

“Reglamento para establecer el orden de entrada y salida de buques por el Canal de Acceso al Complejo Portuario de Moín”.

Nº XXX-MOPT-SP

El Presidente de la República
y los Ministros de Obras Públicas y Transportes
y de Seguridad Pública

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas por los artículos 140, incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política, y con fundamento en lo establecido en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N°4786, del 5 de julio de 1971 y sus reformas; Ley de Creación del Servicio Nacional de Guardacostas N°8000 del 05 de mayo de 2000; en la Ley de Pesca y Acuicultura N°8436 del 01 de marzo de 2005; en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Ley N° 7291 del 23 de marzo de 1992 y en la Ley General de la Administración Pública N° 6227, del 2 de mayo de 1978, artículo 28.1 y 28.2 b.

CONSIDERANDO:

- 1) Que la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N° 3155 del 5 de agosto de 1963, establece en forma diáfana en su artículo 2°, la competencia material que asiste a ese Ministerio; consignándose en su inciso c), la obligación ineludible de planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares; asimismo, regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.
- 2) Que el artículo 41.7 del Decreto Ejecutivo N°29547-MOPT establece la obligación de la Dirección de Navegación y Seguridad de la División Marítima, de *“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”.

- 3) Que la organización del tráfico marítimo tiene por objeto acrecentar la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras en que hay gran densidad de tráfico, o en las que la libertad de movimiento de los buques se ve disminuida por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas desfavorables, debiendo evitar todo riesgo que afecte la vida humana en el mar y la seguridad de la navegación, por medio de establecimiento de rutas de navegación y sistemas de control de tráfico marítimo.
- 4) Que en este sentido, y conforme al Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, aprobada su adhesión por Decreto Legislativo Número 8708, publicada en el Alcance Número 4 de La Gaceta Número 249 del 23 de diciembre de 2010, los Gobiernos Contratantes se comprometen a establecer los servicios de tráfico marítimo en todos los lugares en que, en su opinión, el volumen del tráfico o el grado de riesgo justifique la existencia de los mismos.
- 5) Que ante el desarrollo promovido por el Estado Costarricense en materia de infraestructura portuaria, en sus distintas formas de organización pública y privada, devienen condiciones complejas en el tráfico marítimo en la zona portuaria aledaña a Moín de la provincia de Limón, donde convergen tres instalaciones portuarias con sus respectivas operaciones y movimiento de tráfico de buques y utilizan un único Canal de Acceso.
- 6) Que ante las condiciones señaladas en el considerando anterior, el Estado debe prever las condiciones mínimas de seguridad de las mismas, por cuanto el navegante que desee hacer uso de las instalaciones portuarias que convergen en Moín debe tener la certeza de que existe un orden previamente establecido por medio de parámetros objetivos para mantener el orden y eficiencia en la utilización del canal de acceso.

- 7) Que la Ley N° 8000, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 99 del 24 de mayo del 2000 (Ley de Creación del Servicio Nacional de Guardacostas), establece en su numeral 2, en torno a las competencias de ese Cuerpo Policial, el deber de vigilar y resguardar las aguas interiores navegables del Estado, velar por la seguridad del tráfico portuario y marítimo, tanto de naves nacionales como extranjeras en las aguas jurisdiccionales del Estado, y 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 competentes, ente primordial de apoyo en las labores de control del cumplimiento de la presente normativa.

Por Tanto,

Decretan:

“Reglamento para establecer el orden de entrada y salida de buques al Complejo Portuario de Moín”.

Artículo 1. Objetivo. El presente Reglamento establece el orden de prioridad para la utilización del Canal de Acceso al complejo portuario de Moín, para hacer uso de las instalaciones de las terminales que lo componen.

El ingreso o salida de los buques o naves por el Canal de Acceso, se ejecutará según el orden de prioridad establecido en el presente reglamento, lo cual permitirá una utilización segura, ordenada y eficiente de los distintos buques o naves.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente reglamento serán de acatamiento obligatorio para cualquier buque o nave, sin distinción alguna, que navegue a través del Canal de Acceso al Complejo Portuario de Moín con el fin de hacer uso de alguna de las terminales.

Los movimientos de entrada y salida de los diferentes buques o naves del complejo portuario a través del Canal de Acceso, así como cualquier

maniobra dentro de éste, quedarán sujetos a las prioridades que se dispongan en el presente Reglamento, pero no habrá distinciones al respecto de los buques o naves más allá del orden regulado por medio de los criterios objetivos que se disponen en el artículo 4 del presente Reglamento.

Artículo 3. Orden de prioridad entre arribo y zarpe de los buques o naves. En caso de que un buque o nave requiera utilizar el Canal de Navegación para salir del puerto (zarpar), al mismo tiempo en que otra desee hacerlo para entrar (atracar), la que requiera zarpar siempre tendrá prioridad.

Las instrucciones de zarpe o arribo, deben ser indicadas claramente por la Capitanía de Puerto por los medios establecidos y previamente coordinado con las terminales. El buque o nave no deberá realizar ningún movimiento hasta no haber recibido ésta orden.

Artículo 4. Orden de prioridad para arribo de Buques o Naves. La Capitanía de Puerto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, asignará áreas de maniobra y/o fondeo a los diferentes buques o naves, atendiendo a una orden de prelación en función de las siguientes características para el ingreso por el Canal de Acceso:

Las áreas de fondeo, maniobra e ingreso por el canal de navegación compartido, obedecerán al siguiente orden de prelación en función del tipo de buque:

1. Buques o naves en situación de emergencia cuya condición ponga en riesgo la vida humana.
2. Buques o naves de pasajeros o cruceros de turismo.
3. Buques o naves especializados para el transporte de hidrocarburos u otros fluidos.
4. Buques o naves especializados porta contenedores tipo Portacontenedores Totalmente Celulares (fully cellular container ships)
5. Buques o naves con carga general o multipropósitos.
6. Buques o naves especializados para carga Ro-Ro.

Las instrucciones de entrada al Puerto por el Canal de Acceso, deben ser indicadas claramente por la Capitanía de Puerto por los medios establecidos. El buque o nave no deberá realizar ningún movimiento hasta no haber recibido ésta orden.

Si la Capitanía de Puerto da la orden de arribo a los buques o naves y la misma no está lista para ejecutar la maniobra el buque o nave perderá su turno.

Artículo 5. Necesidad de atraque por un evento de fuerza mayor o caso fortuito. Independientemente del orden de prelación definido en el artículo 4 cuando exista una urgente necesidad de disponer del atraque por evento de fuerza mayor o caso fortuito se reiniciará el orden de prelación establecido en el artículo 4.

Artículo 6. Orden de prioridad para zarpe de Buques o Naves. La Capitanía de Puerto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes asignará el zarpe atendiendo a una orden de prelación en función de las siguientes características:

1. Buques o naves en situación de emergencia cuya situación ponga en riesgo la vida humana.
2. Buques o naves de pasajeros o cruceros de turismo.
3. Buques o naves especializados para el transporte de hidrocarburos u otros fluidos.
4. Portacontenedores totalmente celulares (fully cellular container ships).
5. Buques o naves con carga general o multipropósitos
6. Buques o naves especializados para carga Ro-Ro.

Las instrucciones de salida del Puerto por el Canal de Acceso, deben ser indicadas claramente por la Capitanía de Puerto por los medios establecidos. El buque o nave no deberá realizar ningún movimiento hasta no haber recibido ésta instrucción.

Si la Capitanía de Puerto da la orden de zarpe a los buques o naves y la misma no está lista para ejecutar la maniobra el buque o nave perderá su turno.

Artículo 7. Inconformidad del usuario. En caso de inconformidad por parte de quien tenga interés legítimo en virtud de la asignación dispuesta o el incumplimiento de este Reglamento, la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, será el órgano encargado de resolver lo que en Derecho corresponda, por medio de una resolución debidamente fundamentada.

Contra dicha resolución no cabrá recurso administrativo alguno.

Artículo 8. Asignación de posición de atraque. La asignación de las posiciones de atraque para cualquier buque o nave dentro de las instalaciones del complejo portuario, será un acto de naturaleza discrecional por parte de la Terminal Portuaria a la que le corresponda brindar el servicio respectivo.

Artículo 9. Ayudas a la Navegación. La Dirección de Navegación y Seguridad deberá velar por mantener actualizada la carta náutica conforme a la regulación internacional. En todo momento la Dirección de Navegación y Seguridad mantendrá en la página web del Ministerio un plano con las condiciones vigentes.

Artículo 10. Mantenimiento de las Ayudas a la Navegación. El mantenimiento de las ayudas a la navegación, se realizará dependiendo de la localización de las mismas y de la utilización que las terminales portuarias hagan de ellas. Es decir, si alguna ayuda (luz, boya u otro dispositivo) es utilizada exclusivamente por una de las terminales, es ésta quien se hará cargo del mantenimiento. Por otro lado, si las ayudas son utilizadas por todas varias terminales, el mantenimiento será prorrateado entre las terminales en base al número de barcos atendidos por cada terminal, sin detrimento de las obligaciones legales que establece en la materia para la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.

Entre las funciones de la Capitanía de Puerto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, está el constante monitoreo y la coordinación del mantenimiento de todas las ayudas a la navegación en el complejo portuario de Moín, para lo cual deberá contar con la información facilitada

de parte de cada instalación portuaria en cualquier momento que sea requerida.

Artículo 11. Seguridad en las maniobras. Para el paso eficiente y seguro por el canal de navegación compartido, los operadores portuarios estarán en la obligación de disponer en todo momento del equipo, remolcadores, pilotos, lanchas de pilotos y personal necesarios.

Artículo 12. Deber de informar. Cada una de las terminales ubicadas en el Complejo Portuario de Moín que utilicen el Canal de Acceso, deberá poner a disposición de todos los usuarios, de manera oportuna, los planes de ocupación de sus muelles a la Capitanía de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Artículo 13. Ejecución de las funciones de control de tráfico marítimo. La División Marítimo Portuaria por medio de la Capitanía de Puerto, podrá ejecutar por si o por un tercero las funciones reservadas, siempre y cuando éste cumpla con las condiciones legales que el ordenamiento jurídico establezca.

Artículo 14. Orden público. El presente Decreto Ejecutivo es de orden público; asimismo, deroga cualquier otra norma de rango igual o inferior que se le ponga.

Transitorio Único. Para la efectiva implementación del presente Reglamento, el Poder Ejecutivo deberá asignar los recursos que sean necesarios, de forma que las funciones estipuladas para la Capitanía de Puerto de Limón estén operativas antes de primero de setiembre de 2018.

Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los xx días del mes de enero del año dos mil dieciocho.