



## INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

**TEMA: EXTENSIÓN TERRITORIAL AÉREA Y MARÍTIMA**

### ÍNDICE:

#### 1. DERECHO AÉREO

- a. Concepto
- b. Características
- c. Espacio Aéreo
  - i. Extensión del Espacio Aéreo

#### 2. DERECHO MARÍTIMO

- a. Concepto
- b. Características
- c. Espacio Marítimo

#### 3. NORMATIVA APLICABLE

- a. Constitución Política de la República de Costa Rica
- b. Espacio Aéreo
  - i. Convención sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944
  - ii. Convenio relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (apéndice III de la ley 877 del 4 de julio de 1947)
  - iii. LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL N° 5150 del de diciembre de mil novecientos setenta y dos.
- c. Espacio Marítimo
  - i. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de Diciembre de 1982

#### 4. CRITERIO JURISPRUDENCIAL



## DESARROLLO

### 1. DERECHO AÉREO

#### a. Concepto

"Es preferible antes que una definición, dar un concepto de Derecho aeronáutico, puesto que ello adquiere siempre caracteres de permanencia. No obstante, existen numerosas definiciones de autores, de las cuales transcribiremos algunas de ellas que varían desde las expresiones más simples hasta las más complejas.

Así, la manifestada por Ambrosini que dice "Es la rama del derecho que estudia la calificación y la regulación jurídica de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria o sea el ambiente, medio, personal y relaciones jurídicas.

Lemoine lo definió como "rama del derecho que determina y estudia las leyes y las reglas del derecho que regula la circulación y la utilización de las aeronaves."

Cogliolo aludió al "conjunto de normas de derecho público y privado que regulan la navegación aérea y en general el movimiento de las aeronaves y otros aparatos que se mueven en el aire en relación de las personas y las cosas y con tierra. Parisi agregó que "el derecho aeronáutico es el conjunto de normas que regulan el vuelo humano y los derechos que ampara o crea."

A su vez Juglart dijo que "es el conjunto de normas que rigen el medio aéreo y su utilización" y Gay de Montellá, que es un "conjunto de normas de derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema."

En suma, podemos concluir que el derecho aeronáutico es la regulación jurídica del hecho técnico del transporte que se produce en el espacio aéreo. No es ella única. Por el contrario es susceptible de perfeccionamiento, sin olvidar la existencia de dos factores: la circulación aérea y el transporte aéreo. No pretendemos haber hallado un concepto perfecto, pero entendemos haber expresado los elementos indispensables de su definición."<sup>1</sup>

"... por las características que informan al Derecho Aéreo; éste, para nosotros, significa un conjunto de normas (sean de carácter internacional o estatal), reglamentos y demás disposiciones que emiten organismos internacionales o entidades estatales, cuyo fin primordial consiste en regular la actividad de la aviación y



cuestiones conexas, no importando que dicha actividad sea privada o pública, lucrativa o erogativa, y sobre todo, los efectos surgidos como consecuencia de esa actividad."<sup>2</sup>

## **b. Características**

"En la caracterización de esta disciplina, que resulta de verdadera importancia para lograr una precisión mayor respecto a su esencia, puede decirse que las notas dominantes son su dinamismo, internacionalidad, reglamentarismo, integralidad y autonomía, a las cuales alguno autores agregan la politicidad.

Dos de estos caracteres, el dinamismo y la internacionalidad, han servido para ubicar al Derecho Aeronáutico como una de las materias más significativas del orden jurídico contemporáneo."<sup>3</sup>

### Dinamismo:

"...al decir que tiene como carácter específico su dinamismo, no debe interpretarse que sea una disciplina de principios cambiantes y variables, sin solidez en sus instituciones, sino que debe comprenderse esta interesante cualidad en su justo significado, que refleja la adaptabilidad de la ciencia jurídica a las necesidades sociales que constituyen su objetivo."<sup>4</sup>

### Internacionalidad:

"Este es precisamente, uno de los rasgos básicos que distinguen al Derecho Aviadorio y este fenómeno tiene su razón de ser en el hecho de que es precisamente en el planeta en donde se manifiesta, por una parte, la tendencia de los Estados al afianzamiento de su soberanía, y por otra parte, la necesidad práctica de consentir y regular las conexiones aéreas a través de sus límites."<sup>5</sup>

### Reglamentarismo:

"El reglamentarismo del Derecho Aeronáutico aparece como consecuencia del carácter dinámico antes comentado. Proviene de una necesidad de adaptación permanente a las exigencias de la técnica, que imponen su movilidad y, al mismo tiempo, exigen la multiplicación de los preceptos positivos, de manera tal que no basta la simple sanción de leyes generales, sino que los textos deben acumularse hasta el detalle, circunstancias que exige al legislador delegar, en buena medida, sus facultades en el poder administrador, para que proceda por vía de reglamentaciones complementarias."<sup>6</sup>

### Integralidad:



"El derecho aeronáutico no se puede dar únicamente en las relaciones existentes dentro de un país determinado sino que debe existir un plano de vinculación de los Estados y organismos internacionales entre sí, por lo que encontramos el doble juego de las relaciones, derecho publico y derecho privado, y derecho internacional."<sup>7</sup>

## Autonomía:

"En rigor, el Derecho Aeronáutico no puede, por ello, dejar de recurrir a las demás ciencias jurídicas, y puede afirmarse, sin duda que, si es un derecho nuevo, en buena parte lo es, no sólo por sus reglas novedosas propias, sino por la manera de entender y aplicar a las situaciones que regula, los principios recogidos en otros sectores del derecho.

Entendida en el sentido expuesto, la autonomía es enfocada desde tres puntos de vista, legislativo, didáctico y científico y, en cada uno de estos sectores se ha planteado el debate y ha sido resuelto, en general a favor de una posición autonomista, cuya base principal surge de las condiciones de la materia que científicamente la imponen"<sup>8</sup>

## **c. Espacio Aéreo**

"... podemos describirlo como un ambiente que tiene contacto con la tierra firme y el mar, y rodea a nuestro planeta en toda su extensión.

Ese ambiente constituye, precisamente, el medio en que se desenvuelve la actividad aeronáutica y presenta una característica exclusiva, la de lindar en alguna medida con el territorio de los Estados y con la superficie de todos los fundos de propiedad particular o sus accesorios.

Tal cualidad es definitoria e integra la noción misma del espacio, ya que constituye un elemento que no cabe omitir en un estudio de aquél desde el punto de vista jurídico y hasta puede decirse que constituye una de las notas esenciales a tener en cuenta para determinar su régimen.

No cabe desconocer que la expresión espacio aéreo es, en sí misma, algo imprecisa por tratarse de un medio intangible a diferencia de la tierra o el agua"<sup>9</sup>

"Tal procedimiento de las cosas, que se han ido desarrollando en el tiempo y que nosotros hemos sintetizado rápidamente nos han llevado al criterio jurídico de la soberanía del Estado sobre el



espacio atmosférico por encima de su territorio y de sus aguas territoriales, criterio completamente ignorado antes del avènement de la aviación.

Después de la Convención de Chicago se trató de conciliar la afirmación de la soberanía con los principios de la libertad del aire en consideración a las necesidades del transporte aéreo, de interés en toda la comunidad internacional.

En los treinta y cinco años, que más o menos han transcurrido desde la Convención, el incesante progreso científico y tecnológico ha llamado la atención de los juristas y de los gobiernos y esto no solamente debido al crecimiento de la velocidad de los aeromóviles, por la siempre mayor altura alcanzada por ellos y especialmente por algunos prototipos militares, mas, sobre todo, por el afianzamiento de las nuevas actividades espaciales, que ponen en discusión los confines verticales o superiores de la soberanía de los Estados."<sup>10</sup>

## **i. Extensión del Espacio Aéreo**

"El problema arduo en la delimitación del espacio aéreo no es precisamente el límite lateral, sino el límite superior del espacio aéreo, cuestión delicada y no exenta de controversias por cuanto dicho límite constituye a su vez, el límite superior del espacio extraatmosférico o exterior, interponiéndose como barrera entre dos regímenes jurídicos muy diferenciados. No existe acuerdo respecto del preciso límite entre ambos espacios, aunque parece que puede sustentarse la idea de que dicho límite debe establecerse a la altura del perigeo más bajo de los satélites, posición que vendría apoyada por la definición clásica de aeronave, contenida en el Anexo H del Convenio de Chicago:

*Aeronave es todo aparato susceptible de mantenerse en la atmósfera merced a las reacciones del aire distintas de las reacciones del aire contra la superficie de la tierra.*

De esta forma, podría defenderse que el espacio aéreo es toda aquella zona que permite la sustentación de aparatos merced a las reacciones con el aire. La discusión sobre el límite exterior del espacio aéreo no es en absoluto ociosa por cuanto el mantenimiento de una clara divisoria entre el espacio aéreo y el espacio exterior daría lugar a la sujeción de cada porción al régimen jurídico que, respectivamente, rige al primero o al segundo."<sup>11</sup>



## 2. DERECHO MARÍTIMO

### a. Concepto

"Habiendo llegado a este punto corresponde intentar definir al Derecho Marítimo como la rama de la ciencia jurídica que se encarga de preceptuar las relaciones surgidas de la navegación marítima, sea cual fuere su objeto."<sup>12</sup>

### b. Características

"Las cuatro características básicas del Derecho Marítimo son su Uniformidad, Particularismo, Internacionalidad y Autonomía."<sup>13</sup>

"El internacionalismo de la materia, reconocido por la mayoría de los autores, se presenta en cuanto este modo de transporte es esencialmente internacional, en virtud de que las operaciones que lo conforman suponen el trasiego de mercancías entre diversos puertos del mundo; situación que ha obligado a que en su regulación priven convenciones internacionales antes que las leyes nacionales."<sup>14</sup>

"Como consecuencia de lo anterior, la Uniformidad consiste en la adopción, por parte de la mayoría de los Estados, de textos legales armónicos para la solución de los diversos conflictos que suscita la actividad naviera o sea, la tendencia a homologar las normas sustantivas y procedimentales en un evidente interés de lograr la uniformidad legal internacional."<sup>15</sup>

"El particularismo del Derecho Marítimo se manifiesta en cuanto a la existencia de instituciones propias, particulares, que no se dan en otras ramas del derecho y que, como veremos ulteriormente, suponen su verdadera autonomía."<sup>16</sup>

"Por último, la autonomía no significa que la disciplina se aparte del cuadro de las ciencias jurídicas; no es un "compartimiento estanco" como ha dicho Montiel (25), sino que consiste en independencia sistemática y estructural pero dentro del esquema general del Derecho siendo una rama más del tronco normativo común."<sup>17</sup>



## **c. Espacio Marítimo**

"Los espacios marítimos pueden dividirse en dos grandes bloques: aquellos respecto de los cuales los Estados ejercen competencias y aquellos otros sustraídos al ejercicio de las competencias de los Estados."<sup>18</sup>

"...Por lo que respecta a los espacios marítimos en los que los Estados ejercen algún tipo de competencia con cierto carácter de exclusividad, conviene destacar igualmente entre dos grupos: en primer lugar, aquellos espacios marítimos en los que, aunque sometidos a regulación internacional, los Estados ejercen competencias soberanas, es decir, exclusivas, plenas y excluyentes de cualquier otra intervención estatal, sin más límites que aquellos trazados por el Derecho internacional. En el segundo grupo nos encontramos con espacios marítimos respecto de los cuales los Estados Ejercen competencias exclusivas funcionalmente determinadas; esto es, en las que las competencias exclusivas de los Estados se limitan a la consecución de una determinada función u objetivo, sea económico, de seguridad, sanitario o de cualquier otra índole."<sup>19</sup>

## **3. NORMATIVA APLICABLE**

### **a. Constitución Política de la República de Costa Rica**

#### **Artículo 5.-**

El territorio nacional está comprendido entre el mar Caribe, el Océano Pacífico y las Repúblicas de Nicaragua y Panamá.

Los límites de la República son los que determina el Tratado Cañas - Jerez de 15 de abril de 1858, ratificado por el Laudo Cleveland de 22 de marzo de 1888, con respecto a Nicaragua, y el Tratado Echandi Montero - Fernández Jaén del 1º de mayo de 1941 en lo que concierne a Panamá.

La Isla del Coco, situada en el Océano Pacífico, forma parte del territorio nacional.

#### **Artículo 6.- (\*)**

El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio, en sus aguas territoriales en una distancia de doce millas a partir de la línea de baja mar a lo





largo de sus costas, en su plataforma continental y en su zócalo insular de acuerdo con los principios del Derecho Internacional.

Ejerce además, una jurisdicción especial sobre los mares adyacentes a su territorio en una extensión de doscientas millas a partir de la misma línea, a fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con aquellos principios.

(\*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 5699 de 5 de junio de 1975.

## **b. Espacio Aéreo**

### **i. Convención sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (RATIFICADO POR COSTA RICA MEDIANTE LEY 877 DEL 4 DE JULIO DE 1947)**

#### ARTÍCULO 1 Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

#### ARTÍCULO 2 Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

#### ARTÍCULO 3 Aeronaves civiles y de Estado

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de





otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

## ARTÍCULO 5 Derechos de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas y obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos, internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

## ARTÍCULO 6 Servicios aéreos regulares

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

## **ii. CONVENIO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AEREOS INTERNACIONALES (APENDICE III DE LA LEY 877**



DEL 4 DE JULIO DE 1947)

## **ARTICULO I**

### **Sección 1**

Cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes las siguientes libertades del aire, respecto a servicios aéreos Internacionales sujetos a itinerario fijo:

- (1) El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- (2) El privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

Los privilegios de esta sección no serán aplicables a los aeropuertos que se utilizan con fines militares y de los cuales se excluye a todo servicio aéreo internacional sujeto a itinerario fijo. En las zonas de hostilidades activas o militarmente ocupadas y en tiempo de guerra, el ejercicio de tales privilegios estará sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes, respecto de las rutas de abastecimiento de esas zonas.

### **Sección 2**

El ejercicio de los privilegios precedentes estará sujeto a las disposiciones del Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional y, cuando ésta entre en vigor, a las disposiciones de la Convención Internacional de Aviación Civil, ambos instrumentos redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

### **Sección 3**

Un Estado contratante que conceda a las líneas aéreas de otro Estado contratante el privilegio de aterrizar para fines no comerciales, podrá requerir de tales líneas que ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que se efectúen los aterrizajes.

Tal requerimiento no implicará discriminación alguna entre las líneas aéreas que exploten una misma ruta: tomará en cuenta la capacidad de las aeronaves y ejercitaráse de tal manera que no perjudique las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales en cuestión o los derechos y obligaciones de un Estado contratante.

### **Sección 4**



Sujeto a las disposiciones de este Convenio, cada uno de los Estados contratantes podrá:

(1) Designar la ruta que seguirá en su territorio cualquier servicio aéreo internacional y los aeropuertos que podrá usar ese servicio aéreo;

(2) Imponer por el uso de esos puertos aéreos y otras instalaciones, o permitir que se impongan a ese servicio, derechos y justos y razonables. Estos derechos no serán mayores que los que paguen por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares; y queda entendido que si un Estado contratante interesado hace representaciones, los derechos que se impongan por el uso de aeropuertos y otras instalaciones estará sujetos a examen por parte del Consejo del Organismo Internacional de Aviación Civil establecido de acuerdo con la Convención anteriormente mencionada, el cual someterá al Estado o Estados interesados un informe con las recomendaciones pertinentes para su consideración.

## **Sección 5**

Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de rehusar o revocar el certificado o permiso dado a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, en cualquier caso en que no esté satisfecho que nacionales de un Estado contratante poseen una parte substancial de dicha empresa y la dirigen de hecho o en el de que una empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado en que opera o con las obligaciones que haya contraído de conformidad con este Convenio.

### **iii. LEY GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL N° 5150 del 12 de diciembre de mil novecientos setenta y dos.**

**Artículo 1.-** El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio y en sus aguas territoriales y plataformas continental e insular, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los tratados vigentes.

**Artículo 22.-** El espacio aéreo situado sobre el territorio de la República de Costa Rica, está sujeto a la soberanía nacional. Para los efectos de esta ley el territorio comprende las extensiones terrestres y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, o fideicomiso de la



República. Los aviones militares extranjeros no podrán volar en el espacio aéreo nacional, sin el permiso correspondiente.

**(NOTA: Original 17, corrida su numeración a la actual de conformidad con el artículo 1 de la Ley No. 7251 del 13 de agosto de 1991).**

## **c. Espacio Marítimo**

### **i. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de Diciembre de 1982**

#### Artículo 2 Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

#### Artículo 3 Anchura del mar territorial

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.

#### Artículo 4 Límite exterior del mar territorial

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial.

#### Artículo 5 Línea de base normal

Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

#### Artículo 55 Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico



específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

## Artículo 56 Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:
  - a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
  - b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:
    - i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
    - ii) La investigación científica marina;
    - iii) La protección y preservación del medio marino;
  - c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.
2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.
3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la Parte VI.

## Artículo 57 Anchura de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

## Artículo 58 Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.



2. Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

3. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

## Artículo 59 Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva

En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.

## Artículo 60 Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de:

- a) Islas artificiales;
- b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas;
- c) Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.

2. El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

3. La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberá ser debidamente notificada, y deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia. Las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo





en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción, se tendrán también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

4. Cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

5. El Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente. La extensión de las zonas de seguridad será debidamente notificada.

6. Todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observarán las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.

7. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de ellas, cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

8. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

#### 4. CRITERIO JURISPRUDENCIAL

**“III.- Sobre las facultades del Estado para regular las actividades dentro del mar patrimonial.** Los antecedentes históricos sobre el desarrollo del concepto de zona económica exclusiva, término utilizado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y asimilable al de mar patrimonial, fue analizado por esta Sala en la sentencia número





10-92, de las dieciséis horas con treinta minutos del siete de enero de mil novecientos noventa y dos. Asimismo en la sentencia número 5399-93, de las dieciséis horas treinta y nueve minutos del veintiséis de octubre de mil novecientos noventa y tres, se analizó nuevamente el tema. En ésta última oportunidad la Sala señaló que:

*"Así, el concepto de Mar territorial ha evolucionado dentro del movimiento de codificación del derecho internacional consuetudinario, sobre todo por razones de seguridad nacional y económicas, configurándose como un bien demanial, es decir, un bien público, y por lo tanto del Estado. De este modo, tanto en la legislación interna, en las Cartas Magnas de cada país o leyes especiales, como en la legislación internacional, en las diferentes convenciones internacionales que se han celebrado sobre el Derecho del Mar, lejos de existir incompatibilidad alguna entre éstas, se da entre ambas una plena armonía histórica y lógica. Así, el artículo 6 de nuestra Constitución Política está en consonancia con la legislación internacional, que dice así:*

*"El Estado ejerce la soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo de su territorio, en sus aguas territoriales en una distancia de doce millas a partir de la línea de baja mar, a lo largo de sus costas, en su plataforma continental y en su zócalo insular de acuerdo con los principios del Derecho Internacional.*

*Ejerce además, una jurisdicción especial sobre los mares adyacentes en su territorio en una extensión de doscientas millas a partir de la misma línea, a fin de proteger, conservar y explotar con exclusividad todos los recursos y riquezas naturales existentes en las aguas, el suelo y el subsuelo de esas zonas, de conformidad con aquellos principios."*

*De modo que, la soberanía del Estado se extiende más allá de su territorio y aguas inferiores, a una franja de mar adyacente, denominada Mar territorial -artículo 3 de la Convención de 1982 (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar)-, que se extiende por doce millas, medidas desde la línea de bajamar a lo largo de la costa. En esta zona el Estado ejerce plena jurisdicción. La Zona Contigua -artículo 3 de la Convención- afecta a cierta jurisdicción del Estado para la protección de ciertos intereses del Estado, manteniendo la naturaleza jurídica de las aguas de la zona como aguas libres o alta mar, donde ejerce una especie de jurisdicción policial -zona dentro de la cual los Estados pueden prevenir y sancionar infracciones a leyes aduaneras, fiscales, migratorias o sanitarias- en una extensión*



más amplia, cuya extensión no podrá exceder las veinticuatro millas marinas contadas desde la línea de base, a partir de las cuáles se mide la anchura del mar territorial. La Zona Económica Exclusiva -artículo 57- de doscientas millas de anchura, para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de las riquezas marítimas, aplicable también, por el artículo 121, a las islas.

"Esta última norma y la número 76 que define la plataforma continental -hasta trescientos cincuenta millas en caso de que se extienda en exceso de las doscientas dichas- amplían la jurisdicción económica sobre los recursos vivos, en especial las especies altamente migratorias como el atún." (Resolución número 10 de las dieciséis horas treinta minutos del siete de enero de mil novecientos noventa y dos.)

Como se desprende de la sentencia transcrita tanto la Constitución Política, en su artículo 6, como los Tratados Internacionales sobre el Derecho del Mar reconocen al Estado ribereño, en este caso el nuestro, la exclusividad para la explotación de los recursos y riquezas existentes en la zona económica exclusiva. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobado por ley número 7291 del veintitrés de marzo de mil novecientos noventa y dos, respetando la soberanía otorgada a los Estados sobre esta materia establece en lo que interesa:

"Artículo 62.- Utilización de los recursos vivos.

1.- (...)

4.- Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones:

a) La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera;"

Si bien es cierto el Convenio citado es posterior a la promulgación de la Ley impugnada, no hizo más que recoger principios de derecho internacional sobre el derecho del mar establecidos con anterioridad a la promulgación de la Ley



impugnada y como tales de plena aplicación para el caso concreto. El Instrumento Internacional transcrito faculta a los Estados que lo suscribieron a autorizar y regular la explotación de los recursos pesqueros siempre y cuando se haga dentro de los límites otorgados por el propio Estado. Al respecto la Sala ha señalado que:

*"X.\_Finalmente, si bien el artículo 309 de la Convención no admite reservas ni excepciones, salvo las expresamente autorizadas por esta misma, Costa Rica al momento de firmar la Convención introdujo una "declaración interpretativa" en relación con los artículos 62 y 64 que regulan la explotación de las especies altamente migratorias, de vital importancia para nuestro país. La intención de esta declaración fue la de reiterar que nuestro país aplicara su legislación nacional sobre el cobro de licencias de pesca a extranjeros también respecto a especies altamente migratorias, lo cual es enteramente conforme con las normas citadas, de manera que, incluso resultaría innecesaria desde el punto de vista de la Convención..."* (Sentencia número 10-92 de las dieciséis horas con treinta minutos del siete de enero de mil novecientos noventa y dos).

En síntesis valga reiterar que el Estado está facultado para regular toda la actividad que sea desplegada dentro de la zona económica exclusiva, tanto por nacionales como por extranjeros."<sup>20</sup>

"VI.- Sobre el numeral IV.3 del Acuerdo. Este numeral, que se refiere a las atribuciones de las fuerzas del orden de los Estados Unidos de América que participen en la ejecución de este tratado, fue interpretado por parte de esta Sala en el sentido siguiente:

*"...La Sala entiende, en este extremo y en todo el tratado, que bajo ningún concepto se está modificando el concepto exclusivo de la aplicación de la legislación costarricense en su propio territorio. La lectura de la disposición conduce a entender que la legislación de los Estados Unidos de América, permite a sus funcionarios y agentes del orden, a que puedan realizar tales actos en territorio ajeno; pero ello no implica que para resolver las consecuencias y resultados de las operaciones, en suelo costarricense, no se aplicará nuestra legislación. El concepto de la prevalencia de la legislación costarricense en territorio costarricense, no está disponible, bajo ningún concepto, en el tratado, lo que significa, también, que si con motivo de las operaciones que permite el tratado, se detienen personas costarricenses o extranjeras en aguas territoriales de Costa Rica,*



*bajo ningún concepto se permitirá la remisión del nacional a una jurisdicción diferente (Artículo 32 constitucional) y la de los extranjeros, solo podrá tramitarse por los procedimientos que regulan la extradición (artículo 31 ídem)."*

Mediante intercambio de notas, los Gobiernos de ambas Partes se refirieron a la interpretación que el Estado costarricense daba al numeral en cuestión, a partir de la resolución de la Sala. Ello motivó la inclusión, mediante enmienda, de un artículo 2° en el proyecto de aprobación del tratado, cuyo texto es el siguiente:

*"Artículo 2.- La República de Costa Rica interpreta que en relación con lo dispuesto en el artículo IV.3 que bajo ninguna razón se está modificando el concepto exclusivo de la aplicación de la legislación costarricense en su propio territorio.*

*La prevalencia de nuestra legislación en nuestro territorio "no es disponible" bajo ningún concepto. De manera que si con motivo de las operaciones se detiene a personas costarricenses en nuestras aguas territoriales, no es posible la remisión de un nacional a otra jurisdicción (art. 32 constitucional) ni la de los extranjeros (solo mediante los trámites de extradición, art. 31 constitucional)"*

En opinión de la Sala, la interpretación dada por el Estado costarricense es acorde con los lineamientos establecidos en el voto 4156-99, y con el Derecho de la Constitución. En efecto, la soberanía nacional tiene como uno de sus atributos el ejercicio, dentro de todo el territorio costarricense, incluidos el mar territorial y el espacio aéreo, de las disposiciones emitidas por el Estado de Costa Rica, a través de sus órganos competentes. Así, cualquier actuación que en nuestro territorio sea realizada estará estrictamente sometida al régimen de Derecho Público, y el Acuerdo en discusión no hace más que permitir la realización de actividades conjuntas entre ambos países, sin autorizar la creación de enclaves ajenos a la vigencia del Derecho nacional soberanamente creado.

VII.- Sobre el numeral IV.10 del Acuerdo. En relación con el numeral IV.10, atinente a la participación de aeronaves del Gobierno de los Estados Unidos de América en el marco de ejecución del Acuerdo, dijo la Sala en la sentencia que ha venido siendo citada:

*"Solamente en este epígrafe se utiliza una nomenclatura diversa a la de las definiciones arriba transcritas. Según se ha expresado*



en los considerandos anteriores, la Sala reconoce el concepto de aeronaves de los Estados Unidos de América, para los propósitos de este tratado, como las que son del Servicio de Guardacostas de ese país (aeronaves de las autoridades del orden), asignadas a la ejecución de las operaciones que prevé el tratado, concepto que resulta diferente al de "aeronaves del Gobierno de los Estados Unidos". En razón de ello, la Sala entiende que en todo caso, incluyendo lo que dispone el artículo IV.10, se está hablando de las aeronaves de las autoridades del orden y por lo tanto, policiales y no militares en sentido estricto."

Mediante intercambio de notas, los Gobiernos de ambas Partes se refirieron a la interpretación que el Estado costarricense daba al numeral en cuestión, a partir de la resolución de la Sala. Ello motivó la inclusión, mediante enmienda, de un artículo 3º en el proyecto de aprobación del tratado, cuyo texto es el siguiente:

*"Artículo 3.- La República de Costa Rica interpreta que la referencia establecida en el artículo IV.10 del Convenio a las aeronaves de los Estados Unidos de América sean de las autoridades del orden, policiales y no militares, estrictamente."*

Entiende la Sala que la anterior interpretación es acorde con la emitida en el voto citado. Es claro que el presente Acuerdo se encuentra restringido a la realización de actividades estrictamente policiales y dedicadas únicamente a combatir el tráfico ilícito de estupefacientes. Por ello, la participación de aeronaves del Gobierno de los Estados Unidos de América solamente se refiere a las propias del Servicio de Guardacostas de dicha Nación, dependientes por ende de la Secretaría de Transportes de los Estados Unidos y no de la Secretaría de Defensa o de cualquier otra. Lo anterior implica también que aun en casos de conflicto armado en que se vea envuelto el Estado Norteamericano, las aeronaves y las embarcaciones de su Servicio de Guardacostas, así como sus efectivos que se encuentren en territorio costarricense, aguas territoriales y espacio aéreo nacionales en cumplimiento del Acuerdo, únicamente podrán actuar en las labores propias a que está destinado el tratado; sin que la aprobación de este convenio implique bajo ninguna circunstancia la aceptación del uso de territorio costarricense, sus aguas territoriales y su espacio aéreo, para fines bélicos o de cualquier otra naturaleza ajena al objeto del presente acuerdo."<sup>21</sup>

"III.- Principales disposiciones del Acuerdo.- En el preámbulo del documento se encuentran las motivaciones que llevan a las Partes a





# Centro de Información Jurídica en Línea



suscribir el Acuerdo, esencialmente, siguiendo la misma línea filosófica que contiene la exposición de motivos del proyecto de ley. Su estructura está conformada por ocho secciones identificadas con números romanos y cada uno de ellos dividido en artículos, identificados con números arábigos. Para los efectos de evacuar esta consulta, las normas que ofrecen relevancia y que son examinadas, se refieren, en lo medular, al sistema de operación del control de navegación en aguas y el espacio aéreo costarricense, lo que significa el mar territorial y las aguas interiores, incluyendo la Isla del Coco y el espacio aéreo sobre Costa Rica (Sección I, Artículo 2). En la sección II se describen las obligaciones de los Estados Unidos de América para suministrar a Costa Rica información recabada por los medios de vigilancia electrónica, aérea y marítima, para disponer las medidas de control pertinentes. La sección IV es la que describe las operaciones que se podrán realizar, para lo cual se conforman los llamados "equipos de abordaje", definidos como los funcionarios de una parte autorizados para ir a bordo de embarcaciones de las autoridades de la otra parte, para poder realizar abordajes, registros y detenciones de embarcaciones sospechosas costarricenses o extranjeras en aguas costarricenses, o para efectuar patrullajes conjuntos abordo de naves de una u otra Parte, o para cumplir la legislación de los Estados Unidos de América fuera de las aguas costarricenses, conforme con las reglas del Derecho Internacional. Estados Unidos de América solo podrá efectuar operaciones en aguas y espacio aéreo costarricenses con autorización de Costa Rica, que se entiende concedido en las siguientes circunstancias: a) con la autorización del equipo de abordaje; b) cuando naves sospechosas se internen en aguas costarricenses, no exista ningún equipo de abordaje costarricense a bordo de naves americanas, o no se encuentre en el área una nave costarricense, la embarcación americana con su equipo puede seguir a la nave sospechosa en aguas costarricenses, abordarla y asegurarla, comunicándolo a las fuerzas costarricenses y esperando su arribo; igualmente, cuando una embarcación sospechosa se halle dentro de las aguas costarricenses y ningún equipo de abordaje costarricense vaya a bordo de una embarcación de las autoridades de los Estados Unidos de América y no se disponga de una embarcación costarricense para que investigue, la embarcación de los Estados Unidos de América puede entrar en aguas costarricenses con el fin de abordar a la nave sospechosa, asegurar el sitio y esperar instrucciones de las autoridades costarricenses y su arribo al sitio. Para realizar las operaciones, deberán las embarcaciones de una Parte enarbolar la bandera de la otra y el Ministerio de Seguridad Pública autorizará el atraque o



permanencia de embarcaciones americanas en puertos nacionales. De la misma manera, el Poder Ejecutivo autorizará a las aeronaves americanas sobrevolar el territorio y las aguas nacionales, aterrizar y permanecer en aeródromos nacionales y coordinará el sobrevuelo mediante la identificación de las frecuencias de comunicación. En la Sección V se autoriza a las fuerzas del orden de los Estados Unidos de América, para perseguir y abordar naves que enarboles la bandera costarricense, cuando se encuentren más allá del mar territorial de cualquier Estado. La Sección VI resuelve el tema de la jurisdicción sobre las naves detenidas y la Sección VII lo concerniente a la ejecución de las operaciones. En términos generales, esta es la estructura del llamado Acuerdo y que tienen importancia para evacuar la consulta.

IV.- Normas de importancia para resolver la consulta.- En el expediente legislativo se usan los términos tratado o acuerdo indistintamente, la Sala advierte que se referirá al proyecto como un tratado, según lo que luego se dirá. Como se pretende una actividad de control conjunta en Costa Rica, ejercida por fuerzas del orden de los dos países, y sin descartar que otras normas de igual o parecido rango pudieran ser aplicables, resulta de importancia indicar cuáles normas constitucionales y de Derecho Internacional podrían estar involucradas en el tema: 1).- de la Constitución Política: a) el artículo 5 que define los límites del territorio nacional, incluyendo la Isla del Coco en el Océano Pacífico; b) el artículo 6 que define el territorio propiamente dicho y el ejercicio de la soberanía completa y exclusiva sobre él; comprende el territorio geográfico, el espacio aéreo, las aguas territoriales (doce millas a partir de la línea de bajamar a lo largo de las costas), la plataforma continental y el zócalo insular; igualmente, declara que ejerce una jurisdicción especial sobre el llamado mar patrimonial, que son los mares adyacentes al territorio nacional en una extensión de doscientas millas a partir de la misma línea de bajamar; c) el artículo 7 que establece que los tratados públicos, los convenios internacionales y los concordatos, debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa, tienen autoridad superior a las leyes; d) el artículo 9, que dispone como se ejerce el Gobierno de la República y que ninguno de los Poderes que lo ejercen, puede delegar el ejercicio de funciones que le son propias; e) el artículo 12 que proscribe el ejército como institución permanente, le confiere a las fuerzas de policía la vigilancia y conservación del orden público y establece que solo por convenio continental o para la defensa nacional, se puedan organizar fuerzas militares, pero siempre subordinadas al poder civil; f) el inciso 5 del artículo 121 que le confiere a la





Asamblea Legislativa, exclusivamente, la atribución para dar o no su asentimiento para el ingreso de tropas extranjeras al territorio nacional y para la permanencia de naves de guerra en los puertos y aeródromos. 2) Del Derecho Internacional : a) la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y su protocolo de 1972; b) la Convención sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971; c) la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988; y d) la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. "22

## **FUENTES CONSULTADAS**

- <sup>1</sup> FOGLIA, (Antonio) y otro. Derecho Aeronáutico. Buenos Aires Argentina. Editorial Abeledo-Perrot. 1968. Págs. 12-13. (Localización Biblioteca de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura 348.52 F656d.)
- <sup>2</sup> VIQUES Alfaro, (Javier Eduardo) y otro. Apuntes Sobre el Régimen Aéreo. Tesis de grado para optar al título de Licenciados en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. 1983. Pág. 11-12 (Localización Biblioteca de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 886.)
- <sup>3</sup> VIDELA ESCALADA, (Federico). Derecho Aeronáutico. Tomo I. Buenos Aires, Argentina. Editorial Víctor P de Zavalía. 1969. Pág. 37. (Localización Biblioteca de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura 348.51 V652d)
- <sup>4</sup> *Ibíd.* Pág. 105.
- <sup>5</sup> REGIDOR FERNANDEZ, (Kemly) y otro. Normativa Jurídica en materia de Aviación Civil en Costa Rica. Tesis de grado para optar al título de Licenciados en Derecho. Facultad de Derecho Universidad de Costa Rica. 1987. Págs. 24-25. (Localización Biblioteca de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 1707.)
- <sup>6</sup> VIDELA ESCALADA, op. cit. Pág. 44.
- <sup>7</sup> GENE CALDERON, (Guiselle) El Derecho laboral aeronáutico en Costa Rica. Tesis de Grado para optar por el título de Licenciada en Derecho. Facultad de Derecho Universidad de Costa Rica. Págs. 28-29. (Localización Biblioteca de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 2415)
- <sup>8</sup> VIDELA ESCALADA, op. cit. Pág. 47.
- <sup>9</sup> *Ibíd.* Pág. 272.
- <sup>10</sup> TUPINI, (Giorgio). Derecho Aéreo Internacional, San José, Costa Rica. Editorial UNED. 1981. Pág. 137. (Localización Biblioteca



de Derecho Universidad de Costa Rica. Signatura 348.52 T928d)

- <sup>11</sup> Lecturas de Principios de Derecho Internacional Público I. Compilación para uso exclusivo y didáctico de estudiantes de Derecho de la Universidad de Costa Rica. Pág. 454. (Localización Biblioteca de Derecho de la Universidad de Costa Rica Signatura 341.01 A634a 1996 Fotocopia)
- <sup>12</sup> NASSAR PÉREZ (Tomás Federico) Contratos de Derecho Marítimo, San José, Tesis para optar el título de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1981, p. 9 (Localización Biblioteca de Derecho de la Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 467.)
- <sup>13</sup> Ibid p. 10
- <sup>14</sup> Ibid. P. 11
- <sup>15</sup> Ibid. P. 12
- <sup>16</sup> Ibid. P. 12
- <sup>17</sup> Ibid p. 22
- <sup>18</sup> Tomado de Fundamentos, Evolución y Contenido del Derecho Internacional: Parte Primera, de la antología de lecturas de Principios de Derecho Internacional Público I de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, p. 414
- <sup>19</sup> Ibid. P 415
- <sup>20</sup> SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, N°8979 de las quince horas con quince minutos del diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y nueve.
- <sup>21</sup> SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, N°7181 de las catorce horas con cincuenta y un minutos del dieciséis de setiembre de mil novecientos noventa y nueve.
- <sup>22</sup> SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, N°4156 de las dieciséis horas con treinta y tres minutos del dos de junio de mil novecientos noventa y nueve.



## **AVISO LEGAL**

*El Centro de Información Jurídica en Línea es un centro de carácter académico con fines didácticos, dentro del marco normativo de los usos honrados realiza citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley de Derechos de Autor y Conexos número 6683, reproduce libremente las constituciones, leyes, decretos, acuerdos municipales, reglamentos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de la Ley de Derechos de Autor y Conexos número 6683. Elabora compendios de obras literarias o de artículos de revistas científicas o técnicos con fines didácticos dentro de los límites estipulados en el artículo 58 de la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual número 8039.*