



13 de julio de 2026

FCS-639-2026

Dr. Keilor Rojas Jiménez
Director
Consejo Universitario

Asunto: Remisión del criterio sobre el proyecto Expediente N.º 25.420

Estimado Dr. Rojas Jiménez:

Reciba un cordial saludo. En atención al CU-893-2026, del 22 de junio de 2026, se solicitó criterio a algunas unidades académicas de la Facultad de Ciencias Sociales sobre el proyecto "Ley de protección marítima" (Expediente N.º 25.420).

Los criterios se encuentran publicados en el sitio web de la Facultad (<https://www.fcs.ucr.ac.cr/>), con el propósito de facilitar su consulta y ampliar su alcance. Al hacerlos públicos, estos documentos trascienden el cumplimiento de una solicitud específica y se convierten en posicionamientos institucionales que integran el conocimiento académico en el debate público y en la formulación de políticas, contribuyendo así al aporte de la Universidad pública en la construcción de soluciones responsables, fundamentadas y socialmente justas.

De conformidad con el criterio de las personas especialistas consultadas, el Decanato de la Facultad de la Facultad de Ciencias Sociales valora positivamente el propósito del Proyecto de subsanar los vacíos sancionatorios señalados por la Contraloría General de la República en materia de seguridad portuaria.

No obstante, se recomienda **no aprobar el proyecto** hasta tanto no se solventen aspectos puntuales de redacción, referencia normativa y lenguaje inclusivo señalados por las unidades consultadas. Asimismo, revisar lo siguiente:

- (i) la delimitación indiscriminada del carácter de acceso restringido de la información y documentación del Comité (arts. 15, 16 y 23), que debe ajustarse a los principios de la Ley Marco de Acceso a la Información Pública;
- (ii) la delegación de funciones de evaluación de protección en sujetos de derecho privado (arts. 8 y 27), en tanto la potestad de control administrativo es irrenunciable, intransmisible e imprescriptible;
- (iii) la composición y atribuciones del Comité Nacional y los Comités Locales de Protección Marítima, definiendo si estos deben ejercer funciones de coordinación y asesoría, sin sustituir a la Dirección Marítimo-Portuaria ni duplicar las del Consejo Portuario Nacional, e incorporando representación académica y comunitaria.





Criterio suscrito por el director a.i. de la Escuela de Ciencias Políticas, el Dr. Sergio Salazar Araya, en el oficio ECP-732-2026 del 9 de julio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la docente de esta unidad, la M.Sc. Sara Barrios Rodríguez.

“El objeto de este proyecto de ley es “que las instalaciones portuarias se sometan efectivamente a los procesos de parte del MOPT” y que las instalaciones portuarias “mantengan en el tiempo las acciones a las que se obligan cumplir (sic)”, además se indica que existe una importante “laguna en materia coercitiva y sancionatoria” (Ver pág. 2)

No obstante, en la justificación del proyecto, no constan datos o siquiera información general que permita sustentar la supuesta necesidad que se apunta en la justificación, es decir, no se indican, explican o describen datos o incidentes que evidencien que las instalaciones portuarias no se someten a los procesos indicados por el MOPT ni tampoco se advierten cuáles son las lagunas en materia coercitiva o sancionatoria, que deben ser llenadas o completadas por este proyecto de ley.

En el artículo 6 pareciera que existe un error ya que se indica que “la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo-Portuaria, es la autoridad designada nacional responsable de implantar el capítulo XI-2”, sin embargo, al hacer una revisión del Convenio SOLAS, las medidas especiales para incrementar la seguridad marítima se encuentran en el apartado XI-1 y no en el XI-2. (Ver:

https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/Publications/Documents/Supplements%20and%20CDs/Spansh/QQQQF110S_122019.pdf)

Por otra parte, llama la atención que en el artículo 8 dispone que: “la delegación de funciones relacionadas con la protección marítima”, estableciendo que “La autoridad designada, podrá delegar en una organización de protección reconocida, a solicitud de la primera o de un operador portuario, exclusivamente para asesorar a la compañía o a la instalación portuaria en materia de protección, incluida la elaboración de:

- 1. Evaluación de protección de los buques.*
- 2. Elaboración de planes de protección de buques.*
- 3. Evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias.*
- 4. Elaboración de planes de protección de instalaciones portuarias.*
- 5. Capacitación de personal respecto de los planes elaborados por las organizaciones de protección reconocidas”. (Ver pág. 8)*

Parece existir un problema en la redacción de este artículo, en el tanto, se delega “en una organización de protección reconocida” o de “un operador portuario”, el asesorar a la compañía en la instalación portuaria y en materia de protección, en principio no hay ningún problema con estos temas, empero el establecer que sujetos de derecho privado pueden elaborar:

- 1. la evaluación de protección de los buques,*
- 2. la evaluación de los planes de protección de los buques,*
- 3. la evaluación de las instalaciones portuarias y,*
- 4. y la evaluación de los planes de protección de las instalaciones portuarias, no resulta de recibo ya que la potestad de control por parte de la Administración es irrenunciable,*



intransmisibles e imprescriptibles. (Ver art 66 Ley General de la Administración Pública), esta misma situación se repite con el contenido del artículo 27, en relación con la evaluación de la protección de la instalación portuaria.

Por lo que las evaluaciones deben ejecutarlas la Administración y no un sujeto de derecho privado del cual solo se menciona que sea una “organización de protección reconocida” o un “operador portuario”.

Se propone en el proyecto de ley la creación del “Comité Nacional de Protección Marítima”, el cual estará formado por 10 integrantes, funcionarios de distintas instituciones, entre los cuales se encuentran, desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hasta el Organismo de Investigación Judicial, sin señalar el número de personas necesario para establecer el quórum en las reuniones. Es importante señalar, que, por lo general, los órganos colegiados integrados por diversos funcionarios de distintas instituciones y en un número tan grande como el del caso en cuestión, por lo general presentan problemas de eficiencia y la consecución de acuerdos, ello a pesar de su imagen de legitimidad democrática e interdisciplinaria. (Ver arts. 10 y 11)

En el artículo 15 se indica que “la documentación que dimane del Comité será de acceso restringido”, ciertamente la información que refiere a temas de seguridad nacional podría ser incluso declarados como secreto de Estado, pero lo cierto es que una afirmación tan general como que todo lo que “dimane” del Comité es confidencial, atenta contra el principio de transparencia en la función pública. Puede existir información creada por el Comité que no tenga un carácter confidencial o de acceso restringido sino más bien público, como el uso de bienes o recursos públicos.

En relación con el “acuerdo de confidencialidad” dispuesto en el artículo 16, no se indica por cuanto tiempo deben de guardar confidencialidad los miembros del Comité, por lo general al ser un acuerdo o un contrato se establecen plazos incluso luego de que se haya terminado la relación laboral, o como el caso en cuestión la labor de cooperación interinstitucional.

Respecto de los Comités Locales de Protección Marítima, se presentan los mismos inconvenientes que con los “Comités Nacionales de Protección Marítima”, un número elevado de miembros, nueve personas, lo cual como ya se comentó dificulta la consecución de acuerdos, no promueve la eficiencia, ni se indica con cuántos miembros se logra el quórum, no toda la información que produzcan es de acceso restringido y no se indica por cuanto tiempo deben de guardar el deber de confidencialidad. (Ver artículo 18)

En el artículo 87 se crean cuatro oficiales de protección: 1) oficial de protección de instalación portuaria, 2) del buque, 3) de la compañía y 4) un oficial de protección de la autoridad designada, sin embargo, solo se establecen las funciones del oficial de protección de la autoridad designada.

En relación con la fuente para financiar tanto la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo-Portuaria, así como el Tribunal Administrativo Marítimo Portuario, se crea el Fondo Especial Seguridad y Protección Marítima, el cual recibirá 0.15 centavos de dólar por cada unidad de arqueo bruto del buque que ingrese a puerto nacional, sin embargo, no se cuenta con estimaciones o proyecciones de cuánto dinero implica dicho porcentaje, y si será suficiente para financiar las instancias dichas.



Al respecto, valga aclarar que con este proyecto de ley se pretende crear un órgano con desconcentración máxima del MOPT y con personalidad jurídica instrumental, el Tribunal Administrativo Marítimo Portuario, siendo que los jueces administrativos devengas los mismos salarios que los jueces del Poder Judicial (Ver artículos 116, 117 y 118).

Finalmente, reitero mis dudas sobre la conveniencia de la creación de una infraestructura organizativa, incluyendo el establecimiento de un Tribunal Administrativo, sin que haya datos ni información que sustenten la necesidad de dicha organización."

Criterio suscrito por el director de la Escuela de Geografía, el D.E.A. Pascal Olivier Girot Pignot, en el oficio EG-627-2026 del 9 de julio de 2026. Este dictamen fue elaborado por el docente de esta unidad, el M.Sc. Melvin Lizano Araya.

Después de revisar el proyecto de ley, únicamente quisiera realizar dos observaciones puntuales que considero podrían fortalecer aún más la propuesta.

La primera es valorar la incorporación de un representante de las universidades públicas con experiencia en oceanografía, ciencias marinas o geografía costera dentro del Comité Nacional de Protección Marítima. Si bien el Comité reúne a las principales instituciones del sector, no necesariamente todas cuentan con especialistas en dinámica costera o gestión del litoral, por lo que la participación de la academia podría aportar un respaldo técnico-científico importante en la toma de decisiones asociada a la temática en mención.

La segunda observación está relacionada con los artículos 19 y 20, referentes a los Comités Locales de Protección Marítima. Considero que sería conveniente incorporar algún representante de las comunidades del área de influencia de los puertos, ya que muchas de las decisiones, acciones y lineamientos que se adopten desde estos comités podrían tener repercusiones directas sobre las comunidades costeras. Contar con una representación comunal contribuiría a fortalecer la comunicación, la participación y la articulación entre las instituciones y la población local, sin detrimento de las medidas de confidencialidad que exige la materia.

Las anteriores serían mis únicas observaciones puntuales, las cuales espero puedan ser valoradas e incorporadas, ya que considero que contribuirían a fortalecer el proyecto de ley desde una perspectiva técnica, científica y de participación territorial.

Criterio suscrito por el director de la Escuela de Sociología, el Dr. Mauricio López Ruiz, en el oficio SO-520-2026 de 13 de julio de 2026. Este dictamen fue elaborado por la docente de esta unidad, la Licda. Maritza Urbina Lobo.

"a) Sobre la posición ante el proyecto de ley

En la exposición de motivos del proyecto de ley denominado "Ley de protección marítima", se detalla que a partir de los acontecimientos de terrorismo ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en la ciudad de Nueva York, se originó la incorporación de diversas medidas relacionadas con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias como parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974 (conocido como SOLAS por sus siglas en



inglés), por medio del capítulo XI-2 denominado “Medidas especiales para mejorar la protección marítima” y su respectivo Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (conocido por sus siglas en español como PBIP).¹

Lo relevante es que Costa Rica no adoptó el Convenio SOLAS en ese momento, sin embargo, tomó la decisión de avanzar en regulaciones que permitieran a corto plazo la implantación de las medidas incorporadas al PBIP. Es así como mediante el Decreto Ejecutivo N.º 31845-MOPT, del 16 de junio de 2004, se aprobó el “Reglamento para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias”, el cual, tomó de base las normas del PBIP.² No obstante, es en 2010 que Costa Rica tomó la decisión de adherirse al SOLAS y con ello se consolidaron diversos procesos en seguridad marítima, entre ellos los referentes a buques y puertos conforme al Código PBIP.

Es así como Costa Rica se encuentra actualmente ante el deber de cumplir con lo dispuesto en el Convenio y el Código PBIP. De hecho, mediante este cuerpo normativo se regulan las siete instalaciones portuarias del país encargadas de ejecutar labores de recepción y despacho de buques de carga y pasajeros.³ Sin embargo, pese a la existencia de estas normas, en la exposición de motivos del proyecto de ley se argumenta que se encuentran vacíos en materia coactiva y sancionatoria, lo que permite que las instalaciones portuarias y además los buques, puedan colocarse en una posición de incumplimiento del PBIP.⁴

Lo anterior, motiva el proyecto de ley “Ley de protección marítima (Expediente N.º 25.420)”. Dicha exposición de motivos es clara al señalar la problemática que enfrenta el Estado, pues, Costa Rica, pese a tener un territorio marítimo más amplio que el terrestre, sus esfuerzos no se han concentrado en regular las acciones sociales propiciadas en estos espacios.

Mediante el Decreto N.º 38401-MOPT de 2014, se oficializó el manual para la aplicación del código PBIP en instalaciones portuarias de Costa Rica, no obstante, como se señala en la exposición de motivos, la forma en la que se ha reglamentado el tema se limita en la mayoría de los casos a indicaciones procedimentales para asegurar la protección de buques y puertos, por ende, se está ante un vacío normativo en cuanto a sanciones concretas en caso de incumplimiento.

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI), espacio que mediante Asamblea aprobó el SOLAS, entre sus cometidos se encuentra “hacer que el comercio y los viajes por mar sean lo más seguros y protegidos posible”.⁵ Por lo cual, la norma internacional adoptada por Costa Rica y adaptada hasta el momento a partir de decretos, parte de estos principios, seguridad y protección. Por ende, no se halla inconstitucionalidad en esta iniciativa legislativa, ya que con este proyecto de ley, lo que se busca es resolver vacíos legales y generar mecanismos para el

¹ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Proyecto de ley, expediente n.º 25.420: Ley de Protección Marítima, presentado por el diputado Alexander Barrantes Chacón, Departamento de Servicios Parlamentarios, Área de Procesos Legislativos, 2.

² Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Ley de Protección Marítima, 2.

³ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Ley de Protección Marítima, 2.

⁴ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Ley de Protección Marítima, 3.

⁵ Organización Marítima Internacional, “Protección marítima”, s.f., <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>



cumplimiento de estos deberes internacionales que tiene el Estado, pues, “el objetivo del Código PBIP es garantizar que los buques oceánicos y las instalaciones portuarias de los Estados miembros de la OMI apliquen las normas de protección más estrictas posibles”.⁶ Lo que fundamenta la importancia de contar con un régimen sancionatorio específico en caso de incumplimiento, ya que de acuerdo con la OMI la composición del Código PBIP se compone de dos partes, a saber:

Dividido en dos secciones, el código PBIP contiene prescripciones detalladas en materia de protección para los gobiernos, las autoridades portuarias y las compañías navieras en la Parte A obligatoria, y una serie de directrices sobre cómo cumplir dichas prescripciones en una Parte B no obligatoria.⁷

Además, en los decretos supra mencionados no se encuentra claro los mecanismos sancionatorios, por lo que se debe partir de la aplicación de normas generales, pero por la especificidad del tema, resulta oportuno contar con una ley especial que lo regule. Cuando se pone la mirada en los buques, se encuentra que:

La preocupación por los actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques y de sus pasajeros y tripulaciones aumentó en los años ochenta, con informes de secuestros de tripulaciones, secuestros de buques, embarrancamientos deliberados o explosiones. Los pasajeros eran amenazados y a veces asesinados.⁸

Por ello se emplea “el sistema de identificación y seguimiento a gran distancia (LRIT) que permite la identificación y el seguimiento mundial de los buques”.⁹ Esto es una obligación de los buques y los Estados contratantes del SOLAS. Por ende, es deber de Costa Rica y como se observa, es un tema de seguridad para los Estados, por lo cual, el Estado debe garantizar los mecanismos necesarios, eficientes y eficaces para su cumplimiento.

Conforme al informe de auditoría DFOE-CIU-IAD-00009-2025 del 12 de diciembre de 2025 efectuado por la Contraloría General de la República a la gestión de seguridad portuaria a cargo del MOPT, se señala que “la seguridad portuaria es un imperativo de Estado que constituye un pilar para la protección de la soberanía nacional, la integridad del comercio marítimo y la proyección de la imagen internacional”¹⁰. Asimismo, la Contraloría en ese informe destaca la relevancia de la protección de las instalaciones portuarias (IP) en un mundo globalizado, en tanto

⁶ Organización Marítima Internacional, “Protección marítima”, s.f., <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>

⁷ Organización Marítima Internacional, “Protección marítima”, s.f., <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>

⁸ Organización Marítima Internacional, “Protección marítima”, s.f., <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>

⁹ Organización Marítima Internacional, “Protección marítima”, s.f., <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>

¹⁰ Contraloría General de la República, *Informe de auditoría DFOE-CIU-IAD-00009-2025: Gestión de la seguridad portuaria a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, 12 de diciembre de 2025, 2, https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2025/SIGYD_D/SIGYD_D_2025028364.pdf



es “esencial para garantizar el flujo ininterrumpido de mercancías y personas, así como salvaguardar al país de amenazas que comprometan la seguridad de los puertos y la estabilidad económica”.¹¹

Sin embargo, pese a su relevancia, la conclusión de la Contraloría resulta de suma importancia, pues, “determinó que la gestión del MOPT en materia de seguridad portuaria, no cumple en aspectos significativos con el marco normativo y técnico aplicable, para garantizar la seguridad de las personas, activos y las operaciones portuarias ante diversos riesgos”.¹² Dentro de los hallazgos más críticos en dicho informe, se pueden señalar al menos los siguientes:

1. Tres de siete puertos llevan dos décadas sin actualizar su Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria.¹³
2. No se observó una conducta proactiva de la División Marítimo Portuaria (DMP) sobre su función de “Proponer políticas y estrategias al Ministro que le permitan ejercer la rectoría en el Sector Transporte, en el ámbito marítimo-portuario”.¹⁴
3. La gestión de la seguridad portuaria, durante el periodo fiscalizado, ha sido ejecutada sin la existencia de Políticas Públicas en la materia, así como de un marco estratégico formalmente establecido.¹⁵
4. No se cuenta con registro de convenios interinstitucionales u otros mecanismos de coordinación formalmente establecidos sobre la materia.¹⁶
5. Adicionalmente, en el Consejo Portuario Nacional (CPN), conformado por diversos actores interinstitucionales y externos, que constituye un órgano creado con funciones dirigidas a la aplicación, asesoría y recomendaciones al MOPT en materia de política portuaria y marítima, no se ha llegado a discutir a nivel estratégico el tema de seguridad portuaria en sus sesiones, lo que demuestra un desaprovechamiento de este órgano en el tratamiento de esa materia y su articulación.¹⁷
6. En general, las diferentes instalaciones portuarias presentan deficiencias similares en las siguientes áreas operativas: Documentación, infraestructura, inspección de personas y vehículos y planes de Protección.¹⁸

¹¹ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.

¹² Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.

¹³ “El Código establece que, para que las instalaciones portuarias puedan contar con la Declaración de Cumplimiento, deben realizar primeramente una Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (EPIP), la cual es base para el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP), cuyo cumplimiento es auditado por la DNSA” (Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 3).

¹⁴ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 4.

¹⁵ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 5.

¹⁶ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 5.

¹⁷ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 5.

¹⁸ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 12.



Como se puede observar con estos resultados, “el tema de seguridad portuaria no ha sido priorizado por parte del MOPT con la relevancia que requiere la materia, esto considerando el hecho de que las instalaciones portuarias constituyen puntos de ingreso y egreso al territorio nacional”. Lo que refuerza la importancia de contar con leyes que establezcan sanciones en caso de incumplimiento por las partes, ya que:

[...] la descoordinación institucional persistente, aunada a un marco regulatorio insuficiente, desarticulado y desactualizado, contribuyen a que las instituciones involucradas en esta materia, funcionen aisladas, lo que facilita que las actividades ilícitas que ocurren en las aguas jurisdiccionales, incluyendo los puertos, potencien riesgos que pueden atentar contra la soberanía nacional y la seguridad.¹⁹

Ante todo, lo expuesto, resulta evidente la importancia de contar con una ley que regule con mayor precisión el proceso ante el incumplimiento en materia de seguridad y protección de buques y puertos.

b) Impactos, vacíos técnicos, riesgos, puntos de mejora y modificaciones al articulado

Si bien se destaca la relevancia de la norma propuesta en este proyecto de ley, así como el hecho de que no se identifica inconstitucionalidad en tanto responde a los deberes que el Estado adquirió al ratificar el Convenio y la propuesta se encuentra en el marco de especialización del mismo, es menester hacer observaciones respecto a la técnica de redacción legislativa.

*En el artículo 15 del proyecto, se establece que “**Toda** información relativa a la protección marítima, **así como la documentación** que dimane del Comité será de acceso restringido”. Es decir, toda información y documentación, de forma indiscriminada será de carácter restrictivo. Sin embargo, es importante tener en consideración que conforme al diccionario del Poder Judicial, los datos de acceso restringido se refieren a:*

Informaciones, noticias o documentos que, aun formando parte de un archivo abierto al público, no son de acceso absoluto, incondicional o ilimitado. Los datos de acceso restringido tienen interés solo para su titular o para alguna de las Administraciones públicas; ejemplo de ellos son números telefónicos privados, fotografías, dirección del domicilio y correos electrónicos personales.²⁰

Si bien, se comprende que se trata de un tema de seguridad, especialmente en lo referente a la protección marítima, es importante garantizar a las personas ciudadanas el derecho a la información pública, en cumplimiento con los deberes de rendición de cuentas por parte de las autoridades y su debida publicidad en la función pública.²¹ Conforme al artículo 30 de la Constitución Política, las limitaciones a este derecho son los secretos de Estado, por ende, se debe tener claro que la información que discuta la Comisión debe cumplir con esta norma y los

¹⁹ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 7.

²⁰ Poder Judicial de Costa Rica, “Datos de acceso restringido”, *Diccionario Usual del Poder Judicial*, <https://diccionariouseusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/datos-de-acceso-restringido>

²¹ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Ley N.° 10554: Ley Marco de Acceso a la Información Pública [Aprobada el 23 de octubre de 2024]. Vigente desde el 1 de noviembre de 2024. [Sistema Costarricense de Información Jurídica \(SCIJ\)](#)



principios de la Ley Marco de Acceso a la Información Pública. Es importante hacer esta precisión, pues, en los documentos se debe anonimizar los datos de acceso restringido más no limitar el acceso completo a toda la documentación de dimane del Comité, ya que podría resultar contrario al derecho constitucional y propiciar espacios sin control ciudadano al establecer la palabra “toda”, lo cual, puede generar un riesgo. Se recomienda que se discutan los documentos que deben tener este carácter por seguridad y protección y que no sea indiscriminado.

*Por otra parte, el artículo 16 presenta una contradicción con artículo 15 al establecer que “Todos los miembros del Comité Nacional de Protección Marítima deberán firmar un acuerdo de confidencialidad, de forma que **el manejo de la información que se catalogue como de acceso restringido**, solo pueda ser accedida y discutida entre los miembros y aquellas personas que el Comité Nacional autorice”.*

La redacción de este artículo resulta contradictoria con el anterior ya que en el art. 15 se establece que todos los documentos que dimane del Comité serán de acceso restringido, por lo cual, no concuerda con la firma del acuerdo de confidencialidad sobre la información que se “catalogue” si según el artículo 15 es “toda”. En ese sentido, no queda clara la intención de la persona legisladora sobre los datos restringidos y su manejo, lo que puede generar contradicciones e inseguridad jurídica.

Por otra parte, la Contraloría General de la República, ha señalado que dentro de los problemas principales que afronta la gestión de la seguridad portuaria se encuentra “la inacción de la Rectoría Sectorial en el desarrollo de un marco estratégico de seguridad portuaria”.²² La inacción institucional en la materia representa un reto, pues, esta norma plantea la creación del Comité Nacional de Protección Marítima, que si bien es oportuno, ya que el tema debe abordarse desde la gobernanza, busca unificar el trabajo de 10 jerarcas o sus representantes de diferentes instituciones, quienes deberán:

- 1. Elaborar un marco de políticas y estrategia nacional de protección marítima o contribuir a su elaboración.*
- 2. Promover el desarrollo de procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre sus integrantes y otras entidades afectadas o interesadas en materias de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para brindar una respuesta efectiva a nivel nacional ante situaciones de riesgo o su materialización.*
- 3. Proponer sugerencias y recomendaciones para mejorar la protección del transporte marítimo, de los buques y de las instalaciones portuarias.*
- 4. Identificar riesgos y activar acciones de contingencia ante amenazas para la protección marítima.*
- 5. Elaborar criterios coordinados respecto del cumplimiento de obligaciones internacionales.*
- 6. Evaluar las consecuencias de los sucesos acaecidos que afecten la protección de los puertos a nivel nacional y los buques, para la emisión de políticas y regulaciones que permitan la mejora de los sistemas de protección marítima a nivel nacional.*
- 7. Mejorar la coordinación en la aplicación de los procedimientos y las medidas de protección.*

²² Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.



8. *Facilitar la implantación de las medidas de protección marítima aplicables que se indican en el plan de protección de la instalación portuaria.*
9. *Compartir las mejores prácticas y experiencias en la implantación de los planes de protección de las instalaciones portuarias.*
10. *Implementar programas de toma de conciencia de la protección marítima y evaluar su efectividad.*

Como se observa, según el proyecto de ley, la creación de política pública y demás lineamientos en la materia debe hacerse de manera interconectada e interinstitucional entre:

1. *Ministerio de Obras Públicas y Transportes;*
2. *Ministerio de la Presidencia;*
3. *Ministerio de Seguridad Pública;*
4. *Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica;*
5. *Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico;*
6. *Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda;*
7. *Dirección General de Migración y Extranjería del Ministerio de Gobernación;*
8. *Dirección de Navegación y Seguridad Acuática de la División Marítimo Portuaria;*
9. *Organismo de Investigación Judicial; y*
10. *Un representante de cada uno de los operadores portuarios, sean de instalaciones portuarias públicas, concesionadas o privadas.*

Actualmente la responsabilidad en materia de seguridad marítima y portuaria a nivel nacional se encuentra bajo la rectoría del MOPT. Este Ministerio “debe establecer y formalizar políticas públicas en la materia, así como coordinar con otros actores o partes interesadas para garantizar la seguridad portuaria del país”.²³ Asimismo:

La Dirección Marítimo Portuaria (DMP), tiene como función asignada proponer políticas y estrategias al Ministro que le permitan ejercer la rectoría en el Sector Obras Públicas y Transporte, en el ámbito marítimo-portuario dentro de lo que se incluye la seguridad de los puertos del Estado. Por su parte, la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática (DNSA), como órgano técnico especializado adscrito a la DMP, es la dependencia del MOPT encargada de velar por la seguridad portuaria y de la navegación, tiene la responsabilidad de implementar, supervisar y hacer cumplir las normativas de protección marítima en el país.²⁴

En ese sentido, Costa Rica, cuenta con una estructura para abordar el tema, sin embargo, la misma no resulta eficiente y eficaz según los resultados del Informe de la Contraloría. Por lo cual, se debe cuestionar si delegar estas atribuciones a 10 partes representa un riesgo, pues, la estructura actual no resulta eficiente pero por su inacción y la falta de “convenios interinstitucionales u otros mecanismos de coordinación formalmente establecidos sobre la materia”.²⁵ Conforme al Informe de la Contraloría, actualmente existe el Consejo Portuario Nacional (CPN), conformado por

²³ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.

²⁴ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.

²⁵ Contraloría General de la República, *Gestión de la seguridad portuaria*, 2.



diversos actores interinstitucionales y externos, que constituye un órgano creado con funciones dirigidas a la aplicación, asesoría y recomendaciones al MOPT. Ante esto, se sugiere que se analicen las atribuciones que se le pretenden dar al Comité.

Si bien se sigue el marco de la gobernanza, se observa que además de personas funcionarias públicas los sujetos privados como los concesionarios y operadores portuarios privados tendrían la potestad de generar política pública al ser parte del Comité. La política pública es una atribución estatal para garantizar los derechos de la ciudadanía y el fin público de los servicios que brinda el Estado. Por ende, la elaboración del marco de políticas y demás lineamientos excede las potestades de los sujetos privados en tanto se genera un vacío para la aplicación del derecho administrativo a los mismos como, por ejemplo, el principio de legalidad o lo correspondiente a responsabilidad y sanción.

Por lo cual, se debe cuestionar si la composición de este Comité debe sustituir el trabajo de la Dirección Marítimo-Portuaria y el MOPT o si este debería actuar como un asesor de la política y contraparte institucional que colabore a propiciar, por ejemplo, convenios interinstitucionales y de coordinación eficaces como actualmente lo hace el Consejo Portuario Nacional (CPN).

Respecto a los Comités Locales, al establecer un deber para puertos tanto privados como públicos, de igual forma establece atribuciones que pueden estar a cargo de sujetos privados, lo cual, se debe analizar en el marco del derecho público. Por lo que se sugiere revisar la composición tanto del Comité como de los Comités Locales y regular con precisión el rol de estos y de los sujetos privados. En cuanto al tratamiento de los documentos con datos restringidos, con el fin de garantizar la supervisión ciudadana del quehacer de estos Comités, se sugiere revisar la técnica de redacción legislativa, pues, en el artículo 23 se establece lo mismo que en el artículo 15 pero para los Comités Locales.

Respecto a la creación del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario, el TÍTULO VIII presenta un error de digitación ya que en vez de decir "Tribunal Administrativo Marítimo Portuario" dice "Tribunal Administrativo Marítimo Portuario". Se sugiere la corrección por la palabra Administrativo.

En cuanto a redacción, se sugiere emplear lenguaje neutro, por ejemplo, en el art. 121 sobre los requisitos de miembros, se establece dentro de los requisitos "ser abogados", ya el Colegio de Abogados y Abogadas emplea el reconocimiento tanto de abogados como abogadas, esa palabra se puede sustituir por "persona profesional en derechos incorporada al Colegio de Abogados y Abogadas" o "abogado o abogada". La redacción de normas con perspectiva de género y lenguaje neutral resulta de suma importancia ante el contexto actual de retroceso de derechos de las mujeres a nivel global.

Otra observación que se puede hacer al texto, tiene que ver con la competencia del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario. Por su parte, el artículo 102 establece que la competencia sancionatoria se encuentra a cargo del MOPT y establece lo siguiente: "El MOPT, por intermedio de la autoridad designada, será la encargada de aplicar las sanciones administrativas; y verificar el efectivo cumplimiento de éstas de parte del incumpliente. Así mismo, llevará un registro de todas las sanciones declaradas en firme". Por su parte el art. 114 establece que "las sanciones impuestas dispondrán de recurso de apelación, que será resuelto por el Tribunal Administrativo Marítimo Portuario del ministro de obras públicas y transportes". Este Tribunal es competente para conocer



y resolver:

[...] en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática, incluida en su condición de autoridad designada, de la Dirección de Obras Marítimo Portuarias y de la Dirección General de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2- Establecer, en vía administrativa, las indemnizaciones que puedan originarse en relación con los daños producidos por violaciones de la legislación marítimo portuaria.

En ese sentido, finalmente se recomienda analizar si es voluntad de la persona legisladora limitar la competencia del Tribunal de forma taxativa solo a los recursos interpuestos a esas Direcciones, ya que quien tiene la potestad sancionadora es el MOPT.

d) Conclusiones

A partir de lo anterior, se puede concluir que el proyecto de ley tiene una relevancia social y jurídica sumamente importante, pues, busca regular la materia de seguridad y protección de buques y puertos a partir de los deberes adquiridos por el Estado costarricense al adherirse al SOLAS. Sin embargo, la técnica de redacción legislativa puede generar riesgos, vacíos legales e inseguridad jurídica, por lo cual, se recomienda revisar los puntos señalados en el apartado b) de este criterio antes de su aprobación. En ese sentido, se sugiere a modo de síntesis lo siguiente:

- 1. Mejorar la técnica de redacción legislativa.*
- 2. Incorporar lenguaje neutro.*
- 3. Analizar el alcance que pretende tener la persona legisladora con la restricción a documentos sobre protección marítima, pero en especial, sobre los documentos que se desarrollen en el marco de las atribuciones de los Comités. Lo anterior con el fin de evitar que se declare todo documento de acceso restringido de forma indiscriminada, ya que esto limita la supervisión de la gestión pública por parte de la ciudadanía.*
- 4. Se recomienda que se discuta cuáles documentos deben tener carácter de acceso restringido por seguridad y protección. Es decir, que tenga un fundamento técnico o científico para evitar la arbitrariedad.*
- 5. Revisar el modelo de gobernanza propuesto para el Comité Nacional, pues, se debe valorar si sus competencias y atribuciones son conforme al derecho público.*
- 6. Además, actualmente ya existe la estructura institucional para regular la política en la materia e incluso existe el Consejo Portuario Nacional (CPN), por lo cual, se debe valorar si el Comité Nacional lo que debería de tener son funciones de coordinación, asesoría y recomendación, sin sustituir las potestades rectoras actuales y evitar duplicidad de funciones.*
- 7. Revisar la competencia del Tribunal Administrativo Marítimo Portuario, a fin de determinar si su competencia recursiva comprende todas las resoluciones sancionatorias dictadas por el MOPT o únicamente aquellas emitidas por las direcciones expresamente señaladas en el proyecto y si esta es la voluntad de la persona legisladora.*



Referencias bibliográficas

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Ley n.º 10554: Ley Marco de Acceso a la Información Pública. [Aprobada el 23 de octubre de 2024]. Sistema Costarricense de Información Jurídica (SCIJ).

https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=103157&nValor3=143061&strTipM=TC

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Proyecto de ley, expediente N.º 25.420: Ley de Protección Marítima. Presentado por el diputado Alexander Barrantes Chacón. Departamento de Servicios Parlamentarios, Área de Procesos Legislativos.

Contraloría General de la República. Informe de auditoría DFOE-CIU-IAD-00009-2025: Gestión de la seguridad portuaria a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 12 de diciembre de 2025.

https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2025/SIGYD_D/SIGYD_D_2025028364.pdf

Organización Marítima Internacional. "Protección marítima".

<https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/default.aspx>

Poder Judicial de Costa Rica. "Datos de acceso restringido". Diccionario Usual del Poder Judicial.

<https://diccionariusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/datos-de-acceso-restringido>

Poder Judicial de Costa Rica. "Funcionario(a) de hecho". Diccionario Usual del Poder Judicial. <https://diccionariusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario/funcionario-a-de-hecho>

Atentamente,

UCR  Firmado
digitalmente

Dra. Isabel Avendaño Flores
Decana

IAF/avc

C. Bach. Roxana Cabalceta Rubio, Consejo Universitario
Archivo