



MINISTERIO DE  
OBRAS PÚBLICAS  
Y TRANSPORTES

GOBIERNO  
DE COSTA RICA

# INFORME FIN DE GESTIÓN

**Verny Jiménez Rojas, director**  
(Noviembre 2022–Mayo 2026)

**División Marítimo Portuaria**

**Mayo, 2026**



## Tabla de contenido

I. PRESENTACIÓN .....	3
II. RESULTADO DE LA GESTIÓN .....	4
1. Acerca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) .....	4
2. Estructura Organizacional del Ministerio de Obras Públicas y Transporte .....	5
3. Objetivo y funciones de la División Marítimo Portuaria. ....	7
4. Principales reformas jurídicas y cambios contextuales que inciden en la función institucional. ....	19
5. Estado Autoevaluaciones del Sistema de Control Interno (SCI):.....	20
6. Principales logros alcanzados durante la gestión de conformidad con la Planificación Institucional por área temática. ....	24
Temática Normativa de la Actividad Marítima. ....	24
Temática de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera .....	32
Temática de Protección de las Instalaciones Portuarias Nacionales. ....	40
Temática de Control de la Navegación.....	42
Temática Capitanías de Puerto .....	45
Temática de Gestión de la Calidad en la Actividad marítima. ....	51
Temática de Gente de Mar.....	52
Temática de los servicios de Cabotaje mayor (ferry) y cabotaje menor (modalidad lancha) .....	53
7. Situación de los principales proyectos institucionales vigentes al inicio de la gestión y aquellos que quedaron pendientes de finalización.....	55
8. Situación del Ejercicio Económico de la División Marítimo Portuaria. ....	60
9. Capacitación de los funcionarios de la División Marítimo Portuaria .....	71
10. Estado Actual de cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante la gestión le hubiera girado algún otro órgano de control externo, según la actividad propia de cada administración.....	78
11. Estado Actual de cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera girado algún otro órgano de control interno, según la actividad propia de cada administración.....	154



## I. PRESENTACIÓN

El suscrito, Verny Jiménez Rojas, cédula N° 1-1035-0316, en mi condición de Director General de la División Marítimo Portuaria, nombrado en el puesto N° 047980, de Director General de la División Marítimo Portuaria, mediante la carta de presentación N° 169-2022, del 01 de noviembre del 2022 y concluyo en una primera instancia el día 07 de mayo del 2026, procedo a rendir Informe de Fin de Gestión en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 11 de la Constitución Política, el cual establece que los funcionarios públicos están sometidos a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas en el cumplimiento de sus deberes con responsabilidad personal; así como del inciso e) del artículo 12 de la Ley No. 8292, Ley General de Control Interno de 31 de julio de 2002, que establece que los jefes y los titulares subordinados deben presentar un informe de fin de gestión y realizar la entrega formal a su sucesor.

El presente informe de gestión final tiene como objetivo exponer, de manera resumida, los principales resultados y logros obtenidos durante el período en que ejercí el cargo, los cuales fueron alcanzados mediante el trabajo articulado con el equipo de personas colaboradoras de la institución, en el desarrollo de funciones tanto técnicas como administrativas.

Este documento se concibe como un instrumento de rendición de cuentas y transparencia de la administración saliente, y a su vez, como una fuente de información relevante que permita a las autoridades y funcionarios que asuman el puesto contar con elementos objetivos para la continuidad de la gestión institucional y la adecuada toma de decisiones.

MSC. Verny Jiménez Rojas  
**Director**  
**División Marítimo Portuaria**



## II. RESULTADO DE LA GESTIÓN

### 1. Acerca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

El MOPT tiene por objeto:

- a) Construir, mantener y mejorar las redes de carreteras y caminos del país y regular y controlar el transporte por carretera;
- b) Construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales y regular y controlar el transporte aéreo;
- c) Controlar y regular el transporte ferroviario;
- d) Construir, mantener y mejorar los puertos de altura, los puertos de cabotaje y vías fluviales. La administración de vías de aguas interiores estará a cargo de entidades locales y en el caso de existir instituciones especializadas en construcción y administración portuaria, el Ministerio de Transportes únicamente colaborará con tales instituciones en el cumplimiento de sus fines. En los puertos de Limón y Puntarenas se mantiene la situación jurídica existente en relación con los muelles; sin embargo, el Ministerio de Transportes se interesará en el estudio y solución de los problemas portuarios de ambos lugares.

#### Misión

Somos el Ministerio que gestiona, regula y controla las obras de infraestructura pública y servicios de transporte eficientes, seguros y resilientes para la contribución del desarrollo sostenible del país.



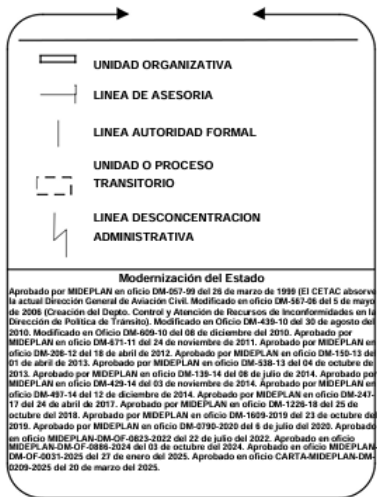
## **Visión**

Ser el Ministerio reconocido por una gestión eficaz y eficiente en obras de infraestructura pública y servicios de transporte, que responda a las necesidades de la ciudadanía y contribuya a la competitividad del país.

## **Valor Público**

Nuestra propuesta de valor público se fundamenta en la mejora de la infraestructura y los servicios de transporte, la cual considera la gestión, fiscalización y el control de obras portuarias, fluviales, viales y edilicias, así como; la seguridad y regulación del transporte marítimo, terrestre y fluvial.

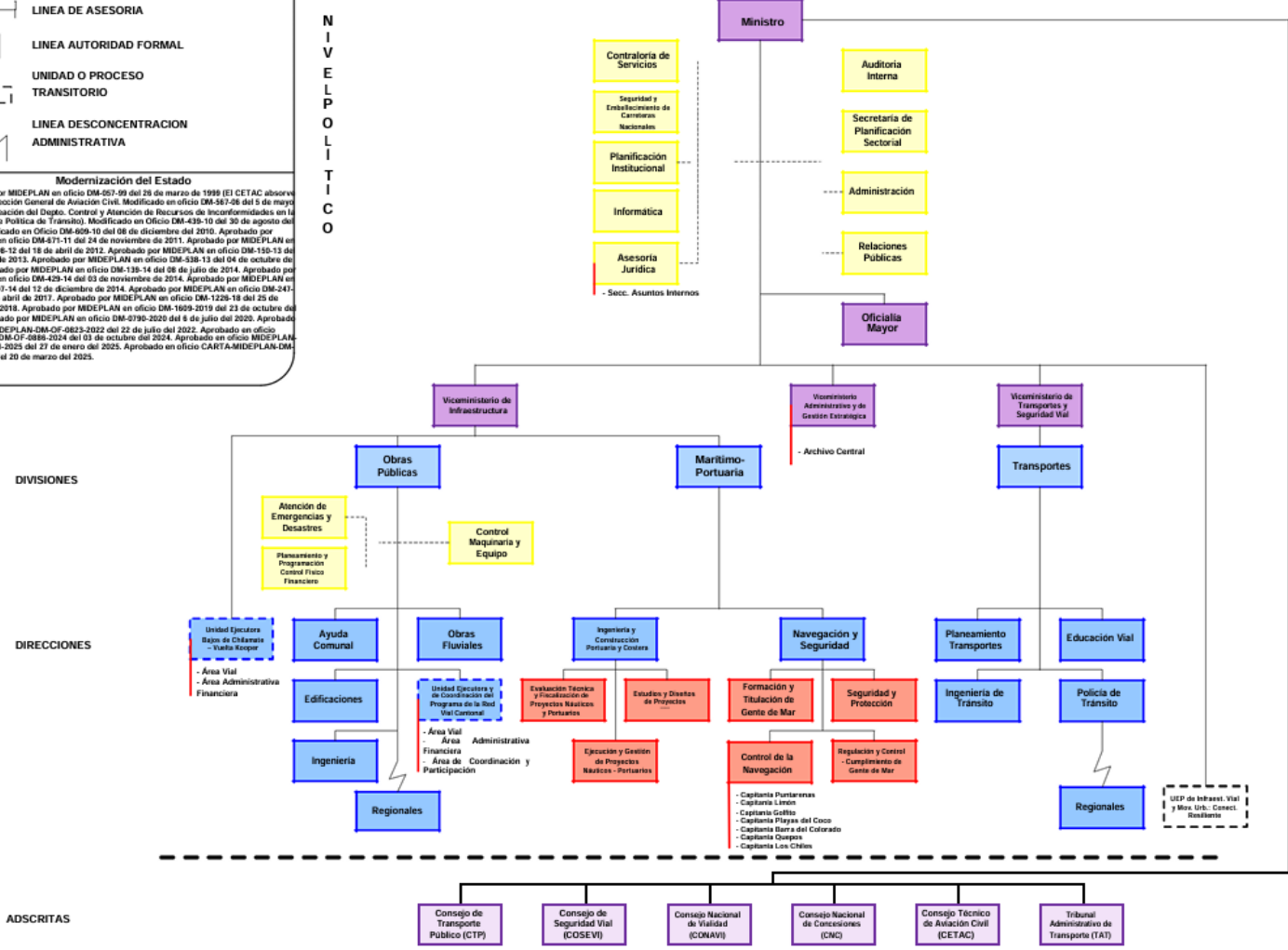
## **2. Estructura Organizacional del Ministerio de Obras Públicas y Transporte**



# MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

**-MOPT-**

NIVEL POLITICO



ADSCRITAS



### 3. Objetivo y funciones de la División Marítimo Portuaria.

#### **Objetivo de la División Marítimo Portuaria**

Dirigir el desarrollo y ejecución de los procesos relacionados con la gestión y fiscalización de proyectos y servicios de infraestructura náutica y la navegación y seguridad acuática; a través de la evaluación de proyectos náuticos, la fiscalización de los proyectos náuticos ejecutados por terceros, la seguridad acuática, la prevención de la contaminación acuática producto del transporte marítimo, la protección marítima y la regulación de procesos relacionados con la gente de mar, permitiendo con esto fortalecer el ejercicio de la rectoría del Ministro en el subsector marítimo portuario.

#### **Funciones de la División Marítimo Portuaria:**

1. Proponer políticas y estrategias al Ministro que le permitan ejercer la rectoría en el Sector Transporte, en el ámbito marítimo-portuario.
2. Asesorar y apoyar a la rectoría que ejerce el Ministro en el Sector Obras Públicas y Transportes a través de la coordinación con la Secretaría Sectorial.
3. Coordinar con los entes que conforman el Sector Obras Públicas y Transportes, en aquellos aspectos relacionados con materia de su competencia, a fin de cumplir los objetivos sectoriales e institucionales.
4. Evaluar los proyectos que desarrollen las direcciones que conforman la División Marítimo-Portuaria, en coordinación con los órganos o entes establecidos.
5. Controlar el cumplimiento en la gestión de los proyectos de infraestructura náutica y portuaria, asegurando que se desarrollen de acuerdo con los lineamientos establecidos por el MIDEPLAN y el MOPT, en todas las etapas del ciclo de vida de los proyectos de inversión pública.
6. Velar por el cumplimiento de las políticas, planes y programas institucionales y sectoriales, que en el ámbito marítimo-portuario apruebe el Ministerio,



7. Aplicar los lineamientos que en materia de su competencia emita Planificación Institucional.
8. Participar en la elaboración y ejecución de los planes y proyectos del ámbito de su competencia que desarrolle Planificación Institucional.
9. Definir sistemas integrados con otras entidades del Estado para el establecimiento de la Ventanilla Única Portuaria (VUP) de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Transportes.
10. Administrar las labores y los recursos asignados, así como promover la formación y capacitación del personal de la División Marítimo-Portuaria.
11. Velar por la seguridad de la navegación, la prevención de la contaminación producto del transporte marítimo y por la protección marítima, así como promover la captación de cargas y servicios eficientes operados bajo bandera nacional.
12. Controlar el cumplimiento de las políticas para desarrollar el campo marítimo portuario en concordancia con los intereses del país, tratados, convenios internacionales, acuerdos bilaterales vigentes o los que para tal efecto se suscriban.
13. Recomendar al Ministro las tarifas de transporte de carga y vehículos en las rutas de cabotaje, así como el otorgamiento de concesiones y permisos para la explotación de rutas de servicios de cabotaje.
14. Velar que los Registros Marítimos Portuarios se encuentren debidamente actualizados.
15. Integrar- la gestión del factor humano, considerado como Gente de Mar, con el objetivo de fortalecer la seguridad marítima, la protección de las actividades marítimas y la preservación del medio marino.
16. Gestionar y coordinar todos los aspectos normativos y regulatorios relacionados con el subsector marítimo-portuario, asegurando la adecuada implementación y cumplimiento de los Convenios Internacionales y normativa nacional vigente.



17. Promover una relación constante y de enlace con los Organismos Internacionales y Regionales relacionados con la actividad marítima y portuaria.

18. Proponer al Jeraarca las normas técnicas y procedimientos para el diseño, construcción, mejoramiento y mantenimiento de los puertos, así como las concernientes a la seguridad y explotación del transporte acuático para su divulgación.

19. Ejercer la dirección y supervisión de la gestión técnica-administrativa para asegurar el cumplimiento de las funciones y responsabilidades asignadas a las direcciones que conforman la División Marítimo-Portuaria.

20. Dirigir, organizar, ejecutar, supervisar y controlar las actividades administrativas y presupuestarias de la División Marítimo-Portuaria.

21. Participar en la elaboración del Plan Operativo Institucional (POI) de la División Marítimo-Portuaria, en coordinación con las diferentes dependencias de su División, así como evaluar la labor realizada en función de éste de acuerdo con las normas establecidas.

22. Aprobar y gestionar el anteproyecto de presupuesto de la División Marítimo Portuaria, así como velar por la ejecución y liquidación de los presupuestos ordinarios y extraordinarios del mismo en coordinación con la Dirección Financiera.

23. Aprobar y gestionar el Plan de Compras de la División Marítimo-Portuaria, así como coordinar con la Proveduría Institucional la adquisición de bienes y servicios.

24. Acatar las disposiciones que, en el ejercicio de la asesoría y supervisión técnica, ejerzan las dependencias del MOPT, informando de su labor cuando se le solicite.

25. Cumplir con la Legislación vigente y con las normas y procedimientos establecidos en materia de su competencia, dictadas por los entes competentes, así como velar por el cumplimiento en las dependencias que conforman la División Marítimo-Portuaria.



26. Participar activamente en Consejos, Comisiones, Juntas Directivas y demás órganos que la normativa vigente estipule o por instrucción de los Jerarcas del Ministerio.

### **Los procesos y estructura organizativa de la División Marítimo Portuaria**

Para cumplir con las funciones generales descritas, desarrollará los siguientes procesos y estará conformada por la siguiente estructura organizativa:

#### **Procesos:**

- 4.1.1. – Proceso Normativo de la Actividad Marítima;
- 4.1.2. – Proceso Administrativo Presupuestario; y
- 4.1.3. – Procesos de Gestión Marítimo Portuaria.

#### **Estructura Organizativa:**

Dirección de Ingeniería y Construcción Poliuaria y Costera.

- Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos–Portuarios.
- Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos–Portuarios.
- Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos.
- Dirección de Navegación y Seguridad y Acuática.
  - Departamento de Seguridad y Protección.
  - Departamento de Control de la Navegación.
    - Unidad Capitanía de Puerto Caldera.
    - Unidad Capitanía de Puerto Moín.
    - Unidad Capitanía de Puerto Golfito.
    - Unidad Capitanía de Puerto Playas del Coco.
    - Unidad Capitanía de Puerto Quepos.
    - Unidad Capitanía de Puerto Huetar Norte.
    - Unidad Capitanía de Puerto Central.
- Departamento de Formación y Titulación de la Gente de Mar.
- Departamento de Regulación y Control–Cumplimiento de la Gente de Mar.

El equipo de apoyo a las labores de la División Marítimo Portuaria es el siguiente:

PROGRAMA 328: "PUERTOS Y REGULACIÓN MARITIMA" DIVISIÓN MARÍTIMO PORTUARIA.					
RELACIÓN DE PUESTOS					
	NOMBRE Y APELLIDOS	N° DE PUESTO	CONDICIÓN DEL PUESTO	PROGRAMA PRESUPUESTARIO AL QUE PERTENECE	CLASE DE PUESTO
1	DIRECCIÓN GENERAL				
1	Verny Jiménez Rojas	047980	Confianza	328	GERENTE DE SERVICIO CIVIL 3
2	Ariel Vega León	'030319	Propiedad	<b>327</b>	GERENTE DE SERVICIO CIVIL 2
3	Ana O. Sáenz Fuertes	095674	Propiedad	328	SECRETARIO SERV.CIVIL 1
4	Daniela Valverde Hernández	'014480	Interina	<b>331-01</b>	TECNICO SERV. CIVIL 1
5	Jessica E. Ortiz Mora	076288	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
6	María Luisa Fajardo Sánchez	029056	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
7	Johnny José Fajardo Sánchez	'028660	Propiedad	<b>326</b>	TECNICO DE SERVICIO CIVIL 1
8	Randall Camacho Marín	'095699	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
9	Alfredo Olaso Lemaitre	'030045	Propiedad	<b>326</b>	OFICIAL DE SEGURIDAD DE SERVICIO CIVIL 2
10	Wilmar Chacón Rizo	'030047	Propiedad	<b>326</b>	OFICIAL DE SEGURIDAD DE SERVICIO CIVIL 1
11	Waldin Calderón Morales	'016459	Propiedad	<b>331</b>	OFICIAL DE SEGURIDAD DE SERVICIO CIVIL 1
12	Geiner Andrés Monestel Guevara	'012122	Propiedad	<b>326</b>	OFICIAL DE SEGURIDAD DE SERVICIO CIVIL 1
13	Paulino Ricardo Solano González	'095908	Propiedad	<b>326</b>	OFICIAL DE SEGURIDAD DE SERVICIO CIVIL 1
14	Carlos Alberto Araya Delgado	'013555	Interino	328	MISC SERVIC. CIVIL 1



<b>1.2</b>	<b>PROCESO DE GESTIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA</b>				
15	Leonardo Solís Ulate	076257	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
<b>1.3</b>	<b>PROCESO ADMINISTRATIVO-PRESUPUESTARIO</b>				
16	Cynthia Lobo González	'015545	Asc. Propiedad	<b>331-01</b>	PROFES. SERV. CIVIL 3
17	Leidy Acuña Corrales	076264	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
18	Orlando Escobedo López	'016480	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
19	Laura Blando Ortiz	'015587	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
20	Jimmy Marín Fallas	'076254	Asc. Interino Interinst.	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
21	Oscar Mongalo Benavides	'012663	Propiedad	<b>331-01</b>	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
22	Paola Cantillo Tencio	'030342	Asc. Interino	<b>326</b>	TECNICO SERV. CIVIL 3
23	Sergio Brenes Loaiza	'012500	Asc. Interino	328	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 1
24	Oscar E. Gamboa Ureña	012666	Propiedad	<b>326</b>	CONDUCTOR SERV.CIVIL 1
25	Josué Daniel Cascante Ruiz	015812	Propiedad	328	CONDUCTOR SERV.CIVIL 1
26	Claudio Bermúdez Cordero	035345	Propiedad	<b>331-01</b>	CONDUCTOR SERV.CIVIL 1
27	Maykel Gerardo Guzmán Orozco	015859	Interino	<b>326</b>	CONDUCTOR SERV.CIVIL 1
28	Luis Guillermo Guzmán Garro	'011845	Propiedad	<b>326</b>	CONDUCTOR SERV.CIVIL 1
29	Yolanda Álvarez Hernández	013985	Propiedad	328	MISC SERVIC. CIVIL 1
30	Alejandra Barquero Sánchez	101379	Propiedad	<b>327</b>	MISC SERVIC. CIVIL 1
31	Luis Jiménez Mendoza	029136	Interino	328	MISC SERVIC. CIVIL 1
<b>1.4</b>	<b>PROCESO NORMATIVO DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA</b>				



32		076220		328	PROFES. SERV. CIVIL 3
33	Jorge Salazar Vargas	013405	Propiedad	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
34	Jorge Rojas Torres	501101	Propiedad	<b>330-00</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
35	Marlon Barrellier Pérez	'030403	Propiedad	<b>CONAVI</b>	PROFES. SERV. CIVIL 3
36	Samuel Mena Cordero	101436	Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
<b>2</b>	<b>DIRECCIÓN DE INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN PORTUARIA Y COSTERA</b>				
<b>2.1</b>	<b>Oficina Central</b>				
37	Fabricio Badilla Vargas	'030642	Propiedad	328	GERENTE DE SERVICIO CIVIL 1
38	Rodolfo Sandí Morales	029092	Propiedad	<b>327</b>	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 3
39	Miguel A. Artavia Pérez	'017340	Asc. interino	<b>327</b>	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 2
40	Mónica Moreira Sandoval	509333	Propiedad	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 2
41	Luis Villalta Cerdas	47718	Propiedad	<b>327</b>	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 1
42	Arlang Tebyanian Castro	030654	Asc. Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
43	Carlos Kopper Barquero	073043	Propiedad	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 3
44	Yendry Quirós Solano	'076222	Interina	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
45	Luis Javier Villalobos Pacheco	503568	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
46	Cesar Martín Salinas Jiménez	'029162	Interino	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
47	Edward Emilio Mata Jaén	030502	Asc. Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
48	Loander José Granados Arauz	017125	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
49	Fernando A. Flores Ortiz	'095846	Asc. Interino	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2



50	Gabriela Esquivel Hernández	101637	Asc. en Propiedad	326	PROFES. SERV. CIVIL 2
51	Lizeth Calderon Brenes	016058	Asc. en Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
52	Elías Antonio Aiza González	'095667	Interino	331-01	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
53	Kenneth Alberto Gutiérrez Rivera	030501	Asc. Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
54	David Gutiérrez Valverde	503615	Interino	CONAVI	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
55	Emmanuel García García	0397	Interino	INDER	PROFESIONAL NIVEL A
56	Johnny David Bogantes Benavides	0519	Interino	INDER	PROFESIONAL NIVEL A
57	Andrey Pérez Rojas	017062	Propiedad	328	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 2
58		028847		326	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 1
59	Eugenia Solórzano Cedeño	030510	Asc. Interino	328	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 1
60	Emerson Rivera Fallas	'047776	Propiedad	328	CONDUCTOR SERV. CIVIL 1
<b>2.2</b>	<b>Plantel Caldera</b>				
61	Didier Suárez Carrillo	072462	Propiedad	328	OFIC. SEGUR. SERV. CIVIL 1
62	Luis Miguel Ramírez Soto	072491	Asc. Interino	328	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 2
63	Snaider Rodríguez Serrano	'016706	Asc. en Propiedad	327	TRAB. CALIF. SERV. CIVIL 2
<b>3</b>	<b>DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD ACUÁTICA</b>				
<b>3.1</b>	<b>Oficina Central</b>				
64	Fabián Meneses Garro	101569	Asc. en Propiedad	328	GERENTE DE SERVICIO CIVIL 1
65		386763		328	PROFESIONAL JEFE DE SERVICIO CIVIL 3
66		386764		328	PROFESIONAL JEFE DE SERVICIO CIVIL 2



67		386765		328	PROFESIONAL JEFE DE SERVICIO CIVIL 2
68	José Luis Obando Castro	386766	Asc. Interino	328	PROFESIONAL JEFE DE SERVICIO CIVIL 2
69		386767		328	PROFES. SERV. CIVIL 3
70		386769		328	PROFES. SERV. CIVIL 2
71		386768		328	PROFES. SERV. CIVIL 3
72		386770		328	PROFES. SERV. CIVIL 2
73	Darío Zúñiga Chaves	030079	Propiedad	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 2
74	Luis Padilla Cubillo	076251	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
75	Carol Villalta Fernández	'076296	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
76	Nelson Soto Corrales	'076250	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
77	Helberth Umaña Alvarado	030002	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
78	Roberto Jiménez Bravo	101655	Propiedad	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 3
79	Marlin Paola Quesada Hidalgo	'012445	Asc. Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
80	Edwin Moya Bermúdez	076214	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-A
81	Alonso Leiva Arias	076216	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-A
82	Yadir O. Barboza Segura	015158	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 1
83	Randy Moisés Ramírez Méndez	'072471	Asc. Propiedad	<b>326</b>	OFICIN. SERV. CIVIL 2
84	Josué Fonseca Vargas	101341	Propiedad	328	OFICIN. SERV. CIVIL 1
85	Emerson Monge Venegas	'014473	Interino	328	MISC SERVIC. CIVIL 1
	<b>Capitanías de Puerto</b>				



3.2	CAPITANÍA DE PUERTO DE LIMÓN-MOÍN				
3.2.1	Limón-Moín				
86	Wendy Vanessa Rodríguez Sánchez	'013778	Asc. Interino	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 1
87		016752		328	PROFES. SERV. CIVIL 2
88	Fabio Hernández Ramírez	101295	Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
89		108121		328	PROFES. SERV. CIVIL 2
90	María José Leiva Loiza	'078685	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
91	Adrián de los Ángeles Salas Aragón	'016451	Propiedad	<b>327</b>	TECNICO SERV. CIVIL 3
92	Judith María Villegas Morales	'014573	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
93	Yeison Mora Díaz	'015884	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
94	Jefferson Cortes Sánchez	'028581	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
95		'011951		328	TECNICO SERV. CIVIL 3
96	Katherine José Morales Montiel	'030083	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
97	Jergi Armany Miles Weir	'028631	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
98	Konrad Cyprus Álvarez Lewis	'016844	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
99	Shellsy González Ching	'012384	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
100	Cynthia Patricia Daniels Blackwood	'029499	Interino	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2
101	Gerardo Mora Fajardo	030504	Interino	328	OFIC. SEGUR. SERV. CIVIL 1
102	Francisco A. Rojas Solís	014414	Interino	328	CONDUCTOR SERV. CIVIL 1
103	Jorge Arturo Bonilla Ramos	'012744	Propiedad	328	CONDUCTOR SERV. CIVIL 1



104	Yosira Picado Cantón	'015068	Interina	<b>326</b>	MISC SERVIC. CIVIL 1
<b>3.2.2</b>	<b>CAPITANÍA DE PUERTO DE PUNTARENAS</b>				
105	José Luis Paredes Araya	076215	Propiedad	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 1
106	Kattia Dinapoli Casares	072488	Propiedad	328	OFICIN. SERV. CIVIL 1
107	Dulía Vianey Medrano Ruiz	015318	Interina	<b>331-01</b>	MISC. SERVIC. CIVIL 2
108	José Francisco Vargas Arguedas	'017174	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
109	Daniela Medina Mc Taggart	'015130	Interina	<b>326</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
110	María Monserrat Villalobos Gutiérrez	'013825	Interina	<b>327</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
111	José Pablo Alpizar Hidalgo	'014462	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
112	Luis Carlos Santamaría Serrano	'011948	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
113	Karla Adriana Granados Ortez	'013800	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
114	Esteban Francisco Vargas Arguedas	101631	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
115	Elizabeth Ivannia Arronis Jiménez	'015033	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
116	Isabely Yorlene Vásquez Masis	016751	Interina	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2
117	Rodolfo Tenorio Urbina	072463	Propiedad	328	OFIC. SEGUR. SERV. CIVIL 1
<b>3.2.3</b>	<b>CAPITANÍA DE PUERTO DE QUEPOS</b>				
118	Bernardo Gonzalo Chacón Durán	072450	Asc. Interino	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 1
119	David Fernando Araya Díaz	'014898	Asc. Interino	<b>327</b>	PROFES. SERV. CIVIL 2
120	Karolyn Zúñiga Albenda	076269	Propiedad	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2



121	Maureen Arguedas Ortiz	'076262	Asc. en Propiedad	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2
<b>3.2.4</b>	<b>CAPITANÍA DE PUERTO DE GOLFITO</b>				
122	Javier Fernández Hernández	509225	Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 3
123	Wilbert Manuel Urroz Guido	059435	Asc. Interino Interinst.	328	PROFES. SERV. CIVIL 1-B
124		017365		<b>326</b>	TECNICO SERV. CIVIL 3
125	Hillary Arroyo Leitón	'013770	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
126	Johanna Mora Salazar	076270	Propiedad	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2
<b>3.2.5</b>	<b>CAPITANÍA DE PUERTO DE PLAYAS DEL COCO</b>				
127	Sully Maritza López Ruiz	030457	Propiedad	328	PROFES. JEFE. SERV. CIVIL 1
128	Nancy Paola Mendoza Cordero	'015279	Asc. en Propiedad	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
129	José Francisco Elizondo Valerín	076218	Interino	328	PROFES. SERV. CIVIL 2
130	Ana Yariela Vargas Espinoza	016845	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
131	Yeiner Zúñiga Ramos	'014652	Interino	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
132	Edison Gómez López	101414	Propiedad	328	TECNICO SERV. CIVIL 3
133	Francini Méndez García	076267	Interino	328	OFICIN. SERV. CIVIL 2
134	Erlan Martin Rangel Contreras	'072486	Propiedad	328	CONDUCTOR SERV. CIVIL 1
135	María Luisa Gazo Noguera	088944	Interino	<b>326</b>	MISC SERVIC. CIVIL 1



A continuación, se muestra el resumen por direcciones:

Instancia	Cantidad
Dirección General	14
Dirección General-Gestión Marítima-Portuaria (operativo)	1
Dirección General-Proceso Administrativo-Presupuestario	16
Dirección General-Proceso Normativo de la Actividad Marítima	5
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	28
Dirección Navegación y Seguridad Acuática	22
DNSA-Unidad Capitanía de Golfito	5
DNSA-Unidad Capitanía de Limón	19
DNSA-Unidad Capitanía de Playas del Coco	9
DNSA-Unidad Capitanía de Puntarenas	13
DNSA-Unidad Capitanía de Quepos	4
	<b>136</b>

Asimismo, se han externado de manera formal las necesidades de recurso humano requeridas para la adecuada atención de las funciones, actividades y procesos asignados a la División Marítimo Portuaria. Para tales efectos, mediante la CARTA-MOPT-DVMP-2025-784, de fecha 26 de agosto del 2025, se remitió a las instancias superiores el informe MOPT 04-01-01-003-2025, titulado “Informe Situacional: Detección de necesidades de personal para la atención de funciones, actividades y procesos asignados”.

Dicho informe expone de forma detallada la situación actual de la División, las brechas identificadas en materia de personal y el impacto que estas generan en el cumplimiento eficiente de las responsabilidades institucionales. Lo anterior se realiza con el propósito de brindar insumos técnicos y administrativos que faciliten la valoración y gestión de las acciones necesarias para la dotación oportuna y adecuada del recurso humano requerido.

#### 4. Principales reformas jurídicas y cambios contextuales que inciden en la función institucional.

Un hito de alta relevancia en el fortalecimiento institucional y normativo del sector marítimo-portuario fue la reforma parcial organizativa y funcional de la División Marítimo-Portuaria, formalizada mediante el Decreto Ejecutivo N°



45103, del 7 de julio del 2025, cuya entrada en vigencia se estableció a partir del 31 de julio de 2025. Esta reforma permitió modernizar la estructura interna, optimizar los procesos operativos y reforzar las competencias técnicas y de fiscalización de la División, en consonancia con los estándares internacionales aplicables a la actividad marítima y portuaria.

De manera complementaria, se fortaleció el marco jurídico nacional en materia prevención de la contaminación producto del transporte acuático mediante la promulgación de la Ley N° 10738, que aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 (MARPOL). Asimismo, mediante el Decreto Ejecutivo N° 45179, del 20 de agosto de 2025, se oficializó la adhesión de la República de Costa Rica al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, junto con sus Protocolos I y II, según las modificaciones introducidas por los Protocolos de 1978 y 1997, así como sus Anexos y enmiendas. Estas disposiciones consolidan el compromiso del país con la protección del medio marino, la prevención de la contaminación originada por los buques y la armonización de la normativa interna con los instrumentos internacionales vigentes.

#### 5. Estado Autoevaluaciones del Sistema de Control Interno (SCI):

Con el fin de dar cumplimiento a la normativa interna y externa aplicable en materia de seguimiento y fortalecimiento del Sistema de Control Interno (SCI), esta División ha ejecutado de manera sistemática, año tras año, el proceso de Autoevaluación del Sistema de Control Interno (ASCI), así como el seguimiento correspondiente a los compromisos asumidos. Dicho proceso se materializa mediante una matriz orientada a la ejecución de planes de mejora vinculados a las medidas mínimas del SCI, considerando siempre el contexto institucional, la revisión de la visión, misión, servicios, metas, objetivos y procesos, así como las estrategias vigentes para su consecución.

En el ámbito de la División, corresponde a los titulares subordinados convocar a sus equipos de trabajo en sesiones plenarios para llevar a cabo



la autoevaluación, así como definir y priorizar las acciones de mejora relacionadas con aquellos componentes del sistema de control interno identificados como débiles. De igual forma, estas jefaturas deben procurar la identificación permanente de los factores internos y externos que puedan incidir en el cumplimiento de los objetivos institucionales y en la obtención de los resultados esperados, a fin de brindarles el tratamiento oportuno y adecuado.

Asimismo, las Direcciones y Capitanías de Puerto mantienen debidamente documentada, clasificada y archivada la información generada como resultado de las actividades asociadas a la autoevaluación, utilizando las herramientas institucionales establecidas para tal fin y conforme a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de gestión documental y archivo.

El personal involucrado en el proceso propone al director general, a los directores de Dirección y a los Capitanes de Puerto alternativas y acciones concretas orientadas a robustecer los aspectos débiles detectados mediante la autoevaluación, con el propósito de que sean incorporadas en el respectivo Plan de Acción. Cada dependencia asume la responsabilidad de ejecutar las actividades definidas, orientadas a mitigar los riesgos sustanciales identificados en sus áreas de competencia, así como de realizar el seguimiento correspondiente.

### **Acciones implementadas para el establecimiento, mantenimiento, perfeccionamiento y evaluación del SCI**

En el marco del fortalecimiento del Sistema de Control Interno de la División Marítimo Portuaria, se ha puesto especial énfasis en el mejoramiento de los componentes relacionados con los Sistemas de Información y la Valoración de Riesgos.

Con el objetivo de garantizar un desarrollo efectivo del proceso de valoración de riesgos, la División, junto con las Capitanías de Puerto, ha ejecutado de manera satisfactoria el Sistema Específico de Valoración del Riesgo



Institucional (SEVRI), atendiendo la metodología, los instrumentos, la programación y los plazos de presentación establecidos. En este contexto, cada jefatura es responsable de identificar de forma continua los riesgos asociados a los procesos bajo su cargo, así como los factores internos y externos que puedan afectar el logro de los objetivos institucionales y los resultados esperados, a fin de gestionarlos adecuadamente.

Las Direcciones y Capitanías de Puerto conservan debidamente organizada y archivada la documentación generada en cada una de las etapas del SEVRI, utilizando las herramientas institucionales dispuestas para tal efecto. Asimismo, realizan el monitoreo del avance en la implementación de las medidas de administración de riesgos, priorizan aquellos riesgos que ameritan tratamiento, considerando criterios como el nivel de riesgo y la relación costo-beneficio, y elaboran los informes de seguimiento y resultados correspondientes. El personal involucrado plantea a las autoridades superiores alternativas para la gestión de aquellos riesgos cuyo nivel exceda el umbral institucionalmente aceptable.

El Sistema de Control Interno es responsabilidad de toda la administración; en consecuencia, corresponde al jerarca y a los titulares subordinados establecerlo, mantenerlo, perfeccionarlo y evaluarlo, mientras que la administración activa debe ejecutar las acciones necesarias para asegurar su adecuado y efectivo funcionamiento.

### **Lineamientos para la valoración de riesgos (SEVRI) y la autoevaluación del SCI (ASCI)**

Con el propósito de garantizar una adecuada implementación de los procesos de valoración e identificación de riesgos, así como de la autoevaluación del SCI, se establecen las siguientes pautas generales para su aplicación, mantenimiento y mejora continua:

- Anualmente se emiten lineamientos institucionales que orientan el desarrollo del Sistema de Control Interno, proceso que inicia



aproximadamente en el mes de junio y que tiene como objetivo incorporar a todas las dependencias en la evaluación de la gestión diaria.

- Las actividades se orientan al fortalecimiento del ambiente de control, mediante un acompañamiento continuo en temas específicos.
- Los titulares subordinados deben convocar a sus equipos de trabajo para la realización del SEVRI y la ASCI, en los cuales se definen las acciones de mejora conforme a la experiencia y al enfoque operativo de cada dependencia.
- Se realizan revisiones periódicas, aproximadamente cada seis meses, en las que se solicita el respaldo documental de las acciones ejecutadas por cada dependencia, como evidencia de las mejoras implementadas.
- Adicionalmente, el personal puede proponer a sus jefaturas nuevas alternativas o acciones para fortalecer los aspectos débiles identificados.
- Para garantizar la adecuada custodia de la información generada, se utilizan herramientas digitales institucionales y se registra la documentación en el sistema de gestión de control interno, así como en los informes de seguimiento del Plan de Acción, cuando así lo solicita la Unidad de Planificación Institucional.

De manera complementaria, el Sistema de Control Interno contempla el acompañamiento permanente de la Auditoría Interna del Ministerio, la cual evalúa la operatividad de los componentes del sistema de control interno en la División Marítimo Portuaria y sus dependencias. Asimismo, las supervisiones y disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República, en su rol de ente garante del sistema de control interno a nivel nacional, son atendidas con igual rigor y responsabilidad, cumpliendo los



plazos y metas establecidos, generalmente en coordinación con otras instituciones y ministerios.

## 6. Principales logros alcanzados durante la gestión de conformidad con la Planificación Institucional por área temática.

### Temática Normativa de la Actividad Marítima.

Costa Rica es Estado Parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1978 y, a nivel regional, participa en la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Ambos organismos impulsan la adopción de instrumentos jurídicos y el fortalecimiento institucional con el fin de modernizar las Administraciones Marítimas y responder a las exigencias del transporte marítimo internacional.

Adicionalmente, al ser Parte de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (Ley N° 7615), Costa Rica tiene la obligación jurídica internacional de cumplir e implementar los convenios de la OMI. Este contexto evidencia la necesidad de adoptar medidas que permitan modernizar la Administración Marítima nacional y aprovechar el transporte marítimo como motor estratégico del desarrollo económico.

En el marco de lo anterior, durante mi gestión se logró la aprobación de la siguiente normativa promovida por la OMI:

### Convenios internacionales.

- Ley N° 10738 del 04/07/2025 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, protocolos I y II, modificado por sus protocolos de 1978 y 1997, sus anexos y enmiendas. MARPOL es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, adoptado por la OMI. Su objetivo es reducir y prevenir la



contaminación del mar causada por actividades normales de los barcos y por accidentes.

Establece reglas sobre vertidos y emisiones, organizadas en seis anexos:

- I: Hidrocarburos (petróleo).
  - II: Sustancias nocivas líquidas a granel.
  - III: Sustancias peligrosas en bultos.
  - IV: Aguas sucias.
  - V: Basuras.
  - VI: Emisiones atmosféricas de los buques.
- Ley N° 10842 Adhesión al Protocolo de 1996, relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972. Tiene como objetivo proteger el medio marino controlando el vertimiento deliberado de desechos desde buques, aeronaves y plataformas.

El convenio:

- Prohíbe el vertimiento de ciertos materiales peligrosos.
- Regula otros desechos mediante permisos especiales.
- Promueve el uso de alternativas al vertimiento para evitar la contaminación.

## **Legislación secundaria.**

### Leyes

- Ley N° 10614 del 08/11/2024 Desarrollo y construcción de embarcaderos vecinal. Crea un marco normativo que permita la construcción de embarcaderos vecinales, las regulaciones mínimas



para la solicitud, construcción, el diseño y uso de estos, quienes los pueden solicitar y la autorización del otorgamiento de concesiones.

#### Decretos Ejecutivos

- Decreto Ejecutivo N° 44575-MOPT; Reglamento de Zonas de Navegación Acuática. Tiene como objeto establecer las Zonas de Navegación Acuática para el desarrollo de las competencias y funciones de la Dirección de Navegación y Seguridad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Decreto Ejecutivo N° 45103 del 07/07/2025 Reforma parcial organizativa y funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Reforma parcialmente la organización y funcionamiento de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con el fin de mejorar su estructura administrativa y operativa. Además, deroga el artículo 13 del Decreto Ejecutivo N.º 42454-MP-MOPT del 18 de junio de 2020 y la totalidad del Decreto Ejecutivo N.º 40803-MOPT del 12 de diciembre de 2017, con el objetivo de actualizar y optimizar el marco normativo que rige dicha división.
- Publicación Decreto Ejecutivo N° 45530 del 17/03/2026 Reglamento para la Creación del Comité Nacional de Protección Marítima. El Poder Ejecutivo de Costa Rica establece el Reglamento para la creación del Comité Nacional de Protección Marítima, con el objetivo de fortalecer la seguridad y protección de las instalaciones portuarias y su interacción con los buques. El decreto promueve un sistema de gobernanza basado en la coordinación interinstitucional, la toma de decisiones conjunta, la comunicación efectiva entre actores y la mejora continua, en concordancia con el marco legal vigente y las competencias de las instituciones involucradas.



A modo de resumen, se muestra la siguiente tabla:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
<b>Finalizado</b>	Publicación de la Ley N° 10738 del 04/07/2025 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, protocolos I y II, modificado por sus protocolos de 1978 y 1997, sus anexos y enmiendas
<b>Finalizado</b>	Publicación de la Ley N° 10842 Adhesión al Protocolo de 1996, relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, de 1972.
<b>Finalizado</b>	Publicación de la Ley N° 10614 del 08/11/2024 Desarrollo y construcción de embarcaderos vecinal.
<b>Finalizado</b>	Publicación del Decreto Ejecutivo N°44575-MOPT; Reglamento de Zonas de Navegación Acuática
<b>Finalizado</b>	Publicación del Decreto Ejecutivo N° 45103 del 07/07/2025 Reforma parcial organizativa y funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
<b>Finalizado</b>	Publicación Decreto Ejecutivo N° 45530 del 17/03/2026 Reglamento para la Creación del Comité Nacional de Protección Marítima.
<b>En Proceso</b>	Traslado para publicación decreto Creación del Comité Hidrográfico Nacional. CARTA-MOPT-DVMP-2025-258 y sus anexos.

**Aspectos importantes a considerar:**

- El desarrollo del transporte marítimo nacional presenta un nivel limitado y estructuralmente insuficiente, atribuible en gran medida a la ausencia de un marco normativo integral, actualizado y técnicamente adecuado que permita regular, promover y fortalecer esta actividad de manera sistemática. Esta debilidad resulta particularmente relevante si se considera la ventaja geográfica del país, al disponer de dos litorales con acceso al océano Pacífico y al mar Caribe, cuyo potencial estratégico no ha sido debidamente aprovechado.
- En el ámbito regional, Costa Rica evidencia uno de los mayores rezagos en materia de desarrollo normativo marítimo y de fortalecimiento de su Administración Marítima, lo cual incide negativamente en su capacidad institucional para asumir de forma eficiente las funciones de regulación, supervisión y promoción del transporte marítimo conforme a estándares internacionales.



- El desarrollo efectivo del transporte marítimo y la capitalización de las oportunidades que este sector representa para el país requieren, de manera indispensable, el respaldo pleno y sostenido de la Administración Superior. Dicho respaldo debe reflejarse tanto en la aprobación de la normativa correspondiente como en su implementación efectiva, garantizando que las disposiciones legales y reglamentarias sean operativas y aplicables en la práctica.
- En este contexto, resulta crítica la inexistencia —o aplicación insuficiente— de una Ley de Navegación Acuática que funcione como el instrumento rector del sector. Diversos organismos especializados, entre ellos la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo y la Organización Marítima Internacional (OMI), coinciden en que dicha norma constituye la base estructural para el ordenamiento y desarrollo del transporte marítimo. Su ausencia limita la consolidación de un sistema normativo coherente y alineado con los compromisos internacionales asumidos por el país.
- Los hallazgos de la Auditoría de la OMI ponen en evidencia el significativo rezago institucional y las múltiples deficiencias que enfrenta la Administración Marítima nacional, así como la magnitud del desafío que representa alcanzar un cumplimiento efectivo de los instrumentos y estándares internacionales aplicables.
- Por otra parte, la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática, adscrita a la División Marítimo Portuaria, desarrolla principalmente funciones operativas y de atención al usuario. No obstante, la dotación actual de recurso humano resulta insuficiente para atender de manera oportuna y eficiente la carga laboral asignada a sus departamentos y unidades, lo que afecta la calidad y oportunidad de los servicios que presta.
- Ante esta situación, se hace indispensable la realización de estudios técnicos y administrativos que permitan determinar con claridad las cargas de trabajo, funciones y responsabilidades institucionales. Estos insumos resultan fundamentales para planificar la actualización normativa, la revisión y estandarización de formularios, la elaboración



de manuales de procedimientos y, en general, para ejecutar un proceso de reorganización integral de la dependencia. Solo mediante una planificación basada en criterios técnicos y objetivos será posible fortalecer la capacidad institucional y garantizar el cumplimiento eficiente, ordenado y sostenible de las funciones asignadas al ámbito marítimo.

### **Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera**

Anteriormente, esta Dirección se identificaba como la Dirección de Obras Marítimo Portuarias. No obstante, en la actualidad y conforme a lo establecido en el Decreto Ejecutivo N° 45103-MOPT, recibe el nombre de Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera.

#### ***Objetivo General***

Proponer, dirigir y formular los proyectos propios de inversión pública náutica-portuaria, mediante los procesos de pre inversión del ciclo de vida de proyectos, y la ejecución de los estudios, diseños y las obras en materia náutica-portuaria, revisar y aprobar proyectos de desarrollo costero o portuario por concesión según requerimientos de leyes especiales y brindar asesoría o asistencia técnica a las instituciones involucradas en el desarrollo de estas infraestructuras; así como, proponer los planes para el desarrollo portuario nacional con el fin de fortalecer la modernización y la ejecución de proyectos en el subsector marítimo portuario.

Entre sus principales funciones se encuentran:

1. Aprobar la planificación, diseño, ejecución y controlar el avance de los proyectos de infraestructura náutica y portuaria que desarrolla, de conformidad con los lineamientos que establece el MIDEPLAN y el MOPT, sobre el ciclo de vida de los proyectos de inversión pública náutica y portuaria.
2. Coordinar lo pertinente, a lo interno del ministerio y con otras instituciones del Estado, para estudiar las condiciones de la



infraestructura pública náutica y portuaria, a efectos de identificar problemáticas que puedan ser solucionadas o mitigadas mediante proyectos de inversión pública o privada, de conservación y mantenimiento.

3. Desarrollar los criterios técnicos que permitan a la administración decidir y priorizar los problemas experimentados por los usuarios de puertos y costas, relacionados con la cantidad y calidad de la infraestructura pública náutica y portuaria, de la cual el MOPT es competente, a efectos de incluirlos en el ciclo de vida de proyectos de inversión pública.
4. Encausar el desarrollo de información técnica requerida para la gestión de proyectos náuticos del ciclo de proyectos de inversión pública, en cada una de las fases y etapas, que puede ser consultada de forma ágil y precisa.
5. Dirigir la formulación y evaluación de los proyectos de inversión náutica y portuaria en todas sus etapas, siguiendo los requisitos técnicos establecidos por MIDEPLAN y el MOPT, según la naturaleza y tipología del proyecto.
6. 6.Mantener una base de datos y un sistema informático con la información técnica requerida para la formulación de proyectos náuticos en sus etapas: de idea y perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño, que puede ser consultada de forma ágil y precisa; para lo cual deberá coordinar con dependencias técnicas del MOPT y de otras organizaciones, tales como: INEC, Municipalidades, CFIA, entre otros, según el tipo, alcance y tipología de proyecto.
7. Emitir el aval técnico referente al cumplimiento de los aspectos técnicos de evaluación y formulación de proyectos náuticos y portuarios en las etapas de idea y perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño requeridos por MIDEPLAN, el MOPT y el artículo 72 de la Ley N.º 9986, con el cual el proyecto puede continuar en la etapa siguiente del ciclo de vida de proyectos de inversión pública.
8. Coordinar con la Unidad de Planificación Institucional la obtención del aval sectorial, el cual será gestionado por la Secretaría de Planificación



Sectorial ante el Ministro Rector para el desarrollo de proyecto náutico y portuario en sus etapas de idea y perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño, cuando el proyecto, por su naturaleza y tipología, así lo requiera.

9. Coordinar con la Unidad de Planificación Institucional la inscripción de los proyectos náuticos y portuarios en su etapa de idea y perfil en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN; así como la actualización del proyecto en las etapas de prefactibilidad, factibilidad y diseño, cuando corresponda.
10. Proponer a la unidad organizacional responsable o competente de la Gestión de Programas y Portafolio de Proyectos y a la Unidad de Planificación Institucional los indicadores base utilizados para la toma de decisiones referente al rechazo, abandono y aceptación del proyecto náutico y portuario a efectos de que se autorice su avance en las etapas del ciclo de vida de proyectos de inversión pública.
11. Analizar, preparar y actualizar el listado de proyectos propuestos de infraestructura náutica para su posterior remisión a la unidad organizacional responsable o competente de la Gestión de Programas y Portafolio de Proyectos, para formar parte de la cartera de proyectos institucionales, en su rama de proyectos náuticos y portuarios.
12. Coordinar con los entes que conforman el Sector a fin de cumplir los objetivos sectoriales e institucionales, en el ámbito de la gestión de la infraestructura náutica.
13. Analizar y aprobar los estudios técnicos de ingeniería para instalaciones portuarias, sistemas de transbordadores, vías y terminales de cabotaje, obras de protección costera y salvamento, dragados, y otros relacionados con el tema, sometidos a valoración de la dependencia.
14. Analizar y aprobar los anteproyectos y proyectos de construcción de marinas y atracaderos turísticos, presentados por otros entes públicos o privados, para la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT).



15. Analizar y aprobar los anteproyectos y proyectos de ingeniería y construcción de instalaciones portuarias y obras de protección costera propios o de terceros conforme la normativa lo demande.
16. Coordinar con especialistas y con otras instituciones del Estado la ejecución de los planes nacionales de desarrollo portuario, que orienten el ordenamiento, la planificación específica y la modernización del sistema portuario nacional y sus infraestructuras y servicios. Nota: Los planes maestros son realizados mediante consultorías de empresas especializadas y con amplia experiencia mundial en planificación portuaria.
17. Programar estudios hidrográficos sobre las condiciones batimétricas en que operan las obras náuticas y portuarias existentes, mediante el levantamiento de planos batimétricos y topográficos, el establecimiento de hitos o puntos geográficos de referencia y de bancos de nivel, entre otros necesarios, con base en las actividades establecidas en los Planes Operativos.

## Temática de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera

Seguidamente, se consigna el listado de logros alcanzados durante el período, así como aquellas que actualmente se encuentran en fase de ejecución:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
<b>Finalizado</b>	Reconstrucción del muelle multipropósito de Puerto Jiménez
<b>Finalizado</b>	Construcción de embarcadero vecinal de Isla Chira (preinversión y financiamiento INCOP, ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En ejecución</b>	Construcción de dos embarcaderos vecinales en Isla Venado (financiamiento INCOP, preinversión ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En refrendo contralor</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Costa de Pájaros (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT)



<b>En refrendo contralor</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Isla San Lucas (preinversión y financiamiento ICT, ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En refrendo contralor</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Conchal de Colorado de Abangares (preinversión y financiamiento INDER-Gobierno Local-MOPT, ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En adjudicación</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Pavones de Golfito (financiamiento INCOP, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En adjudicación</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Bahía Drake (preinversión, ingeniería y financiamiento INCOP, supervisión MOPT)
<b>En adjudicación</b>	Construcción de embarcadero vecinal en La Pavona de Pococí (financiamiento JAPDEVA-Gobierno Local-MOPT, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT)
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Puerto Viejo de Talamanca (financiamiento JAPDEVA, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Caño Blanco (financiamiento JAPDEVA, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Parismina (financiamiento JAPDEVA, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Zancudo de Golfito (financiamiento INCOP, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En preinversión</b>	Construcción de embarcadero vecinal en La Pitahaya de Puntarenas (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Isla Caballo (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En financiamiento</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Bahía El Coco (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En preinversión</b>	Construcción de embarcadero vecinal en Cuajiniquil (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT solo de obras marítimas).
<b>En preinversión</b>	Construcción de embarcadero vecinal en El Mangal de Lepanto (financiamiento INDER, preinversión, ingeniería y supervisión MOPT).
<b>En ejecución</b>	Construcción de nuevos Patios Caldera (La Purruja). Explanada lista con perfilado. Pendiente inicio de obras de infraestructura aportadas por el BCIE.
<b>En contratación</b>	Dragado de la terminal de ferris de Barrio El Carmen de Puntarenas



<b>Finalizado</b>	Adquisición de 3 muelles flotantes para proyectos de embarcaderos vecinales.
<b>En adjudicación</b>	Adquisición de 2 muelles flotantes para proyectos de embarcaderos vecinales.
<b>En ejecución</b>	Consultorías de evaluación ambiental para proyectos de embarcaderos vecinales (financiamiento INDER, preparación y supervisión MOPT)
<b>En ejecución</b>	Consultorías de ingeniería marítima para proyectos de embarcaderos vecinales (financiamiento INDER, preparación y supervisión MOPT)
<b>En ejecución</b>	Consultorías de estudio de suelos y geotecnia para proyectos de embarcaderos vecinales (financiamiento INDER, preparación y supervisión MOPT)
<b>En ejecución</b>	Más de 40 batimetrías de control en los puertos de altura y para proyectos de embarcaderos vecinales.

A modo de complemento se presenta el cuadro resumen de proyectos mayo 2025–mayo 2026.

Proyecto	Inversión aproximada	Licitación	Inicio	Entrada en operación	Aporte del MOPT	Descripción resumida
Embarcadero Isla Venado, Lepanto	€976 millones	2024LE-000006-0019200001	Marzo 2025	Feb. 2026	Anteproyecto, estudios, ingeniería de proyecto e inspección	Puente peatonal, Muelle flotante, rampa vehicular y rehabilitación de marquesina
Colorado, Abangares	€985 millones	2024LY-000001-0029000001	Julio 2025	Mediados 2026	Anteproyecto, materiales, licitación, ingeniería de proyecto e inspección	Rehabilitación de espigón, muelle flotante y rampa
Embarcadero Isla San Lucas, Puntarenas	€1 080 millones	2024LY-000006-0001200001	Octubre 2025	Mediados 2026	Ingeniería de proyecto y materiales	Puente peatonal, muelle flotante y edificaciones de apoyo
Embarcadero Pavones, Golfito	€1 115 millones	2025LE-000002-0019200001	Agosto 2025	En ejecución para entrega a	Estudios, ingeniería de proyecto e inspección	Puente peatonal, muelle fijo con rampa perimetral



Proyecto	Inversión aproximada	Licitación	Inicio	Entrada en operación	Aporte del MOPT	Descripción resumida
				finales del 2026		
Embarcadero La Pavona, Pococí	€900 millones	2024LE-000008-0032000702	Agosto 2025	Mediados 2026	Estudios, ingeniería de proyecto e inspección	Pasarelas, muelle flotante, rampa y obras complementarias
Embarcadero Costa de Pájaros, Puntarenas	€2 000 millones	2024LY-000013-0015500001	Febrero 2026	Para entrega a finales del 2026	Estudios, anteproyecto, ingeniería de proyecto e inspección	Espigón, muelle fijo, marquesina y rampa
Embarcadero Drake, Osa	€2 100 millones	2024LY-000002-0019200001	Febrero 2026	Para entrega a finales del 2026	Ingeniería de proyecto	Puente peatonal con rampa lateral y muelle fijo con gradas perimetrales
Ampliación de patios de Puerto Caldera	USD 900 mil	BCIE-010-2024	Julio 2025	I Trimestre 2026	Diseño, Ingeniería de proyecto y materiales	Habilitación de patios, puentes, casetas, servicios sanitarios.

## Dirección de Navegación y Seguridad Acuática

### Objetivo General

Promover y garantizar la seguridad y eficiencia de la navegación acuática (marítima, fluvial y lacustre), la protección de las instalaciones portuarias de altura, salvaguardar la vida humana, el medio ambiente, los buques y la carga, así como, velar por un marco estructurado desde la perspectiva del factor humano, a través de la implementación de políticas, regulaciones y sistemas de gestión que promuevan la prevención de accidentes marítimos, la respuesta efectiva ante emergencias generadas por el transporte marítimo, y el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad.



**Entre las funciones asignadas se encuentran las siguientes:**

1. Establecer y hacer cumplir regulaciones y normas de seguridad acuática que sean acordes con los convenios y recomendaciones internacionales, asegurando la implementación efectiva de los mismos en el ámbito nacional.
2. Fomentar el desarrollo de un sistema nacional de formación de la gente de mar, que aplique tanto a nivel nacional como internacional.
3. Fomentar la cooperación y coordinación con organizaciones internacionales, autoridades portuarias, empresas navieras y otros actores relevantes, con el objetivo de intercambiar información y buenas prácticas en materia de seguridad acuática.
4. Fortalecer los sistemas de control y vigilancia marítima, utilizando tecnologías avanzadas de monitoreo y comunicación, para detectar y prevenir situaciones de riesgo, así como para facilitar la respuesta rápida y eficiente ante emergencias y accidentes acuáticos.
5. Promover la conciencia ambiental y la protección del ecosistema marino, a través de la implementación de medidas de prevención de la contaminación producto del transporte acuático, la gestión adecuada de desechos y sustancias peligrosas, y la promoción de prácticas sostenibles en la navegación acuática.
6. Evaluar de forma periódica la eficacia de las políticas y medidas implementadas, realizando análisis de riesgos y auditorías de seguridad, con el objetivo de identificar áreas de mejora y garantizar la continua actualización y adaptación a los avances tecnológicos y las mejores prácticas en seguridad acuática.
7. Coadyuvar en las labores de salvamento, de remolque de embarcaciones, y de remoción y extracción de restos náufragos situados en aguas costarricenses en coordinación con el Servicio Nacional de Guardacostas y otras autoridades competentes.
8. Velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el medio acuático en relación con todos los buques nacionales, así como los de bandera extranjera, cuando se encuentren en aguas



jurisdiccionales costarricenses de acuerdo con la normativa vigente, las recomendaciones y prácticas internacionales.

9. Velar por una adecuada planificación, operación y mantenimiento de los servicios de señalización marítima y ayudar a la navegación en aguas y costas nacionales, así como la ordenación y el control del tráfico marítimo de la navegación en coordinación con las autoridades portuarias, marítimas y otros entes competentes.
10. Promover el desarrollo de la marina mercante nacional, así como coordinar con las instituciones públicas y privadas los asuntos que son de competencia de la Dirección.
11. Comunicar a las autoridades públicas que ejercen controles en los puertos de altura costarricenses la habilitación de nuevos puertos.
12. Desarrollar planes de acción necesarios que posibiliten una adecuada seguridad, protección, regulación y registros marítimos.
13. Promover, diseñar e implementar el desarrollo de iniciativas tecnológicas según las necesidades detectadas por la Dirección de Navegación y Seguridad para la adecuada gestión de la actividad marítima.
14. Comunicar al sector marítimo nacional e internacional todas aquellas directrices en sean vigentes para gente de mar para una cultura de la seguridad marítima.
15. Promover el desarrollo de un sistema nacional de acreditación de la gente de mar, que aplique tanto a nivel nacional como internacional.
16. Generar directrices, lineamientos, manuales, e instrumentos técnicos relacionados a la materia de seguridad de la navegación, protección marítima y contaminación producto del transporte marítimo.
17. Aplicar el seguimiento, control y evaluación de las políticas y estrategias que en materia de gente de mar.
18. Proponer al director general de la División Marítimo – Portuaria las acciones a tomar en cuenta para una eficaz y eficiente gestión de la navegación, seguridad marítima, protección marítima y contaminación producto del transporte marítimo.



19. Velar que la información se mantenga actualizada, acorde a las disposiciones establecidas por los Convenios Internacionales, así como, por la normativa nacional aplicable para el desarrollo del subsector marítimo portuario.
20. Articular con los entes que conforman el sector marítimo enfocado a los principios del factor humano con la seguridad marítima y del medio marino, a fin de cumplir con las estrategias sectoriales e institucionales.
21. Brindar asesoría técnica, en materia de su competencia, a todas las dependencias del MOPT, al Sector Transporte, así como a otras instituciones, cuando así lo soliciten.
22. Fortalecer los sistemas de control y vigilancia marítima, utilizando tecnologías avanzadas de monitoreo y comunicación, para detectar y prevenir situaciones de riesgo, así como para facilitar la respuesta rápida y eficiente ante emergencias y accidentes acuáticos.
23. Supervisar, evaluar y gestionar aspectos relacionados con la seguridad de la navegación, y protección marítima, además de la contaminación producto del transporte acuático y regulaciones de embarcaciones y organizaciones marítimas.
24. Gestionar e implementar los mecanismos pertinentes de la gestión de la calidad y control interno en los procesos de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática (DNSA), y garantizando la satisfacción de las necesidades y expectativas de sus usuarios, a través de la mejora continua de las actividades marítimas en cumplimiento de la normativa aplicable.

La Dirección de Navegación y Seguridad Acuática tiene dentro de su ámbito competencial la ejecución y atención de las Auditorías de la Organización Marítima Internacional (IMSAS), así como de las Auditorías derivadas del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).



La Dirección de Navegación y Seguridad Acuática actúa como Autoridad Designada para la implementación y supervisión del Código PBIP, motivo por el cual todas las instalaciones portuarias del país están obligadas a someterse anualmente a una Auditoría de Cumplimiento de su respectivo Plan de Protección.

Cabe destacar que dichos planes tienen carácter estrictamente confidencial, en razón de la naturaleza sensible de la información que contienen. Su conocimiento está limitado exclusivamente a los Auditores de la Dirección de Navegación y Seguridad, a las máximas autoridades portuarias y a los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias (OPIP) correspondientes.

Es importante precisar que, dado que el país no dispone de una flota mercante nacional, no se llevan a cabo auditorías a buques, tal como lo contempla el Código PBIP para aquellos Estados que sí cuentan con este tipo de flota.

Asimismo, a lo largo de los años se ha consolidado una estrecha coordinación con la Guardia Costera de los Estados Unidos, entidad que ha efectuado múltiples visitas de evaluación a nuestras instalaciones portuarias, en promedio cada dos años. El cumplimiento de los estándares establecidos resulta fundamental para el país, considerando que los Estados Unidos constituyen nuestro principal socio comercial y que eventuales incumplimientos podrían acarrear graves repercusiones para el comercio internacional.

Seguidamente, se presenta una reseña de las auditorías portuarias realizadas en el marco de la aplicación del Código PBIP:

- Aprobar los Planes de Protección (PPIP) y enmiendas
- Aprobar las Evaluaciones de Protección (EPIP) y enmiendas
- Ejecutar las Auditorías de puerto y sus respectivas medidas de control
- Verificar el cumplimiento de los ejercicios y prácticas en materia de protección.



- Establecer los Niveles de Protección

Temática de Protección de las Instalaciones Portuarias Nacionales.

## Instalaciones Portuarias Auditadas

### 1. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA)

Instalación Portuaria Hernán Garrón Salazar (Limón)

Instalación Portuaria Gastón Kogan Kogan (Moín)

### 2. APM Terminals Moín (APM)

Terminal de Contenedores Moín–TCM (Moín)

### 3. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

Instalación Portuaria conocida como Muelle Cruceros (Puntarenas)

Instalación Portuaria Muelle de Golfito (proceso de aprobación de la EPIP)

### 4. Sociedad Portuaria de Caldera S.A. y la Sociedad Portuaria Granelera de

Instalación Portuaria de Puerto Caldera (Caldera)

### 5. Liga Agrícola Industrial de la Caña de Azúcar (LAICA)

Instalación Portuaria de Punta Morales

## Consecuencias del no cumplimiento:

- Los Buques provenientes de puertos nacionales podrían no ser recibidos, por ser considerados buques “contaminados” que constituye y un riesgo para seguridad nacional de cada país. En este sentido, se



evidenciaría consecuencias gravísimas en materia de comercio nacional (exportación e importación).

- Los Buques provenientes de puertos nacionales no certificados podrían no ser recibidos en puertos certificados, o bien ser sometidos a revisiones más exhaustivas, provocando atrasos significativos y comprometiendo el comercio internacional.
- Posibilidad de actos terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.)
- Inseguridad en el transporte de mercancías y personas

#### **Programa Internacional Seguridad Portuaria (IPS) de la Guardia Costera del Gobierno de los EEUU:**

El Gobierno de los Estados Unidos, a través del programa IPS, lleva a cabo visitas técnicas periódicas para realizar evaluaciones y reconocimientos en nuestras instalaciones portuarias, con el fin de verificar la aplicación de las mejores prácticas en cada una de ellas. Como resultado de dichas visitas, se remite al Gobierno de Costa Rica un informe técnico oficial y de carácter confidencial, el cual contiene recomendaciones de mejora dirigidas tanto a las instalaciones portuarias como a la Autoridad Designada. Asimismo, el programa brinda cooperación mediante la realización de capacitaciones técnicas a nivel nacional, dirigidas a funcionarios de las instalaciones portuarias y al personal de la DNSA, en el marco del Proceso de Protección de las Instalaciones.

En resumen, se detalla los logros alcanzados durante el período:



Estado de la situación	Logros Alcanzados
En ejecución	En el marco del proceso de cooperación del Programa Internacional de Protección Portuaria (IPS por sus siglas en inglés) del gobierno de Estados Unidos de Norteamérica, la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática en calidad de Autoridad Designada recibió comunicado oficial de la visita técnica realizada por los representantes del ISP Program, obteniendo resultados satisfactorios para nuestro país en el marco de aplicación del Código PBIP, logrando el subsane de muchas de las no conformidades indicadas en los informes de los años 2022 y 2023, dando como resultado positivo primordial la no aplicación de medidas restrictivas a los buques que realizan viajes internaciones y que visitan nuestros puertos.

### Temática de Control de la Navegación

Durante el período informado, la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática (DNSA) desarrolló una gestión integral orientada al fortalecimiento de la seguridad marítima, la protección portuaria, la modernización institucional y el posicionamiento internacional del país como Estado marítimo confiable. A continuación, se detallan las principales acciones:

- En las Capitanías de Puerto se han atendido un volumen significativo de operaciones, a modo de ejemplo para el año 2025 incluyó 2.835 zarpes internacionales, 5.263 zarpes nacionales, 2.400 boletas de inspección técnica para el Registro Nacional, 6.202 certificados de navegabilidad, 783 revalidaciones, 2.409 cierres de zarpes y 339 permisos de paso, consolidando una gestión operativa robusta en materia de control de embarcaciones.
- Se realizó el primer taller de estandarización del proceso de inspecciones dirigido al personal técnico, unificando criterios y fortaleciendo la calidad de las inspecciones.
- Se ejecutaron inspecciones robustas de control a los servicios de ferris nacionales, velando por la seguridad de las embarcaciones, las tripulaciones y los usuarios del transporte marítimo.
- Se creó el Panel Técnico de Control de la Navegación como instancia especializada para el análisis de riesgos, fortaleciendo la toma de decisiones técnicas.
- Se realizó una gestión participativa con comunidades costeras, mediante reuniones de acercamiento y escucha activa en localidades como Puntarenas, Cuajiniquil, Playas del Coco, Golfito, Limón, Barra



del Colorado, Tortuguero, entre otras, con el fin de identificar necesidades, riesgos y oportunidades de mejora en materia de seguridad y navegación.

- Se coordinó y atendió la visita técnica de la International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), con el objetivo de contar con un diagnóstico técnico para el fortalecimiento de los sistemas de ayudas a la navegación y la seguridad marítima. Por otro lado, se desarrollaron acciones de cooperación con autoridades homólogas, incluyendo la Guardia Costera de los Estados Unidos y entidades de la Unión Europea.
- Costa Rica se incorporó al Acuerdo de Viña del Mar como colaborador, con lo cual ratifica su compromiso país para implementar Estado Rector de Puerto.
- Se brindó atención presencial a la puesta en marcha del escáner en JAPDEVA, así como seguimiento al inicio de la Operación Soberanía en el puerto de Caldera, particularmente en lo relativo a la aplicación del Código PBIP.
- Se dio seguimiento al estado actual del Proyecto Sistema Operacional de Alerta Temprana por Agitación y Determinación de Paradas Operativas en Puerto Caldera (SPOC) y a los Procedimientos Operativos Estándar (SOP CR) para la gestión en puertos y aguas jurisdiccionales, a continuación, se muestra el estado de la situación:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
En ejecución	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Objetivo: Tecnificar la decisión de cerrar el Puerto de Caldera, con base en las condiciones de oleaje.</li> <li>2. Análisis de la oferta presentada por la UCR en el SICOP, mediante el informe DNS-0722-2023, del 12 de setiembre 2023.</li> <li>3. Orden de inicio de la licitación N°2023LE-000005-0012400001, del 10 de noviembre 2023.</li> <li>4. Plazo del proyecto: 4 años.</li> </ol>

- Se articuló la gestión para la construcción, reubicación y mejora de Capitanías de Puerto en zonas como Playas del Coco, Golfito y Caldera.
- Se coordinó, gestionó e instaló con la ONG WildAid el Centro de Monitoreo, Control y Vigilancia en la provincia de Limón, orientado al fortalecimiento de las capacidades de vigilancia y protección de los espacios marítimos.



- Se brindó atención integral a la auditoría realizada por la Contraloría General de la República (CGR), incluyendo la participación en reuniones presenciales y virtuales, la presentación de resultados de auditorías de carácter especial en materia de protección portuaria.
- Se dio seguimiento técnico y contractual al proyecto del Sistema de Tráfico de Embarcaciones (VTS), incluyendo el análisis del anteproyecto del Sistema de Tráfico Marítimo (STM) para la Capitanía de Puerto de Limón Centro.
- Fue elaborada la propuesta de cronograma y la propuesta de implementación de la Ventanilla Única Marítima VUM en la nube.
- Se desarrollaron reuniones estratégicas con el Viceministerio de Transportes y el Ministerio de Seguridad Pública para abordar la ampliación de la zona portuaria en Caldera; con el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) para la implementación de cursos de inglés; con la Universidad de Costa Rica (Rectoría) para el seguimiento de acuerdos estratégicos; con el Colegio de Médicos para el seguimiento del certificado médico de la gente de mar; así como reuniones orientadas a valorar adendas a convenios vigentes con el Sistema Nacional de Guardacostas.
- Se promovió y participó en actividades de capacitación y sensibilización, tales como el “Taller Earth Ranger”, realizado del martes 29 al viernes 30 de octubre en el Hotel Bougainvillea, así como en la convocatoria y coordinación de la Tercera Reunión del Comité Consultivo de Enlace del Núcleo Náutico Pesquero, orientadas al fortalecimiento del sector marítimo-portuario.
- Sistema de predicción de cierre de Puerto Caldera por eventos climatológicos (tercer año de una contratación por cinco años). Licitación N°2023LE-000005-0012400001, del 10 de noviembre 2023, propia del Proyecto Sistema Operacional de Alerta Temprana por Agitación y Determinación de Paradas Operativas en Puerto Caldera (SPOC).
- Coordinación de gestiones con el Archivo Central del MOPT y el Archivo Nacional, para el mejoramiento del archivo de las Capitanías de Puerto Limón y Quepos, según la CARTA-DGAN-DG-306-2025, del 08 de julio de 2025.
- Ejecución de las inspecciones técnicas de inscripción registral y certificado de navegabilidad de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto Huetar Norte.
- Cooperación y coordinación de acciones en temas asignados por el director general de la División Marítima Portuaria respecto a transporte



acuático de estudiantes con el MEP, clase/actividad/uso de embarcaciones con el INS y pesaje de camiones de carga que salen de los patios de Puerto Caldera con el Departamento de Pesos y Dimensiones (CONAVI).

- Oficialización de la actividad Gestión de libros de control interno, código 792-ACO1 01, y, de la instrucción de trabajo Información y llenado de libros de control interno de la DNSA, código 792-ACO1-F01 01, según CARTA-MOPT-PI-PGCMCP-2025-20, del 23 de octubre de 2025.
- Gestión de solicitudes de modificación de horarios de los servicios de las rutas de cabotaje, modalidad ferry, Puntarenas-Paquera, y viceversa, y, Puntarenas-Playa Naranjo, y viceversa.
- Coordinación con los operadores de cabotaje modalidad ferry, respecto al uso de la terminal de Puntarenas, en torno al dragado realizado.
- Control de transbordadores de ambos operadores de cabotaje, mediante inspecciones técnicas conjuntas con personal de las Capitanías de Puerto.

## Temática Capitanías de Puerto

### Capitanía de Puerto Puntarenas

- Se han atendido más de 2800 solicitudes de inspección de embarcaciones anuales.
- Mediante el sistema digital de emisión de certificados se han emitido más de 2500 certificados, y se ha reducido un 90 % la anulación de estos.
- Mediante el sistema digital de emisión de Boletas de Inspección Técnica se han realizado más de 700 de ellas, se ha reducido un 90 % la anulación de estas.
- Fortalecimiento de la gestión de los expedientes de embarcaciones mediante las labores diarias de los técnicos y el apoyo de los estudiantes del Colegio Técnico Profesional del Roble de Puntarenas.
- Se han atendido las solicitudes de inspección por cambio de motores en la flota de pesca artesanal en período extemporáneo, por donación



de motores por parte del INDER, para dar apoyo en la inscripción de estos motores.

- Los libros de Auditoría se encuentran actualizados.
- Coordinación e intermediación entre las diferentes jefaturas de las Capitanías de Puerto para lograr acuerdos en distintos temas.
- Se trata de tener un contacto más cercano con el usuario, por medios de pre-giras de inspección a las zonas más alejadas.

### Capitanía de Puerto Limón

- Atención de encallamiento. Seguimiento y atención del encallamiento en Playa Cieneguita de la embarcación CHALLENGER Matrícula P-12403, del día 14 agosto 2025. En la cual se logró la coordinación con RECOPE para la extracción segura de combustible, mitigando posibles riesgos ambientales. El seguimiento fue exitoso y el armador logró poner a flote la embarcación.

- Actividades de acercamiento a usuarios.

Atención de encallamiento.

Seguimiento y atención del encallamiento en Playa Cieneguita de la embarcación CHALLENGER Matrícula P-12403, del día 14 agosto 2025. En la cual se logró la coordinación con RECOPE para la extracción segura de combustible, mitigando posibles riesgos ambientales. El seguimiento fue exitoso y el armador logró poner a flote la embarcación.

Actividades de acercamiento a usuarios.

Refrescamiento de requisitos para obtener el Certificado de Navegabilidad en las localidades de Tortuguero y Colorado.

- Atención de cambios de motores

Inspecciones en Parismina, Puerto Viejo y Limón Centro, en periodo extraordinario en coordinación con INDER, con el objetivo de inscribir los motores donados por esta institución.

- Visitas oficiales a buques y zarpes internacionales



A partir de 16 de julio se retomaron las visitas oficiales a buques que llegan a puerto. A la fecha se han asistido a 146 visitas. Se han emitido 1573 zarpes internacionales

- Solicitudes de inspección.

Se han atendido 1449 inspecciones para renovación de certificados, cambio de características o inscripción de embarcaciones anuales.

- Apoyo a otras Capitanías.

Inspecciones para la inscripción de embarcaciones nuevas, así como la emisión de certificados por primera vez a embarcaciones de usuarios provenientes de los poblados fronterizos con Nicaragua (Cureña, Cureñita, Remolinito, Fátima, Arbolitos, Media Vuelta).

Inspecciones para renovación de Certificado de Navegabilidad e inscripción de embarcaciones nuevas en la localidad de Sarapiquí

- Archivo

Participación en plan de trabajo de la Capitanía, con base en las disposiciones brindadas por el Archivo Nacional en el informe INFORME-DGAN-DSAE-STA-054-2025.

### **Capitanía de Puerto Playas del Coco**

- Implementación del Control Interno en las oficinas ubicadas en Playas del Coco y Cuajiniquil.
- Supervisión respecto al Procedimiento de Emisión de Certificado de Navegabilidad e Inspecciones Técnicas de Embarcaciones.
- Revisión de libros auditados e impresión de hojas legalizadas por Auditoría. A la fecha los libros se encuentran totalmente al día. Se solicitó la apertura del libro de Solicitudes para la Oficina de Cuajiniquil.



- La apertura de una oficina auxiliar ubicada en Cuajiniquil, ha venido a facilitar los servicios a los usuarios de la Zona Norte, de las localidades de Cuajiniquil, Playa Manzanillo, El Jobo y Puerto Soley, en el cantón de La Cruz.
- Respecto a la oficina ubicada en Playas del Coco, se mejoró la climatización de esta con la instalación de 3 aires acondicionados y dos abanicos nuevos, además se habilitó dos puntos de red de internet para la oficina de los inspectores náuticos, ubicada en el segundo piso.
- Se mejoró la atención con la contratación de recurso humano técnico.
- En conjunto con la alcaldesa de la Municipalidad de Carrillo, se gestiona la construcción de un nuevo edificio, en etapa de planificación, así mismo se emite un informe de justificación de un muelle en la bahía de Playas del Coco, según informe MOPT-INF-2025-01, de junio de 2025.

### Capitanía de Puerto Quepos

- Optimización del proceso de inspecciones para emisión de Certificado de Navegabilidad y Boletas de Inspección Técnica, logrando que estas se realicen, en promedio, dentro de los 15 días posteriores a la solicitud, pese a las limitaciones de recurso humano.
- Modernización de los mecanismos de comunicación institucional, garantizando que todas las notificaciones de citas de inspección se gestionen oficialmente mediante correo electrónico, asegurando trazabilidad y fortaleciendo la transparencia.
- Mejoras sustantivas en la gestión documental, mediante la implementación de índices, portadas y reordenamiento ascendente de expedientes, facilitando la consulta, archivo y control interno.
- Fortalecimiento de la gestión de los expedientes de embarcaciones mediante reuniones con el Archivo Central para la definición de un instructivo consensuado, el cual se propuso a la administración superior.
- Impulso del proceso de valoración parcial documental, mediante la coordinación y avance en reuniones técnicas con el Archivo Central,



orientadas al análisis y capacitación necesaria para su implementación en el corto plazo en la Capitanía de Puerto Quepos.

- Diseño e implementación de un sistema alternativo de emisión de documentos, como medida paliativa ante el hackeo del SIGEMAP, iniciativa lograda gracias al análisis técnico y la gestión estratégica con jefaturas superiores para su convencimiento.
- Fortalecimiento de la trazabilidad administrativa de las solicitudes recibidas por los usuarios, mediante la asignación irrestricta de números de trámite y su cierre formal mediante documento emitido o Acta de Cierre, lo que asegura control, orden y evidencia institucional.
- Capitanía pionera en el uso de libros auditados digitalizados, fomentando su adopción, estandarización y mantenimiento actualizado, contribuyendo a la modernización de los registros marítimos y el control interno.
- Implementación de una gestión segura y eficiente del Certificado de Zafarrancho, incorporando el escaneo preventivo de documentos presentados por los usuarios, reduciendo riesgos de pérdida, retrasos o inconsistencias.
- Coordinación e intermediación entre las diferentes jefaturas de las Capitanías de Puerto para lograr acuerdos en distintos temas, como por ejemplo un Instructivo de Operativos de Control.

### Capitanía de Puerto Golfito

- Elaboración de un instructivo para la realización de operativos de control de la navegación marítima, fluvial y lacustre, así como la regulación en las marinas y atracaderos.
- En reunión con los capitanes de puerto se elaboró un instructivo el cual en este momento se carece por parte de la División Marítimo Portuaria tanto teóricamente como en la práctica, que nos lleve a la implementación de estos en cada una de las Capitanías de Puerto.
- Con base en las solicitudes recibidas, se atendió el 100% de las mismas.
- Las solicitudes son atendidas al momento de atender el servicio por lo que con ello se garantiza un 100%, en cada punto de inspección.
- Realización de operativos en conjunto con Guardacostas de Control de la Navegación y Pesca Comercial.



- En cooperación con el Servicio Nacional de Guardacostas, se coordinaron 2 operativos a nivel marítimo, uno de ellos a flote y el otro en seco, este último se efectuó de esa manera debido a la carencia de embarcaciones por parte de Guardacostas, siendo los resultados satisfactorios con el objetivo de control de la navegación y pesca.
- Reorganización de labores en la Capitanía de Puerto Golfito.
- Gracias al nombramiento de funcionarios nuevos, se tienen asignados labores específicas para cada uno, garantizando un servicio al usuario más eficiente.
- Reparación e implementación de la Radio VHF, para el control de la navegación marítima.
- Al llegar a la Capitanía, en mi estancia anterior o pasada la radio ubicada en esta Capitanía estaba en funcionamiento, pero al llegar nuevamente observe que la misma estaba fuera de servicio, por lo que se inició la reparación de esta, quedando habilitada para contacto con Guardacostas, las marinas, usuarios, entre otros y en algún momento informar, prevenir a los navegantes de cualquier incidente.
- Actualización de los libros de la Auditoría Interna.
- Satisfacción del usuario.
- Desde inicio de año se comenzó a aplicar una encuesta a los usuarios por los servicios y según lo manifestado, podemos decir que más de un 90% está satisfecho con la labor nuestra.
- Registros actualizados de los diferentes servicios brindados como Certificados de Navegabilidad, Zarpes Nacionales e Internacionales, Boletas de Inspección Técnica, Recepción de Solicitudes entre otros.
- Con la implementación de bases de datos por parte de los funcionarios de la Capitanía, se cuenta con información totalmente al día confiable y oportuna, para consultar en cualquier momento.
- Se retomaron las vistas oficiales (recepción de naves) por parte del personal técnico. Con el ingreso del personal nuevo se reactivó esta labor.
- Se habilitaron los servicios extraordinarios notificándose a los agentes el proceso a solicitarlo según la disponibilidad del personal. Importante mencionar con el fin de desahogar un poco el trabajo en la Capitanía de Puntarenas, la cual tenía este recargo.



Temática de Gestión de la Calidad en la Actividad marítima.

La Dirección de Navegación y Seguridad Acuática, a través del proceso de monitoreo y seguimiento al sistema de gestión de la calidad de navegación y seguridad marítima, tiene como objetivo diseñar, implementar, supervisar y optimizar los sistemas de gestión de la calidad de los servicios que brinda a la comunidad marítima, tanto a nivel nacional como internacional. En este marco, su propósito estratégico es orientar a la Dirección hacia un enfoque renovado de la metodología de trabajo, sustentado en los principios de mejora continua del desempeño institucional.

Este enfoque permite fortalecer la competitividad y la productividad organizacional mediante una toma de decisiones más eficaz, desarrollada en entornos caracterizados por el cambio constante. En dicho contexto, el gestor de la calidad desempeña un rol fundamental, al actuar como especialista en productividad y mejora continua de la calidad, contribuyendo de manera directa al fortalecimiento del desempeño institucional y a la excelencia en la prestación de los servicios, a continuación, se describe el estado de situación al respecto:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
En ejecución	<p>A partir del período 2021-2022, se dio inicio a un proceso estratégico de mejora institucional dentro de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el cual consistió en la identificación sistemática de los productos y el mapeo detallado de los procesos que conforman dicha división. Esta iniciativa tuvo como objetivo principal fortalecer la gestión interna, optimizar los recursos disponibles y alinear las operaciones con estándares de calidad reconocidos a nivel nacional e internacional.</p> <p>Como parte de este esfuerzo, se gestionó y tramitó la Reorganización Parcial de la División Marítimo Portuaria, un proceso que culminó exitosamente con la aprobación oficial por parte del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), mediante el oficio MIDEPLAN DM-OF-0031-2025, emitido el 27 de enero del 2025. Esta</p>



reorganización sentó las bases para una estructura más eficiente y orientada a resultados, permitiendo una mejor articulación entre las distintas áreas funcionales de la división.

En este contexto, se estableció el Plan para el Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad, identificado con el código MOPT 04-04-04-001-2025, con fecha de emisión en mayo de 2025. Este plan constituye un pilar fundamental para la implementación de un sistema de gestión de calidad robusto, que permita a corto plazo alcanzar la certificación de los procesos de la Dirección de Navegación y Seguridad, con un enfoque prioritario en la temática de Gente de Mar.

Dicha certificación responde a un objetivo país en el marco del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (Convenio STCW), el cual establece estándares internacionales obligatorios para garantizar la competencia del personal marítimo y la seguridad de la navegación.

A la fecha, se ha logrado un avance aproximado del 20% en el levantamiento de los procedimientos correspondientes a la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática. Se proyecta alcanzar un 50% de avance para finales del año 2025, con la meta de completar el porcentaje restante durante el transcurso del año 2026. Este reto refleja el compromiso institucional con la mejora continua, la transparencia operativa y el cumplimiento de los estándares internacionales que rigen la actividad marítima.

#### Temática de Gente de Mar.

Mediante el oficio MIDEPLAN-DM-OF-0031-2025 del 27 de enero del 2025 se aprobó la propuesta de reorganización administrativa parcial del MOPT, relacionada con la División Marítima Portuaria, materializado en el Decreto Ejecutivo N° 45103-MOPT reforma parcialmente la organización y funcionamiento de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con el fin de mejorar su estructura administrativa y operativa. Además, deroga el artículo 13 del Decreto Ejecutivo N° 42454-MP-MOPT del 18 de junio del 2020 y la totalidad del Decreto Ejecutivo N° 40803-MOPT del 12 de diciembre del 2017, con el objetivo de actualizar y optimizar el marco normativo que rige dicha división. Se fundamentó principalmente en las siguientes consideraciones:



- Dar cumplimiento a las funciones, normativas nacionales e internacionales, especialmente el Convenio STCW.
- La formación y certificación de marinos costarricenses abrirá nuevas oportunidades laborales en la flota mercante mundial, lo que contribuirá al crecimiento económico y a la generación de ingresos.
- Actualmente, los profesionales que requieren certificarse deben recurrir a autoridades extranjeras, lo que implica altos costos, así la reorganización permitirá que el país emita estas certificaciones, reduciendo los costos para los profesionales y mejorando la eficiencia de los servicios ofrecidos por la División Marítimo Portuaria.
- Es necesario entonces fortalecer la gestión de la División Marítimo Portuaria, especialmente, la Dirección de Navegación y Seguridad con dos dependencias adicionales cuyo eje central gire en el cumplimiento del convenio STCW, prestando especial atención a lo relativo a la formación y certificación.

A razón de lo anterior se detallan los siguientes logros:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
Finalizado	Se crea la de subespecialidad acreditación y control de gente de mar.
Finalizado	Se crea la Clase de Agente Marino por parte del Dirección General de Servicio Civil.
En implementación	Creación de dos departamentos Nuevos en la estructura de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática denominados "Formación y Titulación de Gente de Mar y Departamento de Regulación y Control Cumplimiento.
En trámite	Inclusión de la Información en el Sistema GISIS de la Organización Marítima Internacional, para que Costa Rica ingresa en la denominada "Lista de países que cumplen con el convenio STCW" para dar cumplimiento a la ley 9418.

Temática de los servicios de Cabotaje mayor (ferry) y cabotaje menor (modalidad lancha)



En lo que respecta al cabotaje mayor, actualmente se encuentra vigente el contrato de concesión del derecho de línea para la explotación del servicio público de cabotaje de pasajeros y vehículos automotores en la ruta Puntarenas–Paquera y Paquera–Puntarenas, mediante la operación de transbordadores. Dicha concesión fue otorgada a la empresa Naviera Tambor y entró en vigencia el 1 de septiembre de 2007, con un plazo prorrogado por una única vez por diez años, por lo cual a la fecha continúa surtiendo efecto, pero muy próximamente a vencer.

En relación con el derecho de línea para la explotación del servicio público de cabotaje de pasajeros y vehículos automotores en la ruta Puntarenas–Playa Naranjo y Playa Naranjo–Puntarenas, se indica que la empresa COONATRAMAR R. L. es la titular de dicho derecho, al contar con el correspondiente permiso otorgado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), emitido el 7 de setiembre de 1999, que la habilita para la prestación de este servicio público de cabotaje.

Y en lo que refiere al cabotaje menor se han otorgados permisos en precario para operadores de rutas de cabotaje modalidad lancha, a continuación, se detallan los hechos relevantes:

Estado de la situación	Logros Alcanzados
<b>Finalizado</b>	Rehabilitación (nuevo operador) de ruta Puntarenas–Isla Chira, y viceversa, según resolución administrativa DVMP–2024–0108, del 30 de abril 2024.  Renovación del permiso en precario de la ruta de cabotaje, modalidad lancha, Puntarenas–Isla Chira, y viceversa, según resolución administrativa CARTA–MOPT–DVMP–2025–374, del 29 de abril de 2025.
<b>Finalizado</b>	Aprobación de ruta (nueva) “Ruta Periférica Tortuguero – San Francisco (por la bocana del río) y viceversa”, según resolución administrativa DVMP–2024–324, del 08 de julio 2024.
<b>Finalizado</b>	Rehabilitación (nuevo operador) de ruta Isla Chira–Costa de Pájaros, y viceversa, según resolución administrativa DVMP–2025–0195, del 09 de abril 2025.



## 7. Situación de los principales proyectos institucionales vigentes al inicio de la gestión y aquellos que quedaron pendientes de finalización.

En el marco de una gestión orientada al fortalecimiento estratégico institucional, los principales proyectos vigentes se han desarrollado y proyectados, se encuentran vinculados con la Estrategia Marítimo-Portuaria definida, a través del documento MOPT 04-04-04-002-2025 titulado "Estrategia para la Transformación Marítimo Portuaria Nacional- División Marítimo Portuaria 2026-2030. Dicha estrategia fue formalmente comunicada mediante la CIRCULAR-MOPT-DVMP-2026-2, emitida el 27 de enero del 2026, constituyéndose en el eje articulador para la planificación y ejecución de las iniciativas prioritaria.

La formulación de una Estrategia Marítimo-Portuaria constituye una acción prioritaria para el Estado, en atención al creciente nivel de responsabilidades que se ejercen sobre el ámbito marítimo y portuario nacional. Estas competencias no se limitan únicamente a la flota de pabellón nacional, sino que se extienden también a la flota internacional que arriba a los puertos del país, lo cual sitúa a Costa Rica dentro de un sistema global de control, supervisión y cooperación en materia de navegación marítima.

En este contexto, la pertenencia de Costa Rica a la Organización Marítima Internacional (OMI) desde el año 1982 implica compromisos permanentes como Estado Miembro, orientados al cumplimiento efectivo de los instrumentos internacionales adoptados en dicho foro multilateral. Estos compromisos refuerzan la necesidad de contar con una visión estratégica integral que permita fortalecer la implementación de convenios internacionales, estandarizar procedimientos y asegurar niveles adecuados de seguridad marítima, protección de la vida humana en el mar y preservación del medio ambiente marino.

La Estrategia Marítimo-Portuaria se concibe, por tanto, como un instrumento articulador que permitirá alinear las capacidades institucionales, normativas



y operativas del país con las mejores prácticas internacionales promovidas por la OMI, contribuyendo a un desarrollo marítimo-portuario seguro, sostenible y competitivo, en concordancia con los intereses nacionales y las obligaciones internacionales asumidas por el Estado costarricense.

La estrategia se fundamenta en los siguientes pilares:

**Eje de Impacto: [Planificación y Estrategia]**

Objetivo(s):

- Asignar recursos necesarios para actividades prioritarias, considerando investigación, innovación, creatividad y mejora.
- Promover una prestación eficaz, eficiente y efectiva de los servicios públicos mediante análisis y ajuste de la normativa vigente.

**Eje de Impacto: [Orientación Hacia el Usuario]**

- Garantizar la calidad y satisfacción del usuario en los servicios públicos.
- Definir estándares de calidad para bienes y servicios competenciales.
- Establecer y actualizar mecanismos para medir la percepción de los usuarios sobre la calidad.

**Eje de Impacto: [Gestión por Procesos]**

- Implementar un sistema institucional basado en procesos integrales.
- Desarrollar e implantar un sistema de gestión institucional alineado con política, estrategia y objetivos.
- Incorporar innovación, creatividad y nuevas tecnologías en el desarrollo de bienes y servicios.

Con la implementación de esta estrategia buscamos:

- Actualización y desarrollo de la normativa en la actividad marítima.
- Promoción de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar, la protección marítima y la prevención de la contaminación acuática.
- Mejoramiento en el control de la navegación.
- Fortalecimiento para la formalización, regulación y competitividad de la Gente de Mar.
- Mejora Continua en la Navegación y Seguridad Acuática mediante Gestión de Calidad.
- Gestión de la ejecución de proyectos de ingeniería náutica, marítima y portuaria
- Gestión para el Ordenamiento del Transporte Marítimo.



Acciones inmediatas a considerar:

- Cada área recibirá información detallada sobre los lineamientos y responsabilidades asignadas.
- Se programarán sesiones informativas y capacitaciones para asegurar una adecuada comprensión e implementación.
- Se establecerán indicadores y mecanismos de seguimiento para evaluar el avance

Principales Líneas de Acción:

	<b>ACTUALIZACIÓN Y DESARROLLO DE LA NORMATIVA EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMA</b>		<b>FORTALECIMIENTO PARA LA FORMALIZACIÓN, REGULACIÓN Y COMPETITIVIDAD DE LA GENTE DE MAR</b>
	<b>PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN, LA VIDA HUMANA EN EL MAR, LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACUÁTICA</b>		<b>MEJORA CONTINUA EN LA NAVEGACIÓN Y SEGURIDAD ACUÁTICA MEDIANTE GESTIÓN DE CALIDAD</b>
	<b>MEJORAMIENTO EN EL CONTROL DE LA NAVEGACIÓN</b>		<b>GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INGENIERÍA NÁUTICA, MARÍTIMA Y PORTUARIA</b>



### Resultados Esperados: Intervenciones estratégicas por año.

 Intervención Estratégica	2026	2027	2028	2029	2030
Propuesta de Reglamentación para el otorgamiento del Certificado de Navegabilidad a embarcaciones nacionales. Y Reglamentación para la Revisión Técnica de Embarcaciones para cambio de características o inscripción en el Registro Nacional.					
Propuesta de Ley de Navegación Acuática					
Propuesta Reglamentación Anexo I MARPOL. Y Anexo V MARPOL. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)					
Propuesta de Actualización de la Ley N° 5566 Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias (Protocolo de Londres) y su Reglamentación					
Propuesta de Actualización de la Ley N° 12 Ley de Abanderamiento de Barcos					
Fortalecimiento para Incrementar la Protección Marítima. Capítulo XI-2 Convenio. Internacional SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974					
Establecimiento del Plan Nacional de Contingencia de Costa Rica para enfrentar Derrames de Hidrocarburos en el Mar (PNC)					
Investigación de Accidentes e Incidentes Acuáticos					
Implementación del Estado Rector de Puerto					



Intervención Estratégica	2026	2027	2028	2029	2030
Creación de la Ventanilla Única Portuaria					
Sistema de Información para el Servicio de Ayudas a la Navegación y Señalamiento Marítimo					
Actualización del Sistema de Gestión Marino Portuaria (SIGEMAP)					
Creación de la Ventanilla Única Marítima (VUM)					
Impulso y coadyuva en la elaboración de una Política Pública Marítimo Portuaria					
Propuesta de Ley de Protección Portuaria					
Propuesta de Ley de Creación del Instituto Marítimo Portuario					
Propuesta para la Reglamentación para la recepción de buques procedentes del extranjero. Y Reglamentación para el despacho de embarcaciones.					
Propuesta para la Reglamentación del Convenio STCW (Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar)					
Propuesta para la Reglamento para el otorgamiento del Certificado de Arqueo de embarcaciones nacionales que no realicen viajes internacionales. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969					

Intervención Estratégica	2026	2027	2028	2029	2030
Propuesta de Reglamentación para el otorgamiento del Permiso de Construcción, Reconstrucción o Reparación de embarcaciones nacionales con superestructura que no realicen viajes internacionales.					
Implementación del Sistema Operacional de Alerta Temprana por Agitación y Determinación de Paradas Operativas en Puerto Caldera (SPOC)					
Implementar el Sistema Integral de Servicio de Tráfico Marítimo en el Complejo Portuario de Moín, VTS (Vessel Traffic Services)					
Digitalización de Registros Marítimos					
Regionalización de Capitanías de Puerto					
Normalización Técnica Marítima					
Dotación de Personal para Formalización de las Unidades de Gente de Mar					
Incorporación de País en la "Lista Blanca" del Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW)					
Regulación de Gente de Mar no sujeta al convenio STCW (pesca, recreo, entre otros)					
Titulación y Acreditación de Gente de Mar no sujeta al convenio STCW (pesca, recreo, entre otros)					
Fortalecimiento tecnológico para Gente de Mar					
Implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad de Navegación y Seguridad Marítima					
Gestión de la ejecución de proyectos tipo embarcaderos vecinales en ambos litorales del país.					
Gestión de la ejecución de proyecto para la Ampliación de la terminal de Transbordadores de Barrio El Carmen, Puntarenas.					



# Resumen de Intervenciones Estratégicas por Año



## 2026

9

- Propuesta de Ley de Navegación Acuática
- Fortalecimiento para Incrementar la Protección Marítima. Capítulo XI-2 Convenio Internacional SOLAS (Safety Of Life at Sea) 1974
- Actualización del Sistema de Gestión Marino Portuaria (SIGEMAP)
- Impulso y coadyuvo en la elaboración de una Política Pública Marítimo Portuaria
- Propuesta de Ley de Protección Portuaria
- Propuesta de Ley de Creación del Instituto Marítimo Portuario
- Propuesta para la Reglamentación del Convenio STCW (Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar)
- Dotación de Personal para Formalización de las Unidades de Gente de Mar
- Incorporación de País en la "Lista Blanca" del Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW)

## 2027

4

- Propuesta de Reglamentación para el otorgamiento del Certificado de Navegabilidad a embarcaciones nacionales. Y Reglamentación para la Revisión Técnica de Embarcaciones para cambio de características o inscripción en el Registro Nacional.
- Establecimiento del Plan Nacional de Contingencia de Costa Rica para enfrentar Derrames de Hidrocarburos en el Mar (PNC)
- Creación de la Ventanilla Única Marítima (VUM)
- Implementación del Sistema Operacional de Alerta Temprana por Agitación y Determinación de Paradas Operativas en Puerto Caldera (SPOC)

## 2028

6

- Propuesta de Actualización de la Ley N°5566 Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de Desechos y otras Materias (Protocolo de Londres) y su Reglamentación
- Propuesta para la Reglamentación para la recepción de buques procedentes del extranjero. Y Reglamentación para el despacho de embarcaciones.
- Implementar el Sistema Integral de Servicio de Tráfico Marítimo en el Complejo Portuario de Moín. VTS (Vessel Traffic Services)
- Digitalización de Registros Marítimos
- Regulación de Gente de Mar no sujeta al convenio STCW (pesca, recreo, entre otros)
- Titulación y Acreditación de Gente de Mar no sujeta al convenio STCW (pesca, recreo, entre otros)

## 2029

1

- Propuesta Reglamentación Anexo I MARPOL. Y Anexo V MARPOL. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)

## 2030

13

- Propuesta de Actualización de la Ley N° 12 Ley de Abanderamiento de Barcos
- Investigación de Accidentes e Incidentes Acuáticos
- Implementación del Estado Rector de Puerto
- Creación de la Ventanilla Única Portuaria
- Sistema de Información para el Servicio de Ayudas a la Navegación y Señalamiento Marítimo
- Propuesta para la Reglamentación para el otorgamiento del Certificado de Arqueo de embarcaciones nacionales que no realicen viajes internacionales. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969
- Propuesta de Reglamentación para el otorgamiento del Permiso de Construcción, Reconstrucción o Reparación de embarcaciones nacionales con superestructura que no realicen viajes internacionales.
- Regionalización de Capitanías de Puerto
- Normalización Técnica Marítima
- Fortalecimiento tecnológico para Gente de Mar
- Implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad de Navegación y Seguridad Marítima
- Gestión de la ejecución de proyectos tipo embarcaderos vecinales en ambos litorales del país.
- Gestión de la ejecución de proyecto para la Ampliación de la terminal de Transbordadores de Barrio El Carmen, Puntarenas.

## 8. Situación del Ejercicio Económico de la División Marítimo Portuaria.

### Ejecución del Presupuesto Institucional 2024 Asociado a Recursos Internos

Del archivo Excel suministrado por la Dirección General de Presupuesto Nacional (DGPN) sobre los recursos autorizados y ejecutados al 31 de diciembre del 2023 y del 2024, con ingresos corrientes y de capital que corresponden a fuentes de financiamiento internas (001, 060, 280, 281, 282 y las correspondientes a la incorporación de superávits, vinculadas a las codificaciones situadas entre los rangos 900 y 998), copie el cuadro 1 denominado "Ejecución Financiera Institucional por clasificación objeto del gasto" y el cuadro 2 "Ejecución del presupuesto por Centro Gestor" (sin incluir en la imagen el título, la fuente y las notas) con formato de imagen, luego de la siguiente introducción:



A continuación, se presenta la ejecución financiera institucional por objeto de gasto y por centro gestor de los ejercicios presupuestarios 2023 y del 2024.

**Cuadro 1. Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto**

**328 00 Puertos y Regulación Marítima**

Al 31 de diciembre de 2023 y 2024

(en millones de colones)

Partida Objeto del Gasto	2023			2024			Nivel de participación 2024		Variación del gasto ejecutado 2024/2023
	Presupuesto al 31 de Diciembre <sup>2/</sup>	Presupuesto ejecutado <sup>3/</sup>	Nivel de ejecución	Presupuesto al 31 de Diciembre <sup>2/</sup>	Presupuesto ejecutado <sup>3/</sup>	Nivel de ejecución	Presupuesto final	Presupuesto ejecutado	
<b>TOTAL</b>	<b>2,468.30</b>	<b>2,051.52</b>	<b>83.11%</b>	<b>2,673.69</b>	<b>2,202.18</b>	<b>82.36%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>7.34%</b>
0 Remuneraciones	1,499.71	1,291.89	86.14%	1,496.49	1,311.41	87.63%	55.97%	59.55%	1.51%
1 Servicios	307.72	223.00	72.47%	296.70	221.65	74.71%	11.10%	10.06%	-0.61%
2 Materiales y Suministros	50.12	34.77	69.38%	155.96	29.88	19.16%	5.83%	1.36%	-14.09%
3 Intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Activos Financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Bienes Duraderos	521.70	452.21	86.68%	654.10	578.80	88.49%	24.46%	26.28%	28.00%
6 Transferencias Corrientes	67.63	31.76	46.96%	49.07	42.65	86.91%	1.84%	1.94%	34.28%
7 Transferencias de Capital	21.41	17.89	83.56%	21.37	17.79	83.28%	0.80%	0.81%	-0.55%
8 Amortización	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Cuentas Especiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**Fuente:** Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera (Liquidación 2023 y Liquidación Preliminar 2024) y Módulo Presupuestario de Poderes (Liquidación 2023 y Liquidación Preliminar 2024).

1/ Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

2/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2023 y 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos periodos.

3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

Tomando el cuadro anterior, se solicita realizar lo siguiente:

1. Breve análisis comparativo entre 2023 y 2024.

En términos absolutos, se observa un aumento de aproximadamente 205,390.000,00 millones de colones en el presupuesto del 2024 con respecto al del 2023, no obstante, el monto ejecutado en el 2024 corresponde al nivel de ejecución del 82.36% y el 2023 del 83.11%. La ejecución del año 2024 disminuyó en un 0.75%, en virtud de los problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa, como fue el caso de la licitación de la adquisición de pilotes de acero; incumplimiento por parte de proveedores en entrega de insumos, suministros y materiales, como



fue el caso de Uniformes y, por último, el tipo de cambio del dólar sufrió variaciones, provocando esto sobrantes en órdenes de compra adjudicadas en dólares.

Además, se observa que cuatro partidas presupuestarias (Remuneraciones, Servicios, Bienes Duraderos y Transferencias Corrientes) muestran un aumento en el porcentaje de ejecución, mientras que las otras dos (Materiales y Suministros y Transferencias de Capital) muestran una disminución.

2. Indicar cómo incidieron los presupuestos extraordinarios y cada una de las modificaciones legislativas y ejecutivas tramitadas sobre el porcentaje de ejecución durante el período, enfatizando si hubo necesidad de realizar múltiples ajustes por estas vías y cómo estos ajustes provocaron o no, alejarse de la programación inicial propuesta, así como referirse a los factores que causaron esta situación y las acciones de mejora que la institución ejecutaría para evitar que se vuelva una práctica habitual.

Las partidas presupuestarias que experimentaron ajustes, al menos en una de sus subpartidas, fueron la partida 01, 02 y 05, con lo cual se logró dotar de presupuesto a temas de viático dentro del país, adquisición de uniformes y protección laboral, así como adquisición de vehículos oficiales tipo SUV. Lo anterior ocurrió en virtud de que para el 2024 las subpartidas que tenían insuficiente presupuesto asignado, debieron requerir de más, esto por las labores asignadas a esta División, siendo que el factor 5 (variación en la estimación de recursos) fue el principal en que el programa se vio en la necesidad y obligación de dotar de más presupuesto para llevar a cabo las tareas encomendadas. Como mejora, para el siguiente año presupuestario (2025) se logró justificar y proyectar los recursos necesarios para evitar lo antes expuesto.

Los movimientos efectuados mediante Decretos lograron que la División Marítimo Portuaria cumpliera con sus obligaciones, metas y objetivos trazados.



## Cuadro 2. Ejecución del presupuesto por centro gestor

### 328 00 Puertos y Regulación Marítima

Al 31 de diciembre 2024

(en millones de colones)

Centro gestor	Presupuesto Final <sup>1</sup>	Presupuesto ejecutado <sup>2</sup>	Porcentaje de ejecución
328 00 Puertos y Regulación Marítima	2.673.69	2.202.18	82.36%

**Fuente:** Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera.

1/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2023 y 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos periodos.

2/ Se refiere al devengado, que es el reconocimiento del gasto por la recepción de bienes y servicios independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bienes y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

### Ejecución del Presupuesto Institucional 2025 Asociado a Recursos Internos

Del archivo Excel suministrado por la DGPN sobre los recursos autorizados y ejecutados al 31 de diciembre del 2024 y del 2025, con ingresos corrientes y de capital que corresponden a fuentes de financiamiento internas (001, 060, 280, 281, 282 y las correspondientes a la incorporación de superávits, vinculadas a las codificaciones situadas entre los rangos 900 y 998), copie el cuadro 1 denominado “Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto” y el cuadro 2 “Ejecución del presupuesto por centro gestor” (sin incluir en la imagen el título, la fuente y las notas) con formato de imagen, luego de la siguiente introducción:

A continuación, se presenta la ejecución financiera institucional por objeto de gasto y por centro gestor de los ejercicios presupuestarios 2024 y del 2025.



**Cuadro 1. Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto**

1

**328 00 Puertos y Regulación Marítima**

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025

(en millones de colones)

Partida Objeto del Gasto	2024			2025			Nivel de Participación 2025		Variación del Gasto Ejecutado 2025/2024
	Presupuesto Final <sup>2/</sup>	Presupuesto Ejecutado <sup>3/</sup>	Nivel de Ejecución	Presupuesto Final <sup>2/</sup>	Presupuesto Ejecutado <sup>3/</sup>	Nivel de Ejecución	Presupuesto Final	Presupuesto Ejecutado	
<b>TOTAL</b>	<b>2.673,69</b>	<b>2.202,18</b>	<b>82,36%</b>	<b>2.903,23</b>	<b>2.409,81</b>	<b>83,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>9,43% ▲</b>
0 Remuneraciones	1.496,49	1.311,41	87,63%	1.769,76	1.480,53	83,66%	60,96%	61,44%	12,90% ▲
1 Servicios	296,70	221,65	74,71%	449,69	401,16	89,21%	15,49%	16,65%	80,99% ▲
2 Materiales y Suministros	155,96	29,88	19,16%	54,23	40,57	74,81%	1,87%	1,68%	35,81% ▲
3 Intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Activos Financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Bienes Duraderos	654,10	578,80	88,49%	553,38	434,36	78,49%	19,06%	18,02%	-24,96% ▼
6 Transferencias Corrientes	49,07	42,65	86,91%	55,38	32,40	58,50%	1,91%	1,34%	-24,03% ▼
7 Transferencias de Capital	21,37	17,79	83,28%	20,78	20,78	100,00%	0,72%	0,86%	16,78% ▲
8 Amortización	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Cuentas Especiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**Fuente:** Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera (Liquidación 2024 y 2025).

1/ Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

2/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre de 2024 y 2025, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos períodos.

3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

Tomando el cuadro anterior, se solicita realizar lo siguiente:

1. Breve análisis comparativo entre 2024 y 2025.

En términos absolutos, se observa un aumento de aproximadamente 229.5 millones de colones en el presupuesto del 2025 con respecto al del 2024, el monto ejecutado en el 2025 corresponde al nivel de ejecución del 83.00% y el 2024 del 82.36%.

La ejecución del año 2025 aumentó en un 0.64%, lo que se refleja el esfuerzo del programa en cumplir con los procesos de contratación pública así como los demás compromisos, no obstante, se presentaron problemas con dos proveedores como fue el caso de la licitación de “Adquisición de Equipo Hidrográfico (Ecosonda) con Accesorios, Estación Total Robótica, Sistema Global de Navegación por Satélite GNSS y Estación Total para Uso Topográfico e Ingenierías”, específicamente para la línea 2 de dicha licitación, así como para la “Adquisición de Uniformes”, ya que no entregaron



los bienes e insumos conforme al plazo establecido, lo que afectó en el porcentaje de ejecución del año 2025.

2. Indicar cómo incidieron los presupuestos extraordinarios y cada una de las modificaciones legislativas y ejecutivas tramitadas, sobre el porcentaje de ejecución durante el período, enfatizando si hubo necesidad de realizar múltiples ajustes por estas vías y cómo estos ajustes provocaron o no, alejarse de la programación inicial propuesta, así como referirse a los factores que causaron esta situación y las acciones de mejora que la institución ejecutaría para evitar que se vuelva una práctica habitual.

Las partidas presupuestarias que experimentaron ajustes, al menos en una de sus subpartidas, fueron la partida 0,1, 2 y 5, con lo cual se logró dotar de presupuesto a temas de viático dentro del país, adquisición de uniformes y protección laboral, así como adquisición de vehículos oficiales tipo PICK UP. Lo anterior ocurrió en virtud de que para el 2025 las subpartidas que tenían insuficiente presupuesto asignado, debieron requerir de más, esto por las labores asignadas a esta División, siendo que el factor 5 (variación en la estimación de recursos) fue el principal en que el programa se vio en la necesidad y obligación de dotar de más presupuesto para llevar a cabo las tareas encomendadas. Como mejora, para el siguiente año presupuestario (2026) se logró justificar y proyectar los recursos necesarios para evitar lo antes expuesto.



## Cuadro 2. Ejecución del presupuesto por centro gestor

### 328 00 Puertos y Regulación Marítima

Al 31 de diciembre 2025

(en millones de colones)

Centro gestor	Presupuesto Final <sup>1</sup>	Presupuesto Ejecutado <sup>2</sup>	Nivel de Ejecución
328 00 Puertos y Regulación Marítima	2.903,23	2.409,81	83,00%

**Fuente:** Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera.

1/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2025, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante el periodo.

2/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

### Factores que incidieron en el Nivel de Ejecución

Del archivo Excel suministrado por la DGPN incluya como imagen en este apartado el cuadro 4 “Factores que incidieron en la ejecución del presupuesto por centro gestor” (sin incluir en la imagen el título, la fuente y las notas), luego de la siguiente introducción:

A continuación, se presentan los factores<sup>1</sup> que incidieron en la ejecución alcanzada por la institución en cada centro gestor que mostró una ejecución menor al 90,00% en el ejercicio presupuestario 2025.

<sup>1</sup> Los factores definidos por la DGPN son los siguientes:

1. Aplicación de directrices presidenciales (especifique).
2. Lineamientos de los entes rectores de la Administración Financiera (especifique).
3. Políticas administrativas institucionales que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generen ahorros o mayor gasto (especifique).
4. Problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa.
5. Variación en la estimación de recursos.
6. Liberación de cuota insuficiente.
7. Desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado.
8. Normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2025 (especifique).
9. Otros (Especifique).



**Cuadro 4. Factores que incidieron en la ejecución del presupuesto por centro gestor**

**328 00 Puertos y Regulación Marítima**

Al 31 de diciembre 2025

Centro Gestor	Factores								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Total	-	-	-	2	1	-	-	1	2
328 00 Puertos y Regulación Marítima	-	-	-	2	1	-	-	1	2

**Fuente:** Elaboración propia con información proporcionada por los centros gestores.

Para cada centro gestor, explicar en forma detallada cómo los factores incidieron en el nivel de ejecución alcanzado y las principales partidas por peso relativo que influyen en dicho resultado.

Al hacer referencia a los factores, hay que considerar que en la mayoría de los casos son enunciados generales, sin embargo, la afectación en cada entidad es particular por lo que se solicita explicar:

a) Por qué el factor señalado influyó en el resultado alcanzado.

**Remuneraciones:** En el 2025 se dio la salida de personal la cual se debió en ocasiones a mejores oportunidades laborales esto por motivo de la Ley de Empleo Público, jubilaciones. Por lo cual, esta situación incidió en presupuesto proyectado ya que las plazas ocupadas quedarán vacantes, por lo que la Administración tuvo que iniciar de nuevo el proceso de reclutamiento y selección para la ocupación de las plazas generando una subejecución en las subpartidas que conforman esta partida. Además, se dio el cumplimiento de la Norma 10, Plazas vacantes durante el año 2025.

**Servicios:** La ejecución de esta partida en general está vinculada al proceso de contratación administrativa y la ejecución de los contratos, además, se debe tomar en cuenta que, la disminución en el tipo del cambio del dólar afectó lo programado, dado que, las licitaciones en su mayoría se encontraban adjudicadas en dólares, provocando sobrantes en el saldo de la orden de compra y, por ende, afectando el diferencial cambiario. Otras



subpartidas como información, impresión y encuadernación y transporte de bienes su ejecución está en función de la necesidad que se tenga del servicio. Para las subpartidas que albergan los servicios de seguridad y vigilancia, viáticos dentro del país, arrendamiento de impresoras, pagos de servicios públicos entre otros se ejecutan mensualmente. En las subpartidas de mantenimiento de vehículos, y equipo de cómputo entre otros se ejecutan de acuerdo a las necesidades o cronogramas establecidos en los contratos.

**Materiales y Suministros:** La ejecución de esta partida en general está vinculada al proceso de contratación administrativa y la ejecución de los contratos. Para el caso de la licitación de adquisición de uniformes, el proveedor adjudicado no entregó los insumos a tiempo, por ende, se genera el no devengo en el 2026. Para el caso de la adquisición de artículos de protección laboral, tres líneas fueron declaradas infructuosas, esto por recomendación del Ente Técnico competente en estos temas.

**Bienes Duraderos:** Por la variación en el tipo de cambio del dólar (entre la fecha de la apertura de las ofertas y la fecha de pago de la factura) y el monto de previsión presupuestaria para el pago eventual del diferencial cambiario estimado en las licitaciones que se llevaron a cabo en esta partida presupuestaria, generó diversos remanentes.

Se debe tomar en cuenta que, un proveedor como fue el caso de la licitación de “Adquisición de Equipo Hidrográfico (Ecosonda) con Accesorios, Estación Total Robótica, Sistema Global de Navegación por Satélite GNSS y Estación Total para Uso Topográfico e Ingenierías”, específicamente para la línea 2 de dicha licitación, no entregó los bienes e insumos conforme al plazo establecido, lo que afectó en el porcentaje de ejecución del año 2025 en esta partida presupuestaria.

**Transferencias Corrientes:** Esta partida contempla presupuesto que se ejecuta mensualmente y que está vinculado porcentualmente con la proyección de gasto de la partida O (remuneraciones) que administra la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, por lo que su



ejecución está en función de la ejecución de dicha subpartida, por lo que el Programa Presupuestario no tiene ninguna injerencia en el monto que se asigna en dicho rubro. El pago a los Organismos Internacionales se logró concretar en el durante el 2025, sin embargo, por la disminución del valor del tipo del cambio del dólar, hubo sobrantes en la subpartida que ampara esta gestión.

**Transferencias de Capital:** Esta partida contempla presupuesto que se ejecuta mensualmente y que está vinculado porcentualmente con la proyección de gasto de la partida O que administra la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, por lo que su ejecución está en función de la ejecución de dicha subpartida, por lo que el Programa Presupuestario no tiene ninguna inherencia en el monto que se asigna en dicho rubro.

b) En caso de que los factores seleccionados correspondan a los numerados 1, 2, 3, 8 y 9, se debe indicar específicamente a cuál se refiere (número de directriz, lineamiento, política administrativa o norma de ejecución).

**Remuneraciones:** En el 2025 se dio la salida de personal la cual se debió en ocasiones a mejores oportunidades laborales esto por motivo de la Ley de Empleo Público, jubilaciones. Por lo cual, esta situación incidió en presupuesto proyectado ya que las plazas ocupadas quedarán vacantes, por lo que la Administración tuvo que iniciar de nuevo el proceso de reclutamiento y selección para la ocupación de las plazas generando una subejecución en las subpartidas que conforman esta partida.

**Servicios:** La ejecución de esta partida en general está vinculada al proceso de contratación administrativa y la ejecución de los contratos, además, se debe tomar en cuenta que, la disminución en el tipo del cambio del dólar afectó lo programado, dado que, las licitaciones en su mayoría se encontraban adjudicadas en dólares, provocando sobrantes en el saldo de la orden de compra y, por ende, afectando el diferencial cambiario. Otras subpartidas como información, impresión y encuadernación y transporte de bienes su ejecución está en función de la necesidad que se tenga del servicio.



Para las subpartidas que albergan los servicios de seguridad y vigilancia, viáticos dentro del país, arrendamiento de impresoras, pagos de servicios públicos entre otros se ejecutan mensualmente. En las subpartidas de mantenimiento de vehículos, y equipo de cómputo entre otros se ejecutan de acuerdo a las necesidades o cronogramas establecidos en los contratos.

**Transferencias de Capital:** Esta partida contempla presupuesto que se ejecuta mensualmente y que está vinculado porcentualmente con la proyección de gasto de la partida O que administra la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, por lo que su ejecución está en función de la ejecución de dicha subpartida, por lo que el Programa Presupuestario no tiene ninguna inherencia en el monto que se asigna en dicho rubro.

c) Detallar y profundizar cuando se utiliza el factor “Otros”.

Para el caso de las partidas que se detalló el factor “Otros”, se indica la justificación:

**Servicios:** La ejecución de esta partida en general está vinculada al proceso de contratación administrativa y la ejecución de los contratos, además, se debe tomar en cuenta que, la disminución en el tipo del cambio del dólar afectó lo programado, dado que, las licitaciones en su mayoría se encontraban adjudicadas en dólares, provocando sobrantes en el saldo de la orden de compra y, por ende, afectando el diferencial cambiario. Otras subpartidas como información, impresión y encuadernación y transporte de bienes su ejecución está en función de la necesidad que se tenga del servicio. Para las subpartidas que albergan los servicios de seguridad y vigilancia, viáticos dentro del país, arrendamiento de impresoras, pagos de servicios públicos entre otros se ejecutan mensualmente. En las subpartidas de mantenimiento de vehículos, y equipo de cómputo entre otros se ejecutan de acuerdo a las necesidades o cronogramas establecidos en los contratos.

**Transferencias de Capital:** Esta partida contempla presupuesto que se ejecuta mensualmente y que está vinculado porcentualmente con la



proyección de gasto de la partida O que administra la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, por lo que su ejecución está en función de la ejecución de dicha subpartida, por lo que el Programa Presupuestario no tiene ninguna inherencia en el monto que se asigna en dicho rubro.

## 9. Capacitación de los funcionarios de la División Marítimo Portuaria

Desde sus inicios, la capacitación del personal de la División Marítimo Portuaria ha constituido una necesidad permanente, derivada del alto grado de especialización que demanda esta actividad. Dicha situación se ve agravada por la limitada oferta de formación especializada existente a nivel nacional, lo que dificulta el desarrollo sistemático de capacidades técnicas en esta materia.

En atención a lo anterior, resulta necesario el establecimiento de un plan de largo plazo que permita impulsar la suscripción de convenios con universidades y academias marítimas, orientados a fomentar la formación de profesionales en los distintos grados académicos requeridos. Esta carencia representa actualmente una debilidad dentro de las diferentes dependencias de la División, dado que el cumplimiento eficiente de sus funciones exige contar con personal debidamente capacitado, actualizado y alineado con las exigencias del entorno marítimo portuario internacional.

Cabe señalar que la capacitación alcanzada hasta la fecha ha sido posible, en su mayoría, gracias a los mecanismos de cooperación horizontal brindados por organismos internacionales, entre los que destacan la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), así como el apoyo de administraciones marítimas con un mayor nivel de desarrollo institucional.

A continuación, se detalla el resumen de las acciones ejecutadas en el ámbito de la capacitación:



Ubicación (Sección, Unidad, Departamento u otra)	Capacitaciones	Fechas
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Taller sobre el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo	3 de octubre 2025
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Taller Nacional sobre facilitación del tráfico Marítimo	oct-25
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Taller Aplicación de Herramientas GloNoise	16-17 abril 2026
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Inspector Técnico de Obras	15 de enero del 2024
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Curso de estudios del idioma inglés -Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)	Marzo 2026
Dirección General, División Marítimo Portuaria	Curso Básico de Embarco (Zafarrancho)- Instituto Nacional de Aprendizaje (INA)	mar-25
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	CA-01 Fase inicial de la contratación pública, elaboración del pliego de condiciones y la oferta	28 julio al 26 de agosto del 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	CA-02 Presentación, estudio de las ofertas, el acto final y fase recursiva	01 al 23 de setiembre del 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	CA-03 Procedimientos de contratación pública, validez y ejecución contractual	06 al 23 de octubre del 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Responsabilidades de las partes, incumplimiento y control jurisdiccional en la contratación pública	03 al 23 de noviembre del 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Curso SICOP Unidades usuarias básico	21/3/2023
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Curso Contratos según demanda/ Convenio Marco	9/5/2023
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Curso de Ciberseguridad	19/8/2023
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	CA-01 Fase inicial de la contratación pública, elaboración del pliego de condiciones y la oferta	28 de julio al 26 de agosto del 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Fundamentos de ciberseguridad MICITT	21/10/2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Especialización en Contratación Pública: Ley General de Contratación Pública (N.9986) y su reglamento	28 de julio al 23 de noviembre 2025
Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025



Proceso Administrativo Presupuestario, División Marítimo Portuaria	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025
Proceso Normativo de la Actividad Marítima	Taller sobre el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo	3 de octubre 2025
Proceso Normativo de la Actividad Marítima	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025
Proceso Normativo de la Actividad Marítima	Taller Aplicación de Herramientas GloNoise	16-17 abril 2026
Proceso Normativo de la Actividad Marítima	Taller Nacional sobre facilitación del tráfico Marítimo	oct-25
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Fundamentos del diseño de puentes modulares lanzables tipo bailey	jueves 2 de octubre, viernes 3 de octubre, miércoles 8 de octubre y jueves 9 de octubre 2025.
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	1-Grupo 1 Charla Inducción para la utilización del módulo de evaluación del desempeño (24jun).2-Detección de Necesidades de Capacitación. 3-Etapa de Planificación del Ciclo de Evaluación del Desempeño GI (nuevas disposiciones).4-Derechos y deberes de la administración durante el procedimiento de contratación	1-.24/6/2025... 2- 20-ago-25... 3-21-oct-25... 4- 27-nov-25.
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	"Introducción a Ciberseguridad"	07 de octubre de 2023
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Orientación para el Ingreso a la Función Pública	03 al 14 de febrero de 2025
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Fundamentos de ciberseguridad	31 de julio de 2025
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Especialización en Contratación Pública: Ley General de Contratación Pública (N.9986) y su Reglamento	28 de julio al 23 de noviembre 2025
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Programación de MACROS en Excel	7/11/2022 al 6/12/2022
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	OD-1 Revit Arquitectónico	3/7/2024 al 22/7/2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	MOD-2 Revit Intermedio: MEP y Estructural	12/8/2024 al 2/9/2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	MOD-3 Revit Avanzado: Anotaciones	30/9/2024 al 21/10/2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	MOD-4 BIM	4/11/2024 al 25/11/2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Fundamentos de ciberseguridad	16/2/2026 al 21/2/2026
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	MOOC IV Innovación, Gestión Digital y Redes Colaborativas	30 de junio al 31 de julio de 2023
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Prácticas Exitosas en la Gestión de Seguridad Física de Puertos	19/9/2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Charla sobre Acoso y Hostigamiento Sexual Ley No.7476	2 de octubre de 2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	I Congreso Internacional en Prospectiva del Transporte Marítimo	3 y 4 de octubre de 2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Módulo IV "Marco Referencial del Entorno Institucional", Actualización de Herramientas en Materia Disciplinaria para Jefaturas del MOPT	14/10/2024 al 15-11-24
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Cumplimiento y Aplicación de la Normativa Archivística Costarricense	27 de febrero de 2026



Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera	Presentación Normas Técnicas Sector Obras Públicas y Transportes	8 y 10 de abril de 2026
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera (Plantel Caldera)	Jurisprudencia en Contratación Pública	20 de noviembre al 11 de diciembre del 2024
Dirección de Ingeniería y Construcción Portuaria y Costera (Plantel Caldera)	Fundamentos de Ciberseguridad	20 de julio del 2025
Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos-Portuarios	1. Fundamentos del diseño de puentes modulares lanzables tipo bailey 2. Fundamentos en Ciberseguridad.	jueves 2 de octubre, viernes 3 de octubre, miércoles 8 de octubre y jueves 9 de octubre 2025 del 28 de julio al 28 de setiembre del 2025.
Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos-Portuarios	Taller de Pavimentos de Concreto	el día 16 de julio 2025
Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos-Portuarios	Revit Arquitectura (Diseño arquitectónico, render y documentación)	abr-26
Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos-Portuarios	Fundamentos de Ciberseguridad	28 de julio al 28 de setiembre de 2025.
Departamento de Ejecución y Gestión de Proyectos Náuticos-Portuarios	1-Inglés Introductorio Básico II. 2-Gestion de la Infraestructura y Equipamiento Portuario.3- Fundamentos en ciberseguridad.	22 de abril al 29 de julio 2025 .2- 03 al 28 de noviembre 2025.3- 28 de julio al 28 de setiembre de 2025.
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	"Orientación para el Ingreso a la Función Pública".2-"Fundamentos de ciberseguridad".3-"Especialización en Contratación Pública: Ley General de Contratación Pública (N.9986) y su Reglamento"	1- 03 al 14 de febrero de 2025. 2- 31 de julio de 2025.3- 28 de julio al 23 de noviembre 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	XLVI REPICA (Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano)	Setiembre, 2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	I Congreso Internacional en Prospectiva del Transporte Marítimo	Octubre, 2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Jurisprudencia en contratación pública 2024	Noviembre- diciembre, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Ciberseguridad	mar-25
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Fundamentos de Ciberseguridad	Julio-agosto, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Conferencia: Responsabilidad penal de los funcionarios públicos (malversación de fondos públicos, corrupción, presentación de la denuncia)	Setiembre, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Robótica Náutica	Octubre, 2025



Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Fundamentos del diseño de puentes modulares lanzables tipo bailey	Octubre, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Gestión de la Infraestructura y Equipamiento Portuario	Noviembre, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Derechos y deberes de la administración durante el procedimiento de contratación	Noviembre, 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	1- aplicación de la metodología para el análisis de riesgo en enfoque multiamenaza y criterios probabilísticos en los proyectos de inversión pública ..2- Especialización de contratación pública.	1- 03 al 23 de julio 2025 ... 2- 28 de julio al 23 de noviembre 2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Introducción a la Ciberseguridad.	23/8/2023 al 06/09/2023
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Curso Introducción a los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Costa Rica	19/9/2023 al 23/10/2023
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	XX Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos	14/12/2023 al 22/03/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Efecto Multiplicador: Charla restos en infraestructura portuaria, cambio climático e innovación.	10/1/2025 al 24/01/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Conferencia: "Liderazgo, creatividad y pensamiento flexible".	19/2/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Fundamentos de Ciberseguridad	28/7/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Inglés Introductorio II	22/4/2025 al 29/07/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Charla: Plásticos: Vivir sin plásticos es fantástico	7/7/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Charla Fundamentos básicos Catálogo de Bienes, Servicios y Obras del SICOP	14/8/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Explorando el mundo de la Electromovilidad	29/9/2025 al 07/11/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Introducción a la Ciberseguridad	25/8/2023 al 5/9/2023
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Curso en línea "Economía Circular en los Puertos"	30/10/2023 al 24/11/2023
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Orientación para el Ingreso a la Función Pública	1/7/2024 al 16/7/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	OD-1 Revit Arquitectónico	3/7/2024 al 22/7/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	MOD-2 Revit Intermedio: MEP y Estructural	12/8/2024 al 2/9/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	MOD-3 Revit Avanzado: Anotaciones	30/9/2024 al 21/10/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	MOD-4 BIM	4/11/2024 al 25/11/2024
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Curso en Línea "Gestión de la Infraestructura y Equipamiento Portuario"	3/11/2025 al 28/11/2025
Departamento de Estudios y Diseños de Proyectos Náuticos-Portuarios	Fundamentos de ciberseguridad	28/7/2025 al 31/8/2025



Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Gestión de Proyectos – Avanzado	15/3/2022 al 3/5/2022
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	EXCEL PARA LA ADMINISTRACIÓN DE PROYECTOS	28/6/2022 al 26/7/2022
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	La nueva Ley General de Contratación Pública	5/8/2022 al 22/8/2022
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Programación de MACROS en Excel	20/11/2024 al 11/12/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Jurisprudencia en Contratación Pública 2024	20/11/2024 al 11/12/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	MOD-1 Revit Arquitectónico	3/7/2024 al 22/7/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	MOD-2 Revit Intermedio: MEP y Estructural	12/8/2024 al 2/9/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	MOD-3 Revit Avanzado: Anotaciones	30/9/2024 al 21/10/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	MOD-4 BIM	4/11/2024 al 25/11/2024
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Aplicación de la Metodología para el análisis de riesgos con enfoque multiamenaza y criterios probabilísticos en los proyectos de inversión pública	3/6/2025 al 23/6/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	CA-01 Fase inicial de la contratación pública, elaboración del pliego de condiciones y la oferta	28/7/2025 al 26/8/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	CA-02 Presentación, estudio de las ofertas, el acto final y fase recursiva	1/9/2025 al 23/9/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	CA-03 Procedimientos de contratación pública, validez y ejecución contractual	6/10/2025 al 23/10/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	CA-04 Responsabilidades de las partes, incumplimiento y control jurisdiccional en la contratación pública	3/11/2025 al 23/11/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Fundamentos de ciberseguridad	29/7/2025 al 29/7/2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Especialización de contratación pública	28 de julio al 23 de noviembre 2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Fundamentos del Diseño de Puentes modulares lanzables Tipo Bailey.	2 de octubre, viernes 3 de octubre, miércoles 8 de octubre y jueves 9 de octubre 2025.
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Jurisprudencia en Contratación Pública 2024	20 y 27 de noviembre, y 4 y 11 de diciembre 2024



Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Aplicación de la Metodología para el análisis de riesgos con enfoque multiamenaza y criterios probabilísticos en los proyectos de inversión pública	3-6-2025 al 23-6-2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Fundamentos de Ciberseguridad	8 al 15 de julio de 2025
Departamento de Evaluación Técnica y Fiscalización de Proyectos Náuticos y Portuarios	Aprovecha la IA para ser productivo en el trabajo y mejorar tu vida"	7, 14, y 21 de octubre 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Curso SICOP "Unidades Usuarias Básico"	Junio 2023
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Jurisprudencia en Contratación Pública 2024	Diciembre 2024
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Protocolo de Londres, OMI, Presencial	5/3/2025 al 14/3/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Robótica Náutica, COCATRAM, Virtual	26/11/2025 al 24/12/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Inteligencia Artificial, COCATRAM, Virtual	14/1/2026 al 14/2/2026
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Foro Marítimo Portuario	14 de noviembre de 2024
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Técnicas de supervivencia Personal OMI 1.19	10/3/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Prevención y lucha contra incendios OMI 1.20	18/3/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Seguridad Personal Responsabilidad sociales OMI 1.21	25/3/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Primeros auxilios básicos OMI 1.13	7/4/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	National Port Security Forum	09 de mayo de 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller preparación de la respuesta ante Derrames de Hidrocarburos en el Mar	15 de agosto de 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Foro Marítimo Portuario	11 de setiembre de 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller sobre el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo	3 de octubre 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Use of the IALA Risk Management Toolbox	13 de marzo 2026
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller Aplicación de Herramientas GloNoise	16-17 abril 2026
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Fundamentos de ciberseguridad	12/8/2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller sobre "Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria"	18 al 22 de agosto
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Ikigai japonés: filosofía para descubrir propósito de vida	6 de abril de 2026
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller sobre el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo	3 de octubre 2025
Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025
Gente de Mar, Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Jurisprudencia en Contratación Pública 2024	dic-24
Gente de Mar, Dirección de Navegación y Seguridad Acuática	Auditor interno en sistemas de gestión de la calidad según las normas INTE/ISO 9001:2015 e INTE/ISO 19011:2018	oct-23
Capitanía de Puerto de Golfito	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025



Capitanía de Puerto de Golfito	Taller sobre "Evaluación de protección de la instalación Portuaria"	18 al 22 de agosto 2025
Capitanía de Puerto de Golfito	Comercio y transporte internacional, una visión regional	17 marzo 2025 - 11 de abril 2025
Capitanía de Puerto de Golfito	Inteligencia artificial generativa, fundamentos para la función pública de América latina y el caribe, edición 2 Costa Rica	sep-25
Capitanía de Puerto de Limón	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025
Capitanía de Puerto de Limón	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025
Capitanía de Puerto de Limón	Taller Aplicación de Herramientas GloNoise	16-17 abril 2026
Capitanía de Puerto de Playas del Coco	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025
Capitanía de Puerto de Puntarenas	Taller, Reglamento de zonas de navegación acuática	1/12/2024 y 28/03/2025
Capitanía de Puerto de Puntarenas	Taller GloNoise	02 de mayo del 2025
Capitanía de Puerto de Puntarenas	Taller Aplicación de Herramientas GloNoise	16-17 abril 2026
Capitanía de Puerto de Quepos	Control Interno-Lo que debes saber	Setiembre 2025
Capitanía de Puerto de Quepos	Fundamentos de Ciberseguridad	Setiembre 2025

10. Estado Actual de cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante la gestión le hubiera girado algún otro órgano de control externo, según la actividad propia de cada administración.

#### Información sobre la Auditoría de la Organización Marítima Internacional realizada a Costa Rica

El pasado 15 de abril del 2026 se obtuvo la respuesta de la Organización Marítima Internacional (OMI), en conclusión, y conforme a las comunicaciones realizadas y a la documentación remitida durante el proceso de seguimiento de la auditoría IMSAS, se da por finalizada esta etapa con la emisión del Informe de Seguimiento de la Auditoría, correspondiente a Costa Rica, derivado de la auditoría efectuada del 3 al 12 de noviembre de 2018.

Ante la falta de presentación satisfactoria de la información adicional y de las evidencias objetivas solicitadas dentro de los plazos establecidos, no fue posible cerrar 23 conclusiones y tres observaciones identificadas. No



obstante, se insta a la Administración Marítima de Costa Rica a continuar con la implementación de las medidas correctivas pendientes y a mantener informada a la Organización Marítima Internacional sobre los avances alcanzados en el marco del Plan de Implantación de Medidas Correctivas (CPICAP), con el fin de fortalecer el cumplimiento de las obligaciones internacionales y mejorar continuamente su desempeño institucional.

A continuación, se presentan las disposiciones y las acciones realizadas:

Ref.	CAP – Fecha última propuesta	Fecha recepción CPIC AP	Sección	Resumen del hallazgo (acorde al Informe Final de Auditoría)	Disposiciones aplicables de la norma de auditoría y/o instrumento de la OMI	Causas fundamentales (acorde a Form.B)	Medidas correctivas (acorde a Form.B)	Preguntas	Respuestas (Si (S)/No (N)/Parcialmente (P))	Comentarios
FD-1	30/9/2022		Visión de conjunto y actividades marítimas generales del Estado	El Estado no había tomado las medidas que pudieran ser necesarias a efectos de dar pleno y total efecto a los instrumentos internacionales de la OMI de los cuales es Parte, de conformidad con las disposiciones generales del derecho de los tratados y de los convenios de la OMI	Código III, párrafo 4	La ausencia de una base legal sólida que reforzara el marco jurídico en el sector marítimo-portuario, la existencia de un complejo proceso legislativo ( <b>Causa 1</b> ) y la falta de suficiente personal técnico y jurídico para elaborar legislación secundaria contribuyen a esta conclusión de	La entidad responsable del Estado implantará las siguientes acciones:  .1 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), realizará las coordinaciones y elevará el requerimiento a los poderes legislativo y ejecutivo a efectos de la promulgación del Proyecto de Ley de Navegación Acuática, el cual dará la base legal	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	S	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
								Q2: Medidas ejecutadas?	P	<b>Medida 1:</b> Parcialmente completada. Si bien se elevó el proyecto de Ley de navegación Acuática, no se remitió una prueba objetiva de que dicha Ley haya sido promulgada.  <b>Medida 2:</b> Completada  <b>Medida 3:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas, no hay evidencia de la creación de una dependencia o unidad específica



					auditoría (Causa 2).	para regularizar la situación jurídica del país ( <b>Medida 1</b> );  .2 el MOPT solicitará cooperación técnica internacional a través de la OMI y de COCATRAM, entre otros, para obtener lineamientos a efectos de elaborar legislación secundaria, que regule la Ley de Navegación Acuática y los instrumentos mandatorios de la OMI de los que el Estado es Parte, incluyendo el marco adecuado		encargada de atender los temas normativos; se remitió evidencia específica de un cronograma de actividades; pero no hay evidencia de que dichas actividades hayan sido cumplidas o que hayan dado lugar a nueva legislación secundaria o modificación/actualización de normas ya establecidas.  <b>Medida 4:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas, esta medida se encuentra en proceso.  <b>Medida 5:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas, esta medida se encuentra en proceso.
--	--	--	--	--	-------------------------	--	--	--

						para asegurar el efectivo cumplimiento o mediante prohibiciones y sanciones administrativas ( <b>Medida 2</b> );	Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	P	Causa 1: Parcialmente abordada. Ver comentarios a la Medida 1 Causa 2: Parcialmente abordada. Ver comentarios a la Medida 4 y 5.
						.3 crear una unidad administrativa encargada de elaborar la legislación secundaria que dé cumplimiento o a los instrumentos de la OMI de los que el Estado es Parte y de procedimientos relacionados para garantizar la efectiva implantación de éstos. Dicha unidad para los efectos, se denominará Unidad de Seguimiento	Q4: Son las evidencias adecuadas?	P	Se requiere evidencia objetiva para las medidas 1,3,4 y 5.



						<p>Disposicione s OMI (USDO) dependiente de la DMP <b>(Medida 3)</b>; y</p> <p>.4 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación del personal dentro del MOPT, y la creación de nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivam ente las necesidades de personal técnico y jurídico <b>(Medida 4)</b>. Además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--



							jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado o (Medida 5).			
FD-2	30/9/2022		Visión de conjunto y actividades marítimas generales del Estado	La transposición de las enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI a la legislación	SOLAS 1974, artículo I; Arqueo 1969, artículo I; STCW 1978,	No se habían asignado responsabilidades específicas para dar seguimiento	La entidad responsable del Estado implantará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	S	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

				<p>nacional, incluso aquellas que entraron en vigor mediante el procedimiento de aceptación tácita, no se había realizado antes de su entrada en vigor. Además, no existía un sistema para el seguimiento de las enmiendas que entran en vigor con arreglo a los instrumentos de la OMI aplicables, como así tampoco una base jurídica apropiada para hacer cumplir las leyes y reglamentos nacionales; incluyendo la infraestructura adecuada y suficiente personal con experiencia marítima para promulgar leyes y legislación secundaria, a fin de implantar y hacer cumplir</p>	<p>artículo I; Código III, párrafo 8</p>	<p>o de los instrumentos mandatorios de la OMI y sus respectivas enmiendas (<b>Causa 1</b>); además, la existencia de un complejo proceso legislativo y la falta de personal técnico y jurídico, contribuyeron a este hallazgo (<b>Causa 2</b>).</p>	<p>.1 la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO) realizará un análisis del estatus de las enmiendas que entraron en vigor y no han sido aún adoptadas, a efectos de su adopción y así regularizar la situación de Costa Rica (<b>Medida 1</b>). También implementará un sistema de seguimiento de las enmiendas a través de una verificación semestral de las actividades resultantes de las reuniones de la OMI en IMODOCS y, por ejemplo, otros</p>	<p>Q2 : Medidas ejecutadas?</p>	<p>P</p>	<p><b>Medida 1:</b>No completada. Aun no se ha enviado evidencia objetiva de la creación de USDO y acorde a las pruebas documentales remitidas aún no se ha oficializado un proceso tendiente a la realización de instrucciones administrativas para la adopción de enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas aún no se ha oficializado un proceso tendiente a la realización de instrucciones administrativas para la adopción de enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI, así que de un proceso formal de seguimiento a dichas enmiendas.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se enviaron pruebas</p>
--	--	--	--	---	--	--	--	-------------------------------------	----------	---

				de manera efectiva las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI		portales web de administraciones marítimas a efectos de llevar un registro detallado de la fecha de entrada en vigor de éstas <b>(Medida 2)</b> . Las enmiendas existentes y las futuras serán adoptadas en la legislación nacional través de protocolos de menor rango (Decretos Ejecutivos y/o resoluciones), serán comunicadas a la OMI y publicadas en la página web del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)		documentales de que se hubiesen adoptado enmiendas existentes y de que se hubiese establecido un mecanismo para que las enmiendas futuras fueran adoptadas en la legislación nacional través de protocolos de menor rango.  <b>Medida 4:</b> No completada. Si bien se enviaron pruebas documentales de que se había contactado a otras entidades del Estado con responsabilidad en la implantación y cumplimiento de las enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI; de dichas pruebas no se puede concluir que se haya consensuado algún tipo de mecanismo o similar con respecto a la adopción de dichas enmiendas por parte de las entidades en su
--	--	--	--	--	--	--	--	---



							nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico ( <b>Medida 5</b> ). Además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado ( <b>Medida 6</b> ).			respectivas enmiendas  <b>Causa 2:</b> Parcialmente abordada. Ver comentarios a las Medida 5.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	P	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
FD-3	30/9/2022	Visión de conjunto y actividades marítimas generales del Estado	El Estado no había comunicado la información a la OMI de conformidad con los instrumentos	SOLAS 1974, artículo III; Arqueo 1969, artículo 15; STCW 1978,	La falta de coordinación entre las distintas entidades del Estado ( <b>Causa 1</b> );	La entidad responsable del Estado implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?		S	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

			obligatorios pertinentes (por ejemplo, la información sobre el texto de la legislación, decretos y reglamentos; la información sobre las OR y modelos de los certificados). Además, no se contaba con un mecanismo, políticas, instrucciones, que indicaran las responsabilidades e instrucciones necesarias para garantizar la compilación de la información pertinente y su posterior comunicación a la OMI	artículo IV; Código III, párrafo 9	el hecho de no haberse asignado responsabilidades por la comunicación de la información a la OMI ( <b>Causa 2</b> ); y la ausencia de procedimientos en estos asuntos, contribuyen a este hallazgo ( <b>Causa 3</b> ).	.1 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través de DMP actuando como punto focal, confeccionará un mecanismo a través de un Protocolo que será incluido en la estrategia general, el cual incluirá la identificación de las comunicaciones se debe de realizar acorde a los instrumentos de la OMI y el estado	Q2 : Medidas completadas?	N	<p><b>Medida 1:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en proceso.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en proceso.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en proceso.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en proceso.</p>
--	--	--	---	------------------------------------	--	---	------------------------------	---	---



						<p>actual de las comunicaciones realizadas por Costa Rica (<b>Medida 1</b>); la identificación de otros organismos del Estado con responsabilidad de comunicación bajo los instrumentos obligatorios de la OMI y la coordinación con estas entidades a efectos que la información sea remitida al punto focal para luego ser comunicada a la OMI (<b>Medida 2</b>); y la determinación de las comunicaciones se debe de realizar a través del módulo GISIS o a</p>	<p>Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	<p>N</p>	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya coordinación entre las distintas entidades del Estado en este aspecto.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se hayan asignado responsabilidades entre las distintas entidades del Estado en este aspecto.</p> <p><b>Causa 3:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya desarrollado un procedimiento en estos asuntos.</p>
						<p>información sea remitida al punto focal para luego ser comunicada a la OMI (<b>Medida 2</b>); y la determinación de las comunicaciones se debe de realizar a través del módulo GISIS o a</p>	<p>Q4: Son las evidencias adecuadas?</p>	<p>N</p>	<p>Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.</p>

							través de mails. Además, se regularizará el estatus de comunicación de información obligatoria a la OMI que aún no ha sido comunicada ( <b>Medida 3</b> ); y			
							.2 el Protocolo mencionado será incluido en la estrategia que será desarrollada y se mantendrán los registros respectivos ( <b>Medida 4</b> ).			
FD-4	30/9/2022	Visión de conjunto y actividades marítimas generales del Estado	No siempre se disponía de registros para verificar el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI, ni de la existencia de un procedimiento documentado	Código III, párrafo 10	Debido a la falta de coordinación entre las distintas entidades del Estado ( <b>Causa 1</b> ) y la falta de experiencia en la implantación del	El protocolo a ser establecido en cuanto a la comunicación de la información obligatoria a la OMI contemplará además un apartado que	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en	

				que determinara los métodos de identificación, almacenamiento, protección, acceso, tiempo de retención y destino final de los registros.		Código III, contribuyó a que no se contara con un procedimiento documentado sobre los registros <b>(Causa 2)</b>	establecerá un procedimiento o relacionado a los registros acorde a los requerimientos del Código III y se identificará y asignará responsabilidades entre las diversas entidades gubernamentales en este aspecto <b>(Medida 1)</b> . La DMP será la unidad que actuará como punto focal para la coordinación y seguimiento del cumplimiento de dicho procedimiento y coordinará que el nuevo procedimiento o sea implantado en las demás			proceso. <b>Medida 2:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas la medida se encuentra en proceso.
								Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya coordinación entre las distintas entidades del Estado en este aspecto. <b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya realizado una concientización acerca de los requisitos del Código III a fin de asegurar una familiarización con dicho Código.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

							entidades del Estado para registrar sus actividades emanadas de los instrumentos de la OMI relevantes <b>(Medida 2)</b> .			
FD-5	30/9/2022	Visión de conjunto y actividades marítimas generales del Estado	No se obtuvo evidencia objetiva que demostrase que el Estado monitoreaba y supervisaba las medidas adoptadas para dar efectiva implantación y cumplimiento a los instrumentos obligatorios de la OMI, incluyendo: el fomento de una cultura que proporcionara oportunidades para mejorar los resultados de las actividades relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente y la	Código III, párrafo 11; Código III, párrafo 12; Código III, párrafo 13	No se habían asignado responsabilidades específicas entre las entidades del Estado involucradas en la implantación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI <b>(Causa 1)</b> ; además, el desconocimiento de las obligaciones emanadas del Código III <b>(Causa 2)</b> y la falta de personal	La entidad responsable del Estado implantará las siguientes acciones:  .1 una vez que el País establezca su estrategia general marítima, en la misma se incluirá un mecanismo de control que establezca las provisiones para el monitoreo y revisión de las medidas adoptadas para dar efectiva implantación y	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas todavía no se ha establecido una estrategia general marítima que incluya un mecanismo como se propone en la medida 1.  <b>Medida 2:</b> No completada. Relacionado con la medida 1.  <b>Medida 3:</b> No completada. Relacionado con la medida 1.	

			implementación de un mecanismo a los efectos de asegurar que las causas de incumplimiento se identificaban y eliminaban y así se evitara su reiteración en el futuro	con conocimiento especializado en asuntos técnicos y jurídicos marítimos, contribuyeron a este hallazgo <b>(Causa 3)</b> .	cumplimiento de los requerimientos de los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables, con la participación de las entidades del Estado con responsabilidades en dichos instrumentos, basado en objetivos claros e indicadores de desempeño <b>(Medida 1)</b> ;			<p><b>Medida 4:</b> Completada.</p> <p><b>Medida 5:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p> <p><b>Medida 6:</b> No completada. No se presentó evidencia al respecto.</p>
				¿el mecanismo referido en el punto precedente asegurará la identificación y eliminación de las causas de incumplimiento a las medidas adoptadas para dar efectiva	¿3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	P	<p><b>Causa 1:</b> Parcialmente abordada. A pesar de que se ha remitido evidencia en cuanto a mantener contacto entre las distintas entidades del Estado en este aspecto, aun no se ha coordinado, establecido e implantado una estrategia marítima general que sirva de inicio a las coordinaciones formales.</p>	

						<p>implantación y cumplimiento o a los instrumentos obligatorios de la OMI y a efectos de prevenir recurrencias <b>(Medida 2)</b>. La eficacia del cumplimiento o del mecanismo de control será evaluada a través de auditorías y la entidad que actuará como punto focal será el DMP <b>(Medida 3)</b>;</p> <p>.3 a efectos de fomentar la cultura de la seguridad, DMP; llevará a cabo charlas de sensibilización al sector marítimo acorde a los lineamientos del Código III y sobre la</p>		<p><b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya realizado una concientización acerca de los requisitos del Código III a fin de asegurar una familiarización con dicho Código.</p> <p><b>Causa 3:</b> No abordada. Ver medida 4.</p>
						<p>Q4: Son las evidencias adecuadas?</p>	P	<p>Se requiere evidencia objetiva para las medidas 1,2,3,5, y 6.</p>



						<p>importancia de contar con una política marítima nacional para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina <b>(Medida 4)</b>; y</p> <p>.4 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación del personal, y la creación de nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico <b>(Medida 5)</b>. Además, se solicitará cooperación</p>		
--	--	--	--	--	--	---	--	--

						internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado (Medida 6).			
FD-6	30/9/2022	Estado de abanderamiento	La Administración no había implantado políticas ni orientaciones a través de legislación nacional que contribuyesen a la implantación y cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI respectivos. Además, no se habían asignado responsabilidades	Código III, párrafo 15	La ausencia de una cultura marítima incidió directamente en la implantación efectiva de los instrumentos obligatorios OMI aplicables (Causa 1), y la carencia de personal con conocimiento	La Administración implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
						.1 crear un grupo de trabajo dependiente de DMP, responsable de la formulación de las políticas y la creación de procedimientos en interés de la aplicación	Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Acorde a las pruebas documentales remitidas no se evidencia de que se haya creado formalmente un grupo de trabajo a los efectos que establece la medida 1.  <b>Medida 2:</b> No completada. No se

				es para actualizar dichas prescripciones		nto especializado en asuntos técnicos y jurídicos marítimos contribuyen a este hallazgo <b>(Causa 2)</b> .	práctica de éstas a través de leyes, decretos ejecutivos u orientaciones a nivel nacional, así como de la interrelación y coordinación con los demás entes del Estado con los cuales existan áreas de contacto o comunes relativas a la implantación y cumplimiento de los requerimientos aplicables de los instrumentos de la OMI. Además, el grupo antes mencionado, también será responsable de actualizar y revisar las políticas adoptadas, en caso de			remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.  <b>Medida 3:</b> No completada. No se presento evidencia al respecto.
								Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se hayan establecido formalmente, políticas y acciones a efectos de asistir a la efectiva implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.  <b>Causa 2:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	P	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.



							<p>ser necesario <b>(Medida 1)</b>; y</p> <p>.2 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación del personal, y la creación de nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico <b>(Medida 2)</b>. Además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

							administración marítima de personal especializado (Medida 3).				
FD-7	30/9/2022	Estado de abanderamiento	La Administración no había habilitado los recursos ni establecidos procedimientos para administrar un programa que incluyera:	.1 las instrucciones administrativas y la elaboración de la reglamentación nacional para implantar de forma efectiva los instrumentos internacionales de la OMI de los cuales el Estado es Parte y sus respectivas enmiendas;	.2 un programa de auditoría e inspección independiente de cualquier entidad administrativa	Código III, párrafo 16.1; Código III, párrafo 16.2; Código III, párrafo 16.5	La falta de asignación de responsabilidades específicas retrasó el establecimiento de un programa de seguridad y protección del medio ambiente (Causa 1).	La Administración implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
			.1 posteriormente a la promulgación de la ley de Navegación Acuática, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) gestionará ante el Poder Ejecutivo y otras instancias los recursos necesarios, con el fin de implantar por parte de DMP un programa de seguridad marítima y protección del medio					Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. La Ley de navegación acuática no ha sido promulgada, y se remitieron pruebas documentales de que se han establecido instrucciones administrativas. Sin embargo, no se remitió la política o criterios a seguir para la elaboración de dichas instrucciones administrativas y la elaboración de la reglamentación nacional, para implantar de forma efectiva los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables y sus respectivas enmiendas que sirva de base para	



			<p>que expidiera certificados y documentación pertinente a los buques de la bandera; y</p> <p>.3 los criterios de equipo y materiales de "tipo aprobado", y las orientaciones sobre las prescripciones que los instrumentos internacionales dejan a "juicio de la Administración"</p>		<p>ambiente que establezca los criterios a seguir para la elaboración de las instrucciones administrativas y la elaboración de la reglamentación nacional, para implantar de forma efectiva los instrumentos de la OMI de los cuales el Estado es Parte y sus respectivas enmiendas <b>(Medida 1)</b>. Dicho programa incluirá, además, procedimientos de auditorías internas a DMP en su rol de certificador de los requerimientos</p>	<p>la emisión de las instrucciones administrativas en cuestión.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan establecidos procedimientos de auditorías internas a DMP en su rol de certificador de los requerimientos establecidos en los instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se haya establecido la UIT, ni que se hayan desarrollado manuales de especificaciones técnicas de equipo y materiales, con el fin de estandarizar criterios que avalen y sustenten sus requerimientos técnicos.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se haya</p>
--	--	--	---	--	---	--



						establecidos en los instrumentos de obligado cumplimiento o de la OMI ( <b>Medida 2</b> ); y		establecido un procedimiento para abordar los criterios que se dejan a juicio de la Administración, como así tampoco que se hayan identificado y definidos o de que se haya establecido una metodología y responsables por definir dichos criterios.	
						.2 en cuanto a los criterios de “tipo aprobado” de material y equipo la DMP creará la Unidad de Implantación Técnica (UIT) mediante la cual se elaborarán los Manuales de Especificaciones Técnicas de equipo y materiales, con el fin de estandarizar criterios que avalen y sustenten sus requerimientos técnicos ( <b>Medida 3</b> ). En cuanto a las orientaciones que se	Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se hayan asignado responsabilidades específicas para establecer un programa de seguridad y protección del medio ambiente
							Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

							dejan a "juicio de la Administración", la DMP establecerá un procedimiento o a efectos de identificar qué criterios deben de ser definidos, qué criterios ya fueron definidos y la metodología y responsables para definir dichos criterios <b>(Medida 4).</b>			
F D- 8	30/9/2022		Estado de abanderamiento	La Administración no había elaborado políticas, directrices, o procedimientos, para expedir	SOLAS 1974, regla V/14; Código III, párrafo 17	La falta de asignación de responsabilidades específicas por el seguimiento	La Administración implementará las siguientes medidas correctivas:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto



				<p>certificados relativos a la dotación de seguridad, con objeto de garantizar que los buques autorizados a enarbolar el pabellón del Estado contarán con una dotación suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los principios relativos a la dotación de seguridad adoptados por la Organización</p>	<p>o de los instrumentos obligatorios OMI y sus respectivas enmiendas <b>(Causa 1)</b>; la existencia de un complejo proceso legislativo y la falta de personal técnico y jurídico, contribuyeron a este hallazgo <b>(Causa 2)</b></p>	<p>.1 con el desarrollo del nuevo sistema de seguimiento de las enmiendas, se adoptarán las enmiendas relativas a la dotación mínima de seguridad y la aplicación de estos principios a los buques que enarboles el pabellón del Estado y sus relativos Certificados de dotación mínima de seguridad, teniendo en cuenta los principios de dotación mínima elaborados por la OMI <b>(Medida 1)</b>. Se elaborarán Decretos Ejecutivos,</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se ha creado la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO) ni tampoco, un sistema de seguimiento de las enmiendas, por lo tanto no puede asegurarse de que las enmiendas relativas a la dotación mínima de seguridad y la aplicación de estos principios han sido adoptados.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan establecido Decretos Ejecutivos, políticas, directrices y procedimientos para garantizar la implantación efectiva de los principios relativos a la dotación mínima de seguridad</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se presentó evidencia al respecto.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--------------------------------------	----------	--

						<p>políticas, directrices y procedimientos para garantizar la implantación efectiva de estos principios por parte del Ministerio de Obras Públicas y transporte (MOPT) a través de DMP y la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO) <b>(Medida 2)</b>; y</p>	<p>Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se hayan asignado responsabilidades específicas para el seguimiento de los instrumentos obligatorios OMI y sus respectivas enmiendas.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p>
						<p>.2 además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima</p>	<p>Q4: Son las evidencias adecuadas?</p>	P	<p>Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.</p>

							de personal especializado (Medida 3).			
FD-9	31/7/2022		Estado de abanderamiento	La Administración no había realizado un estudio de adecuación de las ORs en cuanto a su capacidad técnica, de gestión y de investigación previo a la delegación de autoridad. Además, los contratos celebrados con dichas ORs no contenían los requisitos mínimos establecidos en los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables	SOLAS 1974, regla XI-1/1; Código OR, parte 2, sección 1.2; Código OR, parte 2, sección 4.2; Código OR, parte 2, sección 8; Código III, párrafo 18.1; Código III, párrafo 18.2; Código III, párrafo 18.3; Código III, párrafo 18.4	La ausencia de personal especializado en asuntos técnicos y jurídicos (Causa 1); y la falta de conocimiento acerca del alcance y requisitos del Código OR y del Código III para la delegación de autoridad, contribuyeron a este hallazgo (Causa 2).	La Administración implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
							.1 adopción del Código OR por parte del Poder Ejecutivo, a través de un Decreto Ejecutivo; y de esta manera garantizar el efectivo cumplimiento o acorde a los lineamientos de éste en cuanto, entre otros, a los criterios a tener en cuenta para poder valorar la capacidad técnica, de gestión y de investigación para la delegación	Q2: Medidas completadas?	N	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia de que el Código OR haya sido adoptado o incorporado a la legislación nacional.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan revisado los contratos celebrados con las ORs a efectos de adaptarlos a las disposiciones técnicas y legales que deben contener acorde al Código OR (ver medida 1, dicho Código no ha sido aun adoptado).</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se haya</p>



						<p>de autoridad en las ORs <b>(Medida 1)</b> ;</p> <p>.2 se revisarán los contratos celebrados con las ORs a efectos de adaptarlos a las disposiciones técnicas y legales que deben contener acorde al Código OR <b>(Medida 2)</b>;</p> <p>.3 se elaborarán e implantarán procedimientos documentados para mantener comunicación con las ORs a efectos de proveer a éstas de la nueva legislación nacional pertinente, interpretaciones correspondientes</p>		<p>establecido procedimientos documentados tendientes a abordar lo establecido en la medida correctiva.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p> <p><b>Medida 5:</b> No completada. No se presentó evidencia al respecto.</p>
						<p>Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamentada?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya realizado una concientización acerca de los requisitos del</p>



						nes y cualquier otra norma adicional de la Administración, incluyendo medidas que deben adoptarse en el caso que un buque sea considerado no apto para zarpar sin poner en peligro al propio buque o a las personas a bordo, o que constituyese una amenaza inaceptable para el medio marino <b>(Medida 3)</b> ; y			Código III, a través de cursos o similar, a fin de asegurar una familiarización con dicho Código.
						.4 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación	Q4: Son las evidencias adecuadas?	P	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

							del personal, y la creación de nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico <b>(Medida 4)</b> . Además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado <b>(Medida 5)</b> .			
F D- 10	31/7/20 22		Estado de abanderamiento	La Administración no había establecido un programa de supervisión que	Código III, párrafo 20	La ausencia de personal especializado en	La Administración implementará las siguientes	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida

				<p>contara con los recursos adecuados para el control de las ORs. Además, no se habían establecido ni implementado la realización de los reconocimientos adicionales para garantizar que los buques autorizados a enarbolar el pabellón del Estado cumplieran las prescripciones nacionales que complementaban los requisitos obligatorios de la OMI</p>	<p>asuntos técnicos y jurídicos <b>(Causa 1)</b>; y la falta de conocimiento acerca del alcance y requisitos del Código OR y del Código III para la delegación de autoridad, contribuyeron a este hallazgo <b>(Causa 2)</b>.</p>	<p>acciones:</p> <p>.1 posterior a la adopción del Código OR a la legislación nacional, se implementará un programa de supervisión para el control de las ORs, en concordancia con los requisitos del Código antes mencionado y el Código III. Dicho programa incluirá los reconocimientos adicionales a los buques de la bandera <b>(Medida 1)</b>;</p> <p>.2 se capacitará a los inspectores de la bandera en cuanto a las normas y</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p>correctiva en su conjunto</p> <p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia de que el Código OR haya sido adoptado o incorporado a la legislación nacional.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia concluyente de que hayan capacitado a inspectores de la bandera en cuanto a las normas y reglas del Estado de abanderamiento y las de las ORs a efectos de llevar a cabo la supervisión eficaz de dichas organizaciones. No se envió planes de estudio, temas que abarcan la supuesta capacitación, planilla de asistencia, etc.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de</p>
--	--	--	--	--	--	---	--------------------------------------	----------	--



						reglas del Estado de abanderamiento y las de las ORs a efectos de llevar a cabo la supervisión eficaz de dichas organizaciones ( <b>Medida 2</b> ); y			capacidad en cuanto al recurso humano.  <b>Medida 4:</b> No completada. No se presento evidencia al respecto.
						.3 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación del personal, y la creación de nuevas plazas, se buscará satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico ( <b>Medida 3</b> ). Además, se solicitará cooperación internacional para la	Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.  <b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya realizado una concientización acerca de los requisitos del Código III, a través

							contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado o (Medida 4).			de cursos o similar, a fin de asegurar una familiarización con dicho Código.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
FD-11	30/9/2022		Estado de abanderamiento	La Administración no había establecido un marco legal para imponer sanciones, incluidas multas de la gravedad adecuada para disuadir el incumplimiento de normas y reglas internacionales a los buques con derecho a enarbolar el pabellón del Estado	Código III, párrafo 22.5	Ausencia de un marco legal integral para el cumplimiento de los instrumentos de la OMI obligatorios (Causa 1), como también de personal (técnico y jurídico) para elaborar legislación nacional de manera eficaz y	La Administración implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
							.1 una vez se promulgue la ley de Navegación Acuática, la Administración contará con un marco regulatorio para el cumplimiento de los requisitos de los instrumentos de obligado	Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Se remitió evidencia de que la ley de Navegación Acuática no ha sido aun promulgada. <b>Medida 2:</b> No completada. Ver comentarios a la medida 1. Nota: El Código PBIP está fuera del alcance de la auditoría, por lo cual cualquier proceso relacionado no es

					oportuna (Causa 2).	<p>cumpliment o de la OMI aplicables <b>(Medida 1).</b> La misma contemplará mecanismos disuasorios de orden administrativo (como son, gravámenes a las embarcaciones, o retiro de la patente de navegación), así como sanciones pecuniarias que son acordes a la gravedad de las faltas <b>(Medida 2);</b> y</p> <p>,2 mediante traslados horizontales de personal que labora en otras instituciones públicas, la reubicación del personal, y la creación de nuevas plazas, se buscará</p>		<p>tomado en cuenta como evidencia de cumplimiento.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. No se presentó evidencia al respecto.</p>
						<p>Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. Se remitió evidencia de que se aún no se cuenta con el debido marco legal para el efectivo cumplimiento de los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso</p>

							satisfacer progresivamente las necesidades de personal técnico y jurídico <b>(Medida 3)</b> . Además, se solicitará cooperación internacional para la contratación de expertos con el fin de brindar capacitación técnica y jurídica, cuando sea necesaria, lo cual dotará a la administración marítima de personal especializado <b>(Medida 4)</b> .			humano (técnico y jurídico).
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
FD-12	30/9/2022		Estado de abanderamiento	La Administración no había elaborado ni implementado un programa de control y supervisión ni	Código III, párrafo 23.2; Código III, párrafo 24.1; Código III,	Debido a la falta de recursos financieros y humanos, no fue posible	La Administración implementar a las siguientes medidas correctivas:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

			<p>había adoptado medidas necesarias que asegurasen el efectivo cumplimiento de sus obligaciones internacionales con miras a:</p> <p>.1 recopilar datos estadísticos de su flota para poder analizar las tendencias a fin de identificar aspectos problemáticos;</p> <p>.2 garantizar, mediante su legislación nacional, el cumplimiento de los instrumentos internacionales aplicables; y</p> <p>.3 contar con suficiente personal cualificado para implantar y hacer cumplir la legislación nacional, incluyendo</p>	<p>párrafo 24.2</p>	<p>implementar un programa de control y supervisión para asegurar el efectivo cumplimiento de los requisitos establecidos en los instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI (Causa 1).</p>	<p>.1 se gestionará, a través del Poder Ejecutivo, la elaboración de un programa de control y supervisión, que se formalizará a través de un Decreto Ejecutivo, el cual regulará, procedimientos, la metodología y el sistema de mejora continua de dicho programa y la recopilación de datos estadísticos de la flota nacional para la toma de decisiones e identificación de aspectos problemáticos. Dicho programa</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. Se remitió evidencia de que aún no se ha promulgado un Decreto Ejecutivo que disponga de un programa de control y supervisión tendiente a regular procedimientos, la metodología y el sistema de mejora continua de dicho programa y la recopilación de datos estadísticos de la flota nacional para la toma de decisiones e identificación de aspectos problemáticos.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Ver comentarios a la medida 1.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hayan tomado medidas para aumentar la creación de capacidad en cuanto al recurso humano.</p>
--	--	--	--	---------------------	---	---	--------------------------------------	----------	---



				resoluciones, instrucciones administrativas o directrices nacionales que asistan a la implantación efectiva de los instrumentos internacionales de los cuales el Estado es Parte, incluido el personal necesario para efectuar investigaciones y reconocimientos .		será, además, incluido en la metodología de evaluación de la actuación como Estado de abanderamiento; y <b>(Medida 1)</b>	Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamentada l?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se haya aumentado la creación de capacidad en cuanto al recurso humano y financiera para cumplir las medidas correctivas propuestas.
						.2 el Decreto antes mencionado dispondrá al Poder Ejecutivo dotar de inspectores de bandera en las capitanías de puerto, así como la asignación de recursos económicos para su instalación y cumplimiento de funciones <b>(Medida 2)</b> . Además, se reubicará personal de otras instituciones	Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

							públicas y se crearan cargos a efectos de satisfacer las necesidades de experiencia técnica y legal en las áreas respectivas <b>(Medida 3)</b> .			
FD-13	28/2/2022	Estado de abanderamiento	La Administración no había determinado ni documentado las responsabilidades, autoridad e interrelación de todo el personal que gestionaba, realizaba y verificaba las tareas relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación, principalmente en el caso de los inspectores del Estado de abanderamiento. Además, la Administración no había implantado un	Código III, párrafo 28; Código III, párrafo 35; Código III, párrafo 37	La ausencia de una base legal adecuada <b>(Causa 1)</b> y de un sistema documentado de formación, cualificación y control del personal asignado a tareas relacionadas con el Estado de abanderamiento contribuyeron a este hallazgo <b>(Causa 2)</b> .	La Administración desarrollará e implantará un sistema documentado para inspeccionar los buques y formalizar los procedimientos sobre seguridad y protección del medio ambiente, que incluya, la asignación de responsabilidades, la autoridad del personal que se ocupa de	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. La evidencia remitida no refleja que se haya creado un sistema documentado como se establece en la medida correctiva propuesta. Además, los perfiles de cargo enviados como evidencia, no reflejan tareas relacionados con aquellas bajo el área del Estado de abanderamiento alcance de la auditoría. Por	

			<p>sistema documentado para la cualificación de los inspectores del Estado de abanderamiento, y no se les había expedido documentos de identificación</p>		<p>tareas relacionadas con la seguridad y protección del medio ambiente y su interrelación; los procedimientos de reconocimiento e inspección; el registro de los resultados de las inspecciones; las relaciones entre las distintas entidades y la extensión de un gafete de identificación para cada inspector (<b>Medida 1</b>). Asimismo, dicho sistema incluirá los perfiles de cargo de cada inspector de la bandera y</p>		<p>ejemplo, reflejan tareas del Código PBIP que no son del alcance de la auditoría y otras funciones de Estado ribereño (ayudas a la navegación) y estado rector del puerto (mercancías peligrosas).</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Ver comentarios a la medida 1.</p>
					<p>Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se ha establecido la base legal adecuada para abordar la causa y las medidas propuestas.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se haya establecido un sistema documentado de formación, cualificación y control del personal asignado a tareas relacionados con el Estado de abanderamiento.</p>

							registros donde se documente la formación, capacidad e idoneidad; así como las capacitaciones que reciben dichos inspectores a los efectos de planificar futuras capacitaciones tendente a la actualización de sus conocimientos y así verificar sus cualificaciones para el cargo que ocupan <b>(Medida 2)</b> .	Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
FD-14	30/9/2022		Estado de abanderamiento	Los arreglos para llevar a cabo las investigaciones de siniestros marítimos no cumplían con el Código de	SOLAS 1974, regla XI-1/6; Código de investigación de siniestros,	Las siguientes causas contribuyeron a esta conclusión de auditoría:	La Administración implementar a las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto



				Investigación de Siniestros, en particular, se carecía de base jurídica, procedimientos para asistir el proceso de investigación de siniestros marítimo muy graves y no se garantizaba la objetividad e imparcialidad de los investigadores. Además, no se liberaban los informes al público ni se comunicaban a la OMI	párrafo 6; Código de investigación de siniestros, párrafo 11.1; Código de investigación de siniestros, párrafo 14.4; Código III, párrafo 38; Código III, párrafo 41	.1 el Código de Investigación de Siniestros no había sido incorporado a la legislación nacional; por lo tanto, los requerimientos de este no habían sido implementados <b>(Causa 1);</b> y .2 desconocimiento de los requerimientos del Código de Investigación de Siniestros y del Código III <b>(Causa 2).</b>	.1 incorporación del Código de Investigación de Siniestros a través de un Decreto, e implementación de procedimientos y orientaciones para asistir al proceso de investigación de siniestros marítimos muy graves; y de esta manera garantizar la base jurídica para el efectivo cumplimiento o acorde a los lineamientos de éste <b>(Medida 1);</b> y .2 el Decreto Ejecutivo mencionado establecerá una unidad independiente dentro de la DMP, para	Q2 : Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. El Código de Investigación de Siniestros aún no ha sido incorporado a la legislación nacional. La evidencia enviada demuestra que este asunto se encuentra en proceso. <b>Medida 2:</b> No completada. No se ha remitido evidencia que asegure que se ha establecido una unidad independiente para investigar los siniestros marítimos y que los investigadores sean imparciales y objetivos.
								Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. El Código de Investigación de Siniestros (CIS) aún no ha sido incorporado a la legislación nacional. <b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya realizado una

							asegurar que se investiguen los siniestros marítimos de forma imparcial y objetiva, sin interferencia organizacional y posteriormente se publiquen los informes de investigaciones al público y se comuniquen oportunamente a la OMI ( <b>Medida 2</b> ).			familiarización acerca de los requisitos del CIS y el Código III a fin de incrementar la concientización con ambos códigos.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
F D- 15	30/9/2022	Estado de abanderamiento	La Administración no había implementado un sistema formal de revisión y evaluación periódicas de sus actividades como Estado de abanderamiento ni de los recursos necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones	Código III, párrafo 42; Código III, párrafo 43	La ausencia de una estrategia general no permitió la coordinación entre entidades del Estado a efectos de desarrollar una metodología de evaluación de desempeño	Con la elaboración de la estrategia, la Administración coordinará con todas las entidades del Estado que tienen injerencia en las actividades de Estado de abanderamiento y se establecerá	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido una estrategia marítima general en la cual se haya establecido un sistema de revisión y evaluación que	

						o (Causa 1).	un sistema de revisión y evaluación que va a contar con un mecanismo que asigne responsabilidades claramente definidas, objetivos e indicadores de gestión de modo de medir la actuación y desempeño (Medida 1). La evaluación de las actuaciones se realizará anualmente y generará los registros respectivos con el fin de efectuar un seguimiento en la implantación de las acciones de mejora. La dependencia de la Administración responsable			<p>cuente con un mecanismo para asignar responsabilidades claramente definidas, objetivos e indicadores de gestión de modo de medir la actuación y desempeño en actividades de Estado de abanderamiento.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Ver comentarios a la medida 1.</p>
								Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	Causa 1: No abordada. Ver comentarios a la medida 1 de este hallazgo.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

							por las coordinaciones y seguimientos será la DMP ( <b>Medida 2</b> ).			
FD-16	30/7/2022	Estado ribereño	La administración marítima no había implementado políticas a través de legislación nacional y orientación para facilitar la implantación y cumplimiento de las obligaciones específicas como Estado ribereño. Además, la división de responsabilidades de las entidades gubernamentales asociadas con relación a los convenios y protocolos, no habían sido asignadas	Código III, párrafo 46	Debido a que las responsabilidades atinentes al Estado ribereño no habían sido claramente definidas ni asignadas entre las diferentes entidades del Estado, no había sido posible definir políticas relacionadas ( <b>Causa 1</b> ).	.1 con la elaboración de la estrategia se asignarán obligaciones y responsabilidades en el área de Estado ribereño a cada entidad ( <b>Medida 1</b> ); así como también se evaluará la necesidad de adoptar legislación nacional, orientaciones y políticas para la efectiva implementación	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido una estrategia marítima general en la cual se hayan asignado obligaciones y responsabilidades en el área de Estado ribereño a cada entidad involucrada. <b>Medida 2:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO), la cual tendría como misión, la de coordinar con las entidades	

						<p>ión y cumplimiento o bajo esta área (<b>Medida 2</b>); y</p> <p>.2 la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO), a ser establecida y dependiente de la DMP, será la dependencia punto focal de la administración marítima encargada de coordinar con las entidades responsables el estudio de las disposiciones de los instrumentos mandatorios de la OMI de los que el Estado es parte, con el fin de definir las competencias y responsabilidades</p>			<p>responsables el estudio de las disposiciones de los instrumentos mandatorios de la OMI aplicables, con el fin de definir las competencias y responsabilidades de las entidades.</p>
							<p>Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se hayan asignado o definido las responsabilidades específicas de los entes del Estado que participaban de las actividades de Estado ribereño.</p>
							<p>Q4: Son las evidencias adecuadas?</p>	N	<p>Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.</p>

							dades de las entidades (Medida 3)			
FD-17	31/7/2022	Estado ribereño	La administración marítima no había establecido mecanismos para implantación de los servicios de radiocomunicaciones, tales como: identidades del SMSSM, sistemas de llamada selectiva digital, comunicación de la información de seguridad marítima a través de avisos a los navegantes, y otros avisos urgentes relacionados a la seguridad marítima	SOLAS 1974, regla IV/5; Código III, párrafo 49	Las siguientes causas fundamentales contribuyeron a esta conclusión de auditoría:  .1 desconocimiento de las obligaciones en el área de Estado ribereño (Causa 1); .2 ausencia de base legal, incluyendo reglamentos, directrices y procedimientos (Causa 2); y .3 ausencia de infraestructuras	La entidad responsable de la administración marítima implementará las siguientes acciones: .1 la DMP liderará un grupo de trabajo interinstitucional integrado por todas las entidades del Estado involucradas en la implementación de SOLAS 1974, Capítulos IV y V, con el fin de definir y recomendar la asignación de responsabilidades y obligaciones y, posteriormente,	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto	
							Q2: Medidas completadas?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hubiese desarrollado, y promulgado una base legal, por parte de las entidades del Estado y que formalmente se hubieran definido y asignado sus responsabilidades.  <b>Medida 2:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido la estrategia marítima nacional, por lo cual la medida propuesta depende de la aprobación de dicha estrategia.  <b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de	



					<p>tura, recursos humanos y financieros (<b>Causa 3</b>).</p> <p>regularizarlo a través de un marco legal (<b>Medida 1</b>), y además, evaluar el rendimiento a través de un mecanismo que se implementará dentro de la nueva estrategia general (<b>Medida 2</b>); y</p> <p>2 las entidades relevantes solicitaran al Poder Ejecutivo las provisiones presupuestarias para poder cumplir con las responsabilidades como Estado ribereño, incluyendo la necesidad de equipos necesarios a ser adquiridos (<b>Medida 3</b>).</p>		<p>que se haya evaluado e identificado las necesidades de equipos y recursos financieros para hacer frente a las responsabilidades como Estado ribereño; y que. Además, se hubiera solicitado al Poder Ejecutivo el presupuesto necesario para su adquisición, mantenimiento y costos operativos (incluyendo capacitación del personal).</p>
					<p>¿3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se formalmente se hayan identificado y asignado las responsabilidades específicas de los entes del Estado que participaban de las actividades de Estado ribereño.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya promulgado una base legal para regular las actividades de Estado ribereño.</p>

										<p><b>Causa 3:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se haya aumentado la creación de capacidad en cuanto al recurso humano, financiera y de infraestructura para cumplir las medidas correctivas propuestas.</p>
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
F D- 18	30/9/2 022		Estado ribereño	La administración marítima no había adoptado una política para organizar y prestar servicios de búsqueda y	SOLAS 1974, regla V/7.1; SOLAS 1974, regla V/7.2;	No había conciencia sobre la importancia de los servicios SAR, por	La entidad responsable de la administración marítima implementará las siguientes	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

				<p>rescate (SAR) y tampoco había asignado responsabilidad es conexas. Además, no había informado los medios de SAR de que dispone a la Organización y no había requerido que se desarrollaran planes de colaboración entre los servicios de SAR y los buques de pasaje en casos de emergencias</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/7.3; Código III, párrafo 47</p>	<p>lo tanto, falta de una base jurídica, políticas y procedimientos que demostren en un efectivo cumplimiento de los instrumentos mandatorios al respecto <b>(Causa 1)</b>.</p>	<p>acciones: .1 la DMP liderará un grupo de trabajo interinstitucional integrado por todas las entidades del Estado involucradas en la implementación de las actividades SAR con el fin de definir con el fin de definir y recomendar la asignación de responsabilidades y obligaciones y, posteriormente, regularizarlo a través de un marco legal <b>(Medida 1)</b>, y también, evaluar el rendimiento a través de un mecanismo</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia para demostrar de que se hubiese establecido y promulgado una base legal que regulase las actividades de SAR.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido la estrategia marítima nacional, por lo cual la medida propuesta depende de la aprobación de dicha estrategia.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se establecieron políticas, manuales, procedimientos e instrucciones de trabajo, incluyendo la coordinación de un plan de colaboración SAR en caso de emergencia con los buques de pasaje que visiten los puertos de Costa Rica.</p>
--	--	--	--	--	--	---	---	--------------------------------------	----------	--



						<p>que se implementar á dentro de la nueva estrategia <b>(Medida 2)</b>. Además, se establecerán políticas, se desarrollará n manuales, procedimientos e instruccione s de trabajo, incluyendo la coordinación de un plan de colaboración SAR en caso de emergencia con los buques de pasaje que visiten los puertos de Costa Rica <b>(Medida 3)</b>; y</p> <p>.2 se asegurarán los requerimientos presupuestarios que se necesitan para cumplir con las</p>			<p><b>Medida 4:</b> No completada. No se presentó evidencia de que se aseguraron los requerimientos presupuestarios que se necesitan para cumplir con las actividades SAR, incluyendo la provisión de recursos humanos, sistemas y equipos para asegurar cobertura en áreas de jurisdicción del Estado.</p> <p><b>Medida 5:</b> No completada. A la fecha (10/02/25) no hay comunicaciones de los servicios de SAR a la OMI en el módulo GISIS.</p>
						<p>.2 se asegurarán los requerimientos presupuestarios que se necesitan para cumplir con las</p>	<p>Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de demuestre que se han establecido y promulgado una base legal que regulase las actividades de SAR; así como de políticas y procedimientos que demostrasen un efectivo</p>

							actividades SAR, incluyendo la provisión de recursos humanos, sistemas y equipos para asegurar cobertura en áreas de jurisdicción del Estado <b>(Medida 4)</b> ; y			cumplimiento de los instrumentos mandatorios al respecto. (relacionado con las medidas 1 y 3).
							.3 una vez se regularice la situación de los servicios SAR en el Estado, se efectuarán las respectivas comunicaciones a la OMI. <b>(Medida 5)</b>	Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
F D- 19	30/9/2022		Estado ribereño	La administración marítima no había tomado las medidas necesarias para garantizar la disponibilidad y	SOLAS 1974, regla V/9; SOLAS 1974, regla V/13; Código III,	Las siguientes causas fundamentales contribuyeron a esta conclusión	La entidad responsable de la administración marítima implementará las siguientes	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

			<p>mantenimiento de las ayudas a la navegación. Además, se incluía en los avisos a los navegantes referencias a cartas náuticas que no reunían los estándares internacionales</p>	<p>párrafo 49</p>	<p>de auditoría: .1 desconocimiento de las obligaciones en el área de Estado ribereño <b>(Causa 1);</b> y .2 ausencia de base legal, incluyendo reglamentos, directrices, procedimientos <b>(Causa 2).</b></p>	<p>acciones: .1 la DMP liderará un grupo de trabajo interinstitucional integrado por todas las entidades del Estado involucradas en la implementación de SOLAS 1974, Capítulo V, con el fin de definir y con el fin de definir y recomendar la asignación de responsabilidades y obligaciones y, posteriormente, regularizarlo a través de un marco legal <b>(Medida 1)</b>, y, además, evaluar el rendimiento a través de</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se hubiese desarrollado, y promulgado una base legal, por parte de las entidades del Estado y que formalmente se hubieran definido y asignado sus responsabilidades en virtud del Capítulo V del Convenio SOLAS 1974.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Existe evidencia de que aún no se ha establecido la estrategia marítima nacional, por lo cual la medida propuesta depende de la aprobación de dicha estrategia.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia de que se haya desarrollado y promulgado un Decreto Ejecutivo regulando disposiciones técnicas sobre las ayudas a la</p>
--	--	--	---	-------------------	--	--	--------------------------------------	----------	--



						<p>un mecanismo que se implementará dentro de la nueva estrategia general <b>(Medida 2)</b>;</p> <p>.2 una vez se definan y asignen responsabilidades entre los entes del Estado, se elevará una propuesta de Decreto al Poder Ejecutivo en cuanto a disposiciones técnicas sobre las ayudas a la navegación, servicios hidrográficos y aviso a los navegantes, con el fin de garantizar su disponibilidad y conformidad con los estándares internacionales <b>(Medida</b></p>		<p>navegación, servicios hidrográficos y aviso a los navegantes, con el fin de garantizar su disponibilidad y conformidad con los estándares internacionales.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. El Decreto Ejecutivo mencionado en la medida propuesta no ha sido promulgado; por lo tanto, dicha medida no se ha implantado.</p>
						<p>¿3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?</p>	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No hay evidencia de que se formalmente se hayan identificado y asignado las responsabilidades específicas de los entes del Estado que participaban de estas actividades de Estado ribereño</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No hay evidencia de que se haya promulgado una base legal para regular estas</p>

							3). Tras la promulgación del decreto antes mencionado, se implementará para garantizar la disponibilidad de todos los servicios y el cumplimiento de las normas internacionales (Medida 4).			actividades de Estado ribereño.
								Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.
FD-20	30/9/2022		Estado ribereño	Si bien la administración marítima había elaborado y aprobado un "Plan Nacional ante Derrame de	MARPOL, Anexo I, regla 4.3; MARPOL, Anexo II, regla 3.1.3; Código III,	No había una conciencia sobre la importancia de la implantación	La administración marítima implementará las siguientes medidas correctivas:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto



				<p>Hidrocarburos en el Mar”, éste no había sido implementado. Además, no se habían establecido disposiciones para responder a derrames ocasionados por mercancías peligrosas o sustancias nocivas líquidas; así como políticas sobre el uso de dispersantes</p>	<p>párrafo 50.2</p>	<p>ón del “Plan Nacional ante Derrame de Hidrocarburos en el Mar” y sus respectivos apéndices por parte de las entidades del Estado involucradas, ni de incluir en dicho plan, provisiones en caso de derrames ocasionados por mercancías peligrosas o sustancias nocivas líquidas (<b>Causa 1</b>).</p>	<p>.1 la DMP liderará un grupo de trabajo interinstitucional integrado por todas las entidades intervinientes en el “Plan Nacional ante Derrame de Hidrocarburos en el Mar” a efectos de su efectiva implantación y medidas de seguimiento (<b>Medida 1</b>);</p> <p>.2 este grupo establecerá, además, disposiciones para responder a derrames ocasionados por mercancías peligrosas o sustancias nocivas líquidas y la formulación</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase la efectiva implantación del “Plan Nacional ante Derrame de Hidrocarburos en el Mar”.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que en el Plan establecido en la medida 1, se hubiesen establecido disposiciones para responder a derrames ocasionados por mercancías peligrosas o sustancias nocivas líquidas y la formulación de los faltantes apéndices A hasta la Z, que forman parte integral del referido plan y que incluían políticas de uso de dispersantes, movimientos transfronterizos de equipos y personal, preparación de planes locales y de instalaciones, entre</p>
--	--	--	--	---	---------------------	--	--	--------------------------------------	----------	---

						de los faltantes apéndices A hasta la Z, que forman parte integral del referido plan y que incluyen políticas de uso de dispersantes , movimientos transfronterizos de equipos y personal, preparación de planes locales y de instalaciones, entre otros aspectos <b>(Medida 2)</b> . Además, el mencionado grupo interinstitucional asegurara los requerimientos presupuestarios que se necesitan para cumplir con las actividades <b>(Medida 3)</b> .		otros aspectos. <b>Medida 3:</b> No completada. No se presentó evidencia de que se aseguraron los requerimientos presupuestarios que se necesitan para cumplir con las actividades que emanan del Plan Nacional ante Derrame de Hidrocarburos en el Mar.	
							Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia para demostrar que se han tomado medidas para concientizar sobre la importancia del Plan Nacional ante Derrame de Hidrocarburos en el Mar y sus respectivos apéndices, a las partes intervinientes; a través de cursos, seminarios o similar.
							Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.



F D- 21	30/9/2 022	Estado ribereño	La administración marítima no había implementado un sistema de evaluación periódica de desempeño de sus actividades como Estado ribereño a efectos de verificar el cumplimiento de sus obligaciones acorde a los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables	Código III, párrafo 51	La ausencia de una estrategia general no permitió la coordinación entre entidades del Estado a efectos de desarrollar una metodología de evaluación de desempeño o <b>(Causa 1)</b> .	La elaboración de la estrategia permitirá la coordinación con todas las entidades del Estado que tienen injerencia en las actividades de Estado ribereño, y se instaurará un sistema de revisión y evaluación que va a contar con un mecanismo que establezca responsabilidades claramente definidas, objetivos e indicadores de gestión para medir la actuación y desempeño <b>(Medida 1)</b> . La evaluación de actuación	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
						Q2 : Medidas completadas?	N	Mismos comentarios a las medidas para el FD-15, pero con relación a las actividades de Estado ribereño.	
						Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	Mismos comentarios a la causa fundamental para el FD-15, pero con relación a las actividades de Estado ribereño.	
						Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.	



							se realizará anualmente y generará los registros respectivos con el fin de efectuar un seguimiento en la implantación de las acciones de mejora <b>(Medida 2)</b> . La dependencia encargada de las coordinaciones será la DMP, por intermedio de la Unidad de Implantación Técnica (UIT) y de la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO), que realizarán los seguimientos pertinentes <b>(Medida 3)</b> .			
F D- 2 2	30/9/2022		Estado rector del puerto	La administración marítima no había establecido las	SOLAS 1974, regla VI/9.2; SOLAS	La ausencia de base legal, políticas,	Las entidades responsables de la administración	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	P	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas

				<p>políticas relevantes a través de legislación nacional, instrucciones administrativas o procedimientos documentados que asegurasen:</p> <p>.1 la implantación efectiva del Código IMDG, en particular: la designación de la “autoridad competente” y el desarrollo e implantación de instrucciones detalladas sobre medidas de emergencia y primeros auxilios para los sucesos en que intervinieran mercancías peligrosas en bultos teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la Organización;</p> <p>.2 implantación</p>	<p>1974, regla VII/2.4; SOLAS 1974, regla VII/3; SOLAS 1974, regla VII/7-5; Código IMDG, sección 1.3.1; Código IMSBC, párrafo 4.3.3; Código Internacional de Granos, párrafo 3.5; Código III, párrafo 54; Código III, párrafo 55</p>	<p>procedimientos, directrices (<b>Causa 1</b>); la falta de conocimiento y conciencia acerca de cómo se debería de establecer la efectiva implantación de los Códigos IMDG, IMSBC, y del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, contribuye a este hallazgo (<b>Causa 2</b>).</p>	<p>ción marítima implementar las siguientes acciones:</p> <p>.1 incorporación del Código IMDG, Código IMSBC y el Código Internacional para el Transporte sin Riesgos de Grano a Granel a través de legislación nacional (<b>Medida 1</b>);</p> <p>.2 establecimiento de políticas, instrucciones y procedimientos para garantizar el cumplimiento de los Códigos y elaborarán un plan para atender oportunamente el</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>P</p>	<p>das para la medida correctiva en su conjunto</p> <p><b>Medida 1:</b> Parcialmente completada. A excepción del Código IMDG, los Códigos IMSBC y el Código Internacional para el Transporte sin Riesgos de Grano a Granel (Código de Granos) no han sido aun incorporados a la legislación nacional.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se han establecido políticas, instrucciones y procedimientos para garantizar el cumplimiento de los Códigos mencionados en la medida 1 y que, además, se ha elaborado un plan para atender oportunamente el manejo de mercancías peligrosas, así como, medidas de</p>
--	--	--	--	---	--	---	---	--------------------------------------	----------	---



				<p>efectiva del Código IMSBC; y</p> <p>.3 la verificación del cumplimiento, por parte de los graneleros que transportan grano, de las disposiciones del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel</p>		<p>manejo de mercancías peligrosas, así como, medidas de emergencia y primeros auxilios, teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la OMI (<b>Medida 2</b>); y</p> <p>.3 los requisitos mandatorios relacionados a la designación de la persona competente y la formación del personal en tierra involucrada en el manejo de</p>		<p>emergencia y primeros auxilios, teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la OMI.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. A pesar de que el Código IMDG ha sido incorporado a la legislación nacional, no se remitió evidencia que demostrase que los requisitos mandatorios relacionados a la designación de la persona competente y la formación del personal en tierra involucrada en el manejo de mercancías peligrosas, hayan sido efectivamente implantados y regulados.</p>
--	--	--	--	---	--	--	--	--



F D- 2 3	30/9/2 022	Estado rector del puerto	La administración marítima no había implementado un sistema de evaluación periódica de desempeño de sus actividades como Estado rector del puerto con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones acorde a los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables	Código III, párrafo 63	La ausencia de una estrategia general no permitió la coordinación entre entidades del Estado a efectos de desarrollar una metodología de evaluación de desempeño (Causa 1).	La elaboración de la estrategia general permitirá la coordinación con todas las entidades gubernamen tales que tienen injerencia en las actividades de Estado rector del puerto y se instaurará un sistema de revisión y evaluación que va a contar con un mecanismo que establezca responsabili dades claramente definidas, objetivos e indicadores de gestión con el propósito de medir la actuación y desempeño (Medida 1).	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acorda das para la medida correctiva en su conjunto
						Q2 : Medidas completada s?	N	Mismos comentarios a las medidas para el FD-15, pero con relación a las actividades de Estado rector del puerto.	
						Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamenta l?	N	Mismos comentarios a la causa fundamental para el FD-15, pero con relación a las actividades de Estado rector del puerto.	
						Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.	

							La evaluación de actuación se realizará anualmente, y generará los registros respectivos con el fin de efectuar un seguimiento en la implantación de las acciones de mejora <b>(Medida 2)</b> . Las dependencias de la administración marítima responsables de las coordinaciones y seguimientos serán la Unidad de Implantación Técnica (UIT) y la Unidad de Seguimiento Disposiciones OMI (USDO) <b>(Medida 3)</b> .			
OB-1	30/9/2022		Visión de conjunto y actividades marítimas	Si bien el Estado contaba con una estrategia	Código III, párrafo 3	La ausencia de un plan estratégico	El Estado implementará las siguientes	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones

			generales del Estado	general en la forma de Política Nacional del Mar, no constituía una estrategia general del Estado para cumplir sus obligaciones y responsabilidades internacionales en cuanto a Estado ribereño, de abanderamiento y rector de puerto en virtud de los instrumentos obligatorios de la OMI aplicables		nacional que incluyera al sector marítimo (Causa 1) y el desconocimiento de los requerimientos del Código III al respecto, contribuyeron a esta conclusión de auditoría (Causa 2).	acciones: .1 se establecerá un grupo de trabajo conformado por las instituciones del Estado que integran la administración marítima para elaborar una política nacional y una estrategia general marítima que defina las responsabilidades a cumplir por cada una de las instituciones del Estado vinculadas a la implantación y cumplimiento de los instrumentos obligatorios de la OMI, y que sirva de mecanismo			planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto
								Q2 : Medidas completadas?	N	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se ha establecido y aprobado una estrategia general marítima.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. Idem medida 1.</p> <p><b>Medida 3:</b> No completada. Idem medida 1.</p> <p><b>Medida 4:</b> No completada. Idem medida 1.</p>
								Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<p><b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia que demostrase que se ha establecido y aprobado una estrategia general marítima.</p> <p><b>Causa 2:</b> No abordada. No se remitió evidencia para demostrar que se han realizado cursos, seminarios o similar para</p>



							para asegurar que las obligaciones y responsabilidades internacionales de Costa Rica como Estado de abanderamiento, rector del puerto y ribereño se cumplen <b>(Medida 1)</b> ;			concientizar sobre los requisitos del Código III en cuanto a la estrategia general (párrafo 3) a todo el personal que interviene; esto incluye a personal de todas las entidades gubernamentales intervinientes.
							.2 Se nombrará a la DMP como la entidad estatal coordinadora y punto focal para la estrategia general marítima <b>(Medida 2)</b> . Además, se establecerá una metodología de monitoreo y evaluación que involucre a todas las entidades del Estado,	Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.



							basado en objetivos e indicadores de desempeño para medir el grado de cumplimiento o efectivo <b>(Medida 3)</b> . También, en dicha metodología se constituirá un sistema de revisión continua de la estrategia, estableciendo reuniones periódicas de seguimiento con todos los representantes de las entidades involucradas e incluirá una evaluación de desempeño en actividades de Estado de Abandono, rector de puerto y ribereño <b>(Medida 4)</b> ; y			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

							.3 La estrategia general marítima será aprobada por Decreto del Poder Ejecutivo y se tomarán en cuenta los planes de acción definidos por el organismo regional, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, de la cual el País es Parte <b>(Medida 5)</b> .			
OB-2	30/9/2022		Estado de abanderamiento	No existía evidencia que el personal responsable de efectuar reconocimientos, inspecciones y auditorías en	Código III, párrafo 32	La ausencia de recursos humanos dificultó el desarrollo de un	La Administración implementará las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acordadas para la medida correctiva en su conjunto

			<p>los buques y las compañías regidos por los instrumentos obligatorios de la OMI pertinentes, poseían experiencia y conocimientos tanto prácticos como teóricos, obtenidos mediante programas de formación documentados, sobre los buques y sus operaciones, así como sobre las disposiciones de los instrumentos nacionales e internacionales, necesarios para desempeñar sus funciones</p>	<p>programa de formación documentado para asegurar la capacitación y actualización de los inspectores y auditores del Estado de abanderamiento <b>(Causa 1)</b>.</p>	<p>.1 la DMP solicitará asesoría de cooperación técnica de la OMI para elaborar los perfiles de cargo idóneos de los inspectores para el Estado rector de puerto y de abanderamiento <b>(Medida 1)</b>. Además, se realizará un estudio que incluya: determinación de asignación de recursos, cronograma de capacitación permanente para la actualización del equipo de inspectores de la Administración y plan de nivelación de conocimientos dirigido a</p>	<p>Q2 : Medidas completadas?</p>	<p>N</p>	<p><b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se han establecido y aprobado los perfiles de cargo de los inspectores del Estado de abanderamiento y ERP.</p> <p><b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se realizó un estudio a efectos de determinar asignación de recursos, cronograma de capacitación permanente para la actualización del equipo de inspectores de la Administración y plan de nivelación de conocimientos dirigido a inspectores de nuevo ingreso a las funciones de inspector por el Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto, y auditores de la bandera.</p>
--	--	--	---	--	---	--------------------------------------	----------	--

						inspectores de nuevo ingreso a las funciones de inspector por el Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto, y auditores de la bandera <b>(Medida 2)</b> ; y			<b>Medida 3:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se han realizado coordinaciones con otras organizaciones regionales a efecto de incluir a los inspectores y auditores de la bandera y OSERPs en cursos regionales. Por lo tanto, no se puede verificar de que se han realizado cursos internos en la Administración.
						.2 se realizarán coordinaciones con otras organizaciones regionales a efecto de incluir a los inspectores y auditores de la bandera y OSERPs en cursos regionales. El programa de capacitación incluirá, además, la provisión del dictado de cursos internos por parte del personal que realice cursos en el	Q3: ¿Las medidas tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se haya aumentado la creación de capacidad en cuanto al recurso humano, a efectos de cumplir las medidas correctivas propuestas.
							Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.



							exterior (Medida 3).			
O B- 3	30/9/2 022		Estado de abanderam iento	La Administración no poseía un programa de capacitación documentado a efectos de asegurar que todos los investigadores poseían los conocimientos y la experiencia necesarios en los ámbitos relacionados con sus cometidos habituales	Código III, párrafo 39	La ausencia de recursos humanos dificultó el desarrollo de un programa de formación document ado para asegurar la capacitaci ón y actualizaci ón de los investigad ores del Estado de abandera miento (Causa 1).	La Administraci ón implementar á las siguientes acciones:	Q1: Medidas propuestas = Medidas tomadas?	N	Todas las medidas tomadas, corresponden a acciones planificadas/acorda das para la medida correctiva en su conjunto
							.1 se solicitará asesoría de cooperación técnica de la OMI para elaborar los programas de formación. Además, se realizará un estudio que incluya: estudio de asignación de recursos, cronograma de capacitación permanente para la actualizació n del equipo de investigador es de la Administraci ón y plan de nivelación	Q2 : Medidas completada s?	N	<b>Medida 1:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se han elaborado programas de formación para los investigadores del Estado de abanderamiento. Asimismo, tampoco se enviaron pruebas que demostrasen de que se realizó un estudio de asignación de recursos, cronograma de capacitación permanente para la actualización del equipo de investigadores de la Administración y plan de nivelación de conocimientos a investigadores de nuevo ingreso a las

						de conocimientos a investigadores de nuevo ingreso a las funciones <b>(Medida 1)</b> ; y			funciones <b>Medida 2:</b> No completada. No se remitió evidencia que demostrase que se han realizado coordinaciones con otras organizaciones regionales a efecto de incluir a los investigadores del Estado de abanderamiento en cursos regionales. Por lo tanto, no se puede verificar que se han realizado cursos internos en la Administración.
						.2 se realizarán coordinaciones con otras organizaciones regionales a efecto de incluir a los investigadores en cursos regionales. El programa de capacitación incluirá, además, la provisión del dictado de cursos internos por parte del personal que realice cursos en el exterior <b>(Medida 2)</b> .	Q3: ¿Las acciones tomadas hasta ahora abordan la causa fundamental?	N	<b>Causa 1:</b> No abordada. No se remitió evidencia de que se haya aumentado la creación de capacidad en cuanto al recurso humano, a efectos de cumplir las medidas correctivas propuestas.
							Q4: Son las evidencias adecuadas?	N	Se requiere evidencia objetiva para todas las medidas.

Durante el periodo que asumí el puesto de director de la División Marítimo Portuaria, se recibió por parte el Contraloría General de la República, el informe de Auditoría de Carácter Especial DFOE-CIU-IAD-00009-2025, 12 de diciembre de 2025, remitido mediante el oficio CARTA-MOPT-DM-2025-2456 del 16 de diciembre del 2025. El cual contiene 7 disposiciones, de las cuales las disposiciones D2, D3, D5 y D7 se asigna con responsable al director de la División Marítimo Portuaria o a quien en su lugar ocupe el cargo.

A continuación, se presentan las disposiciones y las acciones realizadas o a realizar en el plazo otorgado:

Disposiciones	Plazo	Acciones realizadas a la fecha	Estado
D2. Realizar un estudio mediante el cual proponga los tópicos sobre los cuales se requiere la definición de políticas públicas y directrices en materia de seguridad portuaria, a fin de presentarlas ante la rectoría del sector para valorar su inclusión dentro de la elaboración de la política pública que el Ministro, desde su rol de rectoría, debe realizar.	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:  a. Una certificación a más tardar el 20 de febrero de 2026, donde se acredite la realización del estudio y que este fue presentado al Ministro.	Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-182 del 17 de febrero de 2026, se remitió el Estudio de Tópicos para la Creación de una Política Pública en Materia de Protección Portuaria al señor Ministro del MOPT (Documento del estudio de tópicos estratégicos en materia de protección marítima y portuaria, bajo titulado Estudio de Tópicos para la Creación de una Política Pública en Materia de Protección Portuaria"- MOPT 04-01-06-002-2026)  Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-183 del 17 de febrero de 2026 se comunicó la Certificación de cumplimiento Disposición D2 Informe DFOE-CIU-IAD-00009-2025 a la	Concluida



		Contraloría General de la República.	
D3. Desarrollar un análisis técnico donde se definan las medidas y acciones necesarias para que la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática (DNSA) cuente con los recursos materiales y humanos que le permitan garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable relacionada con la supervisión de las instalaciones portuarias y la navegación nacional y presentarlo al Ministro.	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:  a. A más tardar el 26 de junio de 2026, una certificación en la que se acredite que el estudio técnico fue desarrollado por parte de la DMP y presentado al Ministro.	Como primer paso se realizó el documento del estudio de tópicos estratégicos en materia de protección marítima y portuaria, bajo titulado Estudio de Tópicos para la Creación de una Política Pública en Materia de Protección Portuaria"- MOPT 04-01-06-002-2026. Y por medio del oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-182 del 17 de febrero de 2026 se remitió al señor Ministro. Aún se está el desarrollo del documento técnico complementario (estado del recursos materiales y humanos).	En proceso
D5. Realizar un estudio y presentar una propuesta de actualización del Manual de aplicación del código PBIP al Ministro de Obras Públicas y Transportes en su condición de rector del sector. En dicho estudio debe determinar qué elementos requieren ser actualizados, precisados o complementados, dentro del Manual de aplicación del código PBIP vigente; donde al menos se precisen elementos como:  • El periodo de vigencia de las Evaluaciones de Protección de la Instalaciones Portuarias (EPIP).  • La periodicidad con que deben reunirse los Comités de Protección Portuaria.  • El seguimiento y monitoreo de las acciones tomadas con base a los acuerdos de los Comités. Dicho	Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:  a. A más tardar el 27 de marzo de 2026, una certificación en la que se acredite que el estudio y la propuesta de actualización realizados por la DMP fue presentado al Ministro.	Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-394 del 27 de marzo de 2026, se remitió el Manual para la Aplicación Del Código PBIP En Instalaciones Portuarias- MOPT-04-04-02-002-2026) al señor Ministro.  Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-395 del 27 de marzo de 2026 se comunicó la Certificación de cumplimiento Disposición D5 Informe DFOE-CIU-IAD-00009-2025 la Contraloría General de la República.	Concluido



<p>estudio deberá contar con la participación de la DNSA, considerar el Código PBIP, su entorno de actualización, así como las guías de actualización y las buenas prácticas internacionales, de manera que dicho documento guíe la operativa en materia de seguridad portuaria.</p>			
<p>D7. Instruir a la DNSA para que realice un análisis a partir del cual determine qué instalaciones portuarias requieren una actualización de la Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria (EPIP) y/o del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP). A partir del resultado de dicho análisis, girar las órdenes que corresponda para ejecutar el proceso de actualización de esos instrumentos.</p>	<p>Para dar por acreditada esta disposición se deberá remitir al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la Contraloría General, lo siguiente:</p> <p>a. A más tardar el 19 de diciembre de 2025, una certificación en la que se acredite que se giró la instrucción a la DNSA para que efectúe el análisis requerido.</p> <p>b. A más tardar el 17 de abril de 2026, una certificación en la que se acredite que se realizó el análisis y se giraron las órdenes sobre la actualización de las EPIP y/o los PIIP que lo requieran.</p> <p>c. Seis meses posterior al cumplimiento del punto anterior, una certificación que acredite el avance en la actualización de los instrumentos referidos.</p>	<p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2025-1172 del 16 de diciembre de 2025, se giró la instrucción para atender la Disposiciones del informe N° DFOE-CIU-IAD-00009-2025, denominado "Informe de Auditoría sobre la gestión realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) relativa a la seguridad portuaria".</p>	<p>En Proceso</p>



11.Estado Actual de cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones que durante su gestión le hubiera girado algún otro órgano de control interno, según la actividad propia de cada administración.

Durante el período que asumí el cargo de Director General de División Marítimo Portuaria la Auditoria Interna del Ministerio de Obras Públicas y Transportes remitió el informe, cuyo detalle que se muestra a continuación:

- Oficio CARTA-DAG-2025-0502, del 8 de abril del 2025 estudio de Auditoría Interna DAG-I-02-2025, denominado “Informe sobre Evaluación de la Eficiencia y Eficacia de la Gestión de la Dirección de Navegación y Seguridad”.

Se presenta a continuación el resultado del Informe y el estado a la fecha de las recomendaciones dadas:

Recomendación del Auditoría	Estado Actual
<p>4.1 Coordinar con las instancias pertinentes, para efectuar los estudios de necesidades de personal, logísticas y presupuestarias de la División Marítimo Portuaria, donde se consideren en cuanto al personal la cantidad, especialidad, experiencia, habilidades, entre otros aspectos necesarios para atender las funciones, actividades y procesos asignados, de forma complementaria se deberán considerar los requerimientos logísticos y presupuestarios necesarios para incorporar el personal que defina el estudio propuesto y los requerimientos que surjan a raíz de la nueva restructuración de la División y por ende de la Dirección de Navegación y Seguridad. Para el cumplimiento de lo anterior se considera un plazo de 10 meses a partir de firmeza de este informe. (Refiérase a los puntos No. 3.1 y 3.2). (Media).</p>	<p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2025-784 del 26 de agosto de 2026, se remitió el documento MOPT 04-01-01-003-2025 titulado "Informe Situacional: Detección de necesidades de personal para la atención de funciones, actividades y procesos asignados" al señor Ministro del MOPT. Queda pendiente la respuesta por las autoridades superiores ante la presentación del documento.</p>
<p>4.2 Instruir al director de Navegación y Seguridad, para que actualice los procedimientos existentes y desarrolle los necesarios para el cumplimiento y supervisión de las funciones otorgadas a esa Dirección, para lo cual se deberá incluir todas las actividades y formularios que requiere cada proceso, así como, establecer plazos en las actividades sustantivas. Una vez concluida esta etapa, coordinar con la Unidad de Planificación Institucional su oficialización y darle seguimiento hasta que se encuentren oficializados. Para el cumplimiento de la recomendación se considera suficiente el plazo de diez días para girar las instrucciones respectivas y un</p>	<p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2025-368 del 29 de abril del 2025 se instruye al director de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática para atender las recomendaciones 4.1 y 4.2 del “Informe sobre Evaluación de la Eficiencia y Eficacia de la Gestión de la Dirección de Navegación y Seguridad”.</p> <p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNS-2025-523 del 02 de junio de 2025, se comunica al Departamento de Control de la Navegación el Plan Anual de</p>



mes para remitir el plan de trabajo, a partir de aceptado el presente informe. (Refiérase al punto No. 3.3) (Media).

Trabajo- Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad bajo el número de documento MOPT 04-04-04-001-2025, siendo una guía estructurada para alcanzar el levantamiento de los procedimientos dentro del proyecto para el establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad hacia el cual se orienta la Dirección.

Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNS-2025-524 del 02 de junio de 2025, se comunica al Departamento de Seguridad y Protección el Plan Anual de Trabajo- Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad bajo el número de documento MOPT 04-04-04-001-2025, siendo una guía estructurada para alcanzar el levantamiento de los procedimientos dentro del proyecto para el establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad hacia el cual se orienta la Dirección.

Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNS-2025-525 del 02 de junio de 2025, se comunica al Proceso Normativo de la Actividad Marítima el Plan Anual de Trabajo- Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad bajo el número de documento MOPT 04-04-04-001-2025, siendo una guía estructurada para alcanzar el levantamiento de los procedimientos dentro del proyecto para el establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad hacia el cual se orienta la Dirección.

Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNSA-2026-271 del 06 de marzo de 2026, se realiza la divulgación Plan Anual de Trabajo 2026 para el Levantamiento de Procedimientos al Departamento de Control de la Navegación. MOPT-04-01-04-002-2026 PTA-DNSA Plan Anual de Trabajo Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad.



	<p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNSA-2026-272 del 06 de marzo de 2026, se realiza la divulgación Plan Anual de Trabajo 2026 para el Levantamiento de Procedimientos al Departamento de Seguridad y Protección. MOPT-04-01-04-002-2026 PTA-DNSA Plan Anual de Trabajo Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad.</p> <p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-DNSA-2026-271 del 06 de marzo de 2026, se realiza la divulgación Plan Anual de Trabajo 2026 para el Levantamiento de Procedimientos al Departamento de Regulación y Control-Cumplimiento de la Gente de Mar / Departamento de Formación y Titulación de la gente de mar. MOPT-04-01-04-002-2026 PTA-DNSA Plan Anual de Trabajo Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento del Sistema de Gestión de la Calidad.</p>
--	---

- Oficio CARTA-MOPT-DVI-2025-0659, del 9 de diciembre del 2025, relativo a la Plan de Acción para la atención de las recomendaciones contenidas en el Informe de Auditoría DAG-I-14-2025, y de conformidad con lo comunicado por la Dirección de Auditoría General mediante el oficio CARTA-DAG2025-1779.

Se presenta a continuación el resultado del Informe y el estado a la fecha de las recomendaciones dadas:

Recomendación del Auditoría	Estado Actual
<p>4.1.1 Coordine con la Unidad de Planificación Institucional, con el fin de actualizar, revisar y formalizar los procedimientos internos vinculados al Proceso Administrativo Presupuestario, de forma que incorporen la normativa vigente y los cambios introducidos por el Decreto Ejecutivo No. 45103-MOPT.</p>	<p>Mediante oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-71 de Remisión de la instrucción para realizar la actualización de los procedimientos vinculados al Proceso Administrativo Presupuestario-328.</p> <p>Oficios de Remisión hacia la UPI para la formalización de la actualización de los Procedimientos.</p>



<p>4.1.2 Elabore y solicite la aprobación de los procedimientos operativos correspondientes al Proceso de Gestión Marítimo-Portuaria y al Proceso Normativo de la Actividad Marítima, garantizando su registro formal y publicación en el repositorio Institucional.</p>	<p>Mediante la Formalización del Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General de la División Marítimo Portuaria MOPT 04-01-04-001-2026. Enero 2026.</p> <p>CARTA-MOPT-DVMP-2026-25 Encargado del Proceso de Gestión Marítima. Comunicado sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General</p> <p>CARTA-MOPT-DVMP-2026-24 Encargado, Proceso Normativo de la Actividad Marítima. Comunicado sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General</p>
<p>4.1.3 Instruya por escrito a los encargados de los procesos la obligación de revisar y actualizar los procedimientos al menos una vez al año, dejando evidencia documental de la revisión efectuada y de las modificaciones realizadas, a fin de garantizar su vigencia, coherencia y aplicabilidad práctica.</p>	<p>Mediante el Oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-71 de Remisión de la instrucción para realizar la actualización de los procedimientos vinculados al Proceso Administrativo Presupuestario-328.</p> <p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-24 Encargado, Proceso Normativo de la Actividad Marítima. Comunicado sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General</p> <p>Mediante el CARTA-MOPT-DVMP-2026-25 Encargado del Proceso de Gestión Marítima. Comunicado sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General</p>
<p>4.2.1 Fortalezca la planificación financiera anual, asegurando que las licitaciones y procesos de contratación se programen con antelación suficiente para evitar saldos sin ejecutar.</p>	<p>Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-23 Proceso Administrativo-Presupuestario se comunica sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General con el objetivo de crear la Herramienta para el Control y Seguimiento y elaborar la propuesta de Informe Mensual de Seguimiento y Cumplimiento Presupuestario.</p> <p>Y mediante el Oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-75 se comunica sobre la atención y líneas de acción para las coordinaciones periódicas internas y con la Dirección de Proveeduría Financiera</p>



	con el objetivo de mejorar la ejecución presupuestaria.
4.2.2 Coordine con la Proveeduría Institucional y la Dirección Financiera un cronograma conjunto de ejecución presupuestaria, que priorice las partidas operativas con mayor incidencia en la gestión.	Mediante el Oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-75 se comunica sobre la atención y líneas de acción para las coordinaciones periódicas internas y con la Dirección de Proveeduría Financiera con el objetivo de mejorar la ejecución presupuestaria.
4.2.3 Implemente un mecanismo de seguimiento mensual de ejecución presupuestaria con alertas tempranas para identificar y corregir causas de subejecución.	Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-23 Proceso Administrativo-Presupuestario se comunica sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General con el objetivo de crear la Herramienta para el Control y Seguimiento.
4.2.4 Desarrolle una herramienta interna alterna, que respalde la trazabilidad, confiabilidad y continuidad operativa de la información presupuestaria, en caso de eventuales fallas, interrupciones o limitaciones de acceso a los sistemas institucionales SPP (Sistema de Planificación y Presupuesto Institucional) y el SIGAF (Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera del Ministerio de Hacienda).	Mediante el oficio CARTA-MOPT-DVMP-2026-23 Proceso Administrativo-Presupuestario se comunica sobre la Atención al Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General con el objetivo de crear la propuesta de informe mensual de seguimiento y cumplimiento presupuestario.
4.3 Instruir a la Dirección General de la División Marítimo Portuaria (DMP) implementar un plan integral de acción orientado a garantizar la ejecución completa (100%) de todas las funciones establecidas en el Decreto Ejecutivo No. 45103-MOPT, mediante la gestión eficiente del personal técnico, la asignación clara de responsabilidades, el seguimiento continuo de resultados y la aplicación oportuna de medidas correctivas para asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales, con el fin de minimizar los riesgos asociados a su incumplimiento.	Actualmente se poseen tres instrumentos de planificación, seguimiento y control, como marcos orientadores para la ejecución de las funciones y responsabilidades. Mediante la formalización del Plan de Acción para el Mejoramiento de la Gestión de la Dirección General de la División Marítimo Portuaria MOPT 04-01-04-001-2026, correspondiente al mes de enero de 2026, se establecen los lineamientos y disposiciones necesarios para la ejecución, seguimiento y cumplimiento de las funciones institucionales, con el fin de fortalecer los procesos de gestión, control y mejora continua de la dependencia. Igualmente, mediante la Estrategia para la Transformación Marítima Nacional MOPT 04-04-04-002-2025; tiene como objetivo Desarrollar e implementar una estrategia integral que impulse la transformación del sector marítimo nacional hacia un modelo competitivo, sostenible e innovador, mediante la digitalización de procesos y fortalecimiento de la seguridad marítima, contribuyendo al crecimiento económico y la protección del medio ambiente. Y finalmente con el Plan Anual de Trabajo para el Levantamiento de Procedimientos para el Establecimiento



	<p>del Sistema de Gestión de la Calidad de la Dirección de Navegación y Seguridad Acuática MOPT 04-04-04-001-2025 MAYO 2025, el cual tiene como objetivo: Desarrollar una estrategia para implementar un sistema de gestión de la calidad que permita ofrecer servicios marítimo-portuario de calidad. Cada uno desde sus ámbitos de acción y ejes temáticos consolida el desarrollo por venir de la DVMP.</p>
--	--