



Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

San José, 9 de setiembre de 2020
MIDEPLAN-DM-OF-1194-2020

Sra. Erika Ugalde Camacho
Jefa de Área
Comisiones Legislativas III
Departamento de Comisiones Legislativas
Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica

Estimada señora:

Dentro del plazo concedido, me refiero a su Oficio N°CG-080-2020 de 31 de agosto de 2020, en el que se consulta el criterio del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) en relación con el Proyecto de Ley denominado: “*LEY DE IMPULSO A LAS MARINAS TURÍSTICAS Y DESARROLLO COSTERO*”, expediente N°21.990.

Con ocasión de la oportunidad brindada, se estima conveniente señalar que del análisis efectuado al Proyecto de Ley venido en consulta, en concordancia con lo establecido en la Ley de Planificación Nacional, N°5525 de 2 de mayo de 1974; en el Reglamento General del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, Decreto Ejecutivo N°23323-PLAN de 17 de mayo de 1994 y en el Reglamento General del Sistema Nacional de Planificación, Decreto Ejecutivo N°37735-PLAN de 6 de mayo de 2013, no se observan incidencias que adicionen, modifiquen o deroguen las competencias y atribuciones de MIDEPLAN.

Sin embargo, al tenor de las facultades y competencias de MIDEPLAN como rector del Sistema Nacional de Planificación (SNP) y de la suscrita como Ministra Coordinadora del Equipo Económico, de conformidad con los artículos 2 inciso f), 3 y 4 inciso f) del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, N°41187-MP-MIDEPLAN de 20 de junio de 2018, en la dirección, articulación y seguimiento de las políticas, prácticas y posiciones públicas en relación con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública del Bicentenario 2019-2022 (PNDIP), sus intervenciones estratégicas y el logro de las prioridades establecidas por mandato presidencial, así como a la trascendencia económica y turística que podría revestir el proyecto de ley, es menester señalar lo siguiente:

- I.- En lo que respecta a la exposición de motivos, se considera que el proyecto de ley podría resultar un coadyuvante importante para alcanzar las metas y objetivos contemplados en el PNDIP, particularmente en lo relativo a las Áreas Estratégicas de Innovación, Competitividad y Productividad, de Seguridad Humana y de Desarrollo Territorial así como de los sectores de Trabajo, Desarrollo Humano e Inclusión Social y Turismo, y sus intervenciones estratégicas, bajo la rectoría del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), además de contribuir con la revitalización de la economía nacional y generar empleo de calidad en el ámbito central y regional, prominentemente en las zonas costeras, donde se concentra la principal





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

MIDEPLAN-DM-OF-1194-2020

Pág. 2

actividad turística de Costa Rica, la cual ha sufrido uno de los mayores impactos en el contexto de la Emergencia Nacional a raíz del virus SARS-CoV-2 que causa la enfermedad COVID-19.

- II.-** En cuanto a las normas que se propone reformar, es de considerar que la adición de un nuevo artículo 3 bis a la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, N°7744 de 19 de diciembre de 1997, mediante el artículo 1 del proyecto de ley, con el objetivo de estandarizar y simplificar los trámites de arribo y salida de las embarcaciones extranjeras usuarias de las Marinas; responde a los objetivos que el Estado Costarricense desde el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) y el Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), ha promovido activamente, en aras de racionalizar las tramitaciones que, en general, realizan los particulares -tanto nacionales como extranjeros- ante la Administración Pública, mejorar su eficacia, pertinencia y utilidad, de lograr mayor celeridad y funcionalidad en el trámite y de reducir los gastos operativos. De igual forma, se proporcionaría coherencia y cohesión al ordenamiento jurídico, pues la nueva regulación sería concordante con los objetivos de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, N°8220 de 4 de marzo de 2002 y su Reglamento, Decreto Ejecutivo N°37045-MP-MEIC de 22 de febrero de 2012.
- III.-** En cuanto a la reforma del párrafo segundo del artículo 21 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, la cual autoriza a las embarcaciones de bandera extranjera y su tripulación para practicar actividades lucrativas de transporte acuático, buceo y otras afines al turismo y recreación, incluyendo el servicio de “charteo”, con la respectiva autorización de las autoridades gubernamentales; se recomienda delimitar y distribuir, ya sea directamente en esta norma o en su defecto, en su Reglamento, las competencias según correspondan al Instituto Costarricense de Turismo, a las Municipalidades o a otras instituciones, órganos o entes públicos. En el primer caso, también sería recomendable concordar con la reforma al artículo 24 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, propuesta por este proyecto de Ley. Asimismo, se recomienda considerar el principio de igualdad establecido en el artículo 33 de la Constitución Política, a fin de que las facilidades otorgadas a las embarcaciones extranjeras sean equiparables a las otorgadas a las embarcaciones nacionales, salvo aquellas que sean insalvables.
- IV.-** En relación con la propuesta de reforma del artículo 11 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, que permitiría elevar a cincuenta años el plazo máximo de la concesión de las Marinas, renovable cada veinte años, igualmente el periodo máximo de las concesiones de los Atracaderos Turísticos hasta treinta y cinco años, renovable cada diez años; en razón de las competencias establecidas en los artículos 1, 4 y 7 de la propia Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, a cargo del ICT, las Municipalidades, la Procuraduría General de la República (respecto al control jurídico para el cumplimiento de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos) y de la Comisión Interinstitucional de Marina y





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

MIDEPLAN-DM-OF-1194-2020

Pág. 3

Atracaderos Turísticos (CIMAT), se recomienda a los señores y las señoras Diputados y Diputadas, consultar y/o considerar sus informes o insumos respecto a la necesidad, oportunidad, conveniencia técnica e interés público, de ampliar los plazos de máximos para el otorgamiento de las concesiones relativas a Marinas y Atracaderos Turísticos.

- V.- Sobre la modificación propuesta al artículo 23 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, que autoriza a las concesionarias de Marinas y sus empresas subsidiarias a otorgar en garantía la concesión, parcial o total, para acceder a financiamiento y que permitiría someter los terrenos que comprenden las Marinas al régimen de propiedad en condominio para impulsar desarrollos más atractivos y mejores instalaciones. La primera parte del numeral estaría en concordancia con el artículo 4 de la Ley Reguladora de Desarrollo y Ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, N°6758 de 4 de junio de 1982. En cuanto a someter a las Marinas al régimen de propiedad en condominio, se recomienda a los señores y las señoras Diputados y Diputadas, adicionar la norma propuesta, a fin de que la misma se corresponda con el artículo 1 inciso e) de la Ley Reguladora de la Propiedad en Condominio, Ley N°7933 de 28 de octubre de 1999, de manera tal que cuando la persona titular de un derecho de concesión, quiera someter las instalaciones de la Marina al régimen de propiedad en condominio, cuente con la autorización expresa y previa de Administración Pública que haya otorgado la concesión. Lo anterior, considerando que tal y como lo indica el tratadista costarricense Ernesto Jinesta Lobo¹:

“(…) lo singular de una marina turística es que las instalaciones son levantadas por un sujeto de Derecho privado en bienes de dominio público, como lo constituyen la propia zona marítimo-terrestre, en sus áreas pública y de uso restringido, y el mar territorial – área adyacente cubierta permanentemente por el mar-, con lo cual adquieren un indubitable interés público en su regulación. De otra parte, parece que las marinas turísticas pueden ser configuradas como un servicio público virtual o impropio, puesto que atienden y satisfacen una necesidad colectiva como lo constituye brindar abrigo, protección y toda clase de servicio a las embarcaciones turísticas, de recreo o deportivas nacionales o extranjeras, sus pasajeros y tribulación. La condición de servicio público virtual es confirmada por cuanto se trata de una actividad prestada por sujetos de Derecho privado pero sometidas a un fuerte e intenso régimen de Derecho Administrativo.”

- VI.- En lo relativo a la propuesta de un nuevo artículo 27, en el caso de las embarcaciones bajo el régimen especial de charteo, las cuales podrían permanecer en aguas territoriales durante un año prorrogable por periodos iguales, se recomienda adicionar la norma, de manera tal (y como sí ocurre en el caso de las embarcaciones de bandera extranjera

¹ Jinesta Lobo, Ernesto. (2007). *“Régimen jurídico-administrativo de las marinas y atracaderos turísticos (Costa Rica)”*. México D.F.: Congreso Internacional de Derecho Turístico. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Disponible en: <https://www.ernestojinesta.com/REVISTAS/R%c3%89GIMEN%20JUR%c3%8dDICO-ADMINISTRATIVO%20DE%20LAS%20MARINAS%20Y%20ATRACADEROS%20TUR%c3%8dSTICOS.PDF>. Consulta: 13:00 horas de 7 de setiembre de 2020. p. 3.





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

MIDEPLAN-DM-OF-1194-2020

Pág. 4

usuarios de las Marinas o Atracaderos Turísticos), que se aclare si hay un máximo de prórrogas autorizables. Asimismo, si una vez cumplido el plazo máximo, habría un periodo de espera fuera de aguas nacionales, para optar nuevamente por el régimen de importación temporal.

VII.- En cuanto a la sustitución del capitán de la embarcación, que se prevé en el proyecto de ley como un nuevo artículo 29, se recomienda valorar que, si bien el trámite se realizaría de manera simplificada con la presentación de una declaración jurada otorgada en instrumento público, podría ser un buen complemento, como garantía adicional para las autoridades gubernamentales presentes en la Marina o de la Aduana, para el propietario de la embarcación y para el propio nuevo capitán, aportar el contrato de trabajo, rendir algún tipo de caución económica (reembolsable al salir la embarcación del país o finalizar la relación laboral) o similares, en caso de que haya algún tipo de discrepancia entre las partes o en relación con lo declarado.

VIII.- Finalmente, como una recomendación de forma, se recomienda revisar la redacción del artículo 5, que indica: *“Agréguense nuevos artículos, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 a la Ley N° 7744, “Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos”, de 19 de diciembre de 1997 y sus reformas, y que se corra la numeración de los actuales artículos 24, 25, 26, 27 (...), en aras de aclarar y facilitar la ilación y la diferenciación entre normas reformadas, adicionadas y reenumeradas.*

En los términos indicados, dejo rendido el criterio solicitado.

Atentamente,

María del Pilar Garrido Gonzalo
Ministra

C. Sra. Ivania García Vindas. Jefa de Despacho Ministerial, MIDEPLAN.
Sr. Rolando Hidalgo Ramírez. Asesor, Despacho Ministerial, MIDEPLAN.
Sra. María José Zamora Ramírez. Jefa. Asesoría Jurídica, MIDEPLAN.
Archivo

