesión parcial a que se refiere esta ley constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 33, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, revocará el registro de dichos contratos, con lo cual éstos dejarán de surtir efectos.

Artículo 53. En los casos en que el administrador portuario esté obligado a contratar con terceros, deberá efectuar la adjudicación por concurso, en los términos que se establezcan en los reglamentos respectivos y en el título de concesión; y seleccionará a aquél que ofrezca las

mejores condiciones para el desarrollo del puerto, así como la mejor calidad y precios para el usuario.

En los casos previstos en el artículo 46 no se requerirá de concurso para la adjudicación de los contratos respectivos.

Artículo 54. Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la celebración del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

Artículo 55. El administrador portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre.

Artículo 56. Los operadores de terminales, marinas e instalaciones y prestadores de servicios portuarios, por el hecho de firmar un contrato con un administrador portuario, serán responsables solidarios con éste y ante el Gobierno Federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquéllas.

Artículo 57. En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.

Artículo 58. El comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con:

El funcionamiento, operación y horario del puerto;

El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;

La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario;

La asignación de posiciones de atraque;

Los precios y tarifas;

Los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto;

Las quejas de los usuarios, y

La coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento.

Artículo 59. Todos los actos de los concesionarios, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.

CAPITULO VII

PRECIOS Y TARIFAS

Artículo 60. La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Los administradores portuarios, de conformidad con lo que la Secretaría establezca en sus títulos de concesión, podrán determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos.

Artículo 61. En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Artículo 62. Cuando los sujetos a regulación de precios o tarifaria consideren que no se cumplen las condiciones señaladas en el artículo anterior, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia un dictamen sobre el particular. Sí dicha Comisión dictamina que las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte, se deberá suprimir o modificar en el sentido correspondiente, dentro de los treinta días siguientes a la expedición de la resolución.

CAPITULO VIII

VERIFICACIÓN

Artículo 63. Los concesionarios y permisionarios presentarán a la Secretaría los informes con los datos técnicos, financieros y estadísticos relativos al cumplimiento de sus obligaciones, en los términos establecidos en el título de concesión o en el permiso.

Artículo 64. La Secretaría verificará, en cualquier tiempo, en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, el debido cumplimiento de las obligaciones que señalan esta ley, sus reglamentos, las concesiones o permisos y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La Secretaría realizará la verificación, por si o a través de terceros, en los términos que dispone esta ley y, en lo no previsto, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

CAPITULO IX

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 65. La Secretaría sancionará las infracciones a esta ley con las siguientes multas:

No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión y normas oficiales mexicanas, de cinco mil a doscientos mil salarios;

Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, con cien mil salarios;

Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, de un mil a cincuenta mil salarios;

Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso correspondiente, con quince mil salarios;

Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, con doscientos mil salarios;

Aplicar tarifas superiores a las autorizadas con veinte mil salarios;

Efectuar modificaciones substanciales al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, con cien mil salarios;

No presentar los informes a que se refiere el artículo 63 con tres mil salarios;

No registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuaria, con un mil salarios;

No cumplir con lo establecido en los artículos 45 o 47, de un mil a cincuenta mil salarios;

No cumplir con lo establecido en los artículos 46 o 53, con treinta mil salarios;

No cumplir con lo establecido en los artículos 51 o 54, de diez mil a cincuenta mil salarios, y

Las demás infracciones a esta ley o a sus reglamentos, de cien a setenta mil salarios.

Para los efectos del presente artículo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia, se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este artículo.

Artículo 66. Al imponer las sanciones a que se refiere el artículo anterior, la Secretaría deberá considerar:

La gravedad de la infracción;

Los daños causados, y

La reincidencia.

Artículo 67. El que sin haber previamente obtenido una concesión o permiso de la Secretaría o sin el respectivo contrato de la administración portuaria integral ocupe, construya o explote áreas, terminales, marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio de la Nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes, muebles e inmuebles, dedicados a la explotación sin perjuicio de la aplicación de la multa que proceda en los términos del artículo 65. En su caso, la Secretaría podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.

Artículo 68. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte, ni de que, cuando proceda, la Secretaría revoque la concesión o permiso.

Artículo 69. Para la aplicación de las sanciones a que se refiere esta ley, la Secretaría notificará al presunto infractor de los hechos motivo del procedimiento y le otorgará un plazo de 15 días hábiles para que presente pruebas y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga.

Transcurrido dicho plazo, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

TRANSITORIOS

Primero. La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. Se abroga la Ley que crea a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 29 de diciembre de 1970.

Tercero. Se derogan:

Los artículos del 172 al 183, 190, 210, 298 y 299 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;

Los artículos 9o., fracciones I, incisos f), g) y h), y IV; 11; 14-H; 14-I; 14-J; 17, fracciones I a IV y VI; 18 fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 35; 43 a 52; 272; 273 y 274 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y

Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley.

Se deja sin efectos el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sólo por lo que hace a puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a servicios portuarios.

Cuarto. Las concesiones otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente ley continuarán vigentes hasta la conclusión de su vigencia.

Los titulares de las concesiones en un puerto que se encomiende a una administración portuaria integral podrán optar, dentro de la vigencia original de su título, por sujetarse al régimen de contratos previsto por el presente ordenamiento, pero en todo caso quedarán sujetos a las reglas de operación autorizadas por la Secretaría y a los niveles de calidad establecidos para la administración del puerto.

Quinto. Los titulares de permisos o autorizaciones vigentes a la fecha de entrada en vigor de la presente ley, que estén cumpliendo con todas las obligaciones derivadas de los mismos, podrán continuar desempeñando sus actividades en los puertos, terminales o marinas sujetos a

administración portuaria integral, para lo cual deberán satisfacer los requisitos establecidos en esta ley en cuanto a forma de operación en un plazo no mayor de 90 días contados a partir de la fecha en que dicha administración portuaria inicie sus operaciones. De no hacerlo, tales permisos o autorizaciones quedarán sin efecto.

Sexto. Las personas físicas o morales que al entrar en vigor esta ley tengan solicitudes en trámite y hayan cubierto los requisitos para la obtención de concesión, permiso o autorización podrán optar, para su otorgamiento, por sujetarse a lo dispuesto en ésta, o bien a lo previsto en las leyes de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación.

Séptimo. A fin de reorganizar el sistema portuario nacional en los términos establecidos en esta ley, el Gobierno Federal podrá constituir sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria, a las que se adjudiquen directamente las concesiones para la administración portuaria integral.

Asimismo, promoverá la constitución de sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas, para que administren los puertos, terminales e instalaciones de uso público cuya influencia sea preponderantemente estatal. En este caso, también se podrán otorgar de manera directa las concesiones para la administración portuaria integral.

El capital de las Sociedades Mercantiles a que se refiere este artículo deberá ser suscrito inicialmente, en su totalidad, por el gobierno federal, por los gobiernos estatales y municipales o por las entidades públicas de éstos.

Octavo. En tanto se expiden los reglamentos a que se refiere el presente ordenamiento, se continuarán aplicando los reglamentos, normas y demás disposiciones administrativas expedidos con fundamento en las disposiciones que se derogan, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley.

México, D.F. a 1° de julio de 1993 – Dip **Juan Ramiro Robledo Ruiz**. Presidente – Sen **Mauricio Valdés Rodríguez**. Presidente – Dip **Luis Moreno Bustamante**. Secretario – Sen **Gustavo Salinas Iñiguez**. Secretario – Rúbricas.”

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal en la Ciudad de México Distrito Federal a los diez días del mes de julio de mil novecientos noventa y tres – **Carlos Salinas de Gortari** – Rúbrica – El Secretario de Gobernación **José Patrocinio González Blanco Garrido** – Rúbrica.

LEY MARÍTIMA DE PANAMÁ

Decreto Ley Nro. 7 de 10 de febrero de 1998, por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá

“Por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública y se dictan otras disposiciones.”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En uso de sus facultades constitucionales y especialmente de la que se confiere el Ordinal 3 del Artículo 1 de la Ley Nro. 1, de 2 de enero de 1998, oído el concepto favorable del Consejo de Gabinete.

DECRETA:

CAPITULO I

Carácter, Definiciones y Normas Generales

Artículo 1: Crease una entidad autónoma del Estado, denominada Autoridad Marítima de Panamá (en lo sucesivo denominada “la Autoridad”), con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Organismo Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República. Para los fines de este decreto ley, el Organismo Ejecutivo ejercerá sus funciones por conducto del Ministerio cuyo Ministro presida la Junta Directiva de la Autoridad.

Con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecuta la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento a lo dispuesto en el Inciso Final del Artículo 311 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la Autoridad

ostentara todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional”.

Artículo 2: Para efectos de la aplicación y reglamentación del presente Decreto Ley, los términos que a continuación se expresan tendrán el significado siguiente:

Sector Marítimo: es el conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares de la República de Panamá.

Competencias Marítimas: es el conjunto de responsabilidades del Estado Ribereño, Portuario y de Pabellón en los espacios oceánicos, en las vías navegables y en las actividades físicas, administrativas, económicas, y jurídicas que en ellos se realizan. Se incluye en este concepto, la administración de los recursos humanos en las actividades antes mencionadas.

Estrategia Marítima Nacional: es el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo.

Recursos Marinos y costeros: es el conjunto de recursos renovables y no renovables que se encuentran entre el litoral y el límite exterior de la Zona Económica exclusiva de la República de Panamá, con excepción de los recursos minerales e hidrocarburos.

Zona Costera: es la interfaz o espacio de transición entre dos dominios ambientales: la tierra y el mar.

Espacios Marítimos y Aguas interiores: son aquellos definidos en la Ley nro. 38 de 4 de junio de 1996, por la cual se ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscripta el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Se incluyen el Mar Territorial, la Zona Contigua, las Aguas Interiores, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Panamá.

Litoral: es la porción terrestre de la Zona Costera adyacente a la línea de la mas alta marea. La extensión terrestre del litoral depende del uso publico que se le asigne en un programa de manejo costero integral, de acuerdo a criterios tales como: control del desarrollo residencial, turístico, comercial y productivo; protección de especies y

hábitats sensitivos; protección visual de la línea de costa; defensa de la calidad del agua; y prevención de la erosión y degradación de los recursos costeros.

Programa de Manejo Costero Integral: es un proceso que une gobierno y comunidades, ciencia y manejo, e intereses públicos y privados, en la preparación e implementación de un plan integrado de conservación y desarrollo de los recursos y ecosistemas costeros. El propósito del manejo costero integrado es mejorar la calidad de vida de las comunidades que dependen de los recursos costeros y mantener la productividad y biodiversidad de esos ecosistemas.

Recursos Hidrobiológicos: Constituyen recursos hidrobiológicos las especies acuáticas que habitan temporal o permanentemente en aguas marinas o continentales, en las cuales la República de Panamá ejerce jurisdicción.

Artículo 3: La Autoridad tiene como objetivos principales:

Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar, las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.

Coordinar sus actividades con la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad de la Región Interoceánica, el Instituto Panameño de Turismo, el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, y con cualquier otra institución y autoridad vinculada al Sector Marítimo, existente o que se establezca en el futuro, para promover el desarrollo socioeconómico del país.

Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

Artículo 4: La Autoridad tendrá las siguientes funciones:

Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.

Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.

Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.

Administrar, conservar, recuperar, y explotar los recursos marinos y costeros.

Coordinar con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario para asegurar que la acuicultura del país se desarrolle en estricto cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad es la responsable primaria.

Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

Evaluar y proponer al Organismo Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del Sector Marítimo.

Representar a Panamá ante organismos internacionales en lo relativo a los asuntos del Sector Marítimo, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Coordinar con el Servicio Marítimo Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá.

Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República.

Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.

Coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, el cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como lo determinado en la legislación nacional, al respecto de los espacios protegidos marinos costeros que están bajo su responsabilidad.

Cualesquiera otras funciones que la ley le asigne.

CAPITULO II

Patrimonio, Finanzas y Fiscalización

Sección Primera: del Patrimonio

Artículo 5: Constituyen el patrimonio de la Autoridad:

Todos los bienes muebles e inmuebles que a la fecha pertenezcan a todas las dependencias de la administración pública que, por razón del presente Decreto Ley, pasan a formar parte de la Autoridad.

Las herencias, donaciones, y legados que se le transmitan, los cuales se recibirán a beneficio de inventario.

El producto de las acciones, obligaciones, títulos y demás valores que posea.

Las subvenciones que reciba del Estado.

Las tasas que perciba como resultado de los servicios que preste, y los ingresos que provengan de la gestión directa o de las concesiones que otorgue.

El producto de las sanciones pecuniarias impuestas por la Autoridad.

Cualesquiera otros bienes o haberes que autoricen las disposiciones legales, los reglamentos o la Junta Directiva.

Sección Segunda: De las Finanzas y Fiscalización

Artículo 6: Con el objeto de garantizar el desarrollo del Sector Marítimo, la Autoridad tendrá las siguientes atribuciones:

Promover la constitución y el desarrollo de empresas privadas o mixtas del Sector Marítimo, mediante el otorgamiento de garantías, arrendamiento de activos o cualquier otro medio.

Participar en el capital social de empresas privadas o mixtas mediante la adquisición de acciones u otros valores de las mismas que se establezcan

Comprar, vender, arrendar y negociar con bienes de cualquier clase; otorgar concesiones; contratar personal técnico especializado; construir obras y planificar o ejecutar sus programas de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

Analizar y presentar recomendaciones al Organismo Ejecutivo en relación con la clasificación de cargos y los niveles salariales y demás prestaciones que deberán regir para los funcionarios, directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad. A estos efectos, el Organismo Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictara las disposiciones reglamentarias pertinentes con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre Carrera Administrativa a la naturaleza especialísima de los servicios que han de prestar los funcionarios de la Autoridad.

Disponer de sus recursos económicos con el objeto de mantener plenamente capacitados a los funcionarios al servicio de la Autoridad.

Establecer tarifas por los servicios que preste.

Cualesquiera otras atribuciones que el Organismo Ejecutivo o la ley le asigne.

Artículo 7: El Estado es solidariamente responsable de las obligaciones contraídas por la Autoridad.

Artículo 8: La Autoridad tendrá jurisdicción coactiva, la cual será ejercida por el Administrador, quien podrá delegarla en otros servidores de la institución.

Las certificaciones de auditores relativas a las obligaciones pendientes a favor de la Autoridad prestarán mérito ejecutivo, para los efectos de la jurisdicción coactiva que posee la Autoridad.

Artículo 9: La Autoridad esta exenta del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, contribuciones, tasas, gravámenes o derechos, excepto las cuotas de seguridad social, seguro educativo y riesgos profesionales.

La Autoridad gozara de todas las facilidades y privilegios que las leyes procesales conceden al Estado en las actuaciones judiciales en que sea parte.

Artículo 10: Sin perjuicio de las funciones que la Constitución le confieren a la Contraloría General de la República, la Autoridad deberá tener su propio sistema de auditoría.

Artículo 11: Toda ejecución de obras, adquisición o arrendamiento de bienes, prestación de servicios, operación o administración de bienes, o gestión de funciones administrativas que requiera la Autoridad se llevarán a cabo conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública.

No obstante, el Órgano Ejecutivo podrá, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictar las disposiciones reglamentarias que permitan a la Autoridad el tiempo más oportuno de entrega cumplimiento en la ejecución de obras, suministros de bienes, o prestación de servicios, con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre contratación pública a la naturaleza especialísima de los servicios que ha de prestar la Autoridad.

CAPITULO III

Organización Administrativa

Sección Primera: De la Estructura Orgánica

Artículo 12: La estructura orgánica de la Autoridad quedará compuesta de la siguiente forma:

Órganos superiores de dirección:

La Junta Directiva

El Administrador

El Sub – Administrador

Organismos de servicios administrativos y de ejecución de programas:

La dirección General de Marina Mercante

La dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

La dirección General de Recursos Marinos y Costeros

La dirección General de la Gente de Mar

Otras direcciones generales, subdirecciones o unidades administrativas que sean creadas por la Junta Directiva.

El Consejo Asesor

El Instituto Panameño de Investigación Marítima.

El funcionamiento y la organización interna de cada una de las dependencias señaladas en este artículo se ajustará a lo especificado en el presente Decreto Ley y en los reglamentos que se dicten en desarrollo de la misma.

Artículo 13: La Autoridad podrá ejercer sus funciones y atribuciones directamente, o mediante instituciones existentes o que se constituyan, de acuerdo con los términos pactados en los respectivos convenios que al efecto celebre.

En atención a la coordinación que se requiere establecer entre la Autoridad Marítima de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá, y en consideración a las disposiciones del Título XIV de la Constitución Política y a la Ley 19 del 11 de junio de 1997, la Autoridad suscribirá con la Autoridad del Canal de Panamá todos aquellos convenios y acuerdos necesarios para garantizar su armónica interrelación, en cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad Marítima de Panamá es la responsable primaria.

Queda entendido que las funciones y atribuciones que este Decreto Ley le confiere a la Autoridad no afectan la competencia de la Autoridad del Canal de Panamá en las materias relacionadas con la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y actividades conexas, de conformidad con las normas constitucionales, la Ley 19 de 11 de junio de 1997 y sus reglamentos.

Sección Segunda: De la Junta Directiva

Artículo 14: La Junta Directiva de la Autoridad estará compuesta por siete miembros y sus suplentes, a saber:

Un Ministro del Gabinete designado por el Presidente de la República, quien la preside; en su defecto, este será reemplazado por el Vice-Ministro del ramo.

El Ministro para Asuntos del Canal; en su defecto, este será reemplazado por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá.

Un profesional con conocimiento y experiencia en Derecho Marítimo.

Un empresario con experiencia en el Sector Marítimo.

Un profesional destacado en Ciencias Náuticas.

Un profesional destacado en administración de recursos marinos.

Los Directores y suplentes señalados en los numerales 3 a 7, serán nombrados por el Organo Ejecutivo.

Los Directores y sus suplentes permanecerán en sus cargos por un periodo de cinco (5) años, que coincidirá con el periodo presidencial, y podrán ser nuevamente nombrados por un periodo adicional.

Los Directores solo podrán ser removidos de sus cargos por las causas previstas en este Decreto Ley.

Párrafo transitorio. Los primeros Directores de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

Artículo 15: Para ser Director de la Autoridad se requiere:

Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad.

Ser mayor de 25 años de edad.

No haber sido condenado por el Organo Judicial por delito doloso o contra la administración pública.

No tener, al momento de su designación, parentesco entre si dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad con los otros miembros de la Junta Directiva.

Artículo 16: Los Directores de la Autoridad, por su condición, no recibirán salario ni gastos de representación, pero podrán recibir dietas por asistencia a las reuniones de la Junta Directiva.

Artículo 17: La Junta Directiva se reunirá en sesión ordinaria por lo menos una vez al mes, y en sesiones extraordinarias por convocatoria del Administrador o de dos de sus miembros.

La Junta Directiva sesionara con una mayoría de sus miembros, y sus decisiones se tomaran por mayoría de votos, de conformidad con lo que se establezca en le Reglamento Interno.

Artículo 18: Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva:

Proponer al Organo Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional.

Proponer al Organo Ejecutivo el establecimiento de un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.

Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos.

Coordinar los servicios de la Autoridad con los de otras instituciones publicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo.

Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.

Reglamentar y aprobar el plan anual y el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad que sean elaborados por el Administrador.

Establecer la organización de la Autoridad y, en general, adoptar todas la medidas que estime convenientes para la organización y funcionamiento del Sector Marítimo.

Dictar el Reglamento Interno de la Autoridad y su propio reglamento interno.

Estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad.

Proponer al Organo Ejecutivo la delimitación de las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la Autoridad ejercer su jurisdicción.

Autorizar los actos y contratos por sumas mayores a un millón de balboas (B/.1,000,000.00).

Solicitar al Organo Ejecutivo, si fuera indispensable, la obtención de servidumbre sobre terrenos particulares, o la expropiación de los mismos, para la realización de los objetivos de la Autoridad.

Resolver en ultima instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la administración marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos preferidos por el Administrador.

Supervisar la gestión del Administrador, ejercer control previo sobre sus actos y exigirle rendición de cuentas sobre los mismos.

Ratificar el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad que le proponga el Administrador.

Atender las recomendaciones que emanen del Instituto Panameño de Investigación Marítima.

Las demás funciones contempladas en las leyes o reglamentos.

Artículo 19: Los Directores de la Autoridad serán suspendidos y, en su caso, removidos de sus cargos, por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La medida de suspensión o remoción será aplicada sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

Asimismo, los Directores podrán ser suspendidos o removidos por comprobada incapacidad física, mental o administrativa, mediante disposición del Organo Ejecutivo.

Sección Tercera: Del Consejo Asesor

Artículo 20: El Consejo Asesor estará integrado por los siguientes funcionarios:

El Sub-Administrador de la Autoridad.

El Secretario General de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT) del Ministerio de la Presidencia.

El Director de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Director de Asuntos Internacionales del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

El Director General del Instituto Panameño de Comercio Exterior.

El Presidente de la Cámara Marítima de Panamá.

El Secretario General de una de las organizaciones sociales de trabajadores del mar panameños que a bien tenga a sugerir el Ministro de Trabajo y Desarrollo Laboral.

Artículo 21: El Sub-Administrador de la Autoridad fungirá como Secretario del Consejo Asesor, y podrá delegar sus atribuciones en cualesquiera de los directores de las Direcciones Generales.

Artículo 22: El Consejo Asesor se reunirá en sesiones ordinarias una vez por mes, o cuando la Junta Directiva estime necesario o conveniente su pronunciamiento.

Artículo 23: El Consejo Asesor tendrá las siguientes funciones:

Asesorar al Administrador de la Autoridad con respecto a los asuntos relacionados al Sector Marítimo, al cumplimiento de las funciones de la Autoridad, y al ordenamiento de las prácticas de las Competencias Marítimas que son sometidos a su consideración.

Servir de enlace, por intermedio de los representantes respectivos, entre la Autoridad y los organismos representados en el Consejo Asesor.

Elevar mociones al Administrador para proponer acciones tendientes al mejoramiento, desarrollo y eficacia del Sector Marítimo.

Dictar su propio reglamento.

Sección Cuarta: Del Administrador y Sub-Administrador

Artículo 24: El Organismo Ejecutivo designará al Administrador y al Sub-Administrador de la Autoridad. El Administrador tendrá la representación legal de la entidad, la cual quedará delegada en el Sub-Administrador en el caso de ausencia temporal o permanente del Administrador.

El Administrador también tendrá a su cargo la administración plena de la Autoridad y podrá realizar, sujeto a la autorización de la Junta Directiva en los casos en que este Decreto Ley así lo requiera, toda clase de operaciones, actos, convenios, contratos en las materias que conforme a este decreto ley se requieran.

Artículo 25: Para ser Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad se requiere:

Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad.

Ser mayor de 25 años de edad.

No haber sido condenado por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

Poseer título universitario en administración marítima, administración pública, administración de negocios, relaciones internacionales, derecho, ciencias económicas, ciencias políticas u otro grado universitario similar o equivalente a los títulos mencionados; o haberse desempeñado durante un periodo de por lo menos cinco (5) años en actividades relacionadas con la dirección, manejo y administración del transporte marítimo o de recursos marinos, o con la administración o inspección de asuntos referentes a la seguridad de la navegación, o con la operación naviera en general.

Artículo 26: El Administrador y el Sub-Administrador serán nombrados por un periodo de cinco años, que coincidirá con el periodo presidencial, y podrán ser nombrados nuevamente por un periodo adicional.

Párrafo transitorio. El primer Administrador y el Sub-Administrador de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

Artículo 27: Son funciones del Administrador:

Prepara y presentar a la Junta Directiva la propuesta para establecer un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.

Preparar, para la aprobación de la Junta Directiva, las políticas, planes y programas del Sector Marítimo. Una vez aprobadas estas políticas y programas, los mismos serán ejecutados por las correspondientes Direcciones Generales de la Autoridad.

Preparar y presentar para la aprobación de la Junta Directiva el anteproyecto del presupuesto de la Autoridad.

Presentar a la Junta Directiva un informe anual y los informes que esta le solicite.

Nombrar e instalar los órganos de asesoría, consulta, ejecución y coordinación de la Autoridad que estime conveniente, previa autorización de la Junta Directiva y de acuerdo al Reglamento Interno de la Autoridad.

Proponer a la Junta Directiva el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad.

Nombrar, trasladar, ascender, suspender, separar y remover al personal subalterno, de conformidad con lo que al efecto establezcan la ley y el Reglamento Interno de la Autoridad.

Asegurar que las recomendaciones emanadas de las direcciones generales sean producto de un proceso de coordinación entre las mismas.

Celebrar los contratos, convenios, actos u operaciones que deba efectuar la Autoridad y cuyo monto no exceda un millón de balboas (B/. 1,000,000.00), con sujeción a lo establecido en la ley y sin perjuicio de que la Junta Directiva ejerza un control previo y posterior, y conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública y los reglamentos de la Autoridad.

Vender, enajenar, permutar, o traspasar bienes muebles e inmuebles de la Autoridad, cuyo valor no exceda los cincuenta mil balboas (B/. 50,000.00).

Reconocer, recaudar y fiscalizar los impuestos, tasas y otros conceptos que deban pagar todos los contribuyentes y usuarios de la Autoridad.

Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la Administración Marítima nacional, dando fin a al vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por los Directores Generales de la Autoridad.

Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que señalen la ley, los reglamentos de la Autoridad y las que autoricen el Organismo Ejecutivo o la Junta Directiva.

Representar a la Autoridad en la Comisión Tripartita creada mediante el Decreto de Gabinete Nro. 76 de 11 de junio de 1990, por lo que el referido Decreto de Gabinete queda modificado en ese sentido.

Artículo 28: Le corresponderá al Sub-Administrador ocupar la vacante que se produzca en la posición de Administrador por renuncia o muerte de este, o por cualquier otro motivo, hasta que se designe o tome posesión el correspondiente reemplazo.

El Sub-Administrador ejercerá aquellas funciones que le asigne la Junta Directiva y le Administrador, así como aquellas que se establezcan en el Reglamento Interno de la Autoridad.

Artículo 29: El Administrador y el Sub-Administrador solo podrán ser suspendidos o removidos de sus cargos por el Organismo Ejecutivo, en virtud de decisión adoptada con el voto de la mayoría de los miembros de la Junta Directiva, por manifiesta incapacidad física, mental o administrativa, o por haber sido sentenciados por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La suspensión o remoción del Administrador o el Sub-Administrador se aplicará sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

CAPITULO IV

Dirección General de Marina Mercante

Artículo 30: Son funciones de la Dirección General de Marina Mercante:

Ejecutar de manera privativa todos los actos administrativos relativos al registro y matriculación de buques en la Marina Mercante.

Autorizar y asignar a otros funcionarios de la administración pública panameña designados por la Autoridad al efecto, la ejecución de actos relativos al registro provisional de buques e inscripción preliminar de títulos de propiedad y demás derechos reales a otorgarse sobre los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.

Fijar el concepto correspondiente para el pago de impuestos, tasas y otros cobros que deban pagar los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.

Ingresar todos los recaudos y remesas relativos a la Marina Mercante Nacional efectuados por los funcionarios adscriptos a la Autoridad en el exterior, así como imponer sanciones a dichos funcionarios cuando incumplan sus obligaciones legales y disciplinarias.

Hacer cumplir, sobre los buques de registro panameño, las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad de la navegación, la seguridad marítima, y la prevención y el control de la contaminación del mar.

Llevar a cabo, por sí misma o por medio de terceros, sean estas entidades oficiales o particulares, nacionales o extranjeras, las investigaciones sobre accidentes marítimos y derrames o contaminación del mar en las que se viere involucrado un buque de registro panameño, o un buque de cualquier nacionalidad en los espacios marítimos y aguas interiores panameños.

Hacer cumplir las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes al Control Portuario Estatal.

Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de la Marina Mercante Nacional.

Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

CAPITULO V

Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

Artículo 31: Son funciones de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares:

Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional y, en consecuencia, ejecutar las acciones adecuadas a estos fines.

Ejecutar un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas emanadas de la oficina del Administrador.

Construir, mejorar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias comerciales de uso público, de acuerdo a las políticas dictadas por la oficina del Administrador. La ejecución de las obras podrá realizarla por sí, o por intermedio de otros organismos especiales del Estado, o por particulares.

Explotar y operar los servicios portuarios señalados en el ordinal anterior, así como controlar y fiscalizar aquellos puertos e instalaciones que no opere directamente.

Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no sean dados en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias de la Fuerza Pública o de la Autoridad del Canal de Panamá.

Tramitar y fiscalizar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y los que en el futuro se construyan.

Promover las facilidades de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalasen en los puertos nacionales y, en general, la provisión de los servicios que estos requieran para el eficiente manejo de la carga y de los suministros usuales, y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios.

Embarcar, desembarcar, trasladar, almacenar, custodiar y entregar a los consignatarios o a sus representantes, por sí o por intermedio de concesionarios, las mercancías, productos u otros bienes que se embarquen o desembarquen.

Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos por los servicios portuarios.

Fomentar la adecuación de las empresas marítimas auxiliares a las demandas del tráfico del Canal de Panamá y del sistema portuario.

Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración portuaria y de las industrias marítimas auxiliares.

Dar cumplimientos a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

CAPITULO V

Dirección General de Recursos Marinos y Costeros

Artículo 32: Son funciones de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros:

Administrar los recursos marinos y costeros del Estado Panameño.

Promover y coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, los planes que garanticen un uso adecuado de los recursos marinos, costeros y lacustres, de manera que se permita su conservación, recuperación y explotación en forma sostenible.

Ejecutar, dirigir, fiscalizar y evaluar los programas de manejo costero integral, de acuerdo a las políticas emanadas de la oficina del Administrador.

Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que tienen por objeto regular la utilización de recursos marinos y costeros y el desarrollo de las actividades que en función de ella se realicen.

Proponer la adopción de normas pertinentes a la pesca por buques pesqueros de bandera extranjera de aguas bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

Tramitar las solicitudes y mantener el registro de las licencias necesarias para la utilización de los recursos marinos y costeros del país, así como establecer las limitaciones y supervisar el desempeño adecuado de tales actividades.

Promover la participación coordinada de los sectores productivos como aliados estratégicos en la ordenación y desarrollo de la zona costera.

Establecer los mecanismos para el mejoramiento científico y tecnológico del personal involucrado en las actividades de administración de los recursos marinos y costeros.

Fomentar la investigación científica como elemento fundamental para el buen manejo de los recursos marinos y costeros.

Coordinar y acordar con las direcciones generales de la Autoridad y con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, y proponerle al Administrador, las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.

Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a la explotación y uso de los recursos marinos y costeros.

Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de los recursos marinos y costeros.

Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia ambiental y relativas al manejo, conservación, recuperación y explotación del medio ambiente marino.

Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

CAPITULO VII

Dirección General de Gente de Mar

Artículo 33: Son funciones de la Dirección General de la Gente de Mar:

Hacer cumplir las normas legales vigentes sobre educación, formación, titulación, y guardia de la gente de mar, de conformidad con lo establecido en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá.

Velar por el estricto cumplimiento de las normas mínimas de dotación para buques de registro panameño, en función de la seguridad de la navegación.

Administrar la Escuela Náutica de Panamá.

Autorizar, fiscalizar y supervisar el cumplimiento de los programas de educación y formación de cualesquiera otras instituciones en las cuales se impartan conocimientos sobre educación náutica o marítima en general.

Realizar las inspecciones sobre las condiciones de trabajo, vida y alojamiento de los tripulantes en los buques de bandera panameña, para asegurar la estricta aplicación de las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por la República de Panamá referentes al trabajo en el mar y en las vías navegables.

Rendir un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones contempladas en el numeral 5 del presente artículo, y recomendar la imposición de las sanciones que correspondan.

Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a los servicios que preste.

Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

CAPITULO VIII

Instituto Panameño de Investigación Marítima

Artículo 34: Crease el Instituto Panameño de Investigación Marítima como entre dirigentes de investigación aplicada para el Sector Marítimo, al cual se integraran los usuarios de todos los servicios brindados por la Autoridad:

Artículo 35: Son funciones del Instituto:

Realizar, fomentar y dirigir investigaciones aplicadas, con el propósito de impulsar el desarrollo ordenado y sustentable del Sector Marítimo.

Elaborar y presentar recomendaciones a la Junta Directiva de la Autoridad.

Párrafo transitorio. La Junta Directiva de la Autoridad nombrara a cinco (5) funcionarios para que integren la primera Secretaria Ejecutiva del Instituto, cuya función será promover la membresía del sector privado y proponer el reglamento interno de dicha institución. Una vez conformado, el Instituto establecerá su organización y funcionamiento.

CAPITULO IX

Disposiciones Transitorias

Artículo 36: A partir de la promulgación del presente Decreto Ley, cesaran en sus funciones y pasaran a integrar la Autoridad las siguientes entidades y departamentos de la administración:

La Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro.

La Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias.

La Autoridad Portuaria Nacional.

Cualquiera otra dependencia que sea integrada a la Autoridad por el Organismo Ejecutivo.

Artículo 37: Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a las dependencias mencionadas en el artículo 36. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dichas dependencias, al momento de entrar en vigencia este Decreto Ley.

El Organismo Ejecutivo adoptara las medidas necesarias para hacer efectivas las transferencias a las que se refiere este artículo, respetando en todo caso los derechos adquiridos y las concesiones vigentes.

Artículo 38: Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a la Escuela Náutica de Panamá. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dicha dependencia, al momento de entrar en vigencia este decreto ley.

Artículo 39: El Organismo Ejecutivo podrá delegar en la Autoridad algunas de las atribuciones que cumple el Registro Público en materia de constitución, modificación, cancelación o extinción de títulos de propiedad o hipotecas sobre naves; y de registro de medidas cautelares o conservatorias sobre las mismas.

Igualmente, el Organismo Ejecutivo podrá asignar a la Autoridad algunas de las funciones que actualmente cumple el Servicio Marítimo Nacional, a fin de lograr el fiel y cabal

cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan los espacios marítimos de la República de Panamá.

Artículo 40: La Comisión Marítima Nacional estará encargada de llevar a cabo la transición de las entidades y dependencias que pasaran a integrar la Autoridad Marítima Nacional creada por el presente Decreto Ley, de conformidad con un decreto ejecutivo que será expedido a tal efecto.

CAPITULO XI

Disposiciones Finales

Artículo 41: A partir de la entrada en funcionamiento de la Autoridad, quedaran expresamente derogadas aquellas disposiciones legales que conforman las leyes y decretos que se indican a continuación, solamente en lo que concierne al establecimiento de la existencia de los entes, direcciones y departamentos que, en virtud del Artículo 36 del presente decreto ley, pasan a integrar la Autoridad: Ley Nro. 2 de 17 de enero de 1980, Decreto Ley Nro. 17 de 26 de octubre de 1989, Decreto de Gabinete Nro. 33 de 9 de febrero de 1990, Ley Nro. 36 de 6 de julio de 1995, Ley Nro. 42 de 2 de mayo de 1974, Ley Nro. 2 de 11 de febrero de 1982, Decreto de Gabinete Nro. 225 de 16 de julio de 1969, Decreto Nro. 16 de 11 de mayo de 1979, Decreto Nro. 755 de 5 de octubre de 1971.

El presente Decreto Ley deroga todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que le sean contrarias.

Artículo 42: Este decreto ley tendrá efectos inmediatos y entrara a regir a partir de su promulgación.

LEY DE PUERTOS DE URUGUAY

Ley 16.246

LEY DE PUERTOS

Se aprueba.

Poder Legislativo.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

CAPITULO I

Organización y servicios portuarios

Artículo 1°.

La prestación de servicios portuarios eficientes competitivos constituye un objetivo prioritario para el desarrollo del país.

Los servicios portuarios se prestarán en los puertos comerciales de la República durante las veinticuatro horas del día y durante todos los días del año, si la respectiva demanda así lo requiere.

Lo dispuesto en los dos incisos anteriores no implicará en ningún caso el desconocimiento de las reglas de remuneración de trabajos en horarios extraordinarios y en días feriados.

De la circulación de mercaderías

Artículo 2°.

La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a

restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas.

Artículo 3°.

Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma.

Cuando fueran introducidas desde el Puerto de Montevideo al territorio aduanero nacional, se considerarán importaciones o despachos de entrada procedentes del exterior a todos los efectos y deberán cumplir los trámites y pagos que correspondan.

Las mercaderías nacionales o nacionalizadas para ser introducidas al Puerto de Montevideo, deberán ajustarse a las normas que rigen para la importación o para el despacho de salida del país.

Artículo 4°.

El régimen establecido en los artículos 2° y 3° se aplicará en los demás puertos y terminales portuarias de la República con capacidad para recibir naves de ultramar, cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas.

Artículo 5°.

El Poder Ejecutivo fijará, dentro de los ciento veinte días de entrada en vigencia de la presente ley y a los efectos de su aplicación, los límites de los recintos aduaneros y portuarios que no estuvieran jurídicamente determinados.

Artículo 6°.

Apruébase el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres el 9 de abril de 1965, sus Anexos y Enmiendas de 1969, 1973, 1978 y 1986, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 255 de la ley **13.318**, de 28 de diciembre de 1964.

De los servicios portuarios

Artículo 7°.

Compete al Poder Ejecutivo el establecimiento de la política portuaria y el control de su

ejecución. Fomentará la descentralización de los diferentes puertos de la República, sin perjuicio de asegurar la debida coordinación de las actividades que se desarrollen en ellos. Asimismo, velará para que aquellos servicios que se presten en régimen de libre concurrencia se efectúen en condiciones tales que efectivamente la garanticen, reservándose en todo caso el derecho de fijar tarifas máximas para tales servicios.

Artículo 8°.

Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos se regirán por las disposiciones del Capítulo 11 de esta Ley.

De los servicios portuarios en el Puerto de Montevideo

Artículo 9°.

La prestación de servicios portuarios en el Puerto de Montevideo por parte de empresas privadas, se ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación que a los efectos dictará el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos.

Dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas. Estas podrán emplear equipos, utilaje y personal propios. También podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos. Sin embargo, en ningún caso, el uso de los muelles y de las grúas estatales existentes podrá constituir un monopolio de hecho en manos de agentes privados.

Las empresas privadas que cumplan servicios portuarios, estarán sujetas a las normas de organización y funcionamiento del puerto y actuarán en todo conforme a las disposiciones de su Capitanía. Serán, asimismo, pasibles de las sanciones que procedan por el incumplimiento de dichas normas o disposiciones.

Las reglas de este artículo relativas a equipos y utilaje de la Administración Nacional de Puertos, son aplicables a las empresas privadas que prestaron servicios en función del literal B) del artículo 11.

Artículo 10.

Sustituyese el artículo 91 de la ley **5.495**, de julio de 1916, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 9°. - Son cometidos de la Administración Nacional de Puertos:

- A) La administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que lo encomiende el Poder Ejecutivo;
- B) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto;
- C) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo".

Artículo 11.

El Directorio de la Administración Nacional de Puertos tendrá los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos y, en particular, podrá:

- A) Construir las obras y adquirir los elementos que sean necesarios;
- B) Con la aprobación del Poder Ejecutivo:
 - 1) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, a los fines de que:
 - i) Realicen servicios portuarios tanto marítimos como terrestres;
 - ii) Utilicen determinados espacios abiertos o cerrados dentro del recinto portuario, para almacenar en ellos productos o mercaderías, revisarlas, clasificarlas, agruparlas o fraccionarlas;
 - iii) Construyan las obras necesarias para el cumplimiento de sus actividades;
 - 2) Contratar la prestación de servicios portuarios con terceros.
- 3) Asociarse con capitales privados para la prestación de servicios portuarios. La asociación se hará a través de la participación en sociedades comerciales, con integración de la Administración Nacional de Puertos en la dirección y capital, pudiendo ésta, aportar al efecto aquella parte de su patrimonio necesaria o conveniente a los fines de la empresa.

Artículo 12.

El otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones, se hará por plazo determinado,

reservándose la administración los más amplios poderes de control y verificación.

Los permisos o autorizaciones que se otorguen de acuerdo con las de la presente ley, no podrán implicar, en ningún caso, la atribución exclusiva a una o varias empresas de la explotación de los muelles comerciales de la Administración Nacional de Puertos.

Las concesiones que afecten un espacio territorial dentro del recinto portuario (muelles, explanadas, depósitos, rada, etc.), sólo podrán otorgarse si el concesionario realiza a su costo, nuevas obras que impliquen la prestación de nuevos servicios o la ampliación de los ya existentes. La reglamentación a dictarse y los pliegos de condiciones, especificarán la razonable relación entre el espacio asignado y las nuevas inversiones.

Artículo 13.

En las contrataciones que se lleven a cabo al amparo de lo dispuesto en el literal B) del artículo 11, la Administración Nacional de Puertos tomará las medidas jurídicas y prácticas pertinentes a efectos de:

- A) Promover el ejercicio de la libertad de elección de los consumidores;
- B) Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control;
- C) Evitar la concurrencia desleal por el otorgamiento de subsidios, subvenciones u otras prácticas análogas, particularmente en perjuicio de oferentes nacionales;
- D) Obtener niveles tecnológicos de excelencia;
- E) Contar con el asesoramiento adecuado, pudiendo para ello contratar a consultores o empresas consultoras independientes, preferentemente nacionales;
- F) Disponer, previamente a las transferencias de bienes, o el aporte a sociedades comerciales, de avalúos practicados según las normas generalmente aceptadas en la materia
- G) Resguardar que las diversas contrataciones estén revestidas de la publicidad adecuada para asegurar la debida transparencia de las operaciones y permitir el más amplio concurso de interesados (artículo 482 y siguientes de la ley **15.903**, de 10 de noviembre de 1987 y artículos 653 y 655 de la ley **16.170**, de 28 de diciembre de 1990);
- H) Asegurar la máxima imparcialidad en los procedimientos.

Artículo 14.

Las empresas privadas que deseen prestar servicios portuarios en función del ejercicio de las facultades establecidas en el literal B) del artículo 11 deberán ajustarse a las condiciones siguientes, sin perjuicio de las demás que resulten de los respectivos pliegos de condiciones y contratos:

- i) Poseer las calificaciones técnicas y económicas que determine la reglamentación;
- ii) Podrán emplear equipáis, utilaje y personal propios, dentro del marco contractual convenido y de las normas generales que se dicten para la administración de los puertos y la coordinación de las actividades portuarias;
- iii) Prestar en igualdad de condiciones los servicios a su cargo a todos quienes lo soliciten dentro de la autorización concedida;
- iv) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios.

De la organización del Puerto de Montevideo

Artículo 15.

Créase la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la autoridad coordinadora de todas las actividades en dicho puerto. Funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional.

El cargo de Capitán del Puerto de Montevideo será de particular confianza y su titular será designado por el Poder Ejecutivo de una terna propuesta por la Administración Nacional de Puertos, con el voto conforme de cuatro de los integrantes de su Directorio. La designación deberá recaer en persona notoriamente versada en los temas portuarios.

El Capitán del Puerto de Montevideo tendrá la remuneración prevista en el literal c) del artículo 9° de la ley **15.809**, de 8 de abril de 1986.

Artículo 16.

A la Capitanía del Puerto de Montevideo compete:

A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se desarrollen en el Puerto de Montevideo,

especialmente las relacionadas con:

1) La entrada, visita y salida de buques:

2) El embarque y desembarque de personas;

3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos;

B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles;

C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicio, utilización de los sistemas, instalaciones y equipos y el mantenimiento de la infraestructura portuaria y, en especial, coordinar con aquéllas la racionalización en la realización de todas las operaciones, en materia de sanidad marítima, humana, animal y vegetal, migración y tramitación y formalidades de aduana, Banco de la República Oriental del Uruguay, de Prefectura Nacional Naval y de todo otro órgano u organismo actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

Artículo 17.

El Capitán del Puerto de Montevideo proyectará las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión. Las referidas normas serán comunicadas a los organismos o entidades intervinientes en dichas actividades y elevadas a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación.

Una vez aprobadas por éste, serán obligatorias para todos los organismos o entidades intervinientes.

Artículo 18.

La Capitanía del Puerto de Montevideo, para el cumplimiento de sus funciones se comunicará directamente con todos los órganos u organismos relacionados con las diversas actividades portuarias, los que deberán prestarle toda la colaboración y cooperación que aquélla los solicite.

La Administración Nacional de Puertos y las demás instituciones y organismos públicos intervinientes en la operativa portuaria, facilitarán a la referida autoridad todos los recursos humanos y materiales que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus cometidos y

funciones.

Artículo 19.

Créase una Comisión Honoraria para asistir y asesorar a la Capitanía del Puerto de Montevideo.

Dicha Comisión será presidida por el Capitán del Puerto de Montevideo y estará compuesta, además:

- 1) Por cuatro miembros del sector público designados por el Poder Ejecutivo a propuesta, respectivamente, de la Administración Nacional de Puertos, de la Dirección Nacional de Aduanas, de la Prefectura Nacional Naval y de ANSE y,
- 2) Por delegados de las instituciones prestadoras de servicios y de las usuarias del puerto, así como de aquellas más representativas de los trabajadores de dichos servicios que determine la reglamentación.

El Capitán convocará, total o parcialmente, a los integrantes según las circunstancias y las materias a tratar.

De la organización de los puertos del interior

Artículo 20.

Los puertos estatales existentes fuera del departamento de Montevideo a la fecha de esta ley, serán administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, excepto aquellos que el Poder Ejecutivo asigne a la Administración Nacional de Puertos. Será aplicable a estos puertos -o dispuesto en el artículo 9°.

La autoridad de cada puerto tendrá, respecto de éste, los cometidos y poderes jurídicos establecidos en los artículos 10 y 11.

El Poder Ejecutivo determinará, para cada puerto, quién ejercerá las funciones de Capitán de Puerto. Este tendrá los cometidos y facultades establecidas en los artículos 15 a 18.

El Poder Ejecutivo, asimismo, determinará en qué puertos se construirán Comisiones Honorarias, con las funciones señaladas en el artículo 19 y la integración que en cada caso se determine, incluyendo un representante de la Intendencia Municipal respectiva.

CAPITULO II

Mano de obra portuaria

Artículo 21.

Los servicios de estiba, desestiba, carga, descarga y conexos, así como las tareas de movilización de bultos en tierra que se realicen en los puertos comerciales de la República, se desarrollarán bajo las normas organizativas de dichos puertos y las específicas a tales actividades que se estipulan en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 22.

Los trabajos a bordo y en tierra se realizarán bajo una dirección única. Los poderes de dirección, así como los de organización del trabajo y de disciplina, corresponderán a los empleadores.

Artículo 23.

La prestación de los servicios referidos en el artículo 21 se realizará en régimen de libre competencia a partir de los ciento ochenta días de promulgada la presente ley.

El Poder Ejecutivo reglamentará dentro de los ciento veinte días de su entrada en vigencia los requisitos técnicos y económicos que deberán reunir las empresas prestadoras del servicio, así como el contralor de su cumplimiento posterior.

Las empresas privadas se regirán por las normas generales en materia laboral, tributaria y de la Seguridad Social, sin perjuicio de su obligación de cumplir, asimismo, con las disposiciones de organización y policía portuaria. Las autoridades competentes podrán impedir el acceso al puerto, en forma temporal o permanente, de aquellas empresas que infrinjan dichas normas, sin perjuicio de los correctivos o sanciones que se deban aplicar a las empresas consideradas como tales.

Artículo 24.

El Poder Ejecutivo, a través de ANSE, llevará un registro del personal de todas las categorías laborales empleados por las empresas privadas y controlará el cumplimiento de las obligaciones de dichas empresas en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad en el trabajo. A tales efectos dispondrá lo necesario para que las remuneraciones del personal jornalero de tales empresas y el pago de los aportes, se efectúen por intermedio de ANSE.

El ejercicio de las facultades establecidas en esta artículo no menoscabará ni restringirá lo establecido en el artículo 22, ni interrumpirá la continuidad de los trabajos y operaciones a cargo de los empleados.

Parte 1**Del Puerto de Montevideo****Artículo 25.**

Las tareas de estiba, desestiba, carga, descarga y conexas que se cumplan en los buques surtos en dársenas, muelles, antepuerto y rada del Puerto de Montevideo, así como todas las tareas de movilización de bultos que se efectúen en sus muelles y ramblas (operaciones en tierra) estarán a cargo de personal provisto por ANSE, o por otras empresas, de acuerdo a la presente ley.

Se exceptúan de lo anterior, salvo solicitud expresa del empleador, los casos siguientes:

- A) Los combustibles y demás productos líquidos a granel;
- B) El aprovisionamiento y suministro a buques, dentro de los límites que establezca la reglamentación;
- C) Las operaciones con explosivos que se efectúen en la rada;
- D) Las operaciones que por sus métodos de manipulación, sus características de automatización o mecanización, no requieran la contratación de personal;
- E) Aquellas en las que sea usual la utilización de la tripulación del buque;
- F) Las tareas que se realicen dentro de los depósitos portuarios;

- G) El manejo de medios mecánicos en tierra o a bordo que pertenezcan a la Administración Nacional de Puertos o a particulares (empresas, etc.);
- H) Las operaciones de estiba y desestiba en los buques de los productos refrigerados y congelados de la Industria frigorífica de carne, que no impliquen la utilización de contenedores;
- L) La carga y descarga de correspondencia;
- J) El trincado y destrincado de mercaderías y contenedores;
- K) El embarque y desembarque de animales en pie cuando se utilicen rampas o similares;
- L) La limpieza o preparación de bodegas, tanques y sentinas;
- M) Los casos de fuerza mayor.

SECCION 1

De los registros de ANSE y del personal de los mismos

Artículo 26.

Las normas que se establecen en esta sección serán aplicables únicamente al personal de los registros de ANSE.

Artículo 27.

La administración de los registros existentes en el Puerto de Montevideo será ejercida por la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (ANSE).

ANSE será administrada por un Director designado por el Poder Ejecutivo quien podrá removerlo en cualquier momento y sin expresión de causa a cuyos efectos se declara el cargo de particular confianza (artículo 5° de la ley **15.900**, de 21 de octubre de 1987).

ANSE se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que refiere a sus cometidos laborales y a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en lo referente a sus funciones en la operativa portuaria.

Artículo 28.

La Bolsa de Trabajo de Estiba en el Puerto de Montevideo, estará integrada por los registros indicados en el artículo 72 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Las de Capataces, Apuntadores y Guardianes estarán integradas por quienes revisten en los registros

respectivos.

Decláranse cerrados a partir del 31 de agosto de 1990, todos los registros de las Bolsas de Trabajo antes mencionadas.

El Poder Ejecutivo a solicitud de los empleadores podrá reabrir el registro de Estiba "A" para proveer vacantes cuando el número de sus integrantes haya caído por debajo del 50 % con relación al existente al 31 de agosto de 1990.

Del registro de estibadores y guincheros de ANSE

Artículo 29.

ANSE, previo asesoramiento de la Comisión Tripartita respectiva, propondrá al Poder Ejecutivo las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que éste se desarrollará, especialmente la cantidad mínima de trabajadores necesarios por mano, según el tipo de operación.

Artículo 30.

Los trabajadores integrantes de los Registros "A" y "B" tendrán, durante un plazo a que hace referencia el inciso final, la preferencia referida en los artículos 8º, 9º y 10º del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, para ser seleccionados o convocados.

El empleador tendrá el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de veinte operarios de los Registros de Estiba, en calidad de personal preferente, distribuyéndose el trabajo entre los demás operarios por el sistema de rotación.

A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de esta ley, los empleadores podrán seleccionar libremente a la totalidad de los operarios entre los que integren el o los Registros de Estiba existentes a esa fecha, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación. Esta preverá el derecho de todo trabajador, una vez en vigencia la libertad de selección, a percibir un monto mínimo de remuneraciones cuando no hubiera sido demandado en determinado período, de conformidad con lo establecido por las leyes y los convenios internacionales vigentes.

De los Capataces de ANSE

Artículo 31.

La selección de Capataces será libre a partir de la vigencia de esta ley.

Artículo 32.

Mientras existan Capataces integrantes del registro al 31 de agosto de 1990, el empleador deberá seleccionar uno por cada buque en operación, solicitándolo al registro para actuar en calidad de "Segundo" a bordo o en tierra.

Si el empleador hubiera designado otro al amparo del artículo 31, el seleccionado de la Bolsa actuará bajo las directivas de aquél, con la remuneración emergente de los convenios colectivos vigentes.

Artículo 33.

Los Capataces dependen del empleador mientras prestan servicios por cuenta de éste y actuarán en su nombre durante ese lapso.

Artículo 34.

Los Capataces serán responsables ante los empleadores por su gestión, sin perjuicio de su responsabilidad personal en lo relativo al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan la actividad portuaria.

De los Apuntadores y Guardianes de ANSE

Artículo 34.

Mientras existan Apuntadores de los mencionados en el artículo 28, el empleador deberá seleccionar uno del registro por cada elemento (guinche, grúa o similar, u otros), sea o no éste del buque en operación, quien actuará siguiendo las instrucciones de aquél.

Asimismo, mientras existan Guardianes de los mencionados en dicho artículo, el empleador deberá proceder a la designación de un Guardián por buque de ultramar durante operaciones comerciales o industriales y, cuando se hallaren en operaciones, uno por buque de cabotaje, u otros, cuando así lo dispongan las normas reglamentarias.

De las normas generales aplicables a todo el personal de los Registros de ANSE

Artículo 35.

Declárase aplicable a los trabajadores integrantes de los registros lo dispuesto en los artículos 15, 16, 17, 24, 50, 51, 52, 53 y 55 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Artículo 36.

Todos los conflictos y divergencias de trabajo serán fallados de inmediato y en el lugar, por los empleados de ANSE afectados a la dilucidación de los mismos.

En ningún caso las divergencias motivarán la detención de las tareas, las que deberán continuar sin perjuicio de la posterior tramitación del caso ante la Comisión Tripartita.

Artículo 37.

ANSE no suministrará personal ni permitirá el desempeño de tareas sin que se haya contratado el correspondiente seguro contra accidentes de trabajo en el Banco de Seguros del Estado. Las cuotas porcentuales correspondientes al pago de las primas por los trabajadores registrados o ajenos a las Bolsas, se abonarán por los empleadores a ANSE conjuntamente con los jornales, efectuando ésta la retroversión correspondiente.

SECCION 2

De las competencias de ANSE

Artículo 38.

Sin perjuicio de las facultades otorgadas en otros artículos de la presente ley, le compete:

- A) Administrar en el Puerto de Montevideo los registros de personal a su cargo para los servicios referidos en el artículo 21;
- B) Adoptar las medidas administrativas correspondientes, con el objeto de controlar el mantenimiento a la orden de las Bolsas de Trabajo bajo su competencia, así como la vinculación habitual y efectiva con las tareas por parte de los operarios integrantes de sus registros;
- C) Dirigir los servicios internos a su cargo y realizar toda la actividad necesaria para la recaudación y posterior versión de los salarios y adicionales al salario afectado al cumplimiento de las leyes sociales;
- D) Supervisar, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con la Capitanía de Puerto, las tareas de estiba, desestiba, carga y descarga, conexas tanto a bordo como en tierra, que el personal a su cargo desarrolle en el Puerto de Montevideo, a efectos de que las mismas se efectúen en cumplimiento de lo dispuesto por esta ley. A tales fines tendrá facultades disciplinarias y sancionatorias sobre los empleadores y los trabajadores a su cargo, de acuerdo con lo que dispone la presente ley y las normas reglamentarias a dictarse;
- E) Informar al Poder Ejecutivo en todo lo relativo a los servicios a su cargo, proponiéndole el dictado de las normas reglamentarias de trabajo y condiciones en que se desarrollará el mismo;
- F) Unificar, racionalizar y depurar los registros de trabajadores que componen las Bolsas de Trabajo por ella administrada, con el asesoramiento previo de las Comisiones Tripartitas;
- G) Resolver como órgano de alzada las cuestiones legales y reglamentarias que supongan una divergencia interpretativa o un conflicto de intereses entre los empleadores y los trabajadores de sus registros, así como las cuestiones disciplinarias, sin perjuicio de la competencia de las Comisiones Tripartitas;
- H) Dictar en el caso de situaciones no previstas en las reglamentaciones, las normas provisorias correspondientes, las que, sin perjuicio de su ejecución inmediata, se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo;
- I) Controlar, en el ámbito de sus competencias, el cumplimiento de las leyes relativas a la prevención y reparación de accidentes de trabajo, horarios, descanso semanal, licencias, feriados, sueldo anual complementario y otras normas análogas;
- J) Propender el adiestramiento del personal integrante de sus registros, y en cuanto corresponda, a su readaptación profesional, proporcionándolos una adecuada formación profesional;
- K) Coordinar sus actividades con los demás servicios portuarios, en particular la Capitanía del

Puerto, prestando toda la colaboración que se le requiera.

Artículo 39.

El personal integrante de los Registros "A", "B" y "C" y de Estiba y de las Bolsas referidos en el artículo 28 que desee retirarse definitivamente de los mismos, tendrá derecho a los siguientes beneficios:

A) Los que no tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de veinticuatro sueldos o los jornales equivalentes a los mismos;

B) Los que tuvieren derecho a jubilación percibirán una compensación extraordinaria, por única vez, de doce sueldos o los jornales equivalentes a los mismos.

A los efectos de lo expresado anteriormente en este artículo, los interesados deberán presentarse ante ANSE dentro del término de ciento veinte días a partir de la publicación de la presente ley.

Los pagos de los beneficios correspondientes deberán hacerse efectivos dentro de los sesenta días siguientes a la desvinculación del trabajador. La reglamentación establecerá la forma en que se determinarán los beneficios a que se refiere el presente artículo.

Las erogaciones resultantes serán financiadas con cargo a los recursos de ANSE y Rentas Generales en la forma que determine la reglamentación.

SECCION 3

Del contralor de ANSE

Artículo 40.

Declárase aplicable lo dispuesto por los artículos 26 (incisos primero y segundo), 27 y 28, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983.

SECCION 4

Del patrimonio y personal administrativo de ANSE

Artículo 41.

Los gastos de ANSE se solventarán con los aportes de los usuarios y los demás recursos previstos por los literales A) y C) del artículo 34 del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983. Los aportes de los usuarios se integrarán con los porcentajes que fije el Poder Ejecutivo y que se calcularán sobre los salarios que se abonen a los operarios.

Artículo 42.

ANSE preparará su presupuesto anualmente y lo someterá antes del 30 de setiembre de cada año, a la aprobación del Tribunal de Cuentas.

Antes del 1° de abril de cada año, rendirá cuenta al mismo Tribunal de la administración de los fondos.

El Presupuesto y las Rendiciones de Cuentas se publicarán en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 43.

Decláranse aplicables al personal de ANSE las disposiciones de la ley **16.127**, de 7 de agosto de 1990.

Para el ejercicio de los derechos conferidos en el artículo 32 de dicha ley, el plazo se contará desde la vigencia de la presente.

Los incentivos serán pagados con cargo a Rentas Generales.

SECCION 5

De las Comisiones Tripartitas

Artículo 44.

Las Comisiones Tripartitas a que hace referencia la presente ley serán integradas por ANSE para cada uno de los registros que administra. El Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de ANSE, determinará el procedimiento de integración y reglamentará su funcionamiento.

SECCION 6**De los empleadores****Artículo 45.**

Serán aplicables a los empleadores de personal provisto por ANSE los artículos 43 a 49 inclusive, del decreto ley especial 6, de 14 de marzo de 1983, en todo aquello que no contradiga las disposiciones de la presente ley.

Los empleadores de personal provisto por empresas privadas se registrarán por las normas generales y por las disposiciones que, en materia de organización y policía portuaria, así como de control, les sean aplicables en virtud de esta ley y su reglamentación.

Parte II**De los puertos del Interior****Artículo 46.**

La Administración de las Bolsas de Trabajo de Estiba en los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Paimira, será ejercida en cada uno de ellos por Comisiones Honorarias que estarán integradas por tres delegados: uno, designado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que la presidirá; otro designado por ANSE y un tercero por la intendencia Municipal del departamento respectivo.

Las Comisiones Honorarias, en todo lo no modificado por esta ley, desempeñarán los cometidos y funciones establecidos en la ley **12.467**, de 12 de diciembre de 1957, sus modificativas y concordantes.

Artículo 47.

Los Registros de Trabajadores de las listas "A", "B" y "C" en esos puertos, permanecerán cerrados, no proveyéndose por ningún concepto las bajas que se produzcan en los mismos.

El personal de los registros indicados continuará integrando el sistema de empleo establecido en la ley **12.467**, de 12 de diciembre de 1957, hasta el vencimiento de un plazo de ciento ochenta días contados desde la promulgación de esta ley. Vencido dicho plazo o antes, en el supuesto de que los registros queden sin personal suficiente, a criterio de la Comisión Honoraria, los empleadores tendrán el derecho de convocar libremente a los operarios que necesiten para la realización de las tareas correspondientes.

El régimen de Bolsa de Trabajo y los beneficios de la ley **12.467**, de 12 de diciembre de 1957, cesarán indefectiblemente al vencimiento del plazo referido, debiendo las Comisiones Honorarias adoptar las medidas conducentes para lograr la reubicación laboral de los trabajadores que a esa fecha permanezcan en actividad. Será aplicable en tal caso lo dispuesto en el artículo 39.

Cumplida la reubicación de los trabajadores, las Comisiones Honorarias cesarán en sus funciones y se disolverán.

Artículo 48.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se reconoce a cada empleador el derecho de seleccionar libremente, hasta un máximo de diez operarios del Registro "A" de titulares, en calidad de personal preferente para la realización de las tareas de estiba y desestiba.

Artículo 49.

ANSE proporcionará todos los medios financieros, materiales y humanos necesarios para el funcionamiento y cumplimiento de los cometidos de las Comisiones Honorarias de los Puertos de Salto, Paysandú, Fray Bentos y Nueva Paimira.

Artículo 50.

Declárase aplicable en lo pertinente, al personal de los registros de los puertos del interior, lo dispuesto en esta ley para el personal de los registros de Montevideo.

Artículo 51.

La Administración de cada puerto (artículo 20) con respecto al personal afectado a los servicios referidos en el artículo 21, ejercerá las facultades otorgadas a ANSE por los artículos 24 y 46, sin perjuicio de sus demás competencias.

El Poder Ejecutivo, a propuesta de la autoridad portuaria respectiva (artículo 20) y atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá autorizar el funcionamiento de Registros de Personal administrados por la autoridad portuaria, aplicándose en ese caso, en lo pertinente, las normas referidas en esta ley para el Puerto de Montevideo.

Artículo 52.

Los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos dependientes de su Oficina de Personal Obrero cuyos servicios pasan a regirse por el Capítulo II de esta ley, podrán optar entre:

- A) Constituir una empresa o empresas en los términos y condiciones del artículo 39;
 - B) Ampararse al Capítulo IV de la ley **16.127**, de 7 de agosto de 1990, a cuyo efecto el plazo indicado en el artículo 32 de dicha ley se contará desde la vigencia de la presente. Se exceptuarán de dicho plazo los casos de incorporación de trabajadores a empresas privadas que se constituyan con posterioridad a su vencimiento. La administración verificará los extremos de constitución de las empresas o ingreso efectivo a la misma del trabajador, previo al pago del incentivo.
- El derecho al subsidio cesará definitivamente a los tres años de promulgada esta ley;
- C) Solicitar su redistribución, dentro de la Administración Nacional de Puertos o en otras reparticiones estatales, de acuerdo con el Capítulo III de la ley citada en el literal anterior.

Salvo en el caso del inciso segundo del literal B), la opción deberá ser efectuada dentro de los noventa días de promulgada esta ley. Si no se ejerciere, se entenderá que se opta por la redistribución.

Artículo 53.

(Transitorio). - Concédese a los funcionarios de la Administración Nacional de Puertos un nuevo plazo de sesenta días a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para ampararse a lo

dispuesto por el Capítulo IV de la ley **16127**, de 7 de agosto de 1990.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 3 de abril de 1992. -
ALEM GARCIA, Presidente.- Horacio D. Catalurda, Secretario.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Ministerio del Interior.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Economía y Finanzas.

Ministerio de Defensa Nacional.

Ministerio de Educación y Cultura.

Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Ministerio de Salud Pública.

Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Ministerio de Turismo.

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Montevideo, 8 de abril de 1992.

Cúmplase, acúsesse recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos. AGUIRRE RAMIREZ - WILSON ELSON GOÑI. - JUAN ANDRES RAMIREZ. - EDUARDO MEZZERA. - IGNACIO de POSADAS MONTERO. - MARIANO R. BRITO. - GUILLERMO GARCIA COSTA. - EDUARDO ACHE. - ENRIQUE ALVARO CARBONE. - CARLOS E. DELPIAZZO. - ALVARO RAMOS. - JOSE VILLAR GOMEZ. JOSE MARIA MIERES MURO.

Anexo H. COMENTARIOS A LA LEGISLACIÓN DEL ANEXO G

Se ha señalado en el cuerpo del Informe 1 el interesante modelo que constituye la legislación panameña para Costa Rica⁵⁵. A continuación se precisan aspectos puntuales de la misma y de otra legislación moderna regional. Se deja constancia que la selección de la legislación y los comentarios anexos, en cuanto a sus posibles aportes a la temática de seguridad marítima portuaria y protección del medio ambiente, estaban proyectados para realizarse con enfoques puntuales y casos prácticos en el Seminario Taller, propuesto conjuntamente con la oferta adjudicada.

1. LEY DE PUERTOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

El 3 de junio de 1992 la Ley 24.093, comunicada por Boletín Oficial de 26.06.92, aprobó la desregulación de la actividad portuaria en la República Argentina, que su dimensión tiene referencias puntuales, pero significativas, relacionadas con este estudio, las cuales pueden sintetizarse en las siguientes:

1.1. Denomina en su artículo 2ª a los puertos en un concepto amplio, (Artículo 3) realizando una enumeración de los servicios portuarios al buque, a la carga y al pasaje. A su vez, los clasifica, de acuerdo a la previsión del artículo 7ª, de acuerdo a la titularidad del inmueble; según su uso y según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso.

1.2. El artículo 6ª, cuando trata los requisitos para habilitar un puerto existente o a crearse, de carácter comercial o industrial, exige la consideración, por parte del Poder Ejecutivo (artículo 5) de: Inciso f) incidencia en el medio ambiente, h) normas de higiene y seguridad laboral y j) Policía de navegación y seguridad

⁵⁵ Punto 8. 9. Análisis de las acciones adoptadas por los países de la región. Primer Informe.

portuaria, lo que de alguna manera ya está consagrado en la legislación de Costa Rica, salvo en lo que refiere a la policía de navegación y seguridad portuaria, en tanto son realidades diferentes.

1.3. El Capítulo 3 prevé la Administración y Operatoria de los puertos particulares.

- 1.4. En el Capítulo 4 Consideraciones Generales el Artículo 20 consagra un principio de responsabilidad general que deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes y emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado Nacional, en cuanto a que el responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de obras y servicios esenciales, tales como profundidad y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre, seguro, remolque y practicaje.
- 1.5. El artículo 21 acredita la potestad de contralor coordinado de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas incluida la legislación laboral, las normas referentes a la navegación y el transporte por agua. El espíritu de esta norma está consagrado expresamente en varias disposiciones legales y reglamentarias de Costa Rica.
- 1.6. El artículo 22 al referirse a Autoridad a la cual se le atribuyen funciones y atribuciones, está significando el concepto tradicional de autoridad Portuaria, el que, en lo que refiere a este estudio, no aporta ninguna contribución en cuanto a que se determinan solamente potestades genéricas en los incisos c) i) y j).

2. LEGISLACION MEXICANA.**LEY DE NAVEGACIÓN DE MEXICO**

La legislación mexicana distingue a través de dos normas la temática marítima portuaria, la ley de navegación cuyo objeto es regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, y por otro lado la ley de puertos de México, vinculada específicamente con la actividad portuaria. En el análisis realizado se destacan todas las normas que por su temática pueden tener directa relación con el objeto de esta consultoría.

1. El Artículo 2 de la Ley de la Navegación, establece una serie de definiciones básicas de lo que, a los efectos de la presente ley se entenderá por:

Artefacto naval: Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Comercio marítimo: La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Marina mercante mexicana: El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

Navegación : La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

Secretaría : La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Vías generales de comunicación por agua o vías navegables: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

2. El Artículo 3, declara la jurisdicción federal en todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

AUTORIDAD MARITIMA

3. Artículo 6. La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de: La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;

Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanos; y

El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

4. Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

- Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana;

- Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;
- Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos;
- Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- Otorgar su aprobación a personas físicas o morales para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas y de las que establezcan los tratados internacionales;
- Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad;
- Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;
- Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;
- Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana;
- Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;
- Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora, en el ámbito de su competencia;
- Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;
- Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso, autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;

- Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
 - Imponer sanciones por infracciones a esta ley; y
- Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

5. Artículo 8. Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaria, con una jurisdicción territorial delimitada, y con las siguientes atribuciones:

- Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional, en los términos de la presente ley;
- Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;
- Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;
- Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;
- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;
- Inspeccionar y verificar que las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas y las de los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- Certificar las singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

- Ordenar, previa opinión del administrador portuario, las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;
- Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones;
- Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
- Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres y actuar como auxiliar del Ministerio Público;
- Imponer las sanciones en los términos de esta ley; y
- Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.
- La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

6. Artículo 16. El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

7. Artículo 19. El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

8. Artículo 21. El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

DE LA NAVEGACION **REGIMEN DE NAVEGACION**

9. Artículo 30. La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales.

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos podrán ser negados por la autoridad marítima, cuando no haya reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando así lo exija el interés público.

Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolar su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula.

10. Artículo 31. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

11. Artículo 32. La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y

De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

CAPITULO II

ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

PILOTAJE

REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

SEÑALAMIENTO MARITIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACION

INSPECCION NAVAL.

PREVENCION DE LA CONTAMINACION MARINA

En el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES

12. Artículo 76. El amarre temporal de embarcaciones, consiste en su permanencia en puerto, fuera de operación comercial y sin tripulación de servicio a bordo, salvo la de guardia. El capitán de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, y previa garantía otorgada por el propietario o naviero, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pusiese en servicio la embarcación, así como el documento laboral que demuestre que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación.

En el caso de que el amarre ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se otorgará la garantía por daños y perjuicios a favor del administrador portuario.

13. Artículo 77. Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto, por sí o a solicitud del administrador portuario, ordenará su remolque al lugar que convenga con el administrador portuario.

Si no se cumpliera la orden, la capitanía de puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, decretará su retención y se procederá al trámite de ejecución de la garantía y, en su caso, al del remate de la embarcación, cuando el importe de la garantía no fuere bastante para pagar el costo de las maniobras y los daños y perjuicios que pudieren ocasionarse.

14. Artículo 78. El titular de la Secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la nación, en los siguientes casos:

Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;

Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;

Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio; y

Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo.

15. Artículo 79. El desguace de una embarcación se autorizará por la Secretaría al propietario en el lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de la matrícula y constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos, y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. En el caso de que el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se requerirá la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará a favor de éste.

CAPITULO V

PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS EMBARCACIONES

Y ARTEFACTOS NAVALES

HUNDIMIENTO Y REMOCION

16. Artículo 126. Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima,

constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación, o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero.

17. Artículo 127. Cuando las embarcaciones, aeronave o artefacto naval hundido o varado, no se encuentre en el caso previsto en el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar éstos o su carga, requerirá autorización de la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el reglamento respectivo.

La persona autorizada en los términos del párrafo anterior, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción, misma que deberá realizarse en los términos que señale la autoridad marítima.*

18. Artículo 128. En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la Nación.

En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta, por medio de subastas. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.

DERRELICTOS MARITIMOS

19. Artículo 129. Se entiende por derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no-navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas

de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

20. Artículo 130. Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presenten un interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo, o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, y deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES MARITIMOS

21. Artículo 133. El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos; misma que será firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.

22. Artículo 134. El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o, en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;

El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;

De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y

Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.

23. Artículo 135. Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:

Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practiquen cualesquiera otras diligencias que estime necesarias;

Emitir dictamen fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados podrían considerarse configurativos de un delito. Tratándose de salvamentos, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos de los tratados internacionales sobre salvamento marítimo;

Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al ministerio público federal para el ejercicio de las funciones que le competan; y

Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, a petición de cualesquiera de las partes interesadas, si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.

SANCIONES

24. Artículo 136. Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

25. Artículo 137. Artículo 137. Para los efectos del presente capítulo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este capítulo.

26. Artículo 138. Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario a:

Las empresas navieras, por no cumplir con los requisitos que establece el artículo 17;

Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 107;

Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo, de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 9o;

Los capitanes de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 117;

Los patrones de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 27;

Los tripulantes que incumplan con lo dispuesto en el artículo 23;

El propietario o naviero que autorice o consienta el manejo de la embarcación o artefacto naval, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica; y

Las personas que cometan infracciones a ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

27. Artículo 139. La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario a:

Se deroga conforme al D.O.F. publicado el 26 de mayo de 2000.

Las empresas navieras, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 44;

Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 30;

Los capitanes y patrones de embarcaciones por:

No enarbolar la bandera en aguas mexicanas;

Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto; y

No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.

Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y

Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 50.

28. Artículo 140. La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario a:

Los propietarios de las embarcaciones o a las empresas navieras por:

Proceder al desguace, en contravención de lo establecido por el artículo 79;

No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;

Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 35, fracción I, sin permiso de la Secretaría;

Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 65;

Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 131; y

Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera mexicana.

Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;

Los capitanes o patronos de embarcaciones por:

Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;

No justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones; y

No cumplir con la obligación establecida en el artículo 121; y

Los concesionarios, por incumplimiento a lo establecido en el artículo 56.

Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

LEY DE PUERTOS DE MEXICO

También en esta norma se ha realizado una selección del articulado vinculado al objeto del estudio.

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

1. El Artículo 2, entiende a los efectos de esta ley:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

Instalaciones portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

Zona de desarrollo portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral.

2. Artículo 3. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a éstos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

3. Artículo 4. A falta de disposición expresa en esta ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, General de Bienes Nacionales;

El Código de Comercio, y

Las disposiciones de la legislación común.

PUERTOS, TERMINALES, MARINAS E INSTALACIONES PORTUARIAS.

4. Artículo 5. Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.

5. Artículo 6. La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias.

6. Artículo 7. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Social, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.

7. Artículo 9. Los puertos y terminales se clasifican:

Por su navegación en:

De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

De cabotaje, cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;

Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;

Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

8. Artículo 10. Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en: públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato.

10. Artículo 11. Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

11. Artículo 12. Los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

12. Artículo 13. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

13. Artículo 14. En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la Federación:

Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios, y

Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

14. Artículo 15. Son de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público. El Ejecutivo Federal podrá expropiar los terrenos y obras que se requieran para tales fines.

CAPITULO III

AUTORIDAD PORTUARIA

15. Artículo 16. La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias;
- Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto;
- Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;
- Determinar las áreas e instalaciones de uso público;
- Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;

- Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica;
- Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria;
- Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;
- Aplicar las sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;
- Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;
- Integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;
- Interpretar la presente ley en el ámbito administrativo, y
- Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

16. Artículo 17. En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

- Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;
- Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;
- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

- Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;
- Actuar como auxiliar del ministerio público, y
- Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.
- Las capitanías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen.

17. Artículo 18. La Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, auxiliarán en la conservación del orden y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la capitanía del mismo.

18. Artículo 19. Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL

19. Artículo 38. Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

20. Artículo 40. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;

-
- Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
 - Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
 - Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
 - Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
 - Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
 - Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
 - Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
 - Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.
 - Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen, y
 - Proporcionar la información estadística portuaria.

21. Artículo 41. El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y

Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Esta deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.

Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

22. Artículo 42. Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

23. Artículo 43. La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo de 30 días al presidente de la comisión, quien podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.

OPERACIÓN PORTUARIA

24. Artículo 44. La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;

Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y

Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

25. Artículo 45. En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de

manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto.

26. Artículo 57. En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.

27. Artículo 58. El comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con:

El funcionamiento, operación y horario del puerto;

El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;

La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario;

La asignación de posiciones de atraque;

Los precios y tarifas;

Los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto;

Las quejas de los usuarios, y

La coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento.

28. Artículo 59. Todos los actos de los concesionarios, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.

3. LEY MARÍTIMA DE PANAMÁ

El Decreto Ley N° 7 de 10 de febrero de 1998, creó la Autoridad Marítima de Panamá, la que, dentro del contexto de reformas analizadas puede tener varios puntos de conexión con la realidad de Costa Rica.

Esta norma que tiene la jerarquía de un Decreto Ley, denominada Ley Marítima de Panamá, tiene las siguientes características:

1. Artículo 1. Esta norma crea una entidad autónoma del Estado, denominada **Autoridad Marítima** de Panamá (en lo sucesivo denominada “la Autoridad”), con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Órgano Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República. Para los fines de este decreto ley, el Órgano Ejecutivo ejercerá sus funciones por conducto del Ministerio cuyo Ministro presida la Junta Directiva de la Autoridad.

Con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecuta la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento a lo dispuesto en el Inciso Final del Artículo 311 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la Autoridad ostentara todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional”.

2. Artículo 2. Establece diversos conceptos relacionados con la temática, definiendo en lo sustancial:

- **Sector Marítimo:** es el conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares de la República de Panamá.
- **Competencias Marítimas:** es el conjunto de responsabilidades del Estado Ribereño, Portuario y de Pabellón en los espacios oceánicos, en las vías navegables y en las

actividades físicas, administrativas, económicas, y jurídicas que en ellos se realizan. Se incluye en este concepto, la administración de los recursos humanos en las actividades antes mencionadas.

- **Estrategia Marítima Nacional:** es el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo.
- **Recursos Marinos y costeros:** es el conjunto de recursos renovables y no renovables que se encuentran entre el litoral y el límite exterior de la Zona Económica exclusiva de la República de Panamá, con excepción de los recursos minerales e hidrocarburos.
- **Zona Costera:** es la interfaz o espacio de transición entre dos dominios ambientales: la tierra y el mar.
- **Espacios Marítimos y Aguas interiores:** son aquellos definidos en la Ley N° 38 de 4 de junio de 1996, por la cual se ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscripta el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Se incluyen el Mar Territorial, la Zona Contigua, las Aguas Interiores, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Panamá.
- **Litoral:** es la porción terrestre de la Zona Costera adyacente a la línea de la más alta marea. La extensión terrestre del litoral depende del uso público que se le asigne en un programa de manejo costero integral, de acuerdo a criterios tales como: control del desarrollo residencial, turístico, comercial y productivo; protección de especies y hábitats sensitivos; protección visual de la línea de costa; defensa de la calidad del agua; y prevención de la erosión y degradación de los recursos costeros.
- **Programa de Manejo Costero Integral:** es un proceso que une gobierno y comunidades, ciencia y manejo, e intereses públicos y privados, en la preparación e implementación de un plan integrado de conservación y desarrollo de los recursos y ecosistemas costeros. El propósito del manejo costero integrado es mejorar la calidad de vida de las comunidades que dependen de los recursos costeros y mantener la productividad y biodiversidad de esos ecosistemas.
- **Recursos Hidrobiológicos:** Constituyen recursos hidrobiológicos las especies acuáticas que habitan temporal o permanentemente en aguas marinas o continentales, en las cuales la República de Panamá ejerce jurisdicción.

3. Artículo 3. La Autoridad tiene como objetivos principales:

- Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar, las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
- Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

4. Artículo 4. La Autoridad tendrá las siguientes funciones:

- Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
- Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.
- Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.
- Administrar, conservar, recuperar, y explotar los recursos marinos y costeros.
- Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.
- Evaluar y proponer al Órgano Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del Sector Marítimo.
- Coordinar con el Servicio Marítimo Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá.
- Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República.
- Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y

cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.

- Coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, el cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como lo determinado en la legislación nacional, al respecto de los espacios protegidos marinos costeros que están bajo su responsabilidad.
- Cualesquiera otras funciones que la ley le asigne.

Sección Segunda: De las Finanzas y Fiscalización

5. Artículo 6. Con el objeto de garantizar el desarrollo del Sector Marítimo, la Autoridad tendrá las siguientes atribuciones:

- Promover la constitución y el desarrollo de empresas privadas o mixtas del Sector Marítimo, mediante el otorgamiento de garantías, arrendamiento de activos o cualquier otro medio.
- Participar en el capital social de empresas privadas o mixtas mediante la adquisición de acciones u otros valores de las mismas que se establezcan
- Comprar, vender, arrendar y negociar con bienes de cualquier clase; otorgar concesiones; contratar personal técnico especializado; construir obras y planificar o ejecutar sus programas de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
- Analizar y presentar recomendaciones al Órgano Ejecutivo en relación con la clasificación de cargos y los niveles salariales y demás prestaciones que deberán regir para los funcionarios, directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad. A estos efectos, el Órgano Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictara las disposiciones reglamentarias pertinentes con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre Carrera Administrativa a la naturaleza especialísima de los servicios que han de prestar los funcionarios de la Autoridad.
- Disponer de sus recursos económicos con el objeto de mantener plenamente capacitados a los funcionarios al servicio de la Autoridad.
- Establecer tarifas por los servicios que preste.
- Cualesquiera otras atribuciones que el Órgano Ejecutivo o la ley le asigne.

6. Artículo 8. La Autoridad tendrá jurisdicción coactiva, la cual será ejercida por el Administrador, quien podrá delegarla en otros servidores de la institución.

Las certificaciones de auditores relativas a las obligaciones pendientes a favor de la Autoridad prestarán mérito ejecutivo, para los efectos de la jurisdicción coactiva que posee la Autoridad.

7. Artículo 11. Toda ejecución de obras, adquisición o arrendamiento de bienes, prestación de servicios, operación o administración de bienes, o gestión de funciones administrativas que requiera la Autoridad se llevaran a cabo conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública.

No obstante, el Órgano Ejecutivo podrá, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictar las disposiciones reglamentarias que permitan a la Autoridad el tiempo más oportuno de entrega cumplimiento en la ejecución de obras, suministros de bienes, o prestación de servicios, con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre contratación pública a la naturaleza especialísima de los servicios que ha de prestar la Autoridad.

8. Artículo 12. La estructura orgánica de la Autoridad quedara compuesta de la siguiente forma:

Órganos superiores de dirección:

- La Junta Directiva
- El Administrador
- El Sub – Administrador
- Organismos de servicios administrativos y de ejecución de programas:
- La dirección General de Marina Mercante
- La dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares
- La dirección General de Recursos Marinos y Costeros
- La dirección General de la Gente de Mar
- Otras direcciones generales, subdirecciones o unidades administrativas que sean creadas por la Junta Directiva.
- El Consejo Asesor
- El Instituto Panameño de Investigación Marítima.

Sección Segunda: De la Junta Directiva

9. Artículo 18. Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva:

- Proponer al Órgano Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional.
- Proponer al Órgano Ejecutivo el establecimiento de un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.
- Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos.
- Coordinar los servicios de la Autoridad con los de otras instituciones publicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo.
- Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.
- Reglamentar y aprobar el plan anual y el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad que sean elaborados por el Administrador.
- Establecer la organización de la Autoridad y, en general, adoptar todas las medidas que estime convenientes para la organización y funcionamiento del Sector Marítimo.
- Dictar el Reglamento Interno de la Autoridad y su propio reglamento interno.
- Estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad.
- Proponer al Órgano Ejecutivo la delimitación de las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la Autoridad ejercer su jurisdicción.
- Autorizar los actos y contratos por sumas mayores a un millón de balboas (B/.1,000,000.00).
- Solicitar al Órgano Ejecutivo, si fuera indispensable, la obtención de servidumbre sobre terrenos particulares, o la expropiación de los mismos, para la realización de los objetivos de la Autoridad.
- Resolver en ultima instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la administración marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos preferidos por el Administrador.
- Supervisar la gestión del Administrador, ejercer control previo sobre sus actos y exigirle rendición de cuentas sobre los mismos.

- Ratificar el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad que le proponga el Administrador.
- Atender las recomendaciones que emanen del Instituto Panameño de Investigación Marítima.
- Las demás funciones contempladas en las leyes o reglamentos.

Sección Tercera: Del Consejo Asesor

10. Artículo 23. El Consejo Asesor tendrá las siguientes funciones:

Asesorar al Administrador de la Autoridad con respecto a los asuntos relacionados al Sector Marítimo, al cumplimiento de las funciones de la Autoridad, y al ordenamiento de las practicas de las Competencias Marítimas que san sometidos a su consideración.

Servir de enlace, por intermedio de los representantes respectivos, entre la Autoridad y los organismos representados en el Consejo Asesor.

Elevar mociones al Administrador para proponer acciones tendientes al mejoramiento, desarrollo y eficacia del Sector Marítimo.

Dictar su propio reglamento.

Sección Cuarta: Del Administrador y Sub-Administrador

11. Artículo 27. Son funciones del Administrador:

- Prepara y presentar a la Junta Directiva la propuesta para establecer un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.
- Preparar, para la aprobación de la Junta Directiva, las políticas, planes y programas del Sector Marítimo. Una vez aprobadas estas políticas y programas, los mismos serán ejecutados por las correspondientes Direcciones Generales de la Autoridad.
- Preparar y presentar para la aprobación de la Junta Directiva el anteproyecto del presupuesto de la Autoridad.
- Presentar a la Junta Directiva un informe anual y los informes que esta le solicite.

- Nombrar e instalar los órganos de asesoría, consulta, ejecución y coordinación de la Autoridad que estime conveniente, previa autorización de la Junta Directiva y de acuerdo al Reglamento Interno de la Autoridad.
- Proponer a la Junta Directiva el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad.
- Nombrar, trasladar, ascender, suspender, separar y remover al personal subalterno, de conformidad con lo que al efecto establezcan la ley y el Reglamento Interno de la Autoridad.
- Asegurar que las recomendaciones emanadas de las direcciones generales sean producto de un proceso de coordinación entre las mismas.
- Celebrar los contratos, convenios, actos u operaciones que deba efectuar la Autoridad y cuyo monto no exceda un millón de balboas (B/. 1,000,000.00), con sujeción a lo establecido en la ley y sin perjuicio de que la Junta Directiva ejerza un control previo y posterior, y conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública y los reglamentos de la Autoridad.
- Vender, enajenar, permutar, o traspasar bienes muebles e inmuebles de la Autoridad, cuyo valor no exceda los cincuenta mil balboas (B/. 50,000.00).
- Reconocer, recaudar y fiscalizar los impuestos, tasas y otros conceptos que deban pagar todos los contribuyentes y usuarios de la Autoridad.
- Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la Administración Marítima nacional, dando fin a al vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por los Directores Generales de la Autoridad.
- Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que señalen la ley, los reglamentos de la Autoridad y las que autoricen el Órgano Ejecutivo o la Junta Directiva.
- Representar a la Autoridad en la Comisión Tripartita creada mediante el Decreto de Gabinete N° 76 de 11 de junio de 1990, por lo que el referido Decreto de Gabinete queda modificado en ese sentido.

Dirección General de Marina Mercante

12. Artículo 30. Son funciones de la Dirección General de Marina Mercante:

- Ejecutar de manera privativa todos los actos administrativos relativos al registro y matriculación de buques en la Marina Mercante.

- **Autorizar y asignar a otros funcionarios de la administración pública panameña designados por la Autoridad al efecto, la ejecución de actos relativos al registro provisional de buques e inscripción preliminar de títulos de propiedad y demás derechos reales a otorgarse sobre los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.**
- Fijar el concepto correspondiente para el pago de impuestos, tasas y otros cobros que deban pagar los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.
- Ingresar todos los recaudos y remesas relativos a la Marina Mercante Nacional efectuados por los funcionarios adscriptos a la Autoridad en el exterior, así como imponer sanciones a dichos funcionarios cuando incumplan sus obligaciones legales y disciplinarias.
- Hacer cumplir, sobre los buques de registro panameño, las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad de la navegación, la seguridad marítima, y la prevención y el control de la contaminación del mar.
- Llevar a cabo, por sí misma o por medio de terceros, sean estas entidades oficiales o particulares, nacionales o extranjeras, las investigaciones sobre accidentes marítimos y derrames o contaminación del mar en las que se viere involucrado un buque de registro panameño, o un buque de cualquier nacionalidad en los espacios marítimos y aguas interiores panameños.
- Hacer cumplir las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes al Control Portuario Estatal.
- Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de la Marina Mercante Nacional.
- Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

13. Artículo 31. Son funciones de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares:

- Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional y, en consecuencia, ejecutar las acciones adecuadas a estos fines.
- Ejecutar un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas emanadas de la oficina del Administrador.
- Construir, mejorar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias comerciales de uso público, de acuerdo a las políticas dictadas por la oficina del Administrador. La ejecución de las obras podrá realizarla por sí, o por intermedio de otros organismos especiales del Estado, o por particulares.
- Explotar y operar los servicios portuarios señalados en el ordinal anterior, así como controlar y fiscalizar aquellos puertos e instalaciones que no opere directamente.
- Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no sean dados en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias de la Fuerza Pública o de la Autoridad del Canal de Panamá.
- Tramitar y fiscalizar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y los que en el futuro se construyan.
- Promover las facilidades de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalasen en los puertos nacionales y, en general, la provisión de los servicios que estos requieran para el eficiente manejo de la carga y de los suministros usuales, y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios.
- Embarcar, desembarcar, trasladar, almacenar, custodiar y entregar a los consignatarios o a sus representantes, por sí o por intermedio de concesionarios, las mercancías, productos u otros bienes que se embarquen o desembarquen.
- Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos por los servicios portuarios.
- Fomentar la adecuación de las empresas marítimas auxiliares a las demandas del tráfico del Canal de Panamá y del sistema portuario.
- Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración portuaria y de las industrias marítimas auxiliares.
- Dar cumplimientos a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

Dirección General de Recursos Marinos y Costeros

14. Artículo 32. Son funciones de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros:

- Administrar los recursos marinos y costeros del Estado Panameño.
- Promover y coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, los planes que garanticen un uso adecuado de los recursos marinos, costeros y lacustres, de manera que se permita su conservación, recuperación y explotación en forma sostenible.
- Ejecutar, dirigir, fiscalizar y evaluar los programas de manejo costero integral, de acuerdo a las políticas emanadas de la oficina del Administrador.
- Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que tienen por objeto regular la utilización de recursos marinos y costeros y le desarrollo de las actividades que en función de ella se realicen.
- Proponer la adopción de normas pertinentes a la pesca par buques pesqueros de bandera extranjera de aguas bajo la jurisdicción de la República de Panamá.
- Tramitar las solicitudes y mantener el registro de las licencias necesarias para la utilización de los recursos marinos y costeros del país, así como establecer las limitaciones y supervisar el desempeño adecuado de tales actividades.
- Promover la participación coordinada de los sectores productivos como aliados estratégicos en la ordenación y desarrollo de la zona costera.
- Establecer los mecanismos para el mejoramiento científico y tecnológico del personal involucrado en las actividades de administración de los recursos marinos y costeros.
- Fomentar la investigación científica como elemento fundamental para el buen manejo de los recursos marinos y costeros.
- Coordinar y acordar con las direcciones generales de la Autoridad y con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, y proponerle al Administrador, las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.
- Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a la explotación y uso de los recursos marinos y costeros.
- Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de los recursos marinos y costeros.

- Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia ambiental y relativas al manejo, conservación, recuperación y explotación del medio ambiente marino.
- Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

Dirección General de Gente de Mar

15. Artículo 33. Son funciones de la Dirección General de la Gente de Mar:

- **Hacer cumplir las normas legales vigentes sobre educación, formación, titulación, y guardia de la gente de mar, de conformidad con lo establecido en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá.**
- Velar por el estricto cumplimiento de las normas mínimas de dotación para buques de registro panameño, en función de la seguridad de la navegación.
- Administrar la Escuela Náutica de Panamá.
- Autorizar, fiscalizar y supervisar el cumplimiento de los programas de educación y formación de cualesquiera otras instituciones en las cuales se impartan conocimientos sobre educación náutica o marítima en general.
- Realizar las inspecciones sobre las condiciones de trabajo, vida y alojamiento de los tripulantes en los buques de bandera panameña, para asegurar la estricta aplicación de las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por la República de Panamá referentes al trabajo en el mar y en las vías navegables.
- Rendir un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones contempladas en el numeral 5 del presente artículo, y recomendar la imposición de las sanciones que correspondan.
- Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a los servicios que preste.
- Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

3. LEY DE PUERTOS DE LA REPUBLICA DEL URUGUAY.

La Ley 16.246 de 8 de Abril de 1992 aprobó la denominada Ley de Puertos de la República Oriental del Uruguay, y estableció como objetivo fundamental de la nueva normativa la prestación de los servicios portuarios en forma eficiente y competitiva. Esta ley junto con su Decreto Reglamentario aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo N° 412.92 publicado en el Diario Oficial de 17.09.92, relaciona el concepto de Autoridad Portuaria con la figura de la Administración Nacional de Puertos, y la Capitanía de Puertos como órgano desconcentrado de la ANP, estableciendo las facultades y cometidos de la misma. Sus principales características, en cuanto se vinculan con el presente estudio son las siguientes:

1. El Artículo 10^a refiere a los cometidos de la Administración Nacional de Puertos, en tanto pone a su cargo: A) La administración, conservación y desarrollo del Puerto de Montevideo y de aquellos otros puertos que le encomiende el Poder Ejecutivo; B) Asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria, pudiendo presentar iniciativas al respecto; C) Prestar servicios portuarios en forma directa o indirecta cuando así lo determine el Poder Ejecutivo".
2. Por su parte el Artículo 11, confiere al Directorio de la Administración Nacional de Puertos los poderes jurídicos necesarios para el cumplimiento de sus cometidos.
3. El Artículo 15 de la ley de Puertos refiere a la creación de la Capitanía del Puerto de Montevideo, que será la Autoridad Coordinadora de todas las actividades en dicho puerto y funcionará como órgano desconcentrado de la Administración Nacional de Puertos, con autonomía funcional.
4. Las competencias de la Capitanía de Puertos previstas en el Artículo 16 de la norma relacionan la actividad de esta Autoridad Coordinadora con:
 - A) Dirigir, coordinar y supervisar las actividades del Puerto de Montevideo, especialmente las relacionadas con:
 - 1) La entrada, visita y salida de buques;
 - 2) El embarque y desembarque de personas;
 - 3) La estiba y desestiba, carga y descarga, embarque y desembarque, transferencia y depósito de mercaderías, contenedores y demás objetos;

B) Adoptar las medidas conducentes para que las diversas operaciones portuarias se desarrollen en todos sus aspectos con la mayor eficacia y eficiencia posibles;

C) Coordinar con las autoridades competentes las condiciones de prestación de servicio, utilización de los sistemas, instalaciones y equipos y el mantenimiento de la infraestructura portuaria y, en especial, coordinar con aquéllas la racionalización en la realización de todas las operaciones, en materia de sanidad marítima, humana, animal y vegetal, migración y tramitación y formalidades de aduana, Banco de la República Oriental del Uruguay, de Prefectura Nacional Naval y de todo otro órgano u organismo actuante en lo relacionado con las diversas actividades portuarias.

5. Las potestades del Capitán de Puertos se extienden según el Artículo 17 de la ley a la proyección de las normas que regulen las actividades sujetas a su dirección, coordinación y supervisión. Dichas normas serán comunicadas a los organismos o entidades intervinientes y elevadas a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación. Una vez aprobadas por éste, serán obligatorias para todos los organismos o entidades intervinientes.

6. Asimismo, de acuerdo al Artículo 18 de la ley la Capitanía del Puerto, para el cumplimiento de sus funciones, está facultada para comunicarse directamente con todos los órganos u organismos relacionados con las diversas actividades portuarias, los que deberán prestarle toda la colaboración y cooperación que aquélla les solicite.

En cuanto al objetivo de esta consultoría, la ley de puertos complementa el nuevo ordenamiento portuario de Uruguay con dos Decretos del Poder Ejecutivo N° 57.94 que aprobó el REGIMEN GENERAL DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS y N° 183.94 que aprobó el REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS Y CAPITANIA DE PUERTO.

DECRETO del PODER EJECUTIVO N° 57.94

- ◆ Este Decreto publicado en el Diario Oficial de 23.02.94, complementó el marco institucional para facilitar el desarrollo de las actividades de los distintos agentes económicos en el sistema portuario, sin perjuicio de los poderes de control del estado y su potestad sancionatoria.
- ◆ El contenido general de este Decreto cuando conceptúa en forma detallada servicios al buque , al pasaje y a la mercadería, a través de un glosario, puede resultar complementario

para la legislación de Costa Rica en concordancia con varias de las normas que se examinaron.

- ◆ En particular el Capítulo II Servicios al buque, se definen la diferencia entre Autoridad Portuaria y Marítima en cuanto el artículo 3 relaciona la Asignación de muelles a cargo de la primera y la zona de amarre y el fondeo a cargo de la segunda, en la persona de la Prefectura Nacional Naval. En el artículo 9 del mismo Capítulo, cuando la norma hace una diferenciación similar entre las competencias de ambas autoridades cuando menciona los servicios relacionados con la seguridad.
- ◆ Sin embargo, es clara al asignar la responsabilidad por los servicios de limpieza, recolección de residuos y lucha contra la contaminación a la Autoridad portuaria según se expresa en el artículo 10 de la norma.

DECRETO DEL PODER EJECUTIVO N° 183.94,

- ◆ Este Decreto publicado en el Diario Oficial de 111.05.94, reguló, las operaciones portuarias en general, el funcionamiento de la Capitanía de Puerto, y estableció un glosario en sus primeros artículos (artículos 3 a 38) de donde se destacan:

1. ART. 3º - (Agente).- "Agente", "Agente Marítimo" o "Agente del Buque" es la persona física o jurídica que representa los intereses del armador ante la Administración Portuaria, aceptando en nombre de aquél los derechos y obligaciones que le corresponden.

2. ART. 11.- (Capitán de Puerto).- Es la autoridad coordinadora de todas las actividades que se desarrollan en el puerto (artículo 15 de la ley 16.246).

3. ART. 18.- (Compañía de estiba u Operador Portuario).- Es la empresa prestadora de servicios a la mercadería, tal como se definen en el artículo 12 del decreto 412/992.

Suministra la dirección organización y medios humanos y materiales, para mover la carga desde la bodega del buque al punto de espera dentro del puerto o terminal y viceversa.

Asimismo puede coordinar y llevar a cabo los servicios de estiba y desestiba en depósitos o almacenes portuarios.

4. ART. 19.- (Compañía Operadora de Terminal).- Es la empresa prestadora de servicios portuarios a la mercadería, tal como se definen en el artículo 12 del decreto 412/992, que suministra la dirección, organización y medios humanos y materiales, para mover la carga desde la bodega del buque al punto de espera dentro una terminal especializada y viceversa, siendo asimismo responsable de todas las operaciones conexas en dicha terminal y de la custodia de la carga mientras permanezca en ella.

La Compañía Operadora de Terminal podrá administrar y controlar la operación en barcos o instalaciones del puerto, muelle o porción de muelle, rambla o depósito portuario o porción de los mismos, en los cuales las mercaderías pueden ser cargadas, descargadas, estibadas, desestibadas, movilizadas, manipuladas, depositadas o almacenadas y los pasajeros y sus pertenencias embarcados o desembarcados, bajo su única responsabilidad.

Las Compañías Operadoras de Terminal pueden prestar sus servicios como concesionarias de la Administración Portuaria o como contratadas por la citada Administración, que será, en este caso, la responsable de la prestación y facturación de los servicios, actuando en forma directa a través de una Compañía Operadora de Terminal.

5. ART. 33.- (Terminal).- También llamada "Terminal Portuaria" es el conjunto de instalaciones portuarias, equipadas para el atraque y operación de buques y normalmente especializadas en un determinado tipo de carga u operación que están bajo la administración y operación de una empresa prestadora de servicios portuarios.

Cuando las instalaciones son especializadas en el embarque y desembarque de personas, se les da el nombre de "Estación o Terminal Marítima o de Pasajeros".

Cuando la gestión de la Terminal Portuaria esté bajo la responsabilidad única de la Administración, se denominará "Terminal Pública". La operación y explotación de estas terminales, podrán ser llevadas a cabo, en forma directa, por el ART. 34.-

6. ART. 37.- (Régimen sancionatorio general).- El marco normativo general y, específicamente, el relativo a la potestad sancionatoria de la Administración y el de organización y funcionamiento de los puertos, se reputarán aceptados por los usuarios y cuantos actúen en ellos, como parte de sus obligaciones contractuales para trabajar en las áreas portuarias de titularidad pública.

Los Pliegos de licitación y contratos de las concesiones y/o permisos a otorgar a terceros, para la ocupación o el uso de las zonas portuarias, deberán contener explícitamente la sujeción al régimen normativo y sancionatorio general y al específico que corresponda.

Las infracciones a que se refieren los supuestos contemplados en el presente reglamento, son las tipificadas en el artículo 18 del decreto 412/992 y estarán sujetas a las sanciones correspondientes, de acuerdo a su gravedad, reincidencia, etc. sin perjuicio de otras acciones que pudiera ordenar el Capitán de Puerto, en uso del régimen a que se refiere el artículo 20 del citado Decreto.

- ◆ A partir del ARTÍCULO 39, se determinan las Competencias y funciones del Capitán de Puerto. El marco general de funciones y competencias de la Capitanía del Puerto y de su titular, está recogido en los artículos 15 al 18 de la ley 16.246 y 70 al 76 del decreto 412/992.

Específicamente, para el logro de la mayor eficiencia le corresponderá, entre otras:

A. Coordinar todas las actividades relacionadas con la entrada, estadía y salida de los buques, zonificación y especialización de los muelles y tráfico portuario, emitiendo al respecto las directivas que correspondan;

B. Supervisar las obligaciones relativas a la actividad portuaria en concesiones, autorizaciones y permisos denunciando ante la ANP aquellas acciones u omisiones que constituyan obstáculos para la mayor eficiencia del puerto;

C. Supervisar la distribución de mano de obra y equipamiento, en las áreas de operación portuaria en que fueren requeridos;

D. Supervisar la asignación y cumplimiento de las tareas operativas de aquellas unidades de la ANP relacionadas con los servicios y operaciones portuarias, como remolque, terminal de contenedores, muelles de carga general, dragado, etc., así como supervisar el cumplimiento eficiente de las obligaciones de los terceros relacionados con la actividad portuaria, como

prácticos y seguridad portuaria, tanto desde el punto de vista de la seguridad laboral e industrial, como de la seguridad de las cargas;

E. Adoptar las medidas conducentes, que serán cumplidas por públicos o privados, para asegurar que las distintas operaciones portuarias sean llevadas a cabo, en todos sus aspectos, con la mayor eficacia y eficiencia posibles;

F. Coordinar con las autoridades pertinentes las condiciones de ejercicio de sus funciones, de forma que la utilización de sistemas, equipamientos u otras facilidades y el ejercicio de procedimientos en materias relativas a actividades públicas, como regulaciones sanitarias marítimas, humana, animal y vegetal, migración, requisitos aduaneros controles del Banco de la República, Prefectura Nacional Naval, ANSE y cualquier otro órgano, organismo u organización conexos a las actividades portuarias, no produzcan entorpecimientos o retrasos en las operaciones.

El ART. 43. Destaca las Relaciones del Capitán de Puerto con otros órganos y organismos del Estado en tanto el Capitán de Puerto se relacionará con los órganos y organismos del Estado con competencias en el puerto, al nivel operativo al que éstos realicen sus tareas y, en caso necesario, a su nivel más alto.

El ART. 46. Actuaciones generales del Capitán de Puerto en la ejecución de operaciones:

A. El Capitán de Puerto, en el marco de sus competencias, podrá requerir la ejecución de las operaciones cumpliendo normas específicas, ordenar el inicio de los procedimientos sancionatorios que correspondan y proponer las sanciones a que haya lugar, para quienes cometan infracciones, dentro del marco sancionatorio general y particular establecido.

Para la emisión de nuevas normas, podrá recabar el asesoramiento de la Comisión Honoraria y la asistencia de la Administración Portuaria, en la materia que corresponda.

El Capitán de Puerto podrá, en las circunstancias recogidas en la Reglamentación de operaciones portuarias, ordenar a un buque moverse o detener sus operaciones por razones de emergencia, seguridad o cumplimiento de las leyes.

El Capitán de Puerto está facultado, en el ejercicio de sus atribuciones, para ordenar la detención de las operaciones, siempre que medien motivos plenamente justificados.

El Capitán de Puerto, en base a las recomendaciones del Manual de Seguridad para el Manejo de Cargas Peligrosas, puede también ordenar a un buque moverse o detener sus operaciones por razones de emergencia o seguridad, dando cuenta a la PNN.

El Capitán de Puerto podrá abordar cualquier buque, asistir a la policía portuaria en investigaciones y en la interdicción de un buque, cuando sea requerido;

B. En condiciones de emergencia y ante la falta de normas específicas relativas a situaciones especiales que ocurran o puedan ocurrir el Capitán de Puerto, tras la correspondiente investigación, puede dictar a su juicio normas de aplicación inmediata, cubriendo dichas circunstancias y dando cuenta a las autoridades correspondientes. Estas normas serán elevadas de inmediato al Poder Ejecutivo, para su consideración con carácter urgente, por el procedimiento establecido y permanecerán vigentes en tanto se den estrictamente las condiciones de emergencia que las motivaron, siempre que el Poder Ejecutivo no se expida en contrario.

Para tomar estas decisiones de emergencia, al Capitán de Puerto tendrá en especial consideración los principios contenidos en el Artículo 1º del Reglamento General de la Ley de Puertos, decreto 412/992.

Fuera del estado de emergencia que las motiva, el Capitán de Puerto se ajustará al procedimiento general establecido en el Artículo 45 de este Reglamento;

C. El Capitán de Puerto, con referencia a los poderes que se explicitan en los incisos quinto y sexto del artículo 20 del decreto 412/992, tendrá la necesaria autoridad para establecer y ordenar medidas preventivas, requiriendo de los presuntos incumplidores que acaten inmediatamente los mandatos administrativos de las Autoridades Marítima o Portuaria, de "modo de mantener y asegurar la continuidad de las operaciones y actividades portuarias,

seguridad marítima y de tráfico, prevención de la contaminación del medio ambiente y la prestación general de los servicios portuarios;

D. El Capitán de Puerto podrá establecer directivas sobre prioridades de atraque, en circunstancias extraordinarias o no contempladas en el Reglamento de Atraques de la ANP y sobre la forma de ejecución de las operaciones, en las condiciones que se establecen en el presente Reglamento y siempre que se cumplan, por el buque y sus agentes, los requisitos de preplanificación establecidos para el arribo del buque y se trabaje con sistemas eficientes de preparación de la carga y de secuencia de transporte en la operación, que no perjudiquen a los buques que queden en espera;

E. Las operaciones deberán ser ejecutadas superando los estándares mínimos aplicados en el puerto para dicha actividad. En caso de que esos estándares no hayan sido establecidos previamente, al Capitán de Puerto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 44, considerando la información de la operación disponible, puede establecer estándares razonables, de acuerdo a la productividad normal en el puerto;

◆ CAPITULOS III y IV del Decreto 183.94.

Sin perjuicio del contenido específico del Capítulo IV en cuanto a que refiere a la SEGURIDAD EN EL AREA PORTUARIA, el Capítulo III que trata la REGLAMENTACION DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS, establece las normas relativas a la entrada, salida y estadía de los buques en puertos de los artículos 48 a 68, donde se precisan las distintas instancias donde son ostensibles las disposiciones relativas a la seguridad marítima portuaria.

- ◆ Es así, que encontramos normas que prevén el aviso para la preplanificación de la operación (49); avisos a la Prefectura Nacional Naval (Autoridad marítima en el Uruguay) (50); Fondeo (51) Acceso de buques a puerto (art. 52) Pequeñas embarcaciones (53); requerimientos para usar prácticos (54); requerimientos para usar remolcadores (55); arribo al muelle (56); ingreso buques surtos en puerto (57); uso de aparatos sonoros (58); asignación de muelle (60); asignación de muelles pesqueros (61); movimiento de embarcaciones (62); amarre a buques (63); facilidades de embarque / desembarque y de

carga /descarga (64); conexiones a tierra (66) : uso de hélices y propulsores adicionales (67) .

- ◆ La Parte 3 de este Capítulo III, en tanto vincula las operaciones en buque y en tierra se relaciona con el objeto de este estudio. En su art. 72, consagra las normas puntuales para la operación de Contenedores en una Terminal portuaria, el transporte interno en terminales (73); apilamiento, recepción, entrega de contenedores en Terminal (74); situación de contenedores vacíos (76); contenedores con cargas peligrosas (77); consolidado y desconsolidado (79); carga general a desembarcar (81); carga general a embarcar (82); utilización de las grúas para carga general (83); los procedimientos para programación y control de uso y ubicación de camiones, remolques y vagones de ferrocarril (88); los límites de paso para muelles o áreas operativas (89); los requerimientos de desocupación de muelle par buques (92); la obligación de mantener despejadas las vías férreas interiores y una vía de tránsito vehicular (94); la limpieza del muelle (95).
- ◆ El CAPITULO IV está dedicado a la SEGURIDAD EN EL AREA PORTUARIA y preceptúa el Régimen General de la responsabilidad de los usuarios con relación a la Seguridad (96); las actividades prohibidas (97); las condiciones en que se deben realizar las soldaduras abordo, el encendido del fuego y objetos candentes (98); las fumigaciones (99); la polución del área portuaria, basura y desperdicios (100); evacuación de aguas servidas (101); descarga de lastre y desperdicios (102); mercaderías peligrosas (103); anuncio previo de mercaderías peligrosas a bordo de buques (104); las condiciones de manejo y almacenamiento de mercaderías peligrosas (105); las normas de seguridad para el equipamiento de manejo de cargas (106); las precauciones para el manejo de explosivos (107); los buques sobrecargados y no navegables (110); los buques o artefactos hundidos o flotando a la deriva (111).

ANEXO I. CUADRO SINÓPTICO DE LAS COMPETENCIAS Y VACÍOS DE LA LEGISLACIÓN DE COSTA RICA EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMO PORTUARIA

La siguiente matriz presenta un cuadro sinóptico de la legislación vigente en Costa Rica en relación a las diferentes áreas temáticas del futuro Código de Gestión de la Seguridad Marítima Portuaria, donde se destaca que la previsión normativa se sostiene en su mayor mayoría en el Decreto 14/1884 que aprobó el Reglamento de Gobierno y Policía de Puertos y el Decreto Ejecutivo N° 29.547 del 23/03/01 que aprobó la creación de la División Marítimo Portuaria y le asignó sus competencias.

Dicha matriz indica lo siguiente:

1. La distribución dispersa de las competencias en distintos organismos.
2. La superposición de competencias en áreas de medio ambiente (en la Tabla se indica con color azul turquesa).
3. La ausencia de normativa en otras áreas (en la Tabla se indica con color rosado).

ANEXO I - CUADRO SINÓPTICO DE LAS COMPETENCIAS Y VACIOS DE LA LEGISLACIÓN DE DE COSTA RICA EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA

NORMA NACIONAL	ÁREAS TEMÁTICAS	COMPETENCIA en MATERIA DE SEGURIDAD MARITIMA PORTUARIA.														
		MOPT			ORGANIZACIONES AUTONOMAS						M.Amb.Energia				M.Seg.Púb.	
		División Marítima Portuaria	INCOPE	JAPDEVA	ARESEP	I.N.A.	RECOPE	C. N.E.	C.N.Amb	SETENA	M.S.P.	M.A.G.	M.T.	GuardaCosta	Policia	
	D.N.S	D.I.	D.G.													
	DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA															
D.E. 7874/78- 18.275/88- 19.081/89- 28742/00- 28869/00, 29389/00, 28528/00, Decreto 14/84	8. INSPECCIÓN, RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES	X														
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 13.	9. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIONES NAVALES	X														
Decreto 14/884 Cap Capitanía de Puertos. Arts129 nº 29.	10. REGISTRO DE PERITOS NAVALES	X														
D.E. 29547 art. 41 inc. 8.	11. TITULACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LA GENTE DE MAR	X						X								
D.E. 29547 art. 41 inc. 8.	12. DOTACIÓN DE LOS BUQUES	X														
Decreto 14/884 Cap III. Arts 6.7 y 9	13. PRACTICAJE				X	X										
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 7.	14. SEÑALAMIENTO MARÍTIMO	X			X	X										
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 7.	15. COMUNICACIONES MARÍTIMAS	X														
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 16	16. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS	X													X	
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 12	17. HUNDIMIENTO Y REMOCIÓN DE RESTOS NÁUFRAGOS	X														
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 41 punto 12, Ley 8000/200 Guardacostas, art 2, inc.e y f.	18. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL MAR	X														
	DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO															
NO EXISTE REGULACION	19. INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO	X														
NO EXISTE REGULACION	20. HABILITACIÓN DE TRIPULANTES DE EMBARCACIONES DE RECREO	X														
	DE LA SEGURIDAD PORTUARIA															
NO EXISTE REGULACION	21. CUERPO DE INSPECTORES															
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 39 punto 1 .	22. PLAN DE CERTIFICACIÓN INTERNACIONAL			X												
D.E. 27547 art40 inc.1.	23. SEGURIDAD FÍSICA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS				X	X										
Ley 5.594 de 21.10.74 Convenio OIT 137 Trabajo Portuario	24. SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO				X	X										
	SERVICIOS A LOS BUQUES															
NO EXISTE REGULACION	25. REMOLQUE MANIOBRA				X	X										
Decreto 14/884 Cap IV. Art.144/Reg. Serv. Port.INCOP/JAPDEVA	26. AMARRE DE BUQUES				X	X			X							
NO EXISTE REGULACION	27. SUMINISTRO DE AGUA, COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES															
Decreto 14/884 Cap IV. Art.129.inc 5/Reg. Serv. Port.INCOP/JAPDEVA	28. VIGILANCIA A BORDO				X	X			X							
Decreto 14/884 Cap.I. Art.129 nº 15.	29. FUMIGACIONES				X	X										
Propuesta de la consultora	30. REPARACIONES NAVALES EN PUERTO															
Decreto 14/884 Cap IV. Art.129.inc 8/Reg. Serv. Port.INCOP/JAPDEVA	31. AMARRE Y FONDEO TEMPORAL Y ABANDONO DEFINITIVO				X	X										
	SERVICIOS AL PASAJE															
NO EXISTE REGULACION	32. GESTIÓN DE LOS SERVICIOS AL PASAJE			X												
	SERVICIOS A LA CARGA															
D.E. 24099/95 y D.E. 28113/99 Ministerio de Salud Pública	33. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS PELIGROSAS EMBALADAS				X	X										
Recope tiene sus normas	34. CARGA Y DESCARGA DE HIDROCARBUROS Y DE PROD. QUIM. A GRANEL				X	X										
REGLAMENTOS INCOP	35. CARGA Y DESCARGA DE GRANELES SÓLIDOS				X	X										
NO EXISTE REGULACION NACIONAL	36. CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES															
	GESTIÓN DE MANTENIMIENTO															
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 40 punto 1.	37.MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES		X													
Decreto 14/884 Cap VI. Art.129 INC. 21 Y Setena	38. DRAGADO		X													
	DE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN															
	PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR															
D.E. 29.547 de 22.3.01 art. 40 punto 2.	39. PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES	X							X	X	X	X		X	X	
SETENA y Servicio de Guardacostas	40. VERTIMIENTO DE DESECHOS EN EL MAR															
NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA	41. PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS								X	X				X		
	PROTECCIÓN AMBIENTAL EN ZONAS PORTUARIAS															
NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA	42. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	X							X	X	X					
NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA	43. SISTEMA APELL EN ZONAS PORTUARIAS															
NO EXISTE REGULACION	44. ANÁLISIS DE RIESGOS															
NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA	45. PLANES DE CONTINGENCIAS DE LOS PUERTOS								X	X				X		
Decreto 14/884 Cap VI. Art.153	46.GESTIÓN DE RESIDUOS DE LOS BUQUES Y DE LOS PUERTOS				X	X			X							
	RÉGIMEN DE SANCIONES															
NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA																

NO EXISTE REGULACION ESPECÍFICA
 SUPERPOSICIÓN DE COMPETENCIAS

ANEXO J. CUADRO DE SITUACIÓN DE LA PROPUESTA DE CÓDIGO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA PORTUARIA DE COSTA RICA CON DETALLE DE LEGISLACIÓN INTEGRADA

La siguiente matriz es ilustrativa en cuanto presenta una propuesta de futuro indicando:

1. La concentración de competencias en el Consejo Marítimo Portuario a crearse (en la Tabla está señalada con el color verde).
2. La concentración de competencias en el operador portuario (en la Tabla está señalada con color turquesa).
3. La integración de los vacíos existentes con normativa internacional.
4. La integración con propuestas de la Consultora (en la Tabla está señalada con color lila).

