



**UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA**

**TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO  
ACADÉMICO DE**

**LICENCIATURA EN DERECHO**

**TEMA**

**Ley de Concesión y Operación de Marinas y  
Atracaderos Turísticos, y su aplicación en las islas  
y su accesibilidad vía marítima.**

**ESTUDIANTE**

**María Fernanda García Hernández**

**TUTOR**

**Lic. Rodolfo Sotomayor Aguilar**

**2024**

# DECLARACIÓN JURADA

## DECLARACIÓN JURADA

Yo Maria Fernanda Garcia Hernandez, mayor de edad, portador de la cédula de identidad número 1-1577-0374 egresado de la carrera de Licenciatura en Derecho de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de Licenciatura en Derecho, juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: Ley de Concesion y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, y su aplicación en las islas y su accesibilidad vía marítima.

\_\_\_\_\_ es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 27 días del mes de Agosto del año dos mil <sup>24</sup>\_\_\_\_\_.

MafeGH

Firma del estudiante

Cédula: 115770374

# DECLARACION JURADA

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA  
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)  
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA  
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA  
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION

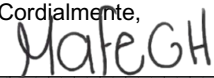
San José, 18 de Noviembre, 2024

Señores:  
Universidad Hispanoamericana  
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

Estimados Señores:

El suscrito (a) **María Fernanda García Hernández** con número de identificación **1-1577-0374** autor (a) del trabajo de graduación titulado **Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, y su aplicación en las islas y su accesibilidad vía marítima**. Presentado y aprobado en el año 2024 como requisito para optar por el título de **Licenciatura en Derecho**; (SI / NO) autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,  
 115770374  
Firma y Documento de Identidad

# CARTA DEL TUTOR

## CARTA DEL TUTOR

Puntarenas, 27 de agosto, 2024

*Lic. Piero Vignoli Chessler*  
*Facultad de Derecho*  
*Universidad Hispanoamericana*

Estimado señor:

La estudiante María Fernanda García Hernández cédula 115770374, me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado “**Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, y su aplicación en las islas y su accesibilidad vía marítima**, el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

Asimismo, indico que el presente trabajo final de graduación fue sometido al análisis de la Plataforma TURNITIN de control anti plagio, siendo satisfactorio su resultado según las normas universitarias

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20
c)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20
	TOTAL		100

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,

RODOLFO  
SOTOMAYOR  
AGUILAR (FIRMA)

Firmado digitalmente por  
RODOLFO SOTOMAYOR  
AGUILAR (FIRMA)  
Fecha: 2024.08.27  
13:59:37 -06'00'

*Lic. Rodolfo Sotomayor Aguilar*  
*Cédula identidad 602690071*  
*Carné Colegio Profesional 9762*

# CARTA DEL LECTOR

San José, 18 de noviembre de 2024

Señor  
Piero Vignoli Chesler  
Director Carrera de Derecho  
Universidad Hispanoamericana  
Presente

Estimado señor

La firmante, Mónica Cedeño Castro, abogada, cedula de identidad número 1-0937-0091, carne de colegiada 10217, docente de la carrera de Derecho de la Universidad Hispanoamericana, le comunico que:

He procedido a la lectura de la Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho, titulada: **“Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, y su aplicación en las islas y su accesibilidad vía marítima”** confeccionada por la egresada **María Fernanda García Hernández**, cedula de identidad número 1-1577-0374, y considero que la misma cumple con todos los requisitos legales y de forma determinados al efecto.

Por lo tanto, doy su aprobación para proceder con su respectiva defensa.

Cordialmente,

Mónica Cedeño Castro  
Lectora

# DEDICATORIA

Dedico este trabajo a las personas que han estado a mi lado a lo largo de este camino. Este trabajo es el reflejo de los sacrificios y esfuerzos que he hecho junto a mi familia.

A mi esposo, que siempre estuvo ahí para apoyarme, para compartir las cargas y para brindarme aliento en los momentos más difíciles. Tu apoyo fue primordial para poder lograrlo.

A mis hijos, quienes fueron mi mayor inspiración para seguir adelante, quienes me dieron la fuerza para no rendirme, incluso cuando el camino parecía interminable. Gracias por ser mi inspiración y por motivarme a seguir adelante. Este trabajo es el resultado del esfuerzo de toda nuestra familia.

A mi familia, por su apoyo incondicional. Gracias por siempre creer en mi y estar a mi lado. A mi padre, que siempre me ha enseñado lo importante de esforzarse, perseverar y nunca rendirse.

# AGRADECIMIENTO

Agradezco a todas las personas que estuvieron a mi lado durante este proceso académico. A mi familia, que siempre me brindó su apoyo y comprensión. A mi padre, por enseñarme a nunca darme por vencida y esforzarme por lograr mis metas. A mi esposo, quien estuvo al lado mío, mi compañero que me apoyo incondicionalmente y con su paciencia me motivaba día a día para lograr la meta. A mis hijos, quienes me inspiran todos los días y me motivan a seguir luchando por un futuro mejor.

Agradezco también a mis tutores y profesores, quienes me brindaron su apoyo, orientación y valiosos consejos a lo largo de este proceso.

A mis amigos y compañeros de clase, por su apoyo emocional y por hacer este camino académico más llevadero. Y, por último, a todas aquellas personas que, con su ayuda y generosidad, contribuyeron a que este trabajo fuera posible. Gracias a todos por hacer realidad este sueño.

# INDICE

DECLARACIÓN JURADA.....	1
DECLARACIÓN JURADA.....	¡Error! Marcador no definido.
CARTA DEL TUTOR.....	2
CARTA DEL LECTOR .....	4
DEDICATORIA.....	5
AGRADECIMIENTO .....	6
CAPÍTULO I .....	1
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	1
<b>1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>2</b>
1.1.1 Antecedentes .....	2
1.1.1. Antecedentes Internacionales.....	2
1.1.1.2 Antecedentes Nacionales .....	5
<b>1.2. Justificación del Problema .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Objetivos de la Investigación .....</b>	<b>12</b>
<b>1.1. Objetivo General .....</b>	<b>12</b>
<b>1.2. Objetivos Específicos.....</b>	<b>12</b>
<b>2. Alcances y Limitaciones .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. Alcances .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2. Limitaciones .....</b>	<b>14</b>
CAPÍTULO II .....	15
MARCO TEÓRICO .....	15
2.1 Contexto Histórico.....	16
2.1.1 Historia Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos.....	16
<b>2.2 Contexto Teórico-Conceptual.....</b>	<b>26</b>
2.2.1 Marina Turística .....	26
2.2.1.1 Construcción y Operación de las Marinas Turísticas.....	32
2.2.2 Atracadero Turístico.....	41
2.2.2.1 Procedimientos para la Legalización de Atracaderos Turísticos .....	45
2.2.3 Concesión .....	49

2.2.3.1 Derechos y obligaciones del Ccesionario .....	58
2.2.3.2 Organización Administrativa Encargada de las Concesiones de las Marinas y Atracaderos Turísticas .....	61
2.2.3.2.3 Instituto Costarricense de Turismo .....	67
2.2.3.2.4 Control de la Navegación y Seguridad Marítima (Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)).....	68
2.2.3.2.5 Procuraduría General de la República.....	69
Jinesta (2019) expone que existen dos entes reguladores de las Concesiones de las marinas y atracaderos turísticos, uno es la CIMAT la cual tiene a su cargo la vigilancia, control y fiscalización de las actividades de las marinas y atracaderos marinos; y el otro ente es la Procuraduría General de la República, la cual, en el artículo 4 de la Ley N°7744, ejercerá el control jurídico de cumplimiento de lo establecido en dicha ley; además el artículo indica que:.....	69
2.2.3.3 Trámites para la Concesión de Marinas y Atracaderos Turísticos .....	70
2.2.4 Procedimiento para otorgar un nuevo contrato de concesión y su relación con el interés público .....	76
2.2.5 Zona Marítima Terrestre .....	79
Según la Ley N°6043, en su artículo 1, indica que la zona marítimo terrestre “constituye parte del patrimonio nacional, pertenece al Estado y es inalienable e imprescriptible. Su protección, así como la de sus recursos naturales, es obligación del Estado, de sus instituciones y de todos los habitantes del país. Su uso y aprovechamiento están sujetos a las disposiciones de esta ley”. .....	81
La zona marítimo terrestre comprende las islas, islotes y peñascos marítimos, y toda tierra y formación natural que sobresalga del nivel del océano dentro del mar territorial del país; sin embargo, como una excepción a lo anterior, se incluye la Isla del Coco, pues está bajo el dominio y posesión directa del Estado, al igual que otras islas cuyo dominio o administración se determinen dentro de la ley. ....	81
2.2.5.1 Zona Pública .....	82
2.2.5.2 Zona Restringida.....	84
2.2.6 Islas.....	86
<b>2.3 Hipótesis .....</b>	<b>82</b>
<b>2.4 Operacionalización de Hipótesis.....</b>	<b>83</b>
CAPITULO III. MARCO METODOLÓGICO .....	84
<b>3.1 Tipo de Investigación .....</b>	<b>85</b>
3.1.1 Finalidad .....	85
3.1.2 Dimensión Temporal.....	86
3.1.3 Marco .....	87

3.1.4 Naturaleza.....	87
3.1.5 Carácter .....	89
<b>3.2 Sujetos y Fuentes de Información .....</b>	<b>91</b>
3.2.1 Sujetos .....	91
3.2.2 Fuentes de Información .....	91
3.2.2.1 Fuentes Primarias .....	92
3.2.2.2 Fuentes Secundarias .....	92
<b>3.3 Selección de Muestreo .....</b>	<b>93</b>
3.3.1 Población .....	93
<b>3.4 Técnicas e Instrumentos para la Recolectar Información .....</b>	<b>94</b>
3.4.1 Entrevista .....	95
3.4.2 Cuestionario .....	95
<b>3.5 Operalización de las Variables .....</b>	<b>96</b>
3.5.1 Variable 1: Ordenamiento Jurídico de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos .....	96
3.5.2 Variable 2: Desarrollo y Accesibilidad de las islas.....	97
CAPITULO IV. ANÁLISIS DE DATOS .....	100
<b>4.1 Análisis de Cuestionario aplicado habitantes de zonas costeras y cercanas a islas .....</b>	<b>102</b>
<b>4.2 Análisis de Entrevista Aplicado a Profesionales en Derecho .....</b>	<b>113</b>
CAPÍTULO V.....	126
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	126
<b>5.1 Conclusiones .....</b>	<b>127</b>
<b>5.2 Recomendaciones .....</b>	<b>131</b>
Referencias Bibliográficas.....	133

## ÍNDICE DE TABLAS

<b><u>Tabla 1.</u></b> Características sociodemográficas de la población.....	102
<b><u>Tabla 2.</u></b> Pregunta N°1 .....	112
<b><u>Tabla 3.</u></b> Pregunta N°2 .....	114
<b><u>Tabla 4.</u></b> Pregunta N°3 .....	116
<b><u>Tabla 5.</u></b> Pregunta N°4 .....	117
<b><u>Tabla 6.</u></b> Pregunta N°5 .....	119

## ÍNDICE DE CUADROS

<b><u>Cuadro 1.</u></b> Clasificación de Atracaderos Turísticos.....	35
<b><u>Cuadro 2.</u></b> Operalización de Hipótesis .....	82
<b><u>Cuadro 3.</u></b> Población de la Investigación .....	93
<b><u>Cuadro 4.</u></b> Operalización de Variables .....	98
<b><u>Cuadro 6.</u></b> ¿Conoce en qué consiste la Ley de Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (N°7744)? .....	103
<b><u>Cuadro 7.</u></b> ¿Considera que dicho ordenamiento jurídico cumple a cabalidad, en términos de revisión estricta de los proyectos para las concesiones y en relación al compromiso de la legislación en la protección y seguridad del medio ambiente y los recursos?.....	104
<b><u>Cuadro 8.</u></b> ¿Cuál considera que debería ser el uso que se debe dar a las islas en Costa Rica?.....	106
<b><u>Cuadro 9.</u></b> ¿Considera importante que se realicen actividades relacionadas con accesibilidad vía marítima a las islas, como parte del turismo?.....	107
<b><u>Cuadro 10.</u></b> ¿Considera que el país cuenta con instrumentos legales adecuados para promover la viabilidad y desarrollo de actividades turísticas en las islas? ..	109
<b><u>Cuadro 11.</u></b> ¿Cree usted importante que las municipales o el ICT brinde capacitación a las personas sobre las concesiones y las leyes que regulan estas? .....	110

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b><u>Gráfico 1.</u></b> <u>¿Conoce en qué consiste la Ley de Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (N°7744)</u> .....	104
<b><u>Gráfico 2.</u></b> <u>¿Considera que dicho ordenamiento jurídico se cumple a cabalidad, en términos de revisión estricta de los proyectos para las concesiones y en relación con el compromiso de la legislación en la protección y seguridad del medio ambiente y los recursos?</u> .....	105
<b><u>Gráfico 3.</u></b> <u>¿Cuál considera que debería ser el uso que se debe dar a las islas en Costa Rica?</u> .....	107
<b><u>Gráfico 4.</u></b> <u>¿Considera importante que se realicen actividades relacionadas con accesibilidad vía marítima a las islas, como parte del turismo?</u> .....	108
<b><u>Gráfico 5.</u></b> <u>¿Considera que el país cuenta con instrumentos legales adecuados para promover la viabilidad y desarrollo de actividades turísticas en las islas?</u> .....	110
<b><u>Gráfico 6.</u></b> <u>¿Cree usted importante que las municipales o el ICT brinde capacitación a las personas sobre las concesiones y las leyes que regulan estas?</u> .....	111

## ÍNDICE DE IMÁGENES

<b><u>Imagen 1.</u></b> <u>Mapeo Sitios de Embarques, Atracaderos y Marinas Turísticas.</u> .....	29
<b><u>Imagen 2.</u></b> <u>Gráfico cronológico de apertura de marinas en Costa Rica</u> .....	33
<b><u>Imagen 3.</u></b> <u>Mapa de Marinas y Atracaderos Turísticos.</u> .....	40
<b><u>Imagen 4.</u></b> <u>Actores Públicos y Privados de la ZMT</u> .....	73
<b><u>Imagen 5.</u></b> <u>Zona Restringida y Zona Pública de la ZMT</u> .....	76
<b><u>Imagen 6.</u></b> <u>Isla en la Zona Marítimo Terrestre.</u> .....	78

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b><u>Figura 1.</u></b> <u>Mapa Conceptual del Marco Teórico</u> .....	80
--	----

**CAPÍTULO I**  
**PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

## **1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El presente apartado, tiene como fin exponer los aspectos relacionados con el planteamiento del problema, de la presente investigación, entre los que se incluye: los antecedentes, justificación, pregunta de investigación, alcances y limitaciones.

Para Hernández y Mendoza (2018) el planteamiento del problema, de un trabajo investigativo, implica “afinar, precisar y estructurar la idea de investigación.” (p. 39).

### **1.1.1 Antecedentes**

A continuación, se expondrán antecedentes, internacionales correspondientes a documentos que brindan abordaje a la Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos y su aplicación en las islas, desde la perspectiva del Derecho.

#### *1.1.1. Antecedentes Internacionales*

La investigación llamada “Las concesiones de operación turística en áreas protegidas del Ecuador”, elaborada por Salvador (2014), tiene como objetivo el generar un proyecto de ley como propuesta de regulación para el control de las concesiones en áreas protegidas que cubra las deficiencias en la legislación, la irregularidad de políticas nacional y sectoriales, así como la contraposición de normas; dicha propuesta basada en el uso de una figura jurídica que sustituya la gestión directa del Estado.

Según el estudio, desde el contexto del Ecuador, la concesión es “un término general que se refiere a la explotación de un bien o servicio, u otorgamiento de un derecho para realizar una actividad que de modo general ningún particular pudiera ejercerla por no encontrarse facultado” (p.6); estas son manejadas por el Estado, y se le delegan al sector privado; en donde el Estado encuentra una entrada económica importante, y fuente de generación de empleos, y para quien obtiene la concesión realiza una inversión rentable.

Partiendo de lo anterior, el estudio utiliza como metodología la revisión de la normativa y documentación sobre las concesiones, en donde logra comprender el proceso y los implicados en dichos procedimientos, y determinar la necesidad de realizar mejoras a la normativa actual, con el fin de que dicho proceso se realice de forma adecuada y garantizando el bienestar para ambas partes y para los recursos. Entre las conclusiones de la investigación, se obtiene que, en el Ecuador, existe una normativa insuficiente y carencia de procedimientos claros al momento de realizar las concesiones de operación turística en áreas protegidas, lo que hace imperante un régimen jurídico diferente, en aspectos como la base legal, la administración, el contrato y el manejo de las áreas; de forma que, se haga un uso sostenible de los recursos naturales, se brinden servicios adecuados y se generen beneficios sociales.

Spenceley et al. (2017), por su parte, en su informe titulado “Directrices para alianzas y concesiones turísticas en áreas protegidas: Generación de ingresos sostenibles para la conservación y el desarrollo”, se presentan una serie de lineamientos que deben considerados para garantizar que las concesiones turísticas, estén orientadas a aumentar los recursos financieros y mejorar la gestión

de la conservación de los recursos. En torno a las concesiones turísticas, Spenceley et al. (2017) afirman:

Por concesión turística se entiende como un arrendamiento, licencia, servidumbre o permiso para una actividad realizada por cualquiera que no sea el organismo del área protegida y que presta un servicio público y puede requerir cierta inversión de capital de un concesionario para edificaciones, equipos y costos operativos. (p. 11)

El informe ahonda en la importancia de que, en toda concesión turística se tome en consideración, se apliquen las leyes y políticas que cada país ha desarrollado, que se incluyan aspectos del contrato, controles, gobernanza de las áreas protegidas a la tenencia y seguridad de la tierra; para esto, se considera importante que se tomen en consideración algunas características que deben contar las leyes y políticas en materia de concesiones. Por ejemplo, condiciones de contrato, evaluación, control de tarifas, tarifa de concesión, desarrollo económico, procedimientos, sanciones, entre otros.

Por lo tanto, si bien, al hablar de la concesión turística se piensa en los beneficios económicos y sociales que esta puede generar, es importante que en todo país se cuente con los dispositivos legales adecuados, que se respete y mejore cualquier ordenamiento jurídico en la búsqueda de un mejor manejo de los recursos naturales, de garantizar igualdad de condiciones para quienes participan en estos procesos de forma que se minimicen impactos a los bienes naturales y las situaciones de corrupción, incumplimiento de contratos u otras situaciones.

En la misma línea de investigación, Rabanal (2015), elabora su investigación titulada “Regulación Jurídica del uso del Borde Costero en Chile”, cuyo objetivo es determinar si la regulación jurídica en Chile, es suficiente y adecuada, y si las normas que protegen el Borde Costero son idóneas.

A partir de la revisión y análisis del cuerpo legal al que le corresponde el uso del Borde Costero como una región protegida y con gran importancia ambiental, la investigación determina que, el marco regulatorio utilizado hasta el momento, resultaba insuficiente, por lo que se hacía necesaria una política unitaria, la cual “sea tomada por los órganos que correspondan de acuerdo a las atribuciones legales y sobre todo a la importancia que pudieran tener sus decisiones y los impactos que causaren en la población y el entorno” (p. 77).

Por lo tanto, el estudio permite observar que, en temas de concesiones de espacios que representan zonas de interés ambiental, es necesario que se mejoren las normativas y leyes, así como procurar herramientas y medidas para garantizar el cumplimiento de las regulaciones jurídicas, que protegen al medio ambiente, los recursos, la economía y la población en general.

#### *1.1.1.2 Antecedentes Nacionales*

Dentro del ámbito nacional, el estudio realizado por Cajiao et al. (2003), título “Régimen legal de los recursos marinos y costeros en Costa Rica”, en el que se realiza una recopilación de la legislación que regula las actividades de aprovechamiento y conservación de los recursos marinos y costeros, esto con el fin de concientizar sobre y actuar en torno al ordenamiento institucional de las

competencias administrativas en el manejo y control de los recursos marino-costeros del país. Al respecto Cajiao et al. (2003) afirman:

En Costa Rica existe abundante legislación en materia ambiental, que está dispersa entre leyes específicas, reglamentos y decretos. Esta legislación, aunque fragmentada y sin cohesión, contiene una serie de normas de las que se extrae claramente un verdadero bien jurídico tutelado y una protección casi completa del medio ambiente. (p.10)

Para la elaboración de este trabajo se realiza una investigación de los diferentes documentos legales que son de interés para el tema, los cuales son analizados y explicados desde la necesidad de promover el cumplimiento del cuerpo jurídico en la protección de los recursos marinos y costeros; dentro de este cuerpo legal se encuentra la Ley N°7444, la cual se enfoca en la concesión y operación de las marinas turísticas; en donde se analizan los artículos relacionados con las normas aplicables sobre construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos; además se abordan aspectos del control jurídico, responsabilidad de la Procuraduría General de la República; y de los documentos que son solicitados para obtener concesiones de marinas turísticas.

Dentro del contexto nacional, se realiza el informe de investigación, elaborado por la CIJUL (2008), cuyo tema se orienta en las marinas turísticas; cuyo objetivo es brindar un desarrollo doctrinario y normativo del tema, esto en respuesta al crecimiento del turismo, lo que, según se indica “ha provocado el surgimiento de nuevas figuras jurídicas como el caso de las llamadas “Marinas Turísticas” (p. 2).

Este informe resulta importante debido a que, las marinas turísticas constituyen un elemento importante en materia de turismo, el cual se ha instaurado como una de las principales fuentes de ingreso del país, lo que hizo imperante que se estableciera un marco jurídico regulatorio, de manera que las marinas turísticas tengan un funcionamiento orientado al crecimiento económico de la población, protección y seguridad de los visitantes, respeto de todas las disposiciones establecidas para su funcionamiento y protección para minimizar el impacto ambiental.

Jinesta (2019) realiza el estudio llamado “Régimen Jurídico-Administrativo de las Marinas y atracaderos turísticos (Costa Rica)”, el cual tiene como objetivo brindar una aproximación al régimen jurídico-administrativo de las marinas y atracaderos turísticos del país, en donde busca describir e identificar aspectos polémicos para generar una reflexión jurídica.

Al respecto, se considera que, cuando se habla de una marina turística se debe considerar que, las concesiones son solicitadas y las instalaciones construidas por un sujeto de derecho privado en bienes de dominio público, por lo tanto, el tema adquiere interés público en su regulación. Partiendo de lo anterior, Jinesta (2019) afirma:

Las circunstancias de encontrarse involucrados bienes de dominio público y de tratarse de un servicio público virtual, determinan que es una actividad de gran interés para el derecho administrativo, tanto que el legislador ordinario se ocupa a través de la ley sectorial. (p. 555)

Aunado a lo anterior, el estudio ahonda ampliamente en la organización administrativa que participa en el otorgamiento de concesiones otorgadas a las marinas turísticas y de la cual forman parte varios órganos, que abarca desde la administración central como entes descentralizados, que velan por el cumplimiento de un control riguroso de las iniciativas privadas para establecer marinas turísticas y su impacto; además, de velar por el cumplimiento de las normativas y cuerpo legal, que regula este tipo de actividades.

A partir del análisis realizado, Jinesta (2019) determina como conclusión, que la legislación sobre las marinas y atracaderos, tiene como fin principal el potencial económico de las actividades de carácter turístico, recreativo o deportivo; para poder atender a la demanda nacional e internacional de servicios; además, considera que la legislación vigente, en dicha materia, alberga algunas lagunas importantes, entre las que se encuentra la ausencia de regulación a las marinas interiores como embarcaciones turísticas o recreativas, en que se da una comunicación permanente del mar territorial con terrenos de propiedad privada o pública y urbanizaciones; lo que no garantiza que haya un desarrollo turístico costero ordenado y sostenible.

El trabajo de investigación titulado “Análisis jurídico de los dockominiums y figuras afines en las concesiones de marinas turísticas”, elaborada por Monge (2017), cuyo objetivo general es analizar la aplicabilidad de la figura de los Dockominiums y figuras afines a las concesiones de marinas turísticas y atracaderos.

Para el estudio, se realiza un análisis jurídico relacionado con la regulación sobre las marinas turísticas y atracaderos, no solo en torno a los requisitos de la concesión y su operación y funcionamiento, sino a la labor que juegan las municipalidades y la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT); esto con el fin de ampliar el tema, debido al desconocimiento sobre este, por lo que Monge (2017) afirma: que “el estudio sobre marinas turísticas en nuestro país se puede considerar escaso, ya que es poca la bibliografía existente sobre el tema, la regulación de esta ni el funcionamiento se encuentra muy desarrollado doctrinalmente en nuestro país” (p. 61).

Entre uno de las conclusiones más relevantes de la investigación, se obtiene que, si bien es cierto el Estado otorga concesiones a los particulares, que les permite el uso y disfrute del bien público, siempre y cuando se satisfaga el interés público, los procesos relacionados con estas concesiones son poco ágiles y difíciles, lo que hace que el Estado no tenga un buen control sobre los procesos, resultado que se cuenta con una normativa poco eficiente y que favorece la burocracia y corrupción.

## **1.2. Justificación del Problema**

La justificación de la investigación, según lo indica Hernández y Mendoza (2018), es donde se expone el por qué se realiza la investigación, por medio de la exposición de las razones que motivan al investigador a realizar un estudio, y para

convencer de la importancia y relevancia de este en el cuerpo de conocimiento. (p. 45)

Partiendo de la anterior, la presente investigación nace de la inquietud y necesidad por ampliar el cuerpo de conocimiento relacionado con el tema de la aplicación del ordenamiento jurídico, en cuanto a las concesiones y operación de marinas y atracaderos, en el país con base a su aplicación en las islas y su accesibilidad vía marítima; esto debido a la poca existencia de investigación realizadas sobre dicho tema, desde la disciplina del Derecho, de forma que, el estudio sirva como antecedente para futuros estudios o como documento de referencia, para ampliar dicho conocimiento.

Específicamente, el estudio pretende demostrar, desde el estudio de la ordenación jurídica, si es viable el desarrollo turístico, en infraestructura, de una isla, mediante la aplicación de la Ley N°7744, que permita establecer si dicha ley resulta adecuada para las partes implicadas, para la sociedad y para protección de los recursos y el medio ambiente.

Además, el estudio busca ser de relevancia social, al intentar demostrar la viabilidad de la Ley 7744, Ley de Concesión y operación de marinas y atracaderos turísticos, para brindar accesibilidad vía marítima a las islas, de forma que, se logre mejorar el turismo de las zonas aledañas y la generación de empleos; así como el favorecer actividades de turismo, sin generar impacto importante al medio ambiente y con protección al medio ambiente.

Sobre la importancia social de las investigaciones sobre el análisis el cuerpo legal sobre las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, Jinesta (2019) afirma:

Las marinas y atracaderos turísticos, evidentemente, constituyen una actividad en la que se conjugan armónicamente la iniciativa privada y el control estatal, para prestar servicios a la actividad náutica turística, deportiva y recreativa. Sin embargo, ese régimen jurídico público no deja de plantear serios desafíos al derecho administrativo y constitucional, puesto que se trata de una actividad en la que confluyen varias instituciones jurídicas tales como el dominio público costero -zona marítimo-terrestre y mar territorial-, las concesiones para uso o explotación de bienes y dominio público. (p. 40)

Por lo tanto, el tema seleccionado pretende servir como guía y aporte teórico a futuras investigaciones de Derecho, así como promover el seguimiento y vigilancia del ordenamiento jurídico nacional sobre los las concesiones de las marinas y atracaderos turísticos con el fin de favorecer las condiciones económicas, sociales y del medio ambiente, de las zonas utilizadas para dichos fines.

## **1.2 Formulación del problema**

Partiendo de la problemática y la justificación planteada, en relación con el ordenamiento jurídico que regula los procesos de concesiones y operación de las

marinas y atracaderos turísticos en el país, se desprende la siguiente pregunta de investigación:

**¿Es viable la aplicación de la Ley N°7744 (Ley de Concesión y operación de marinas y atracaderos turísticos) en el desarrollo turístico de una isla?**

## **1. Objetivos de la Investigación**

Los objetivos de una investigación, expresan la meta o fin que busca alcanzar esta, los objetivos, según Hernández y Mendoza (2018), “deben expresarse con claridad y ser concretos medibles, apropiados y realistas, es decir, susceptibles de alcanzarse” (p.42). A continuación, se establecen los objetivos planteados para el estudio:

### **1.1. Objetivo General**

Determinar la viabilidad y operación de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley N°7744), en las islas, en relación con la accesibilidad vía marítima.

### **1.2. Objetivos Específicos**

1. Estudiar la aplicación de Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley N°7744) en relación con la zona marítimo terrestre.
2. Establecer la accesibilidad y desarrollo vía marítima en las islas, mediante la aplicación de la Ley N°7744.

3. Analizar los aspectos más relevantes de la Ley N°7744 en la tutela de la concesión en las islas de Costa Rica.
4. Determinar la efectividad del ordenamiento jurídico, en relación con las concesiones en zonas públicas de la Zona Marítimo Terrestre, específicamente en el uso de las islas.

## **2. Alcances y Limitaciones**

Hernández y Mendoza (2018) consideran que establecer los alcances y las limitaciones de la investigación, sirven para dar credibilidad a la propuesta, ya que permite establecer una investigación realista que no genere falsas expectativas.

### **2.1. Alcances**

Tomando en cuenta lo expuesto, se determina que el alcance real que busca esta investigación, dentro del contexto social, es realizar un análisis desde el Derecho, que permita determinar la viabilidad del ordenamiento jurídico, para el desarrollo turístico en una isla; en cuanto a las condiciones en que se otorgan permisos o concesiones, y que se garanticen bienestar a toda la población, involucrados y al medio ambiente y recursos.

A nivel académico, se pretende que este estudio pueda servir como precedente para continuar con las investigaciones de la disciplina del Derecho sobre la aplicación de la jurisdicción sobre concesiones y permisos de uso de marinas y

atracaderos turísticos, en islas dentro del territorio nacional; y de esta forma ampliar el cuerpo de conocimiento referente al tema.

## **2.2. Limitaciones**

Para la realización de la presente investigación se puede nombrar las siguientes limitaciones:

- Escasez de investigaciones referentes al tema que sirvan de antecedente o precedente, que permitan tener un contexto claro.
- Limitación de fuentes para acceder en busca de información o documentación sobre el tema abordado.

**CAPÍTULO II**  
**MARCO TEÓRICO**

## **2.1 Contexto Histórico**

### **2.1.1 Historia Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos**

Costa Rica posee grandes porciones de mar territorial, lo que lo ha hecho un punto de interés para el desarrollo turístico en las zonas costeras; de ahí la necesidad de la creación de un ordenamiento jurídico dirigido a la concesión de marinas y atracaderos, con propósitos de inversión turística. Sin embargo, antes de que se pensara en dicha ley, en las zonas aledañas a las costa, ya en el país se establecían lugares que podían ser considerados como atracaderos, tomando en consideración, que antes de la creación de las redes viales, la vía marina era una de las principales maneras de comunicarse y transportarse dentro del territorio nacional, por lo que, pensar en el aprovechamiento y de las zonas marino terrestres, ya venía siendo una realidad; sin embargo, era necesario establecer una legislación que controlara los procesos y trámites y que garantizara la protección del medio ambiente y los recursos.

En los últimos años, a nivel mundial, las actividades en las costas y mares ha tenido un incremento, apoyado por el crecimiento económico y de turismo que están generan; sin embargo, también creció el impacto ambiente sobre estas, representado por la contaminación, pesca sin control y degradación del hábitat, por este motivo, y tal como lo afirman Samper et al. (2020), en el año 1992, se realiza la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, donde

se establece la Agenda 21 de 1993, en la cual se aborda el tema de las interacciones humanas positivas con el medio ambiente, en donde, específicamente en el Capítulo 17, se aborda la protección del océano y todo tipo de mares, incluyendo las áreas cerradas y semicerradas, así como el uso racional de los recursos.

Posterior a esta toma de decisiones, dirigidas a la protección de las costas, surgió la gestión costera integrada (ICM), el cual surgió como marco central de organización para la gestión de las áreas oceánicas costeras, en torno a los acuerdos internacionales adoptados sobre la materia (Samper et al., 2020). Dicha iniciativa es considerada como una herramienta clave dirigida al desarrollo sostenible de los sistemas costeros.

A dichas iniciativas y preocupaciones, se sumó Costa Rica, al contar con un territorio marino extenso; el cual mucho más grande que el territorio terrestre, pues está conformado por 200 millas de océano frente a la costa del Pacífico y las 200 millas que rodean la Isla del Coco; esto explica la gran diversidad de ecosistemas y especies de flora y fauna. Samper et al. (2020) afirma que:

Costa Rica alberga muchos hábitats marinos y costeros diferentes, incluidos hábitats clave como bosques costeros, ríos y estuarios, manglares, praderas de pastos marinos, arrecifes de coral, costas rocosas y arenosas intermareales, islas, sitios de agregación de megafauna marina, ambientes submareales y de gran profundidad entre muchos otros. (p. 72)

Lo anterior representa uno de los grandes atractivos del país, y que le han hecho, en gran parte, merecedor del reconocimiento como destino turístico

internacional, por su atractivo natural, especialmente en las costas; así como las actividades que se pueden realizar en estas; por supuesto, que dicha captación de turistas, representa un importante medio de desarrollo económico, lo que al mismo tiempo es visto como una oportunidad para inversores privados en establecer proyectos turísticos, dirigidos al enriquecimiento. Samper et al. (2020) consideran que uno de los principales impactos en los sistemas costeros, se encuentra asociado con este crecimiento de las actividades turísticas y el desarrollo costero, pues en los últimos años ha habido un aumento importante de los visitantes en el país, recibiendo un total de al menos tres millones de turistas cada año; lo que explicaría que las costas y sus hábitats se puedan ver afectados por la constante acción humana.

Según lo indica Aragón (2023) las concesiones de marinas y atracaderos, resultaban una estrategia dirigida al desarrollo económico y social de las zonas costeras, ya que, permitía generar empleos, reconocimiento de las zonas y, por tanto, crecimiento para la población; bajo el resguardo legal del bienestar de la población y del medio ambiente. A partir de esta iniciativa, se crea la Ley N°7744 de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, publicada en la Gaceta n°26, del 06 de febrero de 1998, y la cual ha recibido reformas en el año 2011 y 2022 correspondientemente.

Esta Ley se pensó como una oportunidad que permitía la construcción y manejo de obras turísticas terrestres y marítimas, cuyo propósito estuviera dirigido a usos turísticos, de recreo y deportivas, eso sin generar un impacto importante al medio ambiente. Por lo tanto, en el marco de este Ley, que pensó en el

aprovechamiento de las marinas turísticas y atracaderos en que el inversionista turístico, puede abrir una puerta a este tipo de actividades, en donde se beneficie la persona inversora, las poblaciones y el país en general.

Al respecto, según datos del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), actualmente las marinas existentes, atienden en promedio mensual un total de 650 embarcaciones, de las cuales 36% son nacionales y el 64% son extranjeras; además, las actividades deportivas que se realizan en las marinas son la pesca deportiva, y turística que representan el 50%, de este tipo de actividades, seguido por actividades de recreo con un 46% y las actividades de tour y buceo abarca un 4% ; estos datos permiten comprender la importancia de las concesiones en zonas marítimas y terrestres, y cómo la adecuada aplicación y control de estas, pueden llegar a representar una herramientas importante en el desarrollo y crecimiento económico, turístico y social de las zonas que contemplan mar territorial.

Por su parte, Peña (2021) considera que en el país se crea la Ley N°7744 con el fin de crear una oferta turística, por medio de las marinas y atracaderos; cuyo propósito es crear una serie de instalaciones marítimas y terrestres, destinadas a la realización de servicios destinados a las embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas, de cualquier bandera; así como para el disfrute de usuarios y visitantes, tanto nacionales como internacionales, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentren bajo la operación, la administración y el manejo de una empresa turística. Al respecto, Peña (2021) afirma:

La intención de crear estos espacios marinos terrestres es la de brindar servicios con base en la concesión otorgada, de manera tal, que estos servicios puedan, en forma expresa, por parte de los dueños de las naves náuticas puedan hacer gestiones en dichos espacios, sin embargo, a través del tiempo han surgido nuevas maneras de hacer negocios relacionados con las marinas turísticas y atracaderos turísticos y Costa Rica debe actualizarse en los nuevos modelos de desarrollo en esta área. (p. 3)

Como parte de las labores de control fiscalización y vigilancia de los trámites y procesos de concesión, construcción y operación, al mismo tiempo que se crea la Ley N°7744, se crea la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT); de la cual se procederá a describir:

Según Peña (2021), es el órgano encargado de regular todos los proyectos relacionados con marinas y atracaderos turísticos, lo que incluye muelles fijos o flotantes, rampas, que permitan el atraque de embarcaciones turísticas, recreativas y deportivas para el disfrute y seguridad de los turistas y visitantes; así como las instalaciones, vías de acceso y bienes en propiedades destinados a brindar servicios a las personas.

(ICT, 2024) define al CIMAT como:

La Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) fue creada en 1998 de acuerdo con la Ley 7744 y su Reglamento. Su naturaleza jurídica es de órgano desconcentrado en grado máximo, adscrito al ICT, está compuesta además por representantes del MOPT, MINAE, INVU y SALUD. Es el

órgano técnico especializado en el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos turísticos. Como parte de sus atribuciones, ejecuta las actividades necesarias para el control, fiscalización y vigilancia en la concesión, construcción y operación de este tipo de proyectos en el país. Tiene como una de sus principales funciones asesorar técnicamente a las Municipalidades sobre este tema.

Respecto de lo anterior, se logra observar que el CIMAT posee un papel muy importante, puesto que además está compuesto por integrantes de otras instituciones del país mencionadas en la anterior cita, en los cuales estos órganos tienen relación con el manejo del entorno, mismo que debe ser respetado en el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos turísticos. En concatenación a lo dicho este CIMAT debe ejecutar todas las actividades necesarias para la correcta ejecución de proyectos de marinas y atracaderos turísticos en Costa Rica.

(ICT, 2024) además, nos dice que:

La Comisión cuenta con un equipo de profesionales en diferentes campos, como la ingeniería, arquitectura, oceanografía, biología y derecho, aportados por las instituciones que la conforman, este equipo valora las propuestas, visitan los sitios y recomiendan la aprobación o rechazo de dichas propuestas por parte de CIMAT.

Como cualquier órgano del estado, esta comisión posee una visión y una misión, las cuales se detallan según el mismo autor citado:

### **Visión**

"Ser el Órgano Interinstitucional fiscalizador de los procesos de concesión, construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos en el país, que permita posicionar a Costa Rica como destino náutico de calidad y ambientalmente responsable."

### **Misión**

"Regular el desarrollo de las marinas y atracaderos turísticos en el país, con el propósito de garantizar un servicio de calidad, cómodo y seguro, para las embarcaciones nacionales y extranjeras, los turistas, usuarios y visitantes, generando una oportunidad de empleo tendientes a mejorar el nivel de vida de los costarricenses, resguardando el ambiente y los recursos naturales de la zona."

Con la ley 7744 para la concesión y operación de marinas turísticas se creó la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT), único ente autorizado para supervisar el desarrollo de marinas y atracaderos turísticos en el país y que está conformada por:

- Instituto Costarricense de Turismo.
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Ambiente y Energía.
- Ministerio de Salud.

La comisión tendrá su sede en el Instituto Costarricense de Turismo y para el cumplimiento de sus funciones contará con la ayuda técnica que requiera de las

entidades que la integran, las cuales están autorizadas para designar personal técnico que asista a la Comisión (Artículo 6 de la Ley y 15 del reglamento).

Para el cumplimiento de sus funciones la CIMAT cuenta con un Consejo Director, una Dirección Ejecutiva, una Unidad Técnica conformada por profesionales de las diferentes instituciones, una Asesoría Legal y una Unidad Administrativa (Artículo 14 Reglamento):

Atribuciones de este ente:

Promover que la realización de los proyectos de marinas y atracaderos turísticos en las zonas costeras del país, se ajusten a la normativa correspondiente.

Emitir la resolución técnica en que se aprueba o rechaza el anteproyecto de marina o atracadero turístico propuesto y presentado conforme lo indica la Ley y este Reglamento.

Establecer, vía reglamento, conforme lo indica el artículo 7º, inciso c) de la Ley, los términos técnicos de referencia que deban incluirse en la planificación y realización de las obras y en la operación de estos proyectos.

La vigilancia, control y fiscalización de las actividades relacionadas con la construcción, funcionamiento y operación de las marinas y atracaderos turísticos.

Determinar las áreas que cada zona portuaria deberá ceder al Estado como áreas para usos públicos, de conformidad con lo dispuesto por el Plan Regulador Costero de la zona que se trate.

Establecer sus propias normas internas de funcionamiento dentro del marco legal vigente.

Las Municipalidades podrán otorgar concesiones para el desarrollo de marinas y atracaderos turísticos a personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras. Todo titular de una concesión dada al amparo de esta ley, estará sujeto a la legislación nacional y jurisdicción de los tribunales costarricenses (**Artículo 12 Ley 7744**).

Lo concerniente a concesiones relativas a las áreas del Proyecto Golfo de Papagayo se regirá por la Ley 7744 salvo que al Instituto Costarricense de Turismo le corresponderá otorgar la concesión (**Artículo 25 Ley 7744**).

La Municipalidad correspondiente podrá otorgar el respectivo contrato de concesión para la marina o atracadero turístico, por un plazo máximo hasta de treinta y cinco años. Este plazo podrá ser prorrogado por períodos de diez años cada uno, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- a) El aval técnico extendido por la CIMAT de que el interesado ha cumplido los requisitos legales y técnicos establecidos en esta ley y el contrato de concesión.
- b) La certificación, emitida por la SETENA, sobre el cumplimiento de los compromisos ambientales.
- c) La certificación de que el interesado se encuentra al día en el cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).

El plazo mínimo por el que se otorgará la concesión para las marinas será de quince años y de cinco años para los atracaderos turísticos.

La Municipalidad, en todos los casos tendrá derecho a cobrar y percibir un canon anual por la concesión, del 0,25% sobre el valor de las obras marítimas y complementarias en tierra, construidas en el área de concesión, de conformidad con lo indicado en el artículo 17 de la Ley 7744.

Los concesionarios están obligados a pagar a las demás autoridades los cánones, las tasas o los impuestos que deban para la construcción, administración y explotación de marinas o atracaderos turísticos.

Por otro lado, el atractivo turístico del país, despertó el interés del Estado en promover actividades en las costas, para generar mayor publicidad internacional, para atraer mayor cantidad de turistas, y al mismo tiempo cumplir con los objetivos de desarrollo sostenible; y al conocer el interés de inversionistas en el desarrollo de proyectos, se estableció una normativa y un órgano, que permitan ofrecer concesiones en la zona marítimo terrestres o el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, para la realización de actividades recreativas y deportivas en las costas; que beneficien a las zonas costeras y su economía, sin que esto represente una afectación importante en los recursos naturales y los hábitats en las costas.

Por lo tanto, la Ley N°7744 y la creación del CIMAT órgano fiscalizador descrito anteriormente, surgen como respuesta importante carácter económico de las actividades relacionadas con las marinas y los atracaderos turísticos, no solo en términos de ingresos económicos al país, sino en la generación de empleos directos e indirectos, en zonas donde el desempleo es una problemática constante; además, para mantener un control y seguimiento de las concesiones, debido al aumento que

estas han tenido en el país, y debido a las repercusiones de este tipo de actividad, normas y crear un marco jurídico regulatorio, representó una necesidad, para la vigilancia de la construcción, administración y explotación de las marinas y atracaderos turísticos; de forma que se cumplan requerimientos de seguridad, protección de las personas y el respeto y cuidado del medio ambiente.

## **2.2 Contexto Teórico-Conceptual**

Según lo indican Hernández y Mendoza (2018), en el marco teórico se realiza una revisión de literatura la cual “es útil para detectar conceptos claves, así como entender mejor los resultados, evaluar las categorías relevantes y profundizar en las interpretaciones” (p. 401); es decir que, en este apartado, se logra una mejor comprensión del problema de investigación planteado.

El presente apartado, aborda todos los conceptos y términos importante para el abordaje del tema, y que favorezca contar con una visión clara sobre los elementos esenciales relacionados con el estudio realizado.

### **2.2.1 Marina Turística**

La primera definición sobre marina turística es la aportada por la Ley N°7744, en su artículo 2, en el que se expresa:

(...) se entenderá por marina turística, el conjunto de instalaciones, marítimas o terrestres, destinadas a la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de recreo turísticas y deportivas, de

cualquier bandera e independientemente de su tamaño, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentran bajo la operación, la administración y el manejo de la una empresa turística. (Artículo 2, Ley N°7744)

Para Arce y Jiménez (2001) las marinas turísticas se consideran como un complejo organizado, conformado por varias instalaciones diseñadas para ofrecer diferentes servicios y actividades a las embarcaciones y a los tripulantes de estas; entre dichas instalaciones se incluyen restaurantes, hoteles, gasolineras, tiendas, espacios deportivos, actividades acuáticas, entre otras; partiendo del objetivo de las marinas turísticas es importante que, para su creación se realice una correcta disposición y funcionamiento de todas las obras de infraestructura que la conforman.

Jinesta (2019) expone la idea de considerar a las marinas turísticas como un servicio público, sea virtual o impropio, por su propósito dirigido a la atención y satisfacción de una necesidad colectiva; especialmente, se considera que es un servicio público virtual pues “se trata de una actividad prestada por sujetos de derecho privado, pero sometidas a un fuerte régimen de derecho administrativo” (p. 555); por lo tanto, al tratarse de bienes de dominio público y de un servicio público virtual, las marinas turísticas se tornan como actividades de interés para el derecho administrativo, por medio de una ley sectorial.

La ley 7744 o Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos turísticos, establece en su ordinal 2, definiciones que deben tomarse en cuenta y son:

**Artículo 2.- Definiciones:** Para los efectos de la presente ley, se entenderá por marina turística el conjunto de instalaciones, marítimas o terrestres, destinadas a la protección, el abrigo y la prestación de toda clase de servicios a las embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas, de cualquier bandera e independientemente de su tamaño, así como a los visitantes y usuarios de ellas, nacionales o extranjeros; asimismo, comprende las instalaciones que se encuentren bajo la operación, la administración y el manejo de una empresa turística.

Se considerarán partes de una marina: los inmuebles, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los demás bienes en propiedad privada destinados, por sus dueños, a brindar servicios a la marina turística y que se hayan considerado en la concesión. Para afectar estos bienes es necesario que sus dueños acepten, en forma expresa, tal afectación, que deberá ser incorporada a la planificación del proyecto. Deberán cederse al Estado las áreas requeridas para usos públicos. La cesión será determinada por la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), que deberá considerar lo dispuesto por el plan regulador costero de la zona que se trate.

Se considerarán atracaderos turísticos: los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y otras obras necesarias, a fin de permitir el atraque de embarcaciones turísticas, recreativas y deportivas, para el disfrute y la seguridad de los turistas. Formarán parte de un atracadero turístico: el inmueble, las instalaciones, las vías de acceso a las distintas áreas y los

demás bienes en propiedad privada, destinados, por sus dueños, a brindar servicios al atracadero turístico y que se hayan considerado en la concesión (...)

Hernández (2015) considera que el principal servicio que brinda una marina turística es la de brindar zonas de atraque, y la dimensión de dichas zonas se establecen dependiendo de los tipos de embarcaciones a lo que la Marina quiere albergar, y de los estudios que se realicen para analizar las profundidades del área marítima, de forma que se afecte de la menor forma posible el fondo marítimo. Las embarcaciones que pueden atracar en una marina turística son específicamente de tipo deportivo y recreativo, al respecto Hernández (2015) indica que a estas se les llaman yates, los cuales según su finalidad se pueden clasificar en tres tipos:

1. Yates de placer, estos tienen como fin navegar en todo tipo de aguas, cuentan con instalaciones con gran detalle de lujo, en cuanto a diseño interno, son seguros y tiene gran durabilidad.
2. Yate de pesca deportiva, el cual se caracteriza por poseer grandes niveles de confort y de alta velocidad en cualquier condición de mar.
3. Catamarán, consta de dos cascos unidos por un marco central, lo que les hace estables en condiciones naturales adversas.

Según se indica en la Guía de Buenas Prácticas para la construcción y operación de las marinas turísticas en Costa Rica, del Instituto Costarricense de Turismo, se expone que las marinas turísticas están destinadas a proveer la infraestructura necesaria para fortalecer actividades turísticas y recreativas asociadas con la actividad náutica; además, debe garantizar el establecimiento de

servicios como agua potable, energía eléctrica, internet, mantenimiento de las embarcaciones, reparaciones, servicios sanitarios, planta de tratamiento de aguas residuales, recolección y disposición de desechos e inclusive parqueo para vehículos.

En relación a los servicios y la infraestructura de las marinas turísticas, la Ley N°7744, en el artículo 2, enumera los servicios que, la entidad que obtenga la concesión deberá cumplir como requisito mínimo con las siguientes construcciones y servicios:

- a) Señalamiento para la entrada y salida de embarcaciones, de acuerdo con normas técnicas aprobadas para el caso, respetando convenciones internacionales.
- b) Instalaciones para el atraque y amarre que le permitan atender un mínimo de embarcaciones, que se determinará en el reglamento.
- c) Suministro de agua potable y energía eléctrica para las embarcaciones que lo requieran.
- d) Suministro de combustible y lubricantes.
- e) Iluminación general adecuada y vigilancia permanente.
- f) Medios de varado y botadura.
- g) Mantenimiento de las embarcaciones y reparaciones menores de emergencia.
- h) Oficina de radiocomunicaciones con equipo de VHF para informar sobre las condiciones climáticas y rutas de navegación.

- i) Equipo contra incendios, acorde con las normas del Instituto Nacional de Seguros y el tamaño de la marina turística.
- j) Baños y servicios sanitarios.
- k) Recolección y disposición de basura, desechos y aceite; planta de tratamiento de aguas residuales, negras y servidas, lo anterior según términos previstos en la evaluación del impacto ambiental y las normas jurídicas aplicables.
- l) Oficina administrativa del concesionario, donde se lleve un registro de los usuarios presentes en la marina.
- m) Instalaciones adecuadas para el ejercicio de las competencias públicas de control asignadas a las instituciones estatales. Deberá coordinarse, además, con el Ministerio de Gobernación y Policía, la Dirección General de Migración y Extranjería, el Ministerio de Hacienda, la Dirección General de Aduanas, el Organismo de Investigación Judicial y el Departamento de Narcóticos.
- n) Póliza de Seguros que cubra la responsabilidad civil del concesionario.
- ñ) Suficiente personal capacitado para la operación de la marina turística.
- o) Parqueo con capacidad para un vehículo por cada dos barcos.
- p) Edificios comerciales. (Ley N°7744, artículo 2)

Aunado a lo anterior, las marinas turísticas, por medio de las buenas prácticas y el desarrollo de prácticas apropiadas puede, no solo proveer mayor sostenibilidad social y económica en diferentes zonas del país; sino que también

van a favorecer el cuidado del ambiente, al prevenir y controlar las actividades náuticas, de forma que se minimicen los impactos de la contaminación de las aguas. Es decir, que las marinas turísticas no solo deben ser pensadas como un medio para atraer turistas y generar divisas económicas, sino que también, deben tener como objetivo la preservación de los recursos y cumplir con el cuerpo legal que las regula, para el bienestar de la población y del medio ambiente.

#### *2.2.1.1 Construcción y Operación de las Marinas Turísticas*

El Instituto Costarricense de Turismo (ICT) en colaboración con la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT), relaboran una guía dirigida a la construcción y operación, específicamente de las marinas turísticas, en la que se exponen los puntos y elementos que deben ser tomados en consideración, al momento de obtener concesiones sobre estas, y comenzar a elaborar los proyectos.

El Reglamento de la Ley N°7744, establece que existen algunas características que debe cumplir una zona para poder permitir el desarrollo de una marina o atracadero turístico, dichas características, según el artículo 3, son las siguientes:

Artículo 3 Para que la zona donde se pretenda desarrollar una Marina o Atracadero Turístico pueda ser considerada para uso de dichas embarcaciones, deberá reunir al menos las siguientes características:

a) Deberá contar con Plan Regulador aprobado o Plan Maestro, según sea el caso.

b) Las dársenas de atraque y de maniobras de las marinas y atracaderos debe ser de fácil navegación, incluso para las embarcaciones a vela y practicables en toda época del año.

c) Debe tener acceso adecuado por vía pública terrestre, caso de no ser una isla.

d) Debe tratarse de áreas con capacidad de carga suficiente para aceptar el desarrollo del proyecto sin que signifique un desequilibrio de la condición ambiental. Se excluyen las zonas que estén oficialmente sometidas a una categoría de manejo definida por la Ley Orgánica del Ambiente N° 7554 del 13 de noviembre de 1995.

e) Respecto de las Instalaciones a desarrollar como parte de la Marina Turística o atracadero turístico, se debe proporcionar a las embarcaciones un atraque cómodo y seguro contando con medios de izada, varada, lanzamiento y remolque, tomas de agua potable y de energía eléctrica, talleres de reparación, almacenes de pertrechos, suministros de combustibles, lubricantes y accesorios, instalaciones sanitarias e higiénicas, facilidades para el almacenaje de los desechos y prestar el servicio de recolección de desechos, además deberá contar con oficinas apropiadas para las instituciones públicas a las que se les ha asignado el control y vigilancia del correcto funcionamiento y operación de las Marinas. Cuando se trate de atracaderos menores o mayores, se deberá proporcionar a las embarcaciones un arribo cómodo y seguro contando como mínimo con tomas

de agua potable y de energía eléctrica, instalaciones sanitarias e higiénicas y facilidades para el almacenaje de los desechos y su recolección.

f) Toda marina y atracadero mayor debe disponer de servicios de correo, teléfono y radiocomunicación. En el caso del servicio contra incendios, toda Marina o Atracadero deberá contar con ella en un radio no mayor a 15 kilómetros de distancia.

Entorno al diseño de la construcción de marinas turísticas, requiere, en primer lugar, establecer el diseño de la obra y establecer cuál puede ser el impacto ambiental de este; por lo tanto, la siguiente cita del Instituto Costarricense de Turismo (2011), establece una guía de buenas prácticas para la construcción y operación de marinas turísticas, la cual dice:

1. Debe considerar la ubicación en términos de costos e impacto del ambiente.
2. Elaborar un plan de gestión ambiental, en donde se planteen los impactos, tanto positivos como negativos, que pueden llegar a desarrollarse de la mano con la obra construida, y cómo disminuir los efectos negativos.
3. Establecer las áreas protegidas, tomando en consideración la legislación que prohíbe la construcción en determinadas zonas.
4. Al momento de diseñar la infraestructura, es necesario tomar en cuenta planes reguladores, arquitectura bioclimática, uso de materiales y el uso y manejo de los recursos naturales.
5. El diseño debe respetar lo establecido en la Ley N°7600, sobre espacios dirigidos a personas con discapacidad.

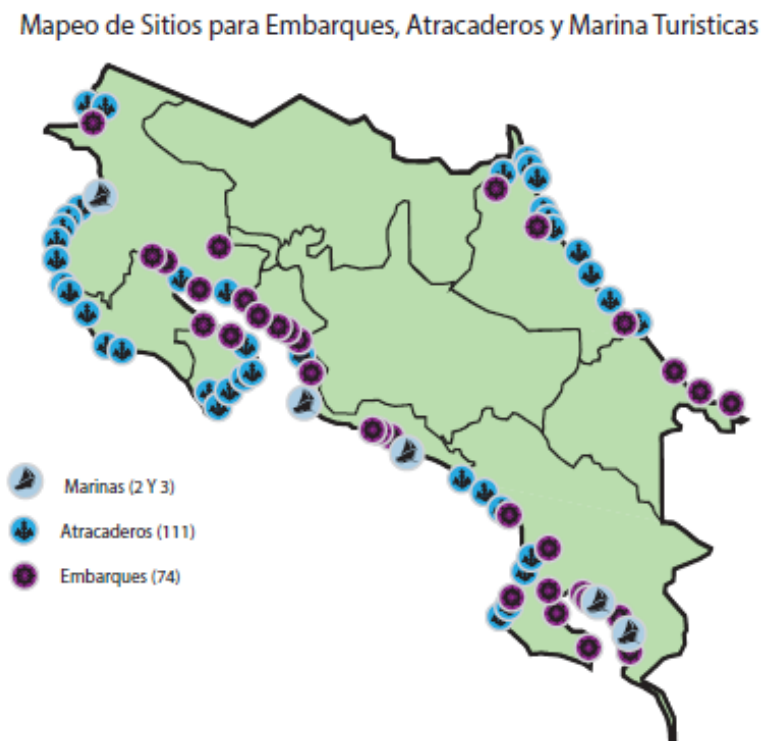
Tal como se puede observar, el diseño de las marinas turísticas debe estar basado en diferentes aspectos, especialmente relacionados con lineamientos y normativas legales, que garanticen el adecuado funcionamiento y protección del medio ambiente y los recursos. Ahora bien, además de diseño, se establecen lineamientos relacionados con la construcción de la infraestructura de las marinas turísticas, entre las que se expone:

1. La construcción de las obras puede afectar los ecosistemas marinos, por lo que es necesario que se realicen estudios técnicos y científicos, antes y durante la construcción, de manera que se logre monitorear posibles impactos y las correspondientes acciones correctivas.
2. Incluir cláusulas ambientales con los contratos con las constructoras.
3. Incorporar a un regente ambiental durante esta fase, pues la inspección y el monitoreo es importante para una buena gestión del proyecto.
4. Aplicar protocolos de seguridad ambiental en todas las construcciones que se llevan a cabo en la marina; como medida para evitar problemas legales.
5. Brindar capacitación en temas de seguridad y el ambiente; especialmente en materia de políticas de la marina, para cumplir con los estándares y las normativas establecidas.
6. Mantener informada, tanto a la comunidad donde se realiza el proyecto, como a las autoridades estatales competentes sobre los alcances del proyecto en construcción.

Todo lo anterior es de importancia, ya que, según lo establece el Reglamento General sobre Procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental, en su artículo 94, dicta que, ante el incumplimiento de cualquier ley y normativa relacionada con el compromiso del ambiente, se suspenderá el proyecto o la obra.

Una vez que la construcción de las marinas turísticas ha cumplido, a cabalidad, con todas las recomendaciones y lineamiento legales establecidas, da inicio a la fase de operación, en la que, las personas que obtuvieron la concesión de estos espacios, deberán estar en constante control y vigilancia de su funcionamiento; especialmente en materia de la responsabilidad ambiental, social y el control de las prácticas dentro de las marinas.

**Imagen 1.** Mapeo Sitios de Embarques, Atracaderos y Marinas Turísticas.



**M 1.1:** Mapa de Sitios para embarques, atracaderos y Marina Turísticas

**Fuente:** Hernández (2017)

Al hablar de la responsabilidad ambiental, la marina turística debe operar de manera que se minimicen los impactos ambientales, para esto la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos recomienda:

1. Buscar el ahorro energético, de agua, papel y otros recursos.
2. Considerar los diferentes sistemas de gestión ambiental internacionales para su implementación, pues reduce la huella ambiental y los servicios desarrollados obtienen un valor agregado.
3. Valorar los impactos positivos y negativos de las acciones operativas, mediante la creación de diferentes escenarios que favorezcan la selección de mejores opciones.
4. La contratación de servicios debe ser a empresas con compromiso ambiental y permisos de operación al día.
5. Fomentar programas y estudios que aumenten el conocimiento de ecosistemas marinos; esto puede ser un requisito legal, por ejemplo, el monitoreo periódico de la presencia de hidrocarburos, para determinar si la marina ha causado algún tipo de contaminación; y monitoreos ecológicos de especies marinas dentro de la marina.
6. Informar a los usuarios de las marinas sobre actividades que se pueden llevar a cabo en las Áreas Silvestres Protegidas y en las Áreas Marinas de Pesca Responsable que se encuentran en la marina.
7. Se establece que las tiendas de conveniencia y los restaurantes, ubicadas en las marinas, tienen prohibida la venta de productos procedentes de especies

animales o vegetales que se encuentren amenazadas o con poblaciones frágiles.

La adecuada operación en materia de ambiente genera un impacto positivo en el ambiente, y puede mantener la concesión, sin incurrir en ninguna falta a esta. Además de lo anterior, la operación de las marinas debe cumplir con una responsabilidad social; lo que implica la comprensión de que todas las partes se van a ver influenciadas directa o indirectamente con el funcionamiento del proyecto; es importante tomar en consideración tanto el bienestar de los funcionarios como el de las comunidades que rodean la marina, esta responsabilidad social se puede ver reflejada en las siguientes acciones:

1. Utilizar bienes y servicios de la zona, y la contratación de personal debe ser de prioridad a la población local; a estos se le une apoyar a las micro, pequeñas y medianas empresas de la zona.
2. Para la subcontratación de servicios se utiliza empresas con compromiso social, por lo que en los contratos se debe incluir cláusulas sociales en los contratos.
3. Mantener una buena comunicación con la autoridad municipal, encargada de otorgar la concesión, y cumplir con las disposiciones legales establecidas para la operación de la marina.
4. Fomentar la buena relación de la marina con la comunidad.
5. Promover el bienestar social del área, al brindar a los visitantes, listas con oportunidades de recreación y turismo de la zona.

6. Promover programas educativos y ambientales a nivel local.
7. Invertir en el capital social, brindar capacitación a los funcionales y brindar un buen trato a estos.
8. No se debe promover actividades que atenten contra la moral y el respeto a las demás personas, las marinas deben ser familiares y amigables.
9. Promover códigos de conducta relacionados con la protección de los derechos fundamentales de todas las personas.

Según lo establece la CIMAT, dentro de las marinas se debe realizar otro tipo de prácticas, asociadas con su operación, que van a ser imperantes, para garantizar el buen funcionamiento de estas, la salud de los usuarios y de la localidad y la protección del medio ambiente, entre las que se puede incluir:

Control de embarcaciones y prácticas dentro de la marina, lo que incluye requisitos mínimos para la entrada de embarcaciones a su espacio y demandar prácticas estandarizadas dentro de la marina; por ejemplo dentro de la marina solo pueden ingresar embarcaciones que cumplen con las disposiciones legales de las autoridades competentes; exigir que cumplan con las normas establecidas por la marina, en relación con los dispositivos sanitarios marinos, niveles de ruido y humo; además, se debe controlar fugas de aceite, combustible o aguas sin tratar; y por último, establecer regulaciones ambientales en la marina.

En cumplimiento con lo establecido en la Ley General de Salud (N°5395), se prohíbe la contaminación de las aguas con cualquier tipo de desecho; por lo tanto la marina debe tener un estricto manejo de desechos, lo que incluye el control y

tratamiento de los desechos sólidos, líquidos; sobre estos últimos, el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), establece que verter aguas residuales al mar es ilegal a nivel nacional y está terminantemente prohibido en las marinas; por lo que el tratamiento de estas aguas debe ser reglamentado en dichas instalaciones y se establecen las siguientes medidas:

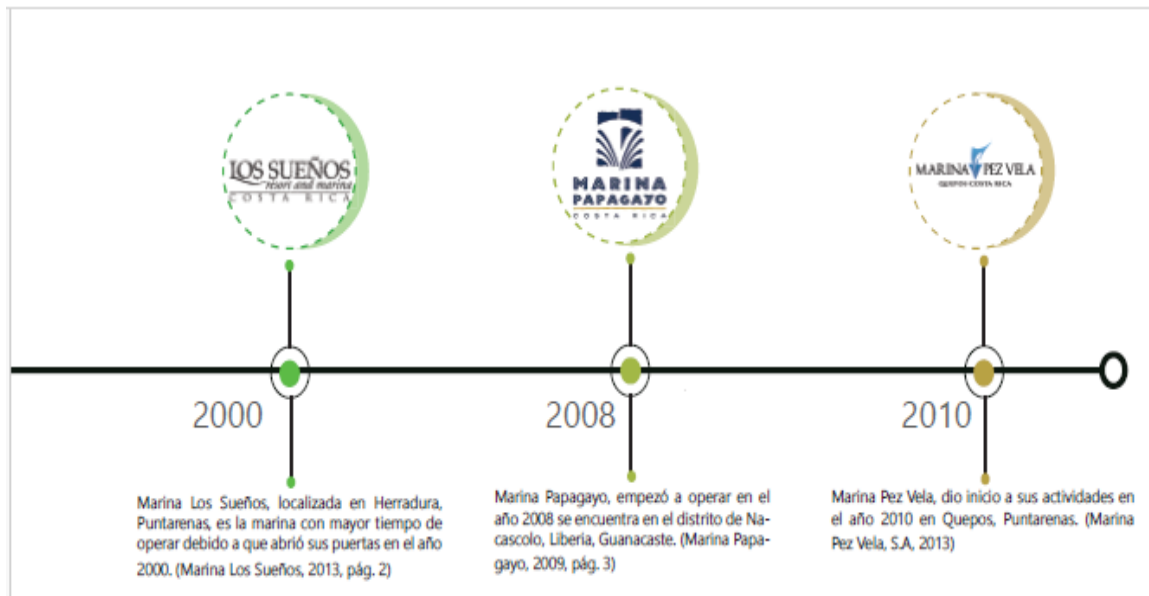
1. Incentivar el uso de sistemas de bombeo para trasladar las aguas residuales de las embarcaciones a la planta de tratamiento.
2. Cumplir con plan de mantenimiento para la planta de tratamiento de aguas residuales.
3. Aprovechamiento de las aguas tratadas.
4. Promover el mantenimiento de los sistemas sanitarios de las embarcaciones, y el uso de desinfectantes y productos amigables con el ambiente.
5. Exigir a las embarcaciones que cuenten con tanque de captación de aguas.

Todo lo expuesto, en torno a las marinas turísticas permiten comprender la importancia de estas instalaciones en términos de crecimiento económico, turístico y social para el país, pero también muestra el compromiso que debe existir para proteger todos los recursos y la zona en donde se establecen las marinas; por lo que, todo debe estar de acuerdo a los diferentes ordenamientos jurídicos que regulan un funcionamiento adecuado, la seguridad de la población, los usuarios y los recursos naturales.

Actualmente, en Costa Rica, existen cinco marinas en funcionamiento entre las que se incluye:

- Marina Papagayo (Guanacaste)
- Marina Flamingo (Guanacaste)
- Marina Los Sueños (Puntarenas)
- Marina Pez Vela (Puntarenas)
- Marina Bahía Banano (Golfito, Puntarenas)

**Imagen 2.** Gráfico cronológico de apertura de marinas en Costa Rica



**Fuente:** Hernández (2017)

### 2.2.2 Atracadero Turístico

Otra figura importante que aborda la Ley N°7744, es la de los atracaderos turísticos, sobre la cual, el artículo 2, expresa:

Para efectos de la presente ley, se consideran atracaderos turísticos, los desembarcaderos, los muelles fijos o flotantes, las rampas y obras

necesarias a fin de permitir, para el disfrute y la seguridad de los turistas el atraque de embarcaciones recreativas y deportivas menores.

El acuerdo del Consejo Director de la CIMAT tomado en sesión ordinaria N° 02-2019 celebrada el martes 26 de febrero del 2019, Asuntos A) de la Dirección Ejecutiva: estableció una clasificación específica de los atracaderos turísticos, la cual es de tres tipos: Tipo A, Tipo B y Tipo C. A continuación, se indica en que consiste cada tipo de atracadero:

1. Atracadero Tipo A: Está conformada por un conjunto de instalaciones con una capacidad máxima de 50 campos barcos, y permite el atraque de embarcaciones, el disfrute y seguridad de los turistas.
2. Atracadero Tipo B: Considerado el conjunto de instalaciones con una capacidad máxima de 2 campos barcos, necesarios para el atraque de embarcaciones y el disfrute y seguridad de los turistas.
3. Atracadero Tipo C: Conjunto de distintas instalaciones como rampas, muelles fijos o flotantes, con capacidad máxima de 10 campos barcos, que sirven de complemento a una Empresa Turística.

Cada uno de estos tipos de atracadero, puede estar o no, facultado para prestar algunos servicios, estos dependerán del tipo de atracadero y de las consideraciones y parámetros, según la propuesta de la persona que desarrollará el proyecto, así como de las características de la zona, y será la CIMAT quien valore y apruebe el servicio. Para determinar los servicios que pueden prestar los diferentes tipos de atracaderos, el acuerdo tomado por la CIMAT, se expresa en el siguiente cuadro:

**Cuadro 1. Clasificación de Atracaderos Turísticos**

Facilidades y Servicios	Tipo A	Tipo B	Tipo C
a) Capacidad máxima en campos barcos.	50	25	10
b) Atraque y desembarque de personas.	Sí	Sí	Sí
c) Señalamiento entrada y salida.	Sí	Sí	Sí
d) Agua potable e iluminación.	Sí	Sí	Sí
e) Instalaciones sanitaria.	Sí	Sí	Sí
f) Infraestructura para la disposición y el tratamiento de aguas residuales y residuos sólidos.	Sí	Sí	Sí
g) Energía eléctrica.	Sí	Sí	(*)
h) Equipo contra incendios.	Sí	Sí	Sí
i) Medio de varado y botadura.	(*)	(*)	(*)

j) Almacenamiento y expendio de combustible y lubricantes.	(*)	(*)	No
k) Oficina Administrativa.	No	(*)	No
l) Parqueo.	Sí	(*)	No
m) Mantenimiento para embarcaciones.	(*)	(*)	No
n) Facilidades s conforme actividades reguladas por el ICT.	Sí	(*)	No

**(\*) La CIMAT será quien valore y apruebe los servicios en los atracaderos**

**Fuente:** Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (2019)

El Reglamento a la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos, establecido por medio de Decreto Ejecutivo N°38171, del 2013 establece cuales son las instalaciones y servicios que debe contar todo atracadero turístico, al respecto el artículo 13 dicta lo siguiente:

Artículo 13.-Todo atracadero turístico deberá contar, como mínimo, con las instalaciones y los servicios siguientes:

a) Facilidades distribuidas en puestos para el atraque y amarre de embarcaciones, que permitan el embarque y desembarque de personas.

- b) Señalamiento para la entrada y salida de las embarcaciones, de acuerdo con las normas técnicas vigentes a criterio de la División Marítima Portuaria del MOPT.
- c) Suministro de agua potable para las embarcaciones que lo requieran e iluminación.
- d) Instalaciones sanitarias separadas por sexo.
- e) Infraestructura para la recolección, almacenamiento, tratamiento y disposición de aguas residuales y residuos sólidos.
- f) Aquellas instalaciones necesarias para garantizar el disfrute y la seguridad de los turistas, según criterios de razonabilidad y proporcionalidad aplicados por la CIMAT.

#### **2.2.2.1 Procedimientos para la Legalización de Atracaderos Turísticos existentes**

La Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT), establece una serie de etapas que conforman el procedimiento de la legalización de los atracaderos turísticos existentes, y tendrá aplicación a obras como muelles fijos, flotantes, rampas, para permitir el embarque de turistas y que operen en zonas costeras, embalses, ríos, lagos y canales navegables y que se encuentren fuera del Patrimonio Natural del Estado y ecosistemas coralinos. Las etapas que componen los procedimientos de legalización de los atracaderos turísticos son las siguientes:

1. Notificación de la CIMAT: Se debe notificar a los dueños de atracaderos sobre los alcances del transitorio y la guía de procedimientos para legalizarse.
2. Realizar la inspección al atracadero y emitir el respectivo informe técnico: La Unidad Técnica debe utilizar una guía de inspección para recolectar información relativa a las instalaciones y servicios existentes, además de posibles deficiencias en el atracadero.
3. Responder la solicitud de consulta inicial con base al informe técnico: La persona interesada debe llenar y firmar la solicitud de consulta inicial.
4. Responder la solicitud de viabilidad técnica: Se debe presentar la solicitud del interesado y descripción y planos del atracadero.
5. Emitir el visado de los planos constructivos que incluya lo existente y el plan de mejoras: La persona interesada debe elaborar un plan de mejoras del atracadero, basado en las indicaciones que se realizaron en la consulta inicial.
6. Fiscalización de las obras constructivas: El concesionario debe comunicar a la CIMAT la fecha de inicio de obras con 10 días hábiles de anticipación, que permita programar las inspecciones.
7. Revisión y aprobación del Reglamento Interno del Atracadero: Está establecido en el artículo 62 del Reglamento de la Ley N°7744, que los atracaderos deben contar con un Reglamento Interno, el cual debe estar aprobado por la CIMAT, en el que se debe establecer los planes preventivos

y de mitigación de situaciones de emergencias, así como el equipo utilizado para atenderlas.

8. Fiscalización en la etapa operativa: Consiste en la visita permanente, para el cumplimiento de los deberes fiscalización, control y vigilancia; el administrador del atracadero, deberá entrar a la CIMAT un informe operacional sobre las labores y servicios brindados.

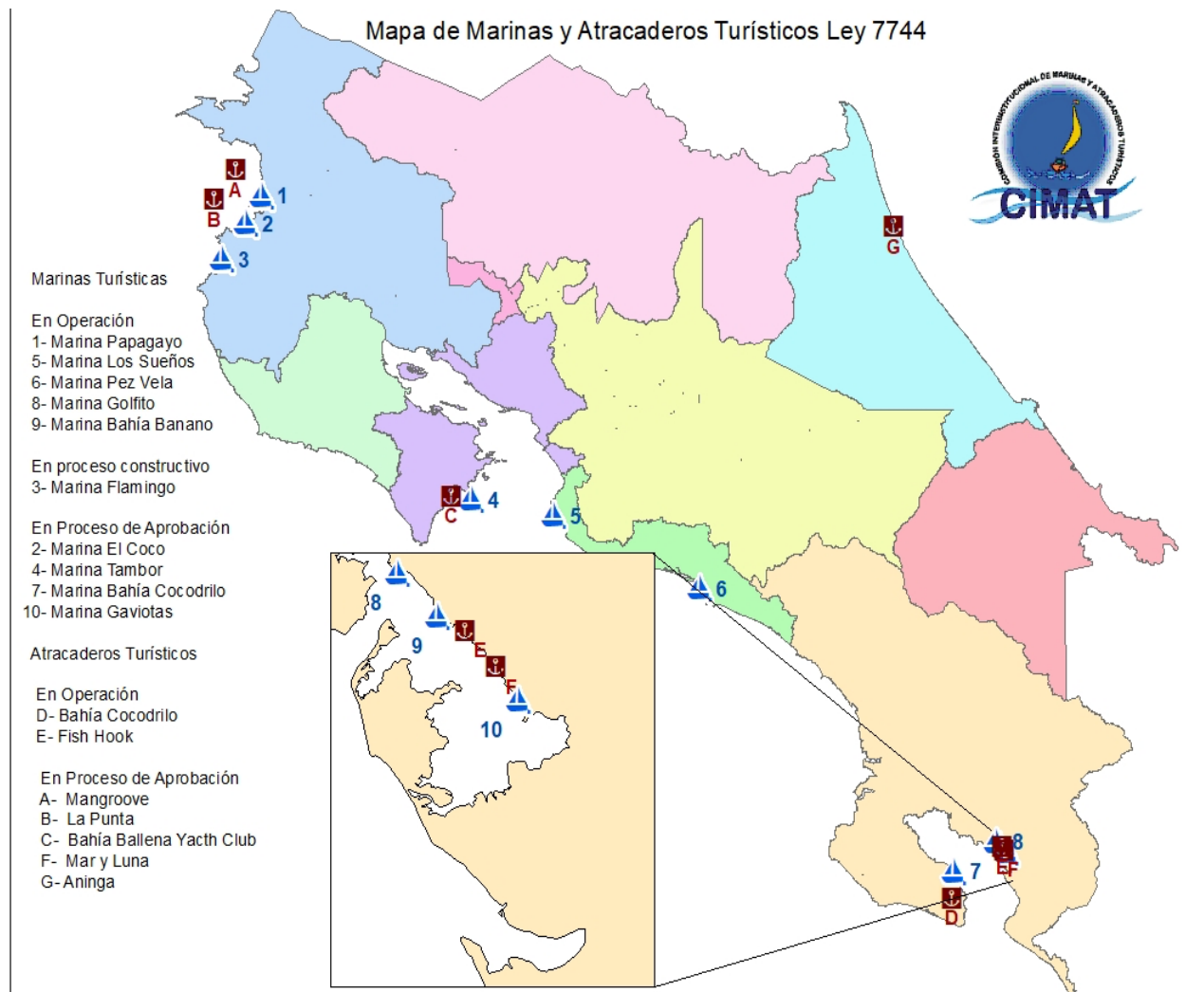
9. Procedimientos por incumplimiento: El incumplimiento se puede dar por no haber realizado ningún trámite ante la CIMAT en el período establecido, si el atracadero se encuentra dentro de área de Patrimonio Natural del Estado o en ecosistemas coralinos, si hay incumplimiento en el plan de mejora, si no se cumplen con los requerimientos exigidos; en todos estos casos, se tomarán medidas, basadas en la ley que corresponde a cada situación.

Todo lo descrito en relación con los procedimientos de los atracaderos turísticos, se encuentran estipulados en la Ley N°7744 y sus reformas, y representan los lineamientos a los que la personas interesada en la concesión, deberá seguir para asegurar que los trámites y el proyecto de atracaderos se encuentran en orden y dentro del cumplimiento del ordenamiento jurídico del país.

Actualmente, en el país, dos atracaderos se encuentran en operación, el primero es el Bahía Cocodrilo, en Puntarenas; y el Fish Hook en la misma provincia. En proceso de aprobación se encuentran el proyecto Mangroove (Guanacaste), La Punta (Guanacaste), Bahía Ballena Yacht Club (Puntarenas), Mar y Luna (Puntarenas) y Aninga (Limón). Asimismo, no es un secreto que en el país existen

atracaderos ilegales, situación que debe ser fiscalizada, vigilada y controlada por la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos

**Imagen 3. Mapa de Marinas y Atracaderos Turísticos.**



**Fuente:** Instituto Costarricense de Turismo (ICT), (2020)

Información de datos de la imagen tomada de: Instituto Costarricense de Turismo (ICT), (2020)

### 2.2.3 Concesión

En el contexto de las marinas y atracaderos, el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) define la concesión como “otorgamiento, por parte de las municipales, de un área de dominio público como en la zona marítimo-terrestre y el área

adyacente cubierta permanentemente por el mar, para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos”, esta concesión va a permitir a una persona física o jurídica, sea nacional o extranjera, desarrollar marinas y atracaderos turísticos.

Sobre la autorización de las concesiones en áreas de la zona marítimo terrestre, la Ley N°7744, el artículo 1, establece lo siguiente:

Artículo 1°.- Autorización Podrán otorgarse concesiones en las áreas de la zona marítimo terrestre y el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley; con excepción de las áreas de manglar, los parques nacionales y las reservas biológicas para la edificación, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos. La municipalidad del lugar será la autoridad competente para otorgar la concesión. En caso de petición expresa de la municipalidad respectiva a las instituciones estatales, estas deberán brindar el asesoramiento técnico. Corresponderá a las instituciones respectivas del Estado costarricense, en los ámbitos de su competencia, supervisar y fiscalizar, en forma periódica, la operación y el funcionamiento de las marinas y los atracaderos turísticos. La concesión se otorgará resguardando el ambiente y los recursos naturales de la zona.

Para efectos de la Ley N°7744, se considera el concesionario como el “titular de la operación o de la concesión de la marina, muelle o atracadero, responsable de velar por el cumplimiento de toda normativa nacional dentro de las instalaciones que opera o administra” (ICT, p. 7); esta será la persona encargada de realizar el

trámite de la concesión y de cumplir con todos los requisitos y requerimientos para la revisión y aprobación de la concesión, así como quien deberá vigilar por el cumplimiento de la ley dentro del proyecto y de velar por la seguridad y buen funcionamiento de la marina o atracadero; así como el cuidado de las personas trabajadoras y visitantes, como del medio ambiente y los recursos.

El Dictamen 155, del 2003, se refiere a las concesiones y establece que las municipales son las encargadas de otorgar concesiones, y en cuanto a su definición expresa:

La concesión entendida como acto mediante el cual la Administración da a un particular el uso y disfrute de un terreno de la franja costera, a cambio del pago de una contraprestación (canon), está sujeto al cumplimiento previo de ciertos requisitos, que involucran a varias entidades con atribuciones conferidas por la ley. (Dictamen 155, 2003)

Las zonas para concesión de las marinas y atracaderos turísticos, están determinadas por la ley, es decir, que la concesión no puede realizarse sobre cualquier espacio de la Zona Marítimo Terrestres, por lo tanto, según lo establece la Reforma a la Ley N°7744, en su artículo 3, expresa lo siguiente:

Artículo 3º-El presente Reglamento establece el procedimiento para otorgar concesiones en la zona pública y en la zona restringida, ambas de la Zona Marítimo Terrestre; en el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, en las áreas ganadas al mar y en las áreas adyacentes a las ciudades costeras; para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos. Además, regula los trámites requeridos para la construcción y

operación de atracaderos turísticos en lagos, ríos, embalses y canales navegables, siempre que el ordenamiento jurídico aplicable lo permita. Las disposiciones de este Reglamento no se aplicarán en las áreas de manglar, los parques nacionales, las reservas biológicas, las áreas donde existan ecosistemas coralinos, los terrenos adyacentes a las ciudades costeras que presenten espacios abiertos de uso común y los bienes que formen parte del Patrimonio Natural del Estado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley.

Para otorgar la concesión de marinas y atracaderos se debe tener como fin resguardar el ambiente y los recursos naturales de la zona, por lo tanto, la Ley exige que se deben cumplir las diferentes regulaciones ambientales vigentes en la construcción y operación de estas. Aunado a lo anterior, el Reglamento a la Ley N°7744, establece, en su artículo 8, que el área de concesión va a estar determinada por cinco aspectos específicos. Al respecto la Ley indica lo siguiente:

Artículo 8.-El área de la concesión, tanto en marinas como en atracaderos turísticos, siempre estará determinada por:

- a) Las condiciones operativas de los navíos.
- b) La cantidad de campos barco.
- c) Servicios e instalaciones.
- d) Características geográficas del sitio.
- e) Condiciones seguras de navegación. (Reglamento N°38171, artículo 8)

La Ley N°6043 establece en su artículo 57, que existen prioridades en el otorgamiento de las concesiones, en donde se brinda la concesión a quien realice primero la solicitud y los trámites pertinentes; al respecto, dicho artículo expresa:

Artículo 57°. Las concesiones se otorgarán atendiendo el principio de que el primero en tiempo es primero en derecho. Sin embargo, cuando para el mismo terreno se presenten solicitudes para usos diferentes que se ajusten a los lineamientos del plan de desarrollo de la zona, la concesión se otorgará de acuerdo con el siguiente orden de prioridades:

a. En las zonas declaradas como turísticas, tendrán prioridad:

- 1.- Actividades turísticas declaradas como tales por el ICT.
- 2.- Actividades recreativas y deportivas
- 3.- Uso residencial
- 4.- Actividades comerciales y artesanales.
- 5.- Explotaciones agropecuarias, de pesca no deportiva, o industriales.

b. En las zonas declaradas no turísticas, el orden de prioridades será el siguiente:

- 1.- Explotaciones agropecuarias, de pesca no deportiva, o industriales.
- 2.- Uso residencial
- 3.- Actividades comerciales y artesanales.
- 4.- Explotaciones recreativas y deportivas.
- 5.- Explotaciones turísticas.

En relación con las concesiones la Ley N°7744, presenta las causas por las que se puede cancelar y extinguir una concesión, las cuales están expresadas en el artículo 19, el cual indica:

**Artículo 19.- Cancelación y extinción de la concesión**

Se procederá a la cancelación y extinción de la concesión cuando se presente alguna de las causales citadas en este artículo; en caso de que la concesión se extinga, su uso, disfrute y explotación plena se revertirán a la municipalidad correspondiente.

Se considerarán causales de cancelación de la concesión, las siguientes:

- a) El vencimiento del plazo originalmente fijado en la concesión, sin haber solicitado la prórroga en tiempo, conforme a la ley.
- b) El incumplimiento del concesionario por no haber comenzado las obras en el plazo establecido en esta ley.
- c) El incumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias y contractuales que se adquirieran, en la condición de concesionarios, en la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos.
- d) Por renuncia o abandono de los interesados.
- e) Cuando se le dé un uso distinto para el que fue otorgada.
- f) El incumplimiento de las disposiciones ambientales establecidas en el contrato de concesión, así como de los compromisos ambientales asumidos por el desarrollador del proyecto en el proceso de evaluación ambiental. La aplicación de esta causal, por parte de las autoridades competentes, será

independiente de la obligación del concesionario de reparar los daños y efectos negativos ocasionados al ambiente y a los ecosistemas marinos y acuáticos.

**Se considerarán causales de extinción de la concesión, las siguientes:**

- 1) La ausencia legalmente declarada de la persona física, la quiebra legalmente declarada o la disolución de la persona jurídica del concesionario, según el artículo 18 de la presente ley.
  
- 2) Cuando existan causas de emergencia, motivos de utilidad pública o por interés público debidamente fundamentados y acreditados en el procedimiento establecido en la Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre, N.º 6043; la Ley de Expropiaciones, N.º 7495, y la Ley Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgo, N.º 8488, así como en otras leyes conexas.

De extinguirse la concesión, el concesionario deberá dejar las obras, construcciones e instalaciones de los inmuebles en el estado en que se encuentren.

La extinción deberá ser presentada por la municipalidad respectiva ante el Registro General de Concesiones de la Zona Marítima Terrestre, del Registro Público de la Propiedad, donde deberá ser anotada.

Extinguida la concesión por causas no imputables al concesionario, el Estado deberá reconocerle al concesionario el valor que determine la Dirección General de Tributación sobre las edificaciones y mejoras realizadas, así como el valor de la garantía de cumplimiento, en los tractos que correspondan.

Si el retiro de la concesión es por daño ambiental o estructural, el Estado no deberá reconocerle ningún valor al concesionario.

**Otro dato importante es que las concesiones pueden caducar y esto lo establece el ordinal 20 de la Ley 7744 y dice:**

**Artículo 20.- Caducidad de las concesiones**

La municipalidad podrá declarar la caducidad de las concesiones, por cualquiera de los siguientes eventos:

- a) Falta de pago del canon referido en esta ley.
- b) Incumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias o contractuales que adquiera en su condición de concesionario.
- c) Incumplimiento de las obligaciones tributarias.
- d) Violación de las disposiciones de esta ley por el concesionario.
- e) Cesión, gravamen o traspaso, total o parcial, que efectúe el concesionario sin la autorización previa de la municipalidad, según lo dispone el numeral 16 de la presente ley.
- f) Renuncia o abandono injustificados.
- g) Incumplimiento de las obligaciones ambientales.

La caducidad deberá ser anotada en el Registro General de Concesiones de Zona Marítimo-Terrestre, del Registro Público.

En caso de caducidad, la Municipalidad podrá ejecutar la garantía de cumplimiento, así como reclamar, adicionalmente, el cobro por daños y perjuicios.

En caso de que un concesionario sea autor o partícipe de delitos penados por esta ley o por cualquier otra relacionada, se declarará la caducidad de su concesión, sin perjuicio del pago por daños y perjuicios causados con su acción u omisión.

Declarada la caducidad de la concesión por las causales citadas, el uso, el disfrute y la explotación plenos de la concesión revertirá a la municipalidad.

Para los efectos de este artículo, la municipalidad deberá seguir las reglas del debido proceso y el derecho de defensa, establecido en la Constitución Política.

Por otro lado, Jinesta (2019) expone que, según lo establece el Reglamento a la Ley N°7744, las marinas o atracaderos pueden ser construidos y explotados, por entes privados o por persona física y jurídica nacional o extranjera. En el caso de la persona extranjera, el reglamento establece una serie de normas específicas y estará sujeto a la legislación y jurisdicción costarricense; o en el caso de compañías con su base de negocios en otro país, deberá establecer una sucursal en Costa Rica, de manera que se considere costarricense para efectos de la concesión, los bienes, derechos y acciones legales. Lo anterior se encuentra estipulado en la Ley N°7744:

#### **Artículo 12.- Titular de concesión**

La municipalidad podrá otorgar concesiones para el desarrollo de marinas y atracaderos turísticos a personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras. Todo titular de una concesión otorgada al amparo de esta ley, estará sujeto a la legislación nacional y la jurisdicción de los tribunales costarricenses.

Para obtener una concesión de conformidad con esta ley, las compañías cuyo asiento principal de negocios se encuentre en el exterior, deberán establecer una sucursal en Costa Rica, según las formas legales estipuladas en el Código de Comercio. La sucursal será considerada costarricense, para los efectos nacionales e internacionales, relacionados con las concesiones, los bienes, los derechos y las acciones legales que recaigan sobre ellas.

La aceptación de una concesión conlleva la renuncia expresa a optar, mediante la vía diplomática, por el reclamo o la solución de diferendos.

Las personas físicas extranjeras deberán nombrar a un representante, con poder suficiente y con residencia permanente dentro del territorio nacional.

#### **2.2.3.1 Derechos y obligaciones del Concesionario**

Una vez que la persona física o jurídica realiza la solicitud de la concesión y esta es aprobada, comienzan a regir una serie de derechos y obligaciones, por lo tanto, están albergados bajo un ordenamiento jurídico, lo que deberá ser cumplido a cabalidad para cumplir con el propósito de la concesión, estos derechos y obligaciones van de la mano conforme a la Ley 7444 y su reglamento.

En primer lugar, se establecen como derechos atribuidos al concesionario, en relación con la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos, los siguientes aspectos:

1. Construir el proyecto según especificaciones técnicas aprobadas.
2. Usar, disfrutar y explotar la concesión y las instalaciones o construcciones.

3. Respeto del plazo de la concesión otorgada.
4. Efectuar cesiones totales o parciales, o constituir gravámenes u otorgar garantías sobre la concesión y sus edificaciones e instalaciones, esto con previa autorización del concedente y bajo el cumplimiento de requisitos y obligaciones.
5. Cuando se trata de persona física, en caso de deceso o ausencia declarada, puede adjudicar la concesión a sus herederos.
6. Solicitar prórroga de la concesión al vencimiento del plazo inicial.

Por otro lado, Jinesta (2019) indica que las obligaciones del concesionario de marinas y atracaderos turísticos, deben cumplir con los siguientes lineamientos:

1. Iniciar la construcción según planos constructivos finales, en el plazo indicado en el contrato, según lo establecido en el artículo 36, del Reglamento de la Ley N°7744
2. Solicitar la aprobación para introducir cambios sustanciales en los planos constructivos previamente aprobados.
3. Contar con los permisos sanitarios y de funcionamiento del Ministerio de Salud y de la municipalidad correspondiente.
4. Permitir la fiscalización e inspección periódica de las instalaciones de la marina o atracadero turístico, que permita verificar su funcionamiento y operación por la administración concedente y las autoridades públicas a quienes les compete dicha tarea.

5. Permitir el libre acceso de las autoridades administrativas para el desempeño de sus funciones a la marina o atracadero turístico.
6. Rendir las garantías de cumplimiento de la construcción del proyecto y de operación de la marina o atracadero turístico.
7. Requerir la aprobación respectiva de la administración concedente para efectos de cesiones totales o parciales y construir gravámenes.
8. Pagar el canon anual de por lo menos un 0,25% sobre el valor de las obras marítimas y complementarias en tierra, esto según lo establecido en el artículo 17 de la Ley N°7744.
9. Cumplir con las obligaciones tributarias y ambientales.
10. Acatar las directrices del MOPT en lo relacionado con la regulación y control de navegación y seguridad marítimas.
11. Emitir reglamento interno de funcionamiento u operación de la marina o atracadero, reglamento de emergencia con planes preventivos de emergencias, reglamento interno de trabajo y normas ambientales.
12. No construir obras, durante la operación, que no se encuentren aprobadas.

Asimismo, el artículo 18 de la Ley 7744 establece:

En caso de fallecimiento o ausencia declarada del concesionario, sus derechos podrán adjudicarse a sus herederos. Si no existieren, la concesión se tendrá como extinguida y volverá a la municipalidad respectiva con las construcciones y mejoras existentes

### **2.2.3.2 Organización Administrativa Encargada de las Concesiones de las Marinas y Atracaderos Turísticas**

En relación a las entidades encargadas de la aprobación, vigilancia y control de las concesiones, Jinesta (2019) afirma que, el principal ente controlador es la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT); en relación a esta organización, afirma que:

En esta materia encontramos una serie de competencias de carácter exclusivo o excluyente que se suceden a lo largo del trámite o procedimiento para obtener la concesión y durante la operación de la marina, conferidas a varios órganos, tanto de la administración central como descentralizada, para asegurar un control más riguroso y acertado de las iniciativas privadas para establecer marinas turísticas y de su eventual impacto, en aras de garantizar un turismo sostenible o ecológico. (p. 557)

#### *2.2.3.2.1 Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT)*

De acuerdo con la Ley N°7744 y su Reglamento, se promueve la creación de la CMAT, en el año 1998; cuya naturaleza jurídica es de órgano desconcentrado en grado máximo, adscrito al Instituto Costarricense de Turismo (ICT), es considerado el órgano técnico especializado en el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos turísticos.

Dentro de sus labores se incluye ejecutar las actividades necesarias para el control, fiscalización y vigilancia en la concesión, construcción y operación de este

tipo de proyecto; además, una de sus funciones principales es la de asesorar a las Municipalidades en temas de concesiones de marinas y atracaderos turísticos.

La CIMAT se encuentra conformada por un equipo de profesionales en diferentes campos como la ingeniería, arquitectura, oceanografía, biología y derecho, aportados por las instituciones que lo conforman, este es encargado de valorar las propuestas, visitan los sitios y realizan la recomendación de aprobación o rechazo de los proyectos.

El artículo 6 de la Ley N°7744, se establecen las atribuciones de la Comisión Interinstitucional de marinas y atracaderos turístico, las cuales, según dicho artículo, son las siguientes:

ARTÍCULO 7.- Atribuciones de la Comisión interinstitucional de marinas y atracaderos turísticos

Corresponderá a la Comisión interinstitucional de marinas y atracaderos turísticos:

- a) Emitir la resolución técnica en que se aprueben o rechacen el anteproyecto, sus modificaciones y los demás documentos técnicos señalados en el artículo siguiente, relacionados con las marinas y los atracaderos turísticos.
- b) Establecer los términos técnicos de referencia que deban incluirse en la realización de las obras y operación de las marinas o atracaderos turísticos, especificados en el reglamento a esta ley.

c) La vigilancia, el control y la fiscalización de las actividades relacionadas con la materia objeto de la presente ley.

d) Las demás funciones que se establezcan en esta ley o en otras.

En el funcionamiento de esta Comisión, se cumplirá lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública para los órganos colegiados, así como en el reglamento de la presente ley.

En el funcionamiento de esta Comisión, se cumplirá lo dispuesto en la Ley General de la Administración Pública para los órganos colegiados, así como en el reglamento de la presente ley. Contra las resoluciones de la Comisión, cabrán los recursos de revocatoria y de apelación, en los términos y las condiciones establecidos en la Ley General de la Administración Pública. El recurso de apelación deberá ser interpuesto ante el jerarca del Instituto Costarricense de Turismo. En esta última resolución se dará por agotada la vía administrativa para los efectos de la acción contenciosa, en los términos y efectos señalados por la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso

El Reglamento a la Ley de Concesión y funcionamiento de Marinas Turísticas, N°27030, establece en su artículo 9 que el funcionamiento de la CIMAT está sujeto a las disposiciones de la Ley General de la Administración Pública, y en el artículo 10, expone las funciones de este órgano regulador, las cuales algunas coinciden con el artículo expuesto con anterioridad, el artículo 10 expresa:

Artículo 10.

Son funciones de la CIMAT:

1. Promover e incentivar la realización de proyectos de Marinas y Atracaderos turísticos en las zonas costeras del país.
2. Emitir la resolución técnica en que se apruebe o rechace el anteproyecto de marina o atracadero turístico propuesto y presentado conforme lo indica la Ley y este reglamento.
3. Establecer, conforme lo ordena el artículo 70, inciso b) de la Ley, los términos técnicos de referencia a través de un Manual de Construcción de Marinas, que deban incluirse la planificación y realización de las obras y en la operación de las marinas turísticas o atracaderos turísticos, el cual será de carácter obligatorio, y que deberá elaborarse dentro de los sesenta días naturales contados a partir de la publicación del presente reglamento.
4. La vigilancia, control y fiscalización de las actividades relacionadas con la construcción, funcionamiento y operación de las marinas y atracaderos turísticos.
5. Determinar las áreas que cada zona portuaria deberá ceder al Estado como áreas para usos públicos, de conformidad con lo dispuesto por el Plan Regulador Costero de la zona que se trate.
6. Establecer sus propias normas internas de funcionamiento dentro del marco legal vigente.

7. Visar los planos de cada proyecto de conformidad con este reglamento.

8. Las demás que le asigne la Ley y este reglamento

Aunado a lo anterior, dicha Reforma establece que la CIMAT deberá llevar una serie de registros, asociados con las concesiones para su control, el artículo 12, enlista dichos registros:

#### Artículo 12

La CIMAT llevará los siguientes registros:

- a) Registro de Actas de sus sesiones.
- b) Registro de las solicitudes presentadas, enumeradas con anotación de la hora y la fecha de recibo.
- c) Registro de Anteproyectos aprobados, por orden cronológico y alfabético.
- d) Registro de Planos visados de cada proyecto.

El artículo 6, de la Ley N°7744, establece que la CIMAT cuenta con un consejo director integrado por la persona representante de las siguientes instituciones:

- ICT, de este el representante será quien presida la Comisión
- Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE)
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
- Ministerio de Salud
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

#### *2.2.3.2.2 Municipalidades (gobiernos locales)*

Un aspecto importante que se debe tomar en cuenta es que de conformidad con el ordinal 1 de la Ley 7744 o Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos turísticos es que la misma establece que la municipalidad del lugar será la autoridad competente para otorgar la concesión. En caso de petición expresa de la municipalidad respectiva a las instituciones estatales, estas deberán brindar el asesoramiento técnico.

Asimismo, existe una excepción en cuanto a las concesiones que se soliciten en el Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, la autoridad competente para otorgarlas será el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), de conformidad con la Ley Reguladora de Desarrollo y Ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo.

Cuando se ha aprobado la solicitud del proyecto de una marina o atracadero turístico por parte de la CIMAT, la persona concesionaria debe presentar su solicitud a la respectiva municipalidad, y según lo establece la Ley N°7744, en su artículo 10, la municipalidad correspondiente debe ordenar publicar por una sola vez un edicto en La Gaceta, y en un diario de circulación nacional, en donde se indiquen los datos del solicitante y las características del proyecto, y los terceros interesados, en el período de un mes, pueden apersonarse a la municipalidad a formular una posible oposición debidamente fundamentada; y en caso de que no haya oposición la municipalidad brinda tres meses para tramitar y analizar la solicitud de la concesión.

Las competencias de la municipalidad son imprescindibles para obtener la concesión de marinas y atracaderos turísticos al respecto el artículo 5, del Reglamento de la Ley N°7744 expresa lo siguiente:

La Municipalidad de la respectiva jurisdicción territorial será la autoridad competente para otorgar la concesión de los espacios citados en el artículo tercero de este Reglamento, salvo en casos especiales que exista una Ley que faculte a otra Institución a otorgarlas, como en el caso del Polo Turístico Golfo Papagayo, donde al Instituto Costarricense de Turismo le corresponderá otorgar la concesión.

En el caso de marinas y atracaderos turísticos construidos directamente por la Municipalidad o el ente del Estado competente, donde no es necesario el otorgamiento de concesión, deberá cumplir con los requerimientos que defina la CIMAT a través de la consulta inicial. (Reglamento N°38171, artículo 5)

#### *2.2.3.2.3 Instituto Costarricense de Turismo*

Según lo indica Jinesta (2019) el ICT interviene en las concesiones del área del Proyecto Turístico de Papagayo, debido a que es un ente descentralizado institucional sustituye a la respectiva municipalidad en el otorgamiento o no de la concesión; en el caso de esta institución también se siguen los trámites, incluyendo el de oposición, y es resulta por el consejo directivo de la oficina ejecutora tiene apelación ante la junta directiva del ICT. Asimismo, el ordinal 1 de la Ley 7744 indica que en cuanto a las concesiones que se soliciten en el Proyecto Turístico Golfo de

Papagayo, la autoridad competente para otorgarlas será el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), de conformidad con la Ley Reguladora de Desarrollo y Ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, N.º 6758, de 4 de junio de 1982.

#### *2.2.3.2.4 Control de la Navegación y Seguridad Marítima (Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT))*

El Reglamento de la Ley de Concesión y Operación de las Marinas y Atracaderos Turísticos, le otorga al MOPT el control y la potestad de la navegación y la seguridad marítima en la marina turística; en donde se dispone que las directrices de este ministerio deberán ser acatadas de manera obligatoria por los concesionarios, y en caso de incurrir en infracciones sobre estas, puede implicar la ejecución de la garantía de operación y la cancelación de la concesión, según se indica en el artículo 65, el cual dicta:

Las actividades a desarrollar en las marinas y atracaderos turísticos relativas a la regulación y control de la navegación y de seguridad marítima, serán ejercidas, reguladas y controladas por el MOPT. Para lo cual los funcionarios tendrán la potestad de someter la marina o el atracadero turístico a inspecciones periódicas sobre su funcionamiento, debiendo los concesionarios facilitar sus labores y acatar las recomendaciones respectivas. Cuando lo requieran, solicitarán asesoría de la CIMAT.

Las directrices emitidas en lo relativo a regulación y control de la navegación y seguridad marítima, serán de acatamiento obligatorio por parte de los concesionarios y cualquier infracción a las mismas podría conllevar a la

ejecución de la garantía de operación a que se refiere el artículo 14 de la Ley, pudiendo considerarse también causal de la cancelación de la concesión. (Reglamento N°38171, artículo 65)

#### *2.2.3.2.5 Procuraduría General de la República*

Jinesta (2019) expone que existen dos entes reguladores de las Concesiones de las marinas y atracaderos turísticos, uno es la CIMAT la cual tiene a su cargo la vigilancia, control y fiscalización de las actividades de las marinas y atracaderos marinos; y el otro ente es la Procuraduría General de la República, la cual, en el artículo 4 de la Ley N°7744, ejercerá el control jurídico de cumplimiento de lo establecido en dicha ley; además el artículo indica que:

Sin perjuicio de lo que corresponda a otras instituciones, la Procuraduría realizará las gestiones pertinentes en cuanto a acciones que violen o infrinjan estas disposiciones o las de leyes conexas, pretendan obtener o reconocer derechos contra tales normas o anulen concesiones, disposiciones, permisos, contratos, actos o acuerdos obtenidos en contravención a tales normas.

Por tanto la fiscalización y cumplimiento de lo estipulado en la Ley N°7744, va a ser una competencia tanto de la Procuraduría de la República, lo cual, debido a la importancia de las marinas y atracaderos turísticos para el país y para la zona, y por la importancia de controlar y vigilar que se cumplan todos los trámites y requerimientos en materia de seguridad de los visitantes, trabajadores y del medio

ambiente, es imperante que se cuente con órganos que se encarguen de dicha tarea.

### **2.2.3.3 Trámites para la Concesión de Marinas y Atracaderos Turísticos**

Para la solicitud de una concesión para la construcción y operación de una marina y atracadero turísticos, la persona interesada deberá dirigirse a la CIMAT, y realizar esta y contar con la viabilidad técnica de la CIMAT, y según el artículo 5, de la Ley N°7744, deberá realizar los siguientes trámites:

- a) La solicitud formal con los datos generales del solicitante.
- b) Los planos del anteproyecto y sus respectivos estudios preliminares.
- c) La Viabilidad Ambiental Potencial (VAP), otorgada por la Secretaría Técnica Nacional (Setena), gestionada por medio de una Evaluación Ambiental Inicial (EAI) mediante el procedimiento vigente.
- d) Un perfil económico básico del anteproyecto, con el detalle de la inversión y el análisis de los costos y beneficios que se pretenden realizar.
- e) Una certificación extendida por un contador público autorizado, sobre la capacidad financiera de la empresa. Además, deberá presentar una declaración jurada de que contará con el personal calificado para desarrollar el proyecto.

Una vez entregada dicha información, la CIMAT deberá asignar un número de expediente a la solicitud y, posteriormente, emitir la correspondiente resolución administrativa debidamente fundamentada sobre la viabilidad técnica, en un plazo

máximo de cuarenta y cinco días hábiles, prorrogable por un plazo igual por una única vez.

Aunado a lo anterior, el Reglamento a la Ley N°7744, establece en su artículo 30, que la persona interesada, deberá presentar a la CIMAT la siguiente documentación para la revisión y aprobación de la concesión:

- b) Solicitud formal del interesado
- c) Estudios técnicos preliminares (mareas, niveles y bancos de nivel, topografía, condiciones de viento, oleaje local, aguas profundas, corrientes, erosión, sedimentación, arrastre litoral, geología, geotecnia, movimientos de tierra, entre otros).
- d) Planos del anteproyecto (planta general con la localización, diseño de obras terrestres y marítimas, propiedad privada a incorporar y detalle arquitectónico de edificaciones, infraestructura contra incendios, instalaciones sanitarias, plano de agrimensura y accesos públicos)
- e) Estudio Técnico que demuestra la ausencia de ecosistemas coralinos, el cual debe estar aprobado por el Programa Marino Costero del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC).
- f) Perfil económico básicos firmado por un profesional en Ciencias Económicas.
- g) Certificación extendida por un contador público autorizado sobre la capacidad financiera de la empresa.
- h) Descripción sobre el manejo de residuos sólidos y líquidos.

i) Disponibilidad de agua potable y de energía eléctrica.

Aunado a lo anterior, la Ley N°7744, en su artículo 8 se indican los documentos que deben ser entregados para obtener la concesión, específicamente referidos a la presentación del anteproyecto, dicho artículo expresa:

Artículo 8°- Documentos para obtener la concesión. El interesado en obtener la concesión referida en esta ley, deberá presentar su anteproyecto de edificación y explotación a la Comisión interinstitucional de marinas y atracaderos turísticos, para que esta emita la resolución técnica correspondiente. Para los efectos anteriores, deberá presentar los documentos siguientes:

- a) Un anteproyecto que contendrá, por lo menos, la ubicación del terreno y su zonificación, descripción del proyecto y las obras que se pretende ejecutar.
- b) Los planos de localización de la marina o el atracadero turístico y los planos del anteproyecto.
- c) La descripción de los servicios que se pretenda prestar, con indicación de los beneficios para los usuarios.
- d) Un perfil económico del proyecto, con el detalle de la inversión que se pretende realizar y el análisis de los costos y beneficios.
- e) El sistema tarifario propuesto y las contraprestaciones que se ofrecen.

f) Una evaluación de impacto ambiental, debidamente aprobada por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental. En caso de atracaderos turísticos se solicitará también el mismo requisito que contempla este inciso.

Es importante tomar en consideración que, dentro del marco legal, se establecen quienes pueden optar por una concesión, tal información se encuentra en la Ley de 7744 la cual en su artículo 12 indica:

**Artículo 12.- Titular de concesión**

La municipalidad podrá otorgar concesiones para el desarrollo de marinas y atracaderos turísticos a personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras. Todo titular de una concesión otorgada al amparo de esta ley, estará sujeto a la legislación nacional y la jurisdicción de los tribunales costarricenses.

Para obtener una concesión de conformidad con esta ley, las compañías cuyo asiento principal de negocios se encuentre en el exterior, deberán establecer una sucursal en Costa Rica, según las formas legales estipuladas en el Código de Comercio. La sucursal será considerada costarricense, para los efectos nacionales e internacionales, relacionados con las concesiones, los bienes, los derechos y las acciones legales que recaigan sobre ellas.

La aceptación de una concesión conlleva la renuncia expresa a optar, mediante la vía diplomática, por el reclamo o la solución de diferendos.

Las personas físicas extranjeras deberán nombrar a un representante, con poder suficiente y con residencia permanente dentro del territorio nacional.

Serán aplicables las prohibiciones en materia de contratación establecidas en la Ley de Contratación Administrativa y su reglamento y las del Código Municipal.

Visto lo anterior, se logra observar que la norma no discrimina a la hora de otorgar concesiones entre nacionales extranjeros e inclusive personas jurídicas. Asimismo, establece dentro de su principio de legalidad que estos beneficiarios estarán sujetos a la legislación nacional y jurisdicción de los tribunales costarricenses.

En relación al trámite de la solicitud de la concesión, la Ley N°7744, establece lo siguiente en el artículo 9:

Artículo 9°. - Trámite de la solicitud Recibida en forma la solicitud, la Comisión interinstitucional de marinas y atracaderos turísticos dispondrá de un plazo de dos meses para manifestarse, en forma obligatoria, expresa y razonada, sobre la viabilidad de la solicitud de la concesión de la marina o el atracadero turístico que se gestione. En el transcurso de este plazo, la Comisión podrá solicitar las aclaraciones y adiciones que considere necesarias y, presentadas estas, la Comisión contará con el plazo restante. El plazo para que la Comisión dicte la resolución podrá ser prorrogado, por el mismo período, una sola vez. La Comisión tendrá siempre el deber de dictar

resolución en tiempo y, de no hacerlo, se reputará para sus integrantes y los demás funcionarios involucrados como falta grave de servicio y posible causal de despido, según las disposiciones disciplinarias y administrativas de cada entidad, sin perjuicio de las responsabilidades penales y civiles derivadas de su omisión contra el interés público.

Toda la documentación y trámites solicitados por la CIMAT serán importantes para determinar la aprobación o no de las concesiones, tal y como se observa, la documentación y requisitos, van a permitir realizar un estudio y análisis, por parte de los órganos competentes, sobre la viabilidad económica, y más importante el impacto que la construcción de estos proyectos puedan tener en una zona y en su medio ambiente; de ser revisado y aprobados las pruebas y documentos aportados, se procede a realizar el trámite de contrato de la concesión; y le corresponde al CIMAT continuar supervisando la construcción y avance del proyecto así como su posterior funcionamiento.

Una vez que se ha realizado el trámite de solicitud y entregado toda la documentación requerida, por la entidad a cargo, se debe esperar la resolución a la solicitud, sobre la cual la Ley N°7744, en su artículo 10 indica:

Artículo 10.- Resolución de la solicitud Resuelta la solicitud, la Comisión notificará la decisión al interesado, a fin de que este la presente junto con los otros requisitos a la municipalidad del lugar. Cuando la resolución adoptada por todos los miembros de la Comisión en cita sea negativa, no será de conocimiento de la municipalidad respectiva. Como acto preliminar y dentro del primer mes a partir de la presentación de estos requisitos, la

municipalidad ordenará publicar por una sola vez un edicto en "La Gaceta" y en un diario de circulación nacional. En él deberá indicar los datos generales del solicitante y las características principales del proyecto que pretende llevar a cabo. Los terceros interesados contarán con un plazo de un mes a partir de la publicación del edicto en "La Gaceta", para apersonarse ante la municipalidad a formular su oposición, la cual deberá ser debidamente fundamentada, con aporte de la prueba de respaldo. Verificado que la oposición se encuentra debidamente presentada, la municipalidad seguirá el procedimiento dispuesto en el reglamento de esta ley. Transcurrido el plazo de oposiciones, la municipalidad dispondrá de tres meses para tramitar y analizar la solicitud de concesión. La municipalidad podrá solicitar a la Comisión de aclaraciones y adiciones que estime pertinentes, dentro de los veinte días hábiles siguientes al recibo de la resolución y para responder dispondrá de un mes a partir de la notificación correspondiente. Efectuadas las aclaraciones y adiciones respectivas, corresponderá a la municipalidad deberá manifestarse por escrito, con justificación expresa de su criterio.

Por su parte, en el artículo 11 de la Ley de Concesión y Operación de Marinas Turísticas (Ley N°7744), establece cuál será la determinación del plazo de concesión y su prórroga, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos, dicho numeral expresa:

Determinación del plazo de concesión y sus prórrogas. La municipalidad correspondiente o el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), en el caso del Polo Turístico Golfo de Papagayo, podrán otorgar la concesión de una marina

turística hasta por un plazo máximo de cuarenta años prorrogable por períodos de veinte años y para un atracadero turístico un máximo de treinta y cinco años prorrogable por diez años, siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos para este proceso, los cuales son:

a) El aval técnico extendido por la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat) de que el interesado ha cumplido los requisitos legales y técnicos establecidos en esta ley y el contrato de concesión.

b) La certificación, emitida por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena), sobre el cumplimiento de los compromisos ambientales.

c) La certificación de que el interesado se encuentra al día en el cumplimiento de sus obligaciones con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).

El plazo mínimo por el que se otorgará la concesión para las marinas será de quince años y de cinco años para los atracaderos turísticos.

Los plazos del contrato de concesión y de su prórroga se determinarán tomando en cuenta las características, la complejidad y la magnitud de los proyectos, así como su viabilidad económica y rentabilidad financiera.

En aquellos casos en que el plazo de una concesión ya otorgada sea menor a cuarenta años, el concesionario podrá solicitar en cualquier momento el ajuste del plazo de su concesión, el cual nunca podrá exceder el plazo máximo estipulado en este artículo. La prórroga o el ajuste del plazo podrán otorgarse siempre y cuando se cumplan los requisitos legales y reglamentarios.

#### **2.2.4 Procedimiento para otorgar un nuevo contrato de concesión y su relación con el interés público**

Este tema tiene asidero dentro del numeral 10 de la Ley 7744 Ley de Concesión y Operación de marinas y atracaderos turísticos, el cual indica lo siguiente:

##### **Procedimiento para otorgar un nuevo contrato de concesión**

La municipalidad recuperará el derecho sobre la concesión cuando el concesionario o interesado haya infringido algunas de las causales de cancelación de la concesión previstas en esta ley.

La municipalidad, al cancelar una concesión, podrá otorgar un nuevo contrato de concesión de marina o atracadero turístico en el mismo sitio, mediante un concurso por licitación pública, a efecto de que se pueda adjudicar la concesión a un nuevo interesado, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa, y sus reformas. En este nuevo proceso, el interesado deberá cumplir los trámites y requerimientos legales preceptuados en esta ley.

Si la cancelación de la concesión obedeció al incumplimiento de las causales contempladas en el artículo 19 de esta ley, el interesado deberá realizar las acciones de mitigación necesarias para reparar el daño ambiental.

La municipalidad podrá contar con el apoyo del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), el de la Cimat y del ICT para la confección del cartel de licitación pública previsto en este artículo.

Cuando se presenten recursos de objeción al cartel e independientemente de los aspectos que se hayan objetado, la Contraloría General de la

República estará obligada a revisar el cartel en forma integral y advertir a la Administración si considera que existen vicios de procedimiento, o que en él se ha incurrido en alguna violación de los principios de la contratación administrativa, o que se ha quebrantado, en alguna forma, la normativa vigente en la materia.

Visto lo anterior, se puede detallar que en primer lugar si el concesionario infringe algunas de las causales de cancelación de la concesión, la norma faculta al ente municipal para recuperarla, bajo esta inteligencia es que se evidencia que las concesiones no le pertenecen a los sujetos que gozan de la explotación de la misma, sino es que lo que poseen es un permiso del órgano estatal competente, para que mediante este, se vean beneficiados tanto el interés público como quien aprovecha este estatuto.

En segundo lugar, si el ente municipal recupera la concesión por lo que se dijo, esta no se pierde, sino que vuelve en su totalidad al estado, no para que deje de operar, sino para otorgarle otra oportunidad de aprovechamiento mediante un nuevo contrato de concesión de marina o atracadero turístico en el mismo sitio, del cual se realizará un concurso por licitación pública a efecto de que se pueda adjudicar la concesión a un nuevo interesado.

### **2.2.5 Zona Marítima Terrestre**

La zona marítima terrestre es la franja de doscientos metros de ancho a todo lo largo de los litorales Atlántico y Pacífico medidos en forma horizontal a partir de

la línea de pleamar ordinaria y los terrenos y rocas que deje el mar en descubierto en la marea baja, así como las islas, islotes, peñascos marítimos, tierra o formación natural que sobresalga del nivel del océano dentro del mar territorial, las extensiones ocupadas por humedales de los litorales continentales o insulares, esteros, con excepción de la Isla del Coco que es de dominio y posesión del Estado. (Ley N°6043, artículo 9)

Artículo 9°. Zona marítimo terrestre es la franja de doscientos metros de ancho a todo lo largo de los litorales Atlántico y Pacífico de la República, cualquiera que sea su naturaleza, medidos horizontalmente a partir de la línea de la pleamar ordinaria y los terrenos y rocas que deje el mar en descubierto en la marea baja. Para todos los efectos legales, la zona marítimo terrestre comprende las islas, islotes y peñascos marítimos, así como toda tierra o formación natural que sobre salga del nivel del océano dentro del mar territorial de la República. Se exceptúa la Isla del Coco que estará bajo el dominio y posesión directos del Estado y aquellas otras islas cuyo dominio y posesión directos del Estado y aquellas otras islas cuyo dominio o administración se determinen en la presente ley o en leyes especiales.

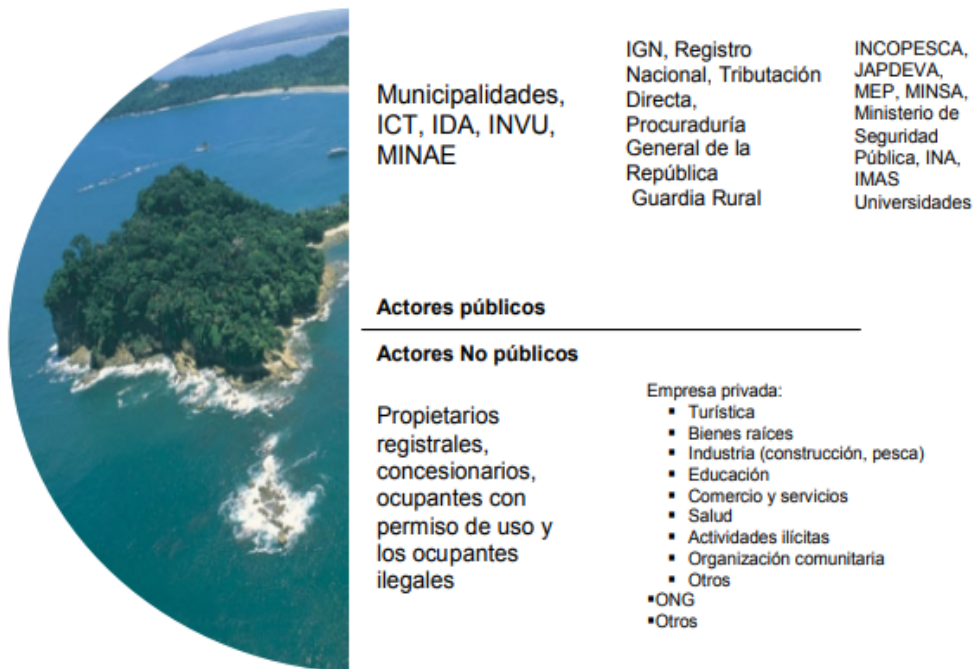
Según la Ley N°6043, en su artículo 1, indica que la zona marítimo terrestre “constituye parte del patrimonio nacional, pertenece al Estado y es inalienable e imprescriptible. Su protección, así como la de sus recursos naturales, es obligación del Estado, de sus instituciones y de todos los habitantes del país. Su uso y aprovechamiento están sujetos a las disposiciones de esta ley”.

La zona marítimo terrestre comprende las islas, islotes y peñascos marítimos, y toda tierra y formación natural que sobresalga del nivel del océano dentro del mar territorial del país; sin embargo, como una excepción a lo anterior, se incluye la Isla del Coco, pues está bajo el dominio y posesión directa del Estado, al igual que otras islas cuyo dominio o administración se determinen dentro de la ley.

En el Reglamento N°5737, se indica que la Zona Marítimo Terrestre (ZMT) es un activo fundamental de la zona costera cuyo desarrollo, está en función de un Plan Nacional de Desarrollo Turístico del que se deriva un Plan de Uso para la zona costera y se refiere a dos puntos importantes del artículo 26 de la Ley N°6043, donde se define el carácter o vocación turística o no turística de la ZMT como bien público:

Artículo 26o. Dentro del Plan Nacional de Desarrollo Turístico, que se declare de interés público, el Instituto Costarricense de Turismo, con la colaboración de la Oficina de Planificación y de otros organismos oficiales competentes, elaborarán el plan general de uso de la tierra en la zona marítimo terrestre, de acuerdo con las prioridades de desarrollo nacional y teniendo en cuenta el interés de conservar esa zona como patrimonio nacional.

#### Imagen 4. Actores Públicos y Privados de la ZMT



**Figura 1. Actores públicos y privados que interactúan en la ZMT**

Fuente: Miranda (2020)

La zona marítima terrestre está conformada por dos secciones, la primera la Zona Pública y la Zona Restringida.

##### 2.2.5.1 Zona Pública

La Ley N°6043, en el artículo 10, indica que la Zona Pública, es la franja de cincuenta metros de ancho a partir de la pleamar ordinaria y las áreas que quedan al descubierto durante la marea baja; la cual está conformada por los islotes, peñascos y demás áreas pequeñas y formaciones naturales que sobresalgan del mar.

Según lo establece el artículo 11, la Zona Pública abarca la ocupada por todos los manglares de los litorales continentales e insulares y esteros del territorio nacional. Además, la Ley N°6043, en su artículo 20 expresa que:

Artículo 20.- Salvo las excepciones establecidas por la ley, la zona pública no puede ser objeto de ocupación bajo ningún título ni en ningún caso. Nadie podrá alegar derecho alguno sobre ella. Estará dedicada al uso público y en especial al libre tránsito de las personas. Las entidades y autoridades que indica el artículo 18 deberán dictar y hacer cumplir las disposiciones necesarias para garantizar el libre y seguro tránsito de las personas y el uso público de esta zona.

Sin embargo, el artículo 22, expone que en dicha zona se puede realizar obras de infraestructura y construcción que sean aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Instituto Costarricense de Turismo , el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo y las municipales, es decir, que la zona pública, puede tener usos turísticos u otros, solamente si las entidades competentes así lo aprueben o convenga.

La zona marítimo terrestre es un bien de dominio público, aspecto que se encuentra amparado en el artículo 261 del Código Civil, el cual expresa “Son cosas públicas las que, por ley, están destinadas de un modo permanente a cualquier servicio de utilidad general, y aquellas de que todos pueden aprovecharse por estar entregadas al uso público”.

### *2.2.5.2 Zona Restringida*

La Zona Restringida es la franja de ciento cincuenta metros restantes, y en el caso de las islas el resto del terreno, según lo expresa la Ley N°6043, en su artículo 39, solo en la zona restringida se puede otorgar concesiones referentes a la zona marítimo terrestre, por su parte en el artículo 40 se expresa que:

Artículo 40.- Únicamente las municipalidades podrán otorgar concesiones en las zonas restringidas correspondientes a la zona marítimo terrestre de su respectiva jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en esta ley, salvo las excepciones que ella establece.

Aunado a lo anterior, entorno al uso de la zona restringida y las concesiones sobre esta, el artículo 1 de la Ley N°7744, indica lo siguiente:

#### **Artículo 1.-Concesión**

En las áreas de dominio público como en la zona marítimo-terrestre y/o el área adyacente cubierta permanentemente por el mar, áreas adyacentes a las ciudades costeras, a excepción de los terrenos que presenten espacios abiertos de uso común, podrán otorgarse concesiones para la construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley. Se exceptúan de esta disposición las áreas de manglar, los parques nacionales y las reservas biológicas. Igualmente, no se otorgarán concesiones para la construcción y operación de marinas y atracaderos turísticos en áreas donde existan ecosistemas coralinos.

Se exceptúa de esta disposición al Ministerio de Ambiente y Energía(\*) (Minae(\*)), el cual no podrá concesionar ningún bien que forme parte del patrimonio natural del Estado, de conformidad con los artículos 13 y 14 de la Ley forestal, N.º 7575, y sus reformas.

También podrán otorgarse concesiones para la construcción, administración y explotación de atracaderos turísticos en lagos, ríos, embalses y canales navegables.

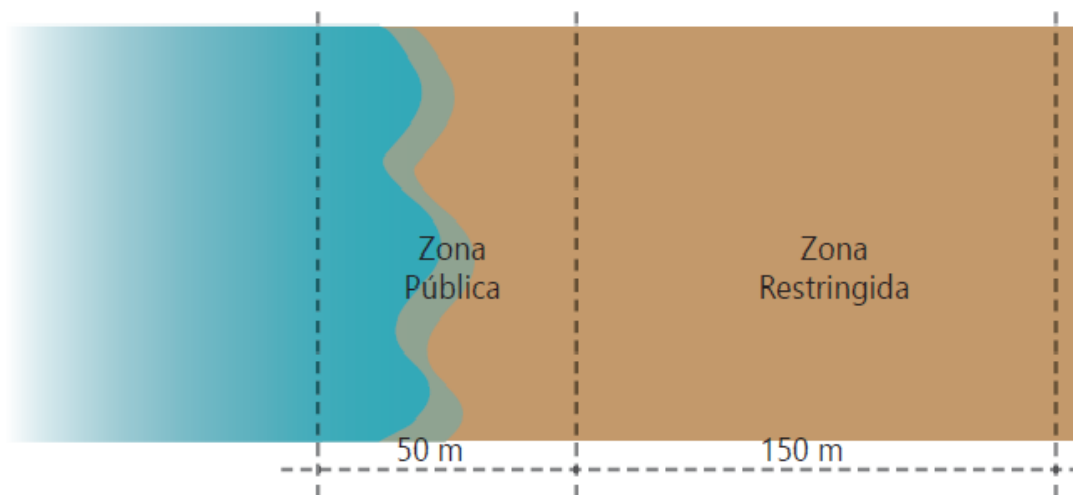
La municipalidad del lugar será la autoridad competente para otorgar la concesión. En caso de petición expresa de la municipalidad respectiva a las instituciones estatales, estas deberán brindar el asesoramiento técnico. En cuanto a las concesiones que se soliciten en el Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, la autoridad competente para otorgarlas será el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), de conformidad con la Ley Reguladora de Desarrollo y Ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, N.º 6758, de 4 de junio de 1982.

Las instituciones del Estado costarricense deberán supervisar y fiscalizar, en los ámbitos de su competencia y en forma periódica, la operación y el funcionamiento de las marinas y los atracaderos turísticos.

La concesión se otorgará resguardando el ambiente y los recursos naturales de la zona.

De lo anterior se logra desprender que claramente dentro de la zona marítimo terrestre podrán otorgarse concesiones para la construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

**Imagen 5.** Zona Restringida y Zona Pública de la ZMT



**Fuente:** Hernández (2017)

### 2.2.6 Islas

Según lo establece el artículo 121, de la Ley 7291 sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, define la isla como “una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en

pleamar”; es decir que las islas son áreas que se encuentran unidas a tierra firme por una franja de terreno, la cual es rodeada de agua en la marea alta.

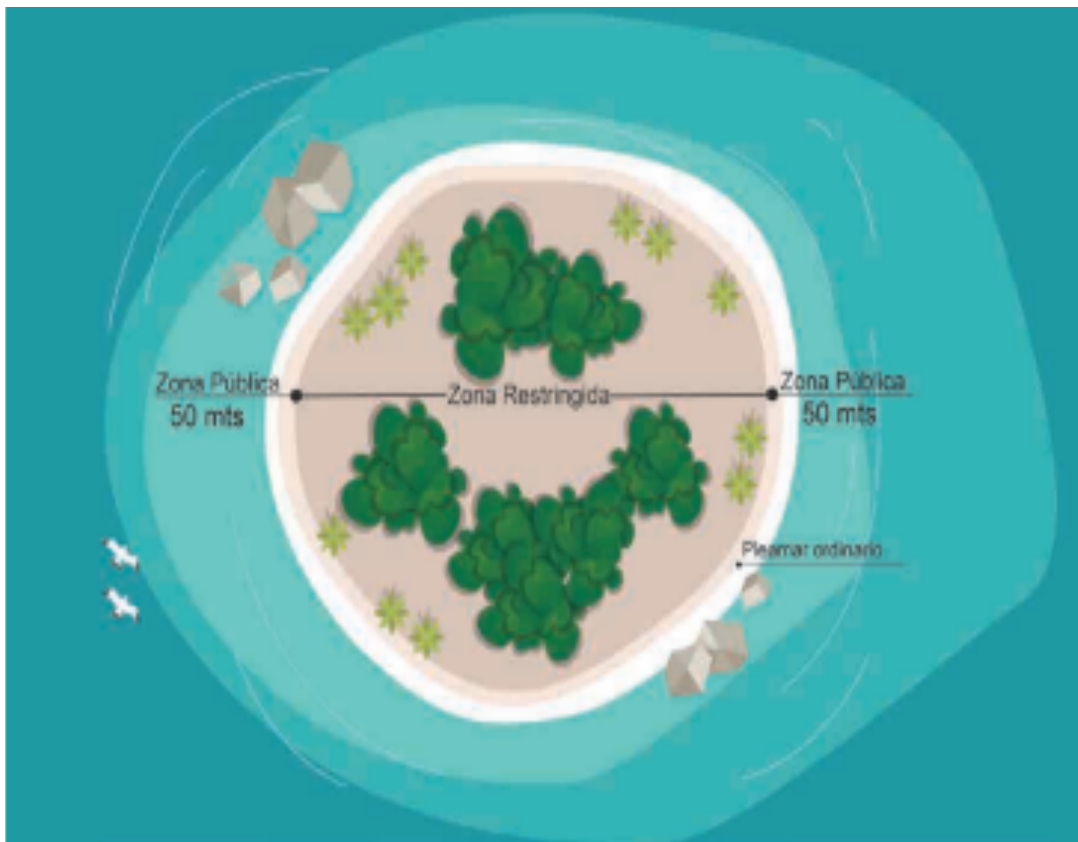
Tal y como expresa la Ley N°6043, las islas forman parte de la Zona Marítimo Terrestre, la cual representa una franja de doscientos metros de ancho, y dentro de esta, en el caso de las islas, la zona pública representa una franja de 50 metros, a partir de la pleamar ordinaria, y el resto de la isla puede ser solicitado en concesión. El artículo 9 de esta ley establece que:

Artículo 9°. Zona marítimo terrestre es la franja de doscientos metros de ancho a todo lo largo de los litorales Atlántico y Pacífico de la República, cualquiera que sea su naturaleza, medidos horizontalmente a partir de la línea de la pleamar ordinaria y los terrenos y rocas que deje el mar en descubierto en la marea baja. Para todos los efectos legales, la zona marítimo terrestre comprende las islas, islotes y peñascos marítimos, así como toda tierra o formación natural que sobre salga del nivel del océano dentro del mar territorial de la República. Se exceptúa la Isla del Coco que estará bajo el dominio y posesión directos del Estado y aquellas otras islas cuyo dominio y posesión directos del Estado y aquellas otras islas cuyo dominio o administración se determinen en la presente ley o en leyes especiales.

Según la Opinión Jurídica 061-J, presentada por Barahona (2001), hace referencia a las islas marítimas y las concesiones sobre estas, e indica lo siguiente:

Las islas e islotes marítimos forman parte de la zona marítimo-terrestre, siendo zona pública o de uso común la franja de cincuenta metros de ancho contigua a la línea de pleamar ordinaria, y zona restringida los demás terrenos insulares, susceptibles de concesión por las municipalidades, excepto las islas que tienen un régimen especial, como la Isla del Coco, Isla San Lucas, Isla del Caño, Isla Cabo Blanco dentro de la Reserva Natural Absoluta del mismo nombre e Islas Guayabo, Negritos y Pájaros. Los manglares, especie de humedal, constituyen zona pública (arts. 5° de la Constitución; 3, 9, 10, 11, 39, 73 y 78 de la Ley 6043; Ley 6215 de 1978, Ley 6794 de 1982, Decretos números 13632 de 3 de mayo de 1982 y 23775 de 3 de octubre de 1994). (Opinión Jurídica 061-J, 2001).

### Imagen 6. Isla en la Zona Marítimo Terrestre



Fuente: Zumbado y León (2017)

Zumbado y León (2017) consideran que las islas, al formar parte de la Zona Marítima Terrestre y si son parte de la administración municipal, pueden disponer de terrenos con mayor facilidad para planificar el espacio público, bajo la figura legal de la concesión. Al respecto, afirman:

La planificación territorial en las islas en Costa Rica permite una amplia flexibilidad en la generación de propuestas de diseño de intervención del territorio, debido a que estas son terrenos del Estado y su uso por parte de las personas se puede realizar obteniendo una concesión, previo a la aprobación de un Plan Regulador. Para las islas con presencia de atractivos

o que ya tienen el turismo como parte de su sistema socioeconómico debe considerarse dentro del diseño de las áreas recreativas las necesidades del visitante, no solo de los locales. (p. 63)

Cuando se habla de islas y las concesiones en estas, Hernández y Quirós (2023), indican que las municipales juegan un rol de importancia en el proceso de las concesiones de las tierras de una isla; pues son estas las que determinan los usos de la tierra permitidos en cada isla mediante un plan regulador aprobado; ahora bien, cuando una isla es declarada de interés turístico, la responsabilidad recae directamente en el Instituto Costarricense de Turismo. Por otro lado, si a una isla se le brinda la categoría de Área Protegida es el Ministerio de Ambiente y Energía quien administra este espacio geográfico, según lo determinado por la legislación vigente, mediante el Sistema Nacional de Áreas de Conservación.

Aunado a lo anterior, sobre la propiedad en islas el Dictamen C-038-97 emitido por la Procuraduría General de la República el 13 de marzo de 1997, donde se reafirma lo indicado en el Dictamen C-108-96 del 1 de julio de 1996, el cual fue dictado para establecer "especiales prescripciones con el fin de mantener las islas bajo el absoluto dominio del Estado, el artículo 1 de este dicta lo siguiente:

Artículo 1º.- Declárense inalienables los terrenos de las islas situadas en ambos mares, golfos y bahías dentro de la jurisdicción de la República.

Entonces, según lo expresan Hernández y Quirós (2023), la legislación vigente establece que ninguna persona puede ostentar ser propietaria de terrenos

que se ubiquen dentro de las islas de Costa Rica, la única figura jurídica a la que se puede recurrir para tener un dominio sobre un terreno en una isla es concesión.

En cuanto a lo anterior, de conformidad con la ley 7744, la misma en su ordinal 1 indica quienes pueden otorgar las concesiones y son: 1. La municipalidad del lugar será la autoridad competente para otorgar la concesión. En caso de petición expresa de la municipalidad respectiva a las instituciones estatales, estas deberán brindar el asesoramiento técnico.

2. En cuanto a las concesiones que se soliciten en el Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, la autoridad competente para otorgarlas será el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), de conformidad con la Ley Reguladora de Desarrollo y Ejecución del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, N.º 6758, de 4 de junio de 1982.

3. Partiendo de lo anterior, existe en el país reconocimiento por la importancia de actividades turísticas en las islas, como parte del desarrollo de las zonas, tanto económicamente como para promover el aumento de visitantes, todo acorde a un plan regulador, que favorezca el desarrollo sostenible y cuidado de los recursos y el medio ambiente.

**Figura 1. Mapa Conceptual del Marco Teórico**



**Fuente:** Elaboración Propia, 2023

### 2.3 Hipótesis

En relación con el desarrollo de la hipótesis en un estudio, Hernández y Mendoza (2018) consideran que las hipótesis son “explicaciones tentativas sobre el problema de investigación o fenómeno estudiado que se formulan como proposiciones o afirmaciones. Regularmente relacionan variables o pronostican algo” (p. 124).

Por lo tanto, tomando en consideración el objetivo de la presente investigación, se desarrolla la siguiente hipótesis:

**Una aplicación adecuada de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley 7744) es directamente proporcional al otorgamiento racional de concesiones para la construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos en el territorio nacional de Costa Rica.**





## **CAPITULO III. MARCO METODOLÓGICO**

En este apartado se exponen y analizan los puntos relacionados con la metodología aplicada a la investigación, en donde se detallan el enfoque y las herramientas seleccionadas para llevar a cabo el estudio, y que permiten la planificación y ejecución del proyecto. A partir de lo anterior, el capítulo aborda el tipo y enfoque de investigación, los sujetos y fuentes de información utilizados a lo largo del estudio; así como los instrumentos para recolectar la información para su posterior análisis.

### **3.1 Tipo de Investigación**

En relación con la investigación, Hernández et al. (2014) define la investigación como el “conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema” (p. 4).

Para clasificar la investigación realizada, se toman en consideración algunos criterios metodológicos, los cuales permiten tener mayor claridad sobre el propósito del estudio y la metodología seleccionada para abordar este.

#### **3.1.1 Finalidad**

Para efectos de la finalidad se establece que esta puede ser teórica o aplicada, clasificación que va a depender de los objetivos planteados para el estudio; al respecto Barrantes (2013) afirma que en el caso de la investigación teórica, esta busca el establecimiento de nuevo conocimiento, sin que esto

represente un fin práctico, por lo tanto su principal fin es generar un cuerpo de conocimientos en algún campo del conocimiento; por otro lado, considera la investigación aplicada como la posible solución a un problema, por lo tanto, el estudio se enfoca en transformar las condiciones de un fenómeno, dentro de un campo de la ciencia.

Tomando en cuenta lo descrito y los objetivos planteados para el presente estudio, la investigación, según su finalidad, se inserta dentro de la investigación teórica, debido a que se realiza un análisis de un ordenamiento jurídico en materia de concesión de un área perteneciente a la zona marítimo terrestre, y su respectiva aplicación para el desarrollo y viabilidad de actividades turísticas en las islas.

### ***3.1.2 Dimensión Temporal***

La dimensión temporal engloba dos tipos de estudios: los transversales y los longitudinales, y ambos responden a la naturaleza y propósito del estudio realizado, por lo tanto, la selección de esta, se encuentra relacionada con los objetivos planteados.

Al respecto Hernández y Mendoza (2018) definen a la investigación longitudinal como estudios “que recaban datos en diferentes puntos de tiempo para realizar inferencias acerca de la evolución del problema de investigación o fenómeno, sus causas y sus efectos” (p. 180); es decir que este tipo de estudios, requiere que la investigación se genere en diferentes momentos, para poder establecer la forma en que cambia un problema al aplicar diferentes variables.

En el caso de las investigaciones transversales, estas son las que “recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado” (Hernández y Mendoza, 2018, p. 176); es decir que esta se realiza en un solo momento, y no requiere de la continuidad en el análisis del fenómeno o situación estudiada.

Tomando en consideración que la presente investigación se encuentra dirigida al análisis de un ordenamiento jurídico aplicable, a las concesiones y actividades marítimas de las islas, en el país, el estudio se inscribe del tipo transversal; pues la revisión de fuentes y recolección de datos se realiza en un solo momento, y no requiere de continuidad.

### **3.1.3 Marco**

En relación con el marco de una investigación se considera que se refiere al “tamaño o amplitud de la investigación; es decir, a la magnitud o extensión de la organización, las áreas, el lugar o la temática que se pretende investigar” (González et al., 2018, p. 27), los marcos de una investigación pueden ser mega (estudio a nivel nacional sobre un fenómeno), macro (estudio se realiza en una parte o fragmento del nivel mega) o micro (estudio en una parte o subtema de un fenómeno).

A partir de lo anterior, la presente investigación pertenece al marco macro, ya que se analiza la legislación existente sobre concesiones de la zona marítima terrestre, específicamente a la zona pública, a la que pertenecen las islas.

### **3.1.4 Naturaleza**

La naturaleza de una investigación va a depender del propósito de esta y de los instrumentos y metodología utilizada para su elaboración, en busca de cumplir con los objetivos planteados para el estudio; el estudio puede ser de naturaleza cualitativa, cuantitativa o mixta.

En relación con la investigación cuantitativa, Hernández y Mendoza (2018) consideran que este enfoque favorece la medición de magnitudes, frecuencia de un fenómeno, o para cuantificar información que permitan demostrar una hipótesis planteada; por lo tanto, se considera que “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías.” (p. 4)

Para la investigación cualitativa, Hernández y Mendoza (2018), considera que este enfoque “estudia fenómenos de manera sistemática, sirve para comprender fenómenos desde la perspectiva de los que los viven y cuando buscamos patrones y diferencias en estas experiencias y su significado” (p. 9); por lo tanto, este enfoque permite estudiar un fenómeno o grupo desde la perspectiva de los participantes, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados en relación con la situación estudiada.

La investigación mixta tiene como principal rasgo que, en su desarrollo, el investigador se vale de instrumentos y técnicas, tanto cualitativas como cuantitativas, para brindar solución o respuesta al problema o hipótesis planteada. En relación con la investigación de naturaleza mixta, Hernández y Mendoza (2018) afirman lo siguiente:

Los métodos mixtos o híbridos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos tanto cuantitativos como cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio. (p. 10)

A partir de los objetivos propuestos para el presente estudio, se inserta dentro de la naturaleza mixta; ya que se valdrá de instrumentos cualitativos y cuantitativos para la recolección y posterior análisis de la información necesaria, para dar respuesta a la hipótesis planteada. En primer lugar, se requiere de la aplicación de instrumento cualitativo para analizar la aplicación del ordenamiento jurídico en materia de concesiones de marinas y atracaderos turísticos, por otro lado, se busca cuantificar la importancia de la aplicación de la Ley N°7744 en la concesión de las islas con propósitos de accesibilidad vía marítima para actividades turísticas.

### **3.1.5 Carácter**

Las investigaciones, según su carácter pueden ser de tipo exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo, las cuales van a responder a las necesidades del investigar y a los objetivos de la investigación realizada.

Los estudios descriptivos, según Hernández y Mendoza (2018) son los que “tienen como finalidad especificar propiedades y características de conceptos, fenómenos, variables o hechos en un contexto determinado” (p. 108); para esto a lo largo de la investigación se obtiene información sobre los aspectos que conforman

un determinado problema o fenómenos, que permitan describir los aspectos más relevantes sobre este, para esto se determinan las variables que se analizan para su estudio y posterior análisis.

Por otra parte, los estudios exploratorios se utilizan cuando se busca estudiar un fenómeno o situación que ha recibido poco abordaje o investigación, y de la cual se hace necesario desarrollar nuevo cuerpo de conocimientos, por otro lado, se puede hablar de estudios exploratorios cuando, se necesita dar un nuevo enfoque a un tema o fenómeno determinado (Hernández y Mendoza, 2018).

Para Hernández y Mendoza (2018) también establece como otro tipo de investigación los estudios correlacionales, los cuales permiten conocer la relación o grado de asociación existente entre dos o más variables, en un contexto determinado.

En el caso de las investigaciones explicativas, Hernández y Mendoza (2018) las definen como aquellas que “están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos de cualquier índole (naturales, sociales, psicológicos, de salud, etc.)” (p. 112); por lo que su interés es explicar el por qué ocurre un fenómeno o situación y las condiciones o contexto en que se desarrolla, así como la relación entre dos o más variables.

Tomando en cuenta lo expuesto anteriormente, la presente investigación es de carácter descriptivo, exploratorio y correlacional. Descriptivo ya que se pretende describir los aspectos más relevantes de la Ley N°7744 en el desarrollo de actividades en las islas, como parte de la zona pública de la zona marítimo terrestre. Además, es exploratoria, pues a nivel nacional se cuenta con pocas investigaciones

dirigidas a la aplicación de la legislación sobre concesiones, a la accesibilidad marítima en las islas, como parte de las actividades de turismo. Y es correlacional ya que se busca demostrar la relación entre la legislación de las concesiones y el desarrollo de actividades en las islas dentro del país.

## **3.2 Sujetos y Fuentes de Información**

### **3.2.1 Sujetos**

Barrantes (2013) indica que los sujetos de investigación son aquellos individuos que van a participar de la investigación, para aportar datos e información relevante para cumplir con los objetivos y la hipótesis planteada para el estudio.

Para efectos de los objetivos planteados y la hipótesis de la presente investigación, se determina como sujetos de información, personas que viven, o hayan vivido, en zonas costeras o cercanas a islas en Costa Rica; además, de profesionales en derecho, que laboran en diferentes Municipales, y que poseen experiencia y conocimiento sobre la Ley N°7744 y las concesiones.

### **3.2.2 Fuentes de Información**

Las fuentes de información son aquellas que proveen al investigador de todos los datos e información necesarios para dar solución o respuesta a la problemática o hipótesis de la investigación realizada, las fuentes pueden ser primarias, secundarias y terciarias. A continuación, se exponen los tipos de fuentes considerados para el desarrollo del presente estudio:

### 3.2.2.1 Fuentes Primarias

Hernández et al. (2014) se refiere a las fuentes primarias como aquellas que “proporcionan datos de primera mano, pues se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes” (p. 61); estas pueden ser testimonios de expertos, tesis, documentos oficiales, leyes, entre otras.

Por lo tanto, el presente estudio se establece como fuentes primarias de información los profesionales en Derecho y las personas habitantes de zonas costeras o islas; además, forma parte de las fuentes primarias el ordenamiento jurídico establecido en la Ley N°7744, Ley de Concesión y Operación de las Marinas y Atracaderos Turísticos y sus Reglamentos.

### 3.2.2.2 Fuentes Secundarias

Bernal (2016) define las fuentes secundarias como aquellas que brindan información sobre el tema de investigación, que si bien es cierto no son la fuente principal u original de la situación o fenómeno, permiten realizar disertaciones o análisis sobre este. Tomando en consideración lo anterior, las fuentes secundarias utilizadas en el estudio son las siguientes:

- Artículos académicos de revistas relacionados al tema.
- Estudios y tesis
- Manuales y documentación del Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y entidades nacionales e internacionales, sobre la legislación de las concesiones en las zonas marítimas terrestres.

### 3.3 Selección de Muestreo

#### 3.3.1 Población

Hernández y Mendoza (2018) definen población como “conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones” (p. 198), por lo tanto, la población seleccionada para una investigación debe poseer características comunes o un objetivo de conocimiento en común, para poder obtener datos e información relevante para la investigación y su problemática. Para efectos de la presente investigación la población esta representa de la siguiente manera:

**Cuadro 3.** *Población de la Investigación*

Cantidad	Participantes
15	Habitantes de zonas costeras y de islas de Costa Rica
5	Profesionales en Derecho

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

#### 3.3.2 Muestra

La muestra según Hernández et al. (2014) es un subgrupo de la población o universo seleccionado para el estudio, esta permite poder recolectar información y

su correspondiente análisis de una forma que se favorezca la economía de tiempo y recursos de la persona investigadora. Las muestras, según Hernández et al. (2014), pueden ser probabilísticas o no probabilísticas; la primera es “un subgrupo de la población en el que todos los elementos tienen la misma posibilidad de ser elegidos” (p.175); en el caso de la muestra no probabilística es un “subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las características de la investigación.” (p. 176).

A partir de los objetivos de la investigación presentada, la muestra seleccionada para la recolección de datos, es de tipo no probabilística, pues se requiere que las personas o sujetos de información, posean determinadas características, que permitan que los datos obtenidos sean relevantes al tema y problemática a abordar.

En el caso de la muestra se opta por seleccionar personas que habitan o hayan habitado en zonas costeras, islas o en comunidades donde se desarrollen proyectos de concesiones para el turismo; además, los profesionales en Derecho, se toma como característica que tengan experiencia y conocimiento en concesiones, especialmente de la zona marítimo terrestre, y que laboren en municipales, o en entidades asociadas con dicha área.

### **3.4 Técnicas e Instrumentos para la Recolectar Información**

Los instrumentos de investigación, permiten al investigador y a la investigación, la recolección de datos e información relevante para desarrollar la investigación y para dar respuesta al problema o fenómeno estudiado. Los

instrumentos van a depender de la naturaleza de la investigación y de los objetivos de esta.

Para efectos del presente proyecto de investigación, y tomando en cuenta el enfoque seleccionado, la información se obtendrá por medio de los instrumentos tanto cualitativos como cuantitativos, entre los que se encuentra la entrevista, el cuestionario y la revisión de documentación.

### **3.4.1 Entrevista**

La entrevista es definida por Hernández y Mendoza (2018) como “una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). En la entrevista, a través de las preguntas y respuestas se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados” (p. 449)

En el caso del presente estudio, la entrevista se diseña con preguntas abiertas, que permitan obtener un perspectiva profesional y amplia sobre la aplicación de la Ley N°7744 en las concesiones de las zonas marítimas terrestres, especialmente en el caso de las islas; lo que favorece obtener el punto de vista de profesionales en Derecho con amplio conocimiento sobre el tema.

### **3.4.2 Cuestionario**

Hernández y Mendoza (2018), consideran que el cuestionario es un conjunto de preguntas sobre un determinado tema, que permiten mediar una o más variables, con el fin de obtener datos que pueden ser medidos y cuantificados, para dar

explicación a un fenómeno o situación; por este motivo las preguntas deben ser diseñadas para responder el problema de investigación.

Para efectos de la investigación realizada, el cuestionario diseñado está conformado por preguntas cerradas, las cuales permitirán medir el conocimiento y la opinión de las personas habitantes de zonas de costa o islas, en relación con la Ley N°7744 y su aplicación en las concesiones de zonas marítimo terrestres, así como la importancia de un adecuado cumplimiento de esta Ley para la protección del medio ambiente y como beneficio económico y social para las poblaciones.

### **3.4.3 Documentos escritos**

Hernández y Mendoza (2018) consideran como instrumento cualitativo la recolección y revisión de documentación sobre un tema, cuya relevancia reside en que favorece a la comprensión y comportamiento de un fenómeno o situación estudiada. Para el estudio realizado, la revisión de documentos bibliográficos está conformada por el ordenamiento jurídico sobre las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, así como documentación oficial del Instituto Costarricense de Turismo (ICT, así como otras normativas relacionadas con el tema que compete.

## **3.5 Operalización de las Variables**

### **3.5.1 Variable 1: Ordenamiento Jurídico de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos**

*Definición conceptual:* Jinesta (2019) se refiere a la Ley N°7744 como un instrumento normativo para la regulación de puestos menores de carácter turístico y deportivo; la cual toma nace en respuesta a la conciencia de la trascendencia y

potencial económico de la actividad náutica de carácter turístico, recreativo y deportivo.

*Definición Operacional:* Para analizar la legislación sobre la concesión de marinas y atracaderos turísticos, se analizará como indicador la Ley N°7744, alcances, trámites, aplicabilidad de la legislación.

*Definición Instrumental:* Esta variable se evalúa por medio de la aplicación de una entrevista a profesionales en Derecho, especializados en el tema.

### 3.5.2 Variable 2: Desarrollo y Accesibilidad de las islas

*Definición Conceptual:* Zumbado y León (2017 consideran que la planificación territorial en las islas en Costa Rica permite una amplia flexibilidad en la generación de propuestas de diseño de intervención del territorio, debido a que estas son terrenos del Estado y su uso por parte de las personas se puede realizar obteniendo una concesión, previo a la aprobación de un Plan Regulador. Para las islas con presencia de atractivos o que ya tienen el turismo como parte de su sistema socioeconómico debe considerarse dentro del diseño de las áreas recreativas las necesidades del visitante, no solo de los locales. (p. 63)

*Definición Operacional:* Para el análisis de esta variable se tomará en consideración los aspectos contemplados en la Ley N°7744, en torno a las concesiones y operación de actividades náuticas de carácter turístico, recreativo y deportivo.

*Definición Instrumental:* La variable es medida por la aplicación del cuestionario, aplicado a personas habitantes de zonas costeras y de islas en Costa Rica.

**Cuadro 4.** *Operalización de Variables*

<b>Operalización de las Variables</b>				
<b><i>Objetivo Específico</i></b>	<b><i>Hipótesis</i></b>	<b><i>Variables</i></b>	<b><i>Definición Conceptual</i></b>	<b><i>Definición Operacional</i></b>

<p>1. Estudiar la aplicación de Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley N°7744) en relación con la zona marítimo terrestre.</p>	<p><b>A una mejor aplicación de la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley N°7744)</b></p>	<p><b>Ordenamiento Jurídico de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos</b></p>	<p>Jinesta (2019) se refiere a la Ley N°7744 como un instrumento normativo para la regulación de puestos menores de carácter turístico y deportivo; la cual toma nace en respuesta a la conciencia de la trascendencia y potencial económico de la actividad náutica de carácter turístico, recreativo y deportivo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley N°7744</li> <li>• Alcances, trámites aplicabilidad de legislación</li> </ul>
<p>2. Establecer la accesibilidad y desarrollo vía marítima en las islas, mediante la aplicación de la Ley N°7744.</p>		<p><b>Desarrollo y accesibilidad de las islas</b></p>	<p>Zumbado y León (2017) consideran que la planificación territorial en las islas en Costa Rica permite una amplia flexibilidad en la generación de propuestas de diseño de intervención del territorio, debido a que estas son terrenos del Estado y su uso por parte de las personas se puede</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concesión</li> <li>• Operación actividad náutico carácter turístico, recreativo deportivo.</li> </ul>
<p>3. Analizar los aspectos más relevantes de la Ley N°7744 en la tutela de la concesión en las islas de Costa Rica.</p>	<p><b>mejor accesibilidad y desarrollo vía marítimo en las islas de la Zona Marítimo Terrestre en Costa Rica</b></p>			
<p>4. Determinar la efectividad del ordenamiento jurídico, en relación con las concesiones</p>				

en zonas públicas de la Zona Marítimo Terrestre, específicamente en el uso de las islas.			realizar obteniendo una concesión, previo a la aprobación de un Plan Regulador. (p. 63)	
--	--	--	---	--

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

## **CAPITULO IV. ANÁLISIS DE DATOS**

El presente capítulo tiene como fin presentar el análisis de los datos obtenidos de los sujetos de investigación, al respecto Hernández et al. (2014) afirman que “Para analizar los datos, en los métodos mixtos el investigador confía en los procedimientos estandarizados y cuantitativos (estadística descriptiva e inferencial), así como en los cualitativos (codificación y evaluación temática), además de análisis combinadosse realiza tomando en cuenta los niveles de medición de las variables y mediante la estadística.” (p. 271)

Partiendo de lo anterior, el análisis de datos permite dar respuesta al objetivo e hipótesis de investigación; para efectos del presente estudio se aplica un cuestionario a 15 participantes, representados por personas que habitan o viven en zonas costeras o cerca de islas, además, de una entrevista aplicada a cinco profesionales en derecho.

A continuación, se presenta la información recaudada por medio de un cuestionario, a través de una tabla, en que se exponen los datos recolectados, en su valor absoluto y relativo, seguido de un análisis de la información y su gráfica.

#### 4.1 Análisis de Cuestionario aplicado habitantes de zonas costeras y cercanas a islas

**Tabla 1.** *Características sociodemográficas de la población*

Indicador	Número	Porcentaje
<b>Sexo</b>		
Femenino	7	47%
Masculino	8	53%
<b>Edad</b>		
18-25 años	3	20%
26-30 años	3	20%
31-40 años	3	20%
41-50 años	4	27%
51 o más años	2	13%
<b>Nivel de Escolaridad</b>		
Primaria	1	6%
Secundaria	6	40%
Secundaria Incompleta	4	27%
Universidad Completa	2	13%
Universidad Incompleta	1	7%
Técnico	1	7%
<b>Provincia</b>		
Puntarenas	6	40%
Guanacaste	4	33%
Limón	5	27%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

La tabla expuesta presenta la información de las características sociodemográficas de las personas que participan en la investigación, mediante el cuestionario aplicado; de lo cual se extrae que, en cuanto al sexo, se procuró que estuviera equilibrada la cantidad de participación; y se procuró una equitativa participación de las tres provincias del país.

**Cuadro 6.** *¿Conoce en qué consiste la Ley de Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (N°7744)?*

Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
SÍ	5	67%
NO	10	33%
TOTAL	15	100%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

El Cuadro N°5 muestra que de las personas participantes del estudio el 67% dice no tener conocimiento de la Ley N°7744 y en que consiste este, ni su aplicación; por otra parte, un 33% de las personas afirma conocer dicha ley y sus lineamientos, lo que muestra un alto porcentaje de personas que desconocen el marco legal respecto al funcionamiento de las concesiones de marinas y atracaderos turísticos.

**Gráfico 1.** *¿Conoce en qué consiste la Ley de Concesión y operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (N°7744)*



**Fuente:** Cuadro N°5.

**Cuadro 7.** *¿Considera que dicho ordenamiento jurídico cumple a cabalidad, en términos de revisión estricta de los proyectos para las concesiones y en relación al compromiso de la legislación en la protección y seguridad del medio ambiente y los recursos?*

Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
SÍ	5	33%

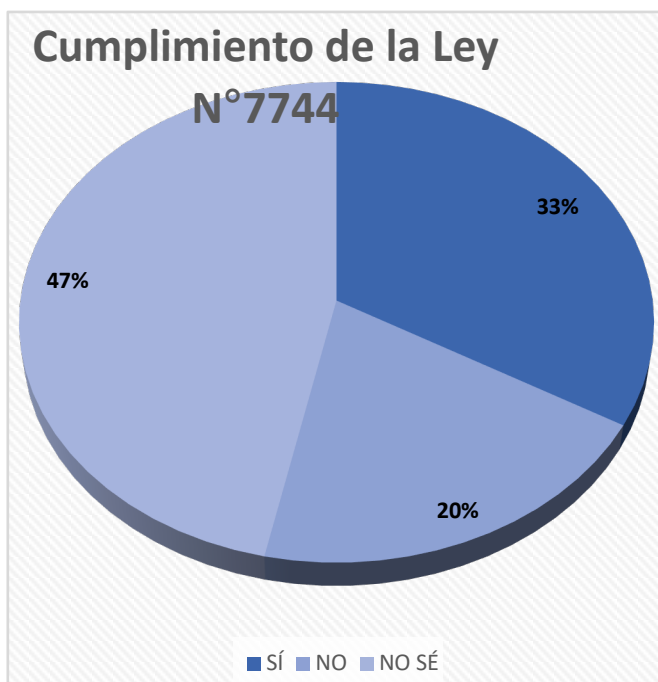
<b>NO</b>	3	20%
<b>NO SÉ</b>	7	47%
<b>TOTAL</b>	15	100%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

### **Análisis:**

El Cuadro N°6 muestra que, en relación a la percepción sobre el cumplimiento de la Ley N°7744, en la revisión de proyectos para las concesiones, en cuanto a protección del medio ambiente y los recursos, de las personas participantes el 47% indica no tener conocimiento al respecto, el 33% considera que dicha ley sí cumple con su función y presta atención a los posibles efectos de las concesiones en el ambiente y el cuidado de los recursos; por otro lado, un 20% indica que la ley no se cumple a cabalidad.

**Gráfico 2.** *¿Considera que dicho ordenamiento jurídico se cumple a cabalidad, en términos de revisión estricta de los proyectos para las concesiones y en relación con el compromiso de la legislación en la protección y seguridad del medio ambiente y los recursos?*



Fuente: Cuadro N°6.

**Cuadro 8.** *¿Cuál considera que debería ser el uso que se debe dar a las islas en Costa Rica?*

Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
Desarrollo Turístico rural comunitario	15	25%
Construcción de casas de habitación	6	10%
Ecoturismo		23%
Conservación natural de las islas	14	21%
Desarrollo de megaproyectos turísticos	4	6%

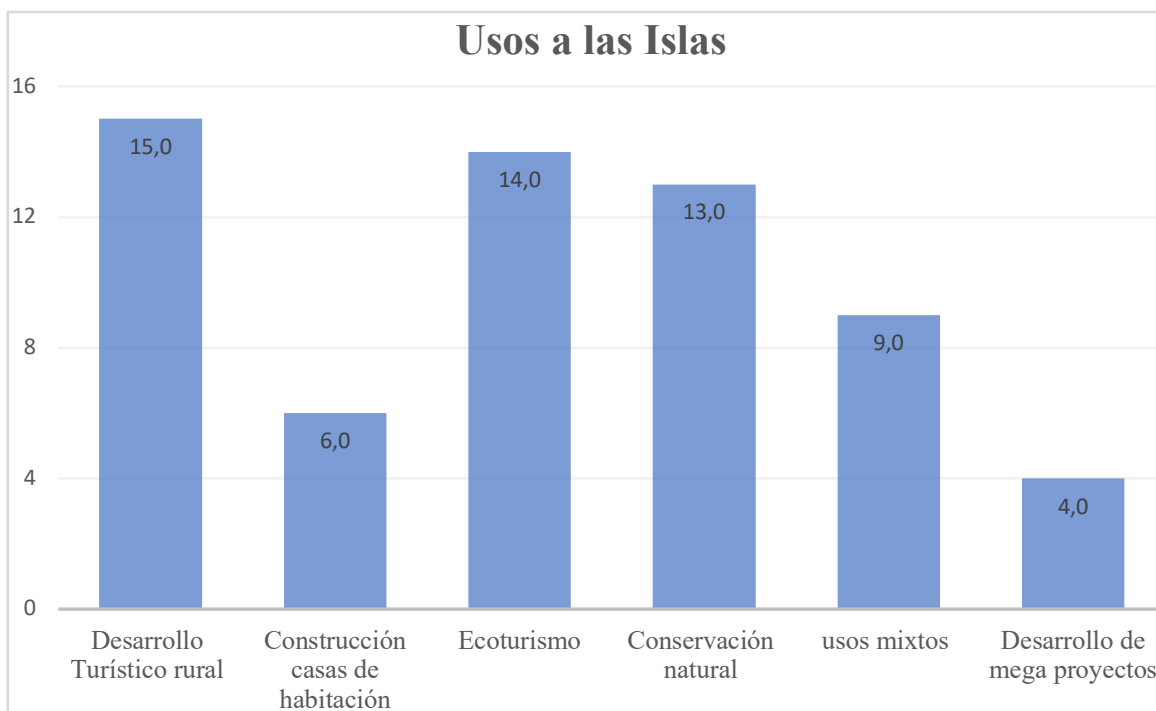
<b>Uso mixto</b>	9	15%
<b>TOTAL</b>	15	100%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

### **Análisis:**

En relación con los usos que la población considera que debe darse a las islas en el país, y según con los datos obtenidos, el desarrollo de proyectos turísticos rurales obtiene el mayor porcentaje de selección entre los participantes, con un 25%, el cual representa la totalidad de estos; a este le sigue el ecoturismo con un 23%, es decir 14 personas; además, la conservación natural de las islas obtuvo un 21% (13 participantes). Por su parte, el uso mixto representa un 15%, es decir que dicha opción fue seleccionada por 9 personas; en menor porcentaje, se encuentra la construcción de casas de habitación con un 10%, selección que realizaron 6 personas, y el desarrollo de megaproyectos turísticos obtuvo un 6%, lo que presenta a 4 personas.

**Gráfico 3.** *¿Cuál considera que debería ser el uso que se debe dar a las islas en Costa Rica?*



**Fuente:** Cuadro N°7

**Cuadro 9.** *¿Considera importante que se realicen actividades relacionadas con accesibilidad vía marítima a las islas, como parte del turismo?*

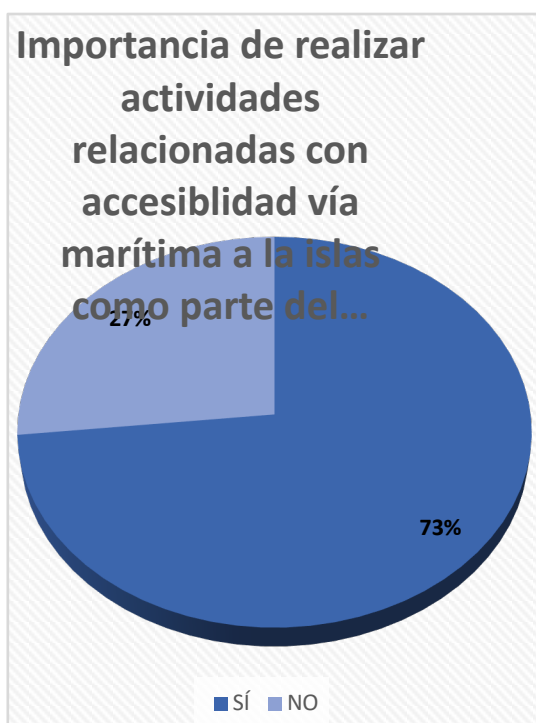
Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
<b>SÍ</b>	11	73%
<b>NO</b>	4	27%
<b>TOTAL</b>	15	100%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Según la información presentada en el Cuadro N°7, para la mayoría de las personas que participan en el cuestionario, es decir un 73%, consideran de importancia que en las islas se realicen actividades de accesibilidad vía marítima, como parte del crecimiento del turismo; y por su parte el 27% no cree que este tipo de actividades turísticas sean de importancia; tomando esto en consideración, la mayoría de las personas de las costas, consideran que el crecimiento del turismo, puede ser de importancia para el bienestar económico de la población habitantes o cercanas a las islas.

**Gráfico 4.** *¿Considera importante que se realicen actividades relacionadas con accesibilidad vía marítima a las islas, como parte del turismo?*



**Fuente:** Cuadro N°8

**Cuadro 10.** *¿Considera que el país cuenta con instrumentos legales adecuados para promover la viabilidad y desarrollo de actividades turísticas en las islas?*

Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
<b>SÍ</b>	9	60%
<b>NO</b>	6	40%
<b>TOTAL</b>	15	100%

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Según la información presentada en el Cuadro N°9, el 60% de las personas que contestaron el cuestionario consideran que el país cuenta posea un marco legal adecuado para regular y promover la viabilidad de que se desarrollen actividades turísticas en las islas; mientras tanto, un 40% no considera que el país se encuentra capacitado legalmente para poder regular de manera adecuada que se generen proyectos asociados con el desarrollo del turismo en las islas. Al respecto, se puede comprender que exista una parte de la población que tenga poca confiabilidad en el sistema de leyes costarricense, lo que podría influir en las personas que participan en el estudio.

**Gráfico 5.** *¿Considera que el país cuenta con instrumentos legales adecuados para promover la viabilidad y desarrollo de actividades turísticas en las islas?*



Fuente: Cuadro N°9

**Cuadro 11.** *¿Cree usted importante que las municipales o el ICT brinde capacitación a las personas sobre las concesiones y las leyes que regulan estas?*

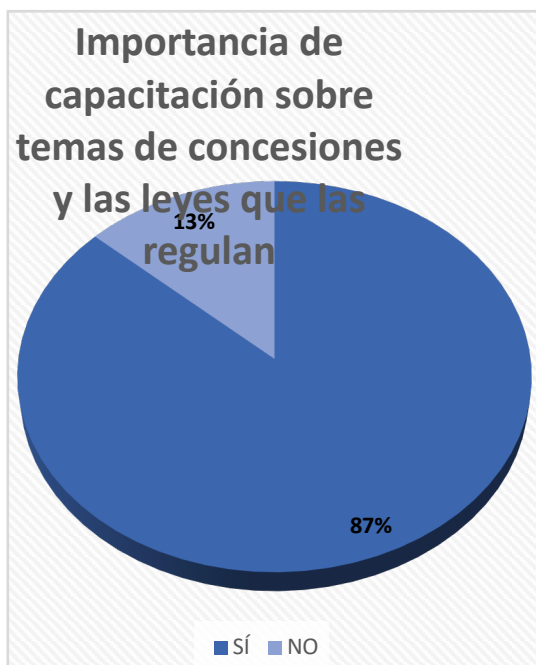
Variable	Valor Absoluto	Valor Relativo
SÍ	13	87%
NO	2	13%
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Según el Cuadro N°10, el 87% de las personas que participan en el cuestionario, es importante que desde las municipales o el Instituto Costarricense de Turismo instruyan a la población sobre cómo las concesiones pueden beneficiar o afectar el desarrollo de la comunidad y del medio ambiente; así como ayudar a conocer las leyes que regulan estas actividades. Por otra parte, el 13% consideran que no es un aspecto de importancia, para las personas adquirir conocimientos o instrucción sobre este tipo de actividades y el cuerpo legal que las regula.

**Gráfico 6.** *¿Cree usted importante que las municipales o el ICT brinde capacitación a las personas sobre las concesiones y las leyes que regulan estas?*



**Fuente:** Cuadro N°10

## 4.2 Análisis de Entrevista Aplicado a Profesionales en Derecho

Tabla 2. Pregunta N°1

<b>Pregunta N°1</b>	
<b>¿Cómo interpretaría la legislación vigente, en materia de concesiones de marinas y atracaderos turísticos, desde su experiencia profesional?</b>	
<p><b>Respuesta 1:</b></p> <p>La legislación vigente establece claramente que las concesiones de marinas y atracaderos turísticos deben otorgarse resguardando el ambiente y los recursos naturales de la zona, ya que, estas se establecen en lugares que forman parte del patrimonio natural del Estado; lo que hace que la ley busque reforzar el enfoque en la conservación del entorno. Asimismo, la supervisión y fiscalización periódica por parte de las instituciones del Estado subrayan el compromiso con la protección ambiental en el desarrollo de proyectos turísticos.</p>	<p><b>Respuesta 2:</b></p> <p>La legislación vigente permite regular las concesiones para actividades turísticas en zonas marítimas; en donde, se vigila que el concesionario cumpla a cabalidad con los respectivos trámites y con los deberes que se le confieren, además, de establecer las responsabilidades de las autoridades pertinentes.</p> <p>Es decir, este marco legal, es sobre el que se debe fundamentar toda concesión, y los aspectos que conllevan la aprobación, ejecución y control de esta.</p>

<p><b>Respuesta 3:</b></p> <p>Es un cuerpo legal que establece todos los lineamientos que se deben seguir para solicitar y otorgar las concesiones de marinas y atracaderos turísticos; en donde se busca equilibrar el desarrollo turístico de las zonas costeras y la preservación del medio ambiente, bueno, también los requisitos y normativas sobre la construcción de la infraestructura, el uso de barcos, entre otros aspectos. Al apegarse a esta normativa, va a ser beneficio en todo aspecto, tanto para el concesionario, los habitantes y su economía, y el turismo del país.</p>	<p><b>Respuesta 4:</b></p> <p>La legislación establece normas aplicables para la construcción, administración y explotación de marinas y atracaderos turísticos. Se enfoca en criterios técnicos para clasificar estas instalaciones, incluyendo capacidad para albergar embarcaciones, facilidades para tripulantes y visitantes, así como calidad en la prestación de servicios. Además, se detallan los requisitos mínimos para marinas y atracaderos turísticos, que aseguren la seguridad de visitantes, habitantes y del medio ambiente.</p>
--	--

<p><b>Respuesta 5:</b> Se puede considerar como un instrumento legal que busca fortalecer el desarrollo turístico en las costas, como respuesta al interés de inversores en el turismo, debido a la riqueza y diversidad marina de estas zonas, entonces, las leyes buscan establecer una regulación jurídica que incluya los lineamientos que la persona que solicita la concesión debe seguir y las medidas que se deben tomar para salvaguardar la seguridad de las personas, los visitantes o usuarios de las instalaciones y principalmente de la protección del medio ambiente.</p>	<p><b>Respuesta 6:</b> Las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, están directamente relacionadas que el uso de espacios públicos, en los cuales existe gran riqueza de recursos y atractivos, por lo tanto, la normativa vigente, busca poder permitir que se realicen actividades económicas y turísticas, que en primer lugar, generen un beneficio económico y segundo lugar se promueva el turismo, pero al mismo tiempo, proteger dichos recursos y el medio ambiente, así como establecer los aspectos de construcción, funcionamiento, entre otros de las instalaciones, con el fin de que las concesiones generen beneficios pero también se protejan los recursos.</p>
---	--

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Las opiniones aportadas por los profesionales en derecho coinciden en que la legislación vigente en torno a las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, establece los lineamientos a seguir por el concesionario y las entidades reguladoras para la solicitud y aprobación de las concesiones, así como aspectos relacionados con la construcción, funcionamiento y seguridad de instalaciones, infraestructura y de los recursos naturales y medio ambiente.

**Tabla 3. Pregunta N°2**

<b>Pregunta N°2</b> <b>¿Cuáles considera que pueden ser desafíos legales de la aplicación de la Ley N°7744 en las islas?</b>	
<p><b>Respuesta 1:</b></p> <p>Bueno considero que uno de los desafíos principales sea el cumplimiento a cabalidad de esta, y que tanto concesionario como entidad encargada de su aprobación se apeguen a lo establecido en la ley; especialmente, en temas de transparencia en el proceso de solicitud de aprobación y de control y vigilancia de cumplimiento con lo establecido en la ley sobre construcción y funcionamiento.</p>	<p><b>Respuesta 2:</b></p> <p>Considero que un desafío sobre la aplicación de la ley es que esta sea clara y que sus lineamientos sean detallados y comprensibles, ya sabemos, que la legislación puede llegar a presentar malas interpretaciones, debido a mal diseño de artículos, por ejemplo.</p> <p>Además, creo que también es un desafío controlar que se cumpla con lo estipulado en dicho cuerpo legal, y se mantenga la vigilancia desde la solicitud hasta el funcionamiento de las instalaciones.</p>

<p><b>Respuesta 3:</b> Prácticamente creo que los desafíos legales son la fiscalización y cumplimiento efectivo de la ley; que exista corrupción o conflicto de interés que afecten la adecuada aplicación, leyes ambiguas o poco claras, que no se realice un control y vigilancia del cumplimiento y aplicación, bueno por nombrar los que se me vienen a la mente. Pero básicamente, serían esos los desafíos, o también que la legislación no sea clara o no aborde aspectos importantes.</p>	<p><b>Respuesta 4:</b> Realmente el desafío, al igual que casi toda ley, es que exista un cumplimiento a cabalidad de la establecido. Y con la Ley 7744, no es la excepción; pueden surgir situaciones que obstaculicen una adecuada aplicación. Es un reto, que exista una vigilancia y control de que se cumpla la ley, pues debido a intereses o poca transparencia en el proceso, por parte de concesionario o figuras responsables, no se puede asegurar que la concesión sea totalmente legal.</p>
<p><b>Respuesta 5:</b> Sería buscar la forma de hacer cumplir con lo expresado en la ley, creo que es uno de los aspectos, desde lo legal más complicado de lograr. Si bien es cierto, las leyes están diseñadas para regular todo el proceso asociado con la concesión, no es una garantía que todas las acciones serán cumplidas a cabalidad.</p>	<p><b>Respuesta 6:</b> Primeramente, garantizar la aplicación y cumplimiento de la Ley de Concesiones, de una forma transparente y responsable. Segundo, que existan elementos poco claros o ambiguos que puedan generar conflictos y problemas, que pasa mucho en los marcos legales. Pero creo, que el primero es el que más peso tenga, no es secreto que, en ciertos sectores y aspectos, pueden existir intereses, que provoquen que se incumpla con uno o más aspectos de la ley.</p>

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

La información contenida en la tabla, sobre los desafíos que pueden surgir, desde la legalidad, para el cumplimiento de la Ley N°7744, los profesionales presentan una coincidencia en sus respuestas, en que uno de los principales retos es velar por el cumplimiento y aplicación a cabalidad de los estatutos que la conforman; especialmente, que exista un cumplimiento transparente, sin que medien conflictos o intereses de parte de las entidades reguladoras. Además, se considera que otro reto es el asociado con la claridad de las leyes que conforman este documento, es decir, que la interpretación de la ley afecte el adecuado cumplimiento de dicho ordenamiento.

**Tabla 4. Pregunta N°3**

**Pregunta N°3**

**¿ Considera que la actual legislación aborda de manera eficiente la accesibilidad vía marítima, en las concesiones de marinas y atracaderos turísticos? Especifique.**

<p><b>Respuesta 1:</b></p> <p>Creo que sí, actualmente, esta legislación aborda eficientemente la accesibilidad vía marítima al requerir que las marinas y atracaderos turísticos cuenten con señalamiento marítimo y facilidades para la navegación, e inclusive existe normativa que se centra en los barcos. Todo para garantizar que las instalaciones sean seguras y que no afecten el medio ambiente, ni la seguridad de los visitantes.</p>	<p><b>Respuesta 2:</b></p> <p>Considero que sí, es decir, dentro de los lineamientos se abordan todos los aspectos relacionados a seguridad, resguardo del medio ambiente y los recursos, los requerimientos de construcción, mantenimiento, control. Y es que esto es necesario para cualquier proyecto de concesiones marinas y de atracaderos turísticos, están en juego el adecuado uso de los recursos y la seguridad y satisfacción de los visitantes y de las personas de la zona.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b></p> <p>Hasta donde tengo conocimiento sí es eficiente, bueno si se cumple a cabalidad, que sería lo complicado. Pero la ley es clara en cuando a la accesibilidad vía marítima, como que zonas son permitidas cuales no, los lineamientos de construcción y de funcionamiento.</p>	<p><b>Respuesta 4:</b></p> <p>Bueno, es que, en este aspecto, no solo es importante la Ley 7744, sino que también se regula por otras leyes como la 6043 y la Ley 7554 la Orgánica del Ambiente, todo ese cuerpo legal aborda diferentes aspectos asociados a la concesión de marinas y atracaderos turísticos. En teoría, sí es eficiente, siempre y cuando se aplique de manera correcta</p>

<p><b>Respuesta 5:</b> Según las diferentes normativas se puede decir que sí, y es que, cualquier concesión debe estar apoyada y fundamentada en lo que establece el marco legal, en donde se abordan todos los aspectos necesarios para garantizar el buen uso y cuidado de los visitantes, de los recursos. Además, también la ley, es tajante sobre los requisitos de aprobación en caso de la accesibilidad marítima.</p>	<p><b>Respuesta 6:</b> Dentro de lo que cabe sí es eficiente, de cumplir con lo que expresa el marco legal. Pero en este marco existen todos los aspectos que son tomados en cuenta por el concesionario, los organismos encargados; y son puntuales en el compromiso y responsabilidad de salvaguardar la integridad y cuidado de los recursos naturales y la comodidad y seguridad de quienes serán los visitantes.</p>
---	---

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Las opiniones de los profesionales muestran que, para estos, el marco legal que regula la accesibilidad marítima, en las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, principalmente, pues en diversas leyes que lo componen, se establecen lineamientos importantes que, si se cumplen en su totalidad, será de beneficio para el país y para el concesionario, así como para los habitantes de las zonas aledañas y visitantes.

**Tabla 5. Pregunta N°4**

<p><b>Pregunta N°4</b></p> <p><b>¿Considera que se garantiza la transparencia y respeto de la ley en la revisión, aprobación, control y vigilancia de las concesiones en zonas marítimas terrestres?</b></p>
--

<p><b>Respuesta 1:</b></p> <p>La ley busca que se realicen los procesos de manera transparente, pero no sé si se garantiza que, en todos los proyectos o solicitudes, se cumpla con una aplicación de la ley confiable y que se vigile constantemente; que sería lo ideal. Y claro que hay entidades encargadas de velar por el cumplimiento de la ley, pero como digo no es algo que se garantice que ocurra siempre.</p>	<p><b>Respuesta 2:</b></p> <p>Pues en teoría debería ser así, no solo por el marco regulatorio sobre las concesiones, sino desde las leyes de administración pública, y desde la ética. Especialmente, que, para la aprobación de concesiones, se requieren una serie de procesos, que también pasan por la lupa de la jurisdicción para poder realizar la aprobación, y después se controla que una vez realizada la construcción se regule y controle el funcionamiento.</p>
<p><b>Respuesta 3:</b></p> <p>Se puede decir que es el fin de un ordenamiento jurídico, que se cumpla lo establecido, pero en la práctica, no se puede afirmar que se garantiza la transparencia y el respeto a la ley. Las entidades que velan por el cumplimiento de la ley, claro que están obligadas a controlar todo lo relacionado con concesiones, pero no es se puede negar, que no siempre se realizan tramites o aprobaciones, incumpliendo algún aspecto legal.</p>	<p><b>Respuesta 4:</b></p> <p>La ley como tal ese es un fin que busca, que toda acción y proceso sea dentro de lo legal, las entidades reguladoras de las concesiones deben ser las responsables de evaluar si este marco legal está siendo respetado; y tomar las medidas pertinentes para hacer cumplir lo establecido; pero no se puede saber, o al menos yo no puedo saber, si las partes implicadas cumplen con lo estipuladas, por ello es que todo trámite y decisión debe estar fundamentado en las leyes.</p>

<p><b>Respuesta 5:</b> En el país se sabe que no faltan los casos de corrupción o de intereses de autoridades o personas que encuentran algún beneficio en mirar para otro lado, aun cuando se están dando violaciones a una ley, entonces en el caso de las concesiones, podría decir que, se busca realizar un estudio exhaustivo de todos los procesos respecto a estas, y que estén dentro de la ley, pero que esto se garantice en cien por ciento de las ocasiones es lo que no creo que ocurra.</p>	<p><b>Respuesta 6:</b> La verdad esto lo pongo en duda, es cierto que todo el proceso debe pasar ante el ojo de los entes reguladores, velar que toda la ley se cumpla, pero es probable que se generen situaciones a favor de quienes deben hacer cumplir los lineamientos, esto debido a algún tipo de interés, ya sea económico o por argolla como decimos. Es que la ley está para ser cumplida y queda claro que ya sea el ICT o la CIMAT o las municipales deben también apegarse a estas leyes y su cumplimiento, pero es que no se puede saber si siempre hay esa transparencia.</p>
--	--

**Fuente:** Elaboración Propia (2023)

**Análisis:**

Las opiniones ofrecidas por los profesionales en derecho se encuentran divididas, en cuanto que, algunas de las personas consideran que sí se garantiza la transparencia en los procesos asociados con las concesiones, sin embargo, esto debe ir de la mano con la vigilancia de los organismos pertinentes a procurar que se cumpla todo lo establecido; por otra parte, otras de las personas se presentan dubitativas en cuanto a si esta transparencia se garantiza en todos los casos y todo el tiempo, debido a la percepción negativa de cómo funcionan las concesiones y la administración a cargo de estas, o por conocimiento de situaciones de corrupción, enriquecimiento ilícito, tráfico de influencias, por nombrar algunas. Lo que permite

observar, que dentro del ámbito legal existen cuestionamientos sobre la garantía de transparencia y ética al momento de realizar los procesos de solicitud, revisión, aprobación y control de las concesiones de marinas y atracaderos turísticos.

**Tabla 6. Pregunta N°5**

<b>Pregunta N°5</b>	
<b>¿Cuáles considera que son aspectos claves a considerar para asegurar una implementación adecuada de la Ley N°7744, en el desarrollo del turismo en las islas y de la accesibilidad vía marítima?</b>	
<p><b>Respuesta 1:</b></p> <p>Es esencial que se vigile celosamente todos los aspectos relacionados con la sostenibilidad ambiental, establecer cuáles áreas pueden ser utilizadas, cuales no; controlar las correctas prácticas en el desarrollo de los proyectos. Además, un proceso transparente, una ejecución de labores adecuada por parte de las partes que participan en las concesiones.</p>	<p><b>Respuesta 2:</b></p> <p>Considero importante que exista una supervisión y fiscalización continua por parte de las instituciones, y establecer o fortalecer los mecanismos para verificar el cumplimiento de las concesiones y de la accesibilidad vía marítima, de forma que se proteja a los visitantes, no se afecte a la comunidad y se cuide todo aspecto relacionado con la protección del medio ambiente.</p>

<p><b>Respuesta 3:</b></p> <p>Bueno en primer lugar mecanismos para hacer cumplir lo establecido en la ley, un control efectivo, que se logre detectar si existen intereses o faltas a la ley. Por otro lado, también es importante que la ley sea clara en torno a las medidas que se deben tomar para proteger el medio ambiente, y controlar que las construcciones y el funcionamiento del turismo en las islas, se encuentre equilibrada entre el desarrollo económico, la protección de la comunidad y visitantes y el respeto al medio ambiente.</p>	<p><b>Respuesta 4:</b></p> <p>Particularmente, creo que mayor supervisión para el cumplimiento de la ley, mayor transparencia, eso en cuanto al cumplimiento de la ley por parte de los elementos que conforman las concesiones. Por otro lado, pues nada, que la ley aborde todos los aspectos necesarios sobre solicitud, construcción, funcionamiento, responsabilidades, protección del medio ambiente, entre otras.</p>
<p><b>Respuesta 5:</b></p> <p>Si estamos hablando de implementación de la Ley, sería un mejor control del cumplimiento, a cargo de las entidades pertinentes; de esta forma se procura de manera eficiente que el desarrollo del turismo en islas y la accesibilidad vía marítima, evitando afectaciones al medio ambiente, uso inadecuado de los recursos y trámites transparentes.</p>	<p><b>Respuesta 6:</b></p> <p>Pues podría ser una mayor coordinación y control entre las instituciones que forman parte del proceso de estudio, aprobación y control del turismo en islas y de las marinas y atracaderos turísticos, para velar por el cumplimiento del marco legal, además de la supervisión para evitar desviaciones en la aplicación de la ley, y para prevenir actos de corrupción o faltas que puedan incurrir en afectaciones para el país, la comunidad y para el medio ambiente.</p>

**Análisis:**

A partir de lo descrito los participantes de la entrevista, consideran que para asegurar una implementación adecuada de la Ley N°7744 en el desarrollo del turismo en las islas y de la accesibilidad vía marítima, es importante contar con mecanismos que favorezcan el cumplimiento de la normativa, dichos mecanismos deben ser cuidadosamente supervisados por las entidades responsables de la investigación, aprobación, vigilancia y control de las concesiones; además, se considera que es importante que se cumpla a cabalidad con todos los aspectos detallados en la ley, en torno a protección del medio ambiente, funcionamiento, infraestructura y todos aquellos procedimientos que garanticen el adecuado desarrollo turístico en equilibrio con el bienestar social y la sostenibilidad con el medio ambiente.

Ahora bien, tomando en consideración la información obtenida del cuestionario y la entrevista, permiten observar la variedad de opiniones existentes entre la población y los profesionales en derecho, sobre los alcances, la importancia, los retos y desafíos, e inclusive las preocupaciones y percepciones sobre este cuerpo legal y la posibilidad de incumplimiento y de poca supervisión y vigilancia por parte de las entidades como las municipalidades, el CIMAT, el ITC y todas las demás entidades que participan en este proceso.

**CAPÍTULO V**  
**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## 5.1 Conclusiones

Tomando en cuenta la información recolectada de los participantes de la investigación y del análisis del ordenamiento jurídico relacionado con las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, y en respuesta a los objetivos planteados, se desprenden las siguientes conclusiones:

En torno a la aplicación de la Ley N°7744, en la Zona Marítimo Terrestre, y por tanto de las islas, se concluye que de acuerdo a la información recolectada, la ley busca abordar todos los aspectos relevantes en torno a las concesiones de marinas y atracaderos turísticos, sin embargo, en la actualidad se dan situaciones ilegales, tal es el caso de atracaderos clandestinos por lo que, debería existir un ordenamiento específico más estricto que aborde exclusivamente sanciones proporcionales sobre la gravedad de estos acontecimientos, esto bajo la inteligencia de que se cumpla a cabalidad lo establecido por dicha norma.

Aunado a lo anterior, desde la perspectiva de profesionales en derecho y de la misma población, existe un recelo a considerar que, en la práctica, se cumple a cabalidad con la aplicación de la dicha ley; pues si bien es cierto, existe en la Ley N°6043, sanciones dirigidas a quien incumpla lo establecido en la Ley N°7744, o

para la administración que incurra en alteración de los trámites, la ley no asegura que exista una supervisión constante y que se garantice que se aplique en su totalidad,

Sobre la accesibilidad y desarrollo de las vías marítimas en las islas, desde la Ley N°7744, dicha ley no hace referencia clara sobre este aspecto, pues se centra en exponer los trámites y requerimientos; así como los entes encargados de las concesiones; lo que hace necesario fundamentar dichas actividades, a partir de otras leyes o documentos existentes; al respecto, es importante que dentro del ordenamiento se amplíen o especifiquen más aspectos que se dirijan al uso de concesiones en las islas; esto debido a la importancia de estas como actividad turística y económica, que puede traer beneficios a las personas que viven en estas o que viven cerca; así como al país; pero también, debido al impacto ambiental que puede tener, de no establecer lineamientos claros sobre la construcción y manejo de actividades de accesibilidad a islas.

Entonces, se determina que, es necesario reformar la actual ley de manera que, se aborden de forma clara y específica, aspectos relacionados con la accesibilidad y desarrollo vía marítima en las islas; con el fin de garantizar que las actividades relacionadas garanticen el bienestar de los recursos y el ambiente y de las poblaciones.

La investigación exhaustiva de los aspectos más relevantes de la Ley N°7744 en la tutela de las concesiones en las islas de Costa Rica resalta la importancia de la legislación en la protección de los derechos involucrados. A pesar de sus méritos, se evidencian desafíos en la aplicación uniforme y la interpretación

de ciertos aspectos clave de la ley, además, que es importante que existan mecanismos de vigilancia constante en el cumplimiento de los requerimientos de un adecuado desarrollo marítimo de estas zonas.

En cuanto a la tutela de concesión en las islas de Costa Rica, dependiendo de su tipificación, será responsabilidad de las municipales y al igual que se observa en otros aspectos, todo dentro de diferentes lineamientos encontrados en distinta documentación jurídica; esto desde el punto de vista de los profesionales en derecho y de la población, no es una garantía de que dicha tutela y control sea transparente en su totalidad. Pues si bien, se establecen funciones específicas de cada entidad, en materia de concesiones, no parece que, dentro del ordenamiento jurídico, existan lineamientos dirigidos al control o vigilancia del cumplimiento de dicha tutela, y es que, en este aspecto, lo más cercano sería lo establecido en la Ley N°6043 o meramente en legislación sobre la administración pública. Esto permite, tener una noción clara de las necesidades de la ley en este aspecto, principalmente por la importancia de espacios como las islas y las actividades turísticas en estas, donde es primordial que se garantice la protección del medio ambiente y de los recursos, y de las personas visitantes, así como de evitar afectaciones a las comunidades cercanas.

Pues desde la tutela, los aspectos más relevantes son aquellos que establecen el uso que se puede dar a la isla, los lineamientos de mantenimiento y cuidado con el ambiente y de los recursos, las responsabilidades y trámites del solicitante de la concesión y la adecuada construcción, vigilancia y funcionamiento por parte del concesionario; entre otros, en este caso, si desde la tutela no hay un

adecuado control, y se incurre en no cumplir con la legislación existente, en dicho caso, pueden causar afectaciones al medio ambiente, los visitantes y al turismo nacional.

Por último, en relación con la efectividad el ordenamiento jurídico en Concesiones en Zonas Públicas, se establece que, tanto la Ley N°7744, como otros ordenamientos, establecen de manera clara cuales son los usos de las zonas públicas, específicamente zonas marítimo terrestres, cuando se aplica la concesión y cuando no, y que procesos y trámites son necesarios para dicha la aprobación y desarrollo de proyectos. Es decir, que al revisar el ordenamiento se establecen de manera clara cuál es el proceso que se debe realizar para solicitar y aprobar una concesión, así como las responsabilidades de los organismos reguladores; tal y como se ha indicado, los lineamientos relativos a concesiones, no se encuentra solamente en la Ley N°7744, sino que se distribuye en otras leyes vigentes, pero estos permiten conocer todo lo relacionado y lo que se debe cumplir, desde lo legal, para todas las partes implicadas en la concesión.

Sin embargo, al pensar sobre la efectividad del ordenamiento, la principal preocupación son las deficiencias en la supervisión y aplicación de las concesiones, especialmente en las islas; ya que, según la percepción y conocimientos de las personas que participaron en el estudio, no se cuenta con mecanismos que garanticen que la ley se cumple totalmente, y por tanto sea efectiva al cien por ciento; entonces, aunque el marco legal vigente, establezca puntos claros y detallados sobre las concesiones para el desarrollo y accesibilidad marítima en las islas, si no existe la supervisión y control constante de que se esté cumplimiento

con todas la exigencias legales, desde diferentes entidades y documentos, en dicho caso, la efectividad de la ley se verá comprometida.

Como conclusión general, se determina que las concesiones de las marinas y atracaderos turísticos han sido considerados una fuente importante de la economía del país, especialmente, para las zonas costeras; así como un medio para atraer mayor inversión y turismo al país; es por este motivo que, es importante contar con un ordenamiento jurídico claro y que aborde todos los aspectos esenciales para garantizar que las concesiones y los proyectos que se erigen mediante estas, están diseñados bajo los estándares de seguridad y calidad más adecuado, en aras de mantener el medio ambiente, garantizar el bien social y económico común y la transparencia en los procesos de las concesiones y a lo largo del funcionamiento de estas.

Por tanto, y tomando en consideración la hipótesis planteada para la investigación, se determina que cuanto mejor sea la aplicación y fiscalización de la Ley N°7744, y otros ordenamientos jurídicos afines a las concesiones de la Zona Marítimo Terrestre, se mejora considerablemente el adecuado desarrollo de las islas, en relación con la accesibilidad vía marítima; pues ante el cumplimiento de los estatutos del marco legal, se busca que toda concesión responda a diversas aspectos que son relevantes en el cuidado del medio ambiente y del desarrollo de proyectos sostenibles, que favorezcan al desarrollo turístico, social y económico del país.

## **5.2 Recomendaciones**

A partir, de las conclusiones obtenidas de la presente investigación, se generan las siguientes recomendaciones:

En primer lugar, se sugiera llevar a cabo un estudio exhaustivo del marco legal actual sobre las concesiones en la Zona Marítimo Terrestre, con el objetivo de elaborar una única Ley que abarque todos los aspectos relacionados con estas concesiones. La meta es crear un instrumento claro y detallado que considere todas las áreas susceptibles de ser utilizadas para proyectos turísticos o deportivos, lo que permitirá un control y supervisión más efectivos del cumplimiento normativo.

Al Instituto Costarricense de Turismo y a las Municipales se recomienda capacitar a las personas solicitantes de concesiones y a la población en general sobre el entendimiento y cumplimiento del marco regulatorio en torno a las concesiones; con el fin de, garantizar que se vigile y cumplan a cabalidad todos los lineamientos establecidos, para mejorar el desarrollo y funcionamiento de los espacios, sin mayores afectaciones a la naturaleza, a los recursos, visitantes y habitantes de que hacen uso de los proyectos construidos. Al igual forma, el personal de dichas entidades debe de ser capacitado una vez haya una nueva ley, para que entienda los alcances y así poder realizar las supervisión y control que garantice el cumplimiento de la misma.

A la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT), se recomienda crear un marco jurídico donde se tengan mejores mecanismos para supervisar y vigilar la transparencia, aplicabilidad y cumplimiento de las leyes, sobre los trámites, proceso, desarrollo y funcionamiento de las concesiones; además, de reforzar los controles internos y revisiones constantes. Esto es imperante, pues, la

poca regulación o supervisión, puede dejar espacio a que se descuiden aspectos de manejo de recursos, uso de zonas inadecuado, medidas de seguridad de la infraestructura, entre otras, que causen afectaciones al ambiente y a los visitantes. Al igual que mejorar las normativas, para así promover el desarrollo de las actividades lucrativas que generan las embarcaciones nacionales y extranjeras, las cuales serían de gran beneficio para la generación de empleos en las áreas costeras. El expediente Legislativo 21990 es un gran ejemplo de los cambios que se le han venido haciendo al marco jurídico, para así promover el desarrollo de dichas actividades en territorio nacional.

Por último, se recomienda a las universidades, promover la investigación en el ámbito del Derecho sobre las concesiones de marinas y atracaderos turísticos. Esta iniciativa busca enriquecer el conocimiento en la materia y aumentar la conciencia sobre la importancia de contar con una normativa adecuada y su cumplimiento. Esto es fundamental para el desarrollo turístico, social y económico del país, teniendo en cuenta el impacto en el medio ambiente, los recursos y las comunidades. Además, se debe garantizar la transparencia, confianza y sostenibilidad.

## Referencias Bibliográficas

*Clasificación de Atracaderos Turísticos (Acuerdo 0)* (2019, 26 de febrero).

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88608&nValor3=115942&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88608&nValor3=115942&strTipM=TC)

Cajiao Jiménez, M., Salazar Cambronero, R., Valverde Soto, M., Naranjo Vargas, I. y Arauz Vargas, R. (2003). *Régimen legal de los recursos marinos y costeros de Costa Rica*. Ed. Fundación AMBIO. <https://www.yumpu.com/es/document/view/30663091/regimen-legal-de-los-recursos-marinos-y-costeros-en-costa-rica>

CIJUL (2008) *Marinas Turísticas*.

<https://cijulonline.ucr.ac.cr/?submit=Buscar&s=marinas>

Instituto Costarricense de Turismo (ICT) (2011). *Guía de Buenas Prácticas para la Construcción y Operación de Marinas Turísticas en Costa Rica*. <https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/comisi%C3%B3n-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-cimat/808-guia-marinas-costa-rica-final/file.html>

Instituto Costarricense de Turismo (ICT) (2015). *Guía de Procedimientos para la legalización de Atracaderos Turísticos Existentes*. <https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/comisi%C3%B3n-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-cimat/737-guia-para-la-legalizacion-de-atracaderos-existentes/file.html>

Jinesta Lobo, E. (2019). *Régimen Jurídico-Administrativo de las Marinas y atracaderos turísticos (Costa Rica)*. Ed. Biblioteca Jurídica Virtual, p. 553-569. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2722/31.pdf>

*Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (Ley N°7744)* (1997, 19 de diciembre). <https://www.ict.go.cr/es/documentos->

[institucionales/comisi%C3%B3n-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-cimat/709-ley-de-concesi%C3%B3n-y-operaci%C3%B3n-de-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-1/file.html](#)

*Ley para la regulación de las construcciones existentes en la Zona Restringida*

*Marítimo Terrestre (Ley N°9242) (2014, 06 de mayo).*

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77486&nValor3=97131&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77486&nValor3=97131&strTipM=TC)

*Ley sobre la Zona Marítimo Terrestre (Ley N°6043) (1977, 02 de marzo).*

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=32006&nValor3=96422&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=32006&nValor3=96422&strTipM=TC)

Miranda, M. (2007) *Tenencia y ocupación de la tierra en la Zona Marítimo Terrestre de Costa Rica. Decimotercer Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible.* <https://repositorio.conare.ac.cr/handle/20.500.12337/498>

Monge Castro, M. (2008). *Análisis Jurídico de los Dockominiuns y figuras afines en las concesiones de Marinas Turísticas.* [Tesis de Licenciatura, Universidad de Costa Rica].  
<https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/73006/Analisis%20juridico%20de%20los%20dockominiuns%20y%20figuras%20afines%20en%20las%20concesiones%20de%20marinas%20turisticas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Peña Flores, R. (2021). *Proyecto de Ley: Ley de Promoción del Sector Marítimo-Recreativo como motor de la activación de la economía azul en las zonas costeras costarricenses.*

<http://www.asamblea.go.cr/sd/Documents/estadisticas/TURISMO/TEXTO%20EXP%2021359.pdf>

Rabanal Bustos, R. (2015). *Regulación jurídica del uso del Borde Costero en Chile.* [Tesis de Licenciatura, Universidad Católica de la Santísima Concepción].

<http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/32/Rodrigo%20Edgardo%20Rabanal%20Bustos.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

*Reforma Ley Concesión y Funcionamiento Marinas Turísticas (N°27030-TUR-MINAE-S-MOPT)* (1998, 20 de mayo).

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=55620&nValor3=95693&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=55620&nValor3=95693&strTipM=TC)

*Reglamento a la Ley de Concesión y Operación de Marinas y Atracaderos Turísticos (N°38171-TUR-MINAE-S-MOPT)* (2013, 17 de octubre).

<https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/comisi%C3%B3n-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-cimat/711-reglamento-a-la-ley-de-concesi%C3%B3n-y-operaci%C3%B3n-de-marinas-y-atracaderos-tur%C3%ADsticos-no-38171-tur-minae-s-mopt/file.html>

Salvador Ayala, S. (2014). *Las concesiones de operación turística en áreas protegidas del Ecuador.* [Tesis de Licenciatura, Universidad de las Américas].

<https://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/80/1/UDLA-EC-TAB-2014-12.pdf>

Spenceley, A., Snyman, S. y Eagles, P. (2017). *Directrices para alianzas y concesiones turísticas en áreas protegidas: Generación de ingresos sostenibles para la conservación y el desarrollo*. Informe preparado por la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica y la UICN.

Zumbado Morales, F. y León Sequeira, S. (2017). *Turismo y nuevos paradigmas en el diseño de espacios recreativos mediante el ordenamiento territorial en Islas. Caso del Plan Regulador de Isla Chira, Costa Rica*. *Revista Urbano*, 36; 54-65.

<https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/86574/%c3%a4reas%20verdes%20y%20Ordenamiento%20Territorial.pdf?sequence=1&isAllowed=>

∨

ICT. (19 de 10 de 2024). *ICT*. Obtenido de ICT:

[https://www.ict.go.cr/es/?option=com\\_content&view=article&id=16&catid=9&lang=es-ES&Itemid=120%22#mision-y-visi%C3%B3n](https://www.ict.go.cr/es/?option=com_content&view=article&id=16&catid=9&lang=es-ES&Itemid=120%22#mision-y-visi%C3%B3n)