



Informe de Investigación

TÍTULO: EL CONTRATO DE CABOTAJE

Rama del Derecho: Derecho Administrativo	Descriptor: Servicio público
Palabras clave: Contratos, Cabotaje, Servicio Público, Transporte, Mercancías.	
Fuentes: Jurisprudencia	Fecha de elaboración: 12/07/2011

Índice de contenido de la Investigación

1. RESUMEN.....	1
2. JURISPRUDENCIA.....	1
a) Inconstitucionalidad de la limitación para los extranjeros de participar en la actividad comercial.....	1
b) Bienes comprendidos dentro del transporte en el contrato de cabotaje.....	4
c) El cabotaje como servicio público.....	5

1. RESUMEN

En el desarrollo del presente informe se incorpora una somera recopilación jurisprudencial sobre el contrato de cabotaje. En este orden de ideas, se analiza la constitucionalidad de una disposición en la ley que limita la participación de los extranjeros en dicha actividad, así como dos extractos de jurisprudencia administrativa, sobre los alcances del cabotaje como servicio público y el alcance de su regulación en la normativa especial.

2. JURISPRUDENCIA

a) Inconstitucionalidad de la limitación para los extranjeros de participar en la actividad comercial

[SALA CONSTITUCIONAL]¹

“La Ley No. 2220, denominada Ley de Servicio de Cabotaje de la República y su Reglamento, regulan, en términos generales, el servicio de cabotaje, el cual se refiere al transporte comercial marítimo de personas o mercancías en la costa o vías fluviales de una misma nación. Así, la Ley supra señalada define dicho servicio en su artículo 2°, al indicar que “El tráfico de cabotaje es el objeto de la presente ley y para los efectos de la misma se reputa como tal el efectuado entre dos puertos nacionales, costaneros o fluviales, de un mismo litoral”. Asimismo, los numerales 3° y 4° de ese mismo cuerpo normativo, disponen lo siguiente: “Artículo 3°.-

Se declara de interés nacional, como servicio público, el tráfico a que se refiere el artículo anterior (...). “Artículo 4°.-

Ejercen servicio de cabotaje todas aquellas embarcaciones debidamente autorizadas que se dediquen al transporte remunerado de personas en número mayor de cinco o al de carga en cantidad mayor de dos toneladas métricas”. Por su parte, el artículo 7° de la Ley de Servicio de Cabotaje impugnado en la presente acción, regula lo tocante a los sujetos que se encuentran facultados para ejercer dicho servicio, estableciendo una restricción o limitación en el otorgamiento de concesiones de derecho de línea para explotar el mismo, dado que, tales concesiones, únicamente, se extienden a los costarricenses, excluyendo a los extranjeros o restringiéndoles su participación social a un máximo de un 40% en las acciones correspondientes a aquellas sociedades constituidas al efecto. Disposición anterior, que se repite, a su vez, en el numeral 11 del Decreto Ejecutivo No. 66, denominado Reglamento de la Ley de Servicio de Cabotaje de la República. De este modo, en lo que respecta a la mencionada restricción, la cual alega la accionante, cabe señalar, en primer término, que si bien -tal y como se indicó en el Considerando IV de la presente Sentencia-, efectivamente, se encuentra fundamentada en una Ley y su respectivo Reglamento, lo cierto es que carece de la debida proporcionalidad y razonabilidad. Debe observarse que aun cuando el servicio de cabotaje es considerado una actividad de interés público, no puede afirmarse que se trate de una especie de servicio “estratégico” que, únicamente, pueda estar en manos de costarricenses o bien que medie una razón social imperiosa para reservar el servicio, exclusivamente, a nacionales. Así, tal y como lo señala la Procuraduría General de la República, si en nuestro país se ha



dado en concesión a extranjeros la prestación de servicios públicos de mayor envergadura, tales como la administración del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría o algunos extremos del Puerto de Caldera o bien, se ha permitido que el servicio de vigilancia privada sea ejercido por éstos, no resulta factible afirmar, en la actualidad, que el servicio de cabotaje deba, necesariamente, estar a cargo de costarricenses. En esencia, el contenido de las normas impugnadas y las consecuentes restricciones ahí establecidas, carecen de base objetiva alguna, condición especial u otro argumento que las justifiquen, puesto que, atienden , exclusivamente, razones de nacionalidad, motivo por el cual, se configura un trato discriminatorio de los extranjeros que contraviene, abiertamente, tanto el marco constitucional (artículos 19 y 33 de la Carta Fundamental), como el Derecho Internacional de los Derechos Humanos vigente en el país. A mayor abundamiento, resulta relevante apuntar que este Tribunal Constitucional, en reiteradas oportunidades, ha anulado por inconstitucionales una serie de restricciones al ejercicio de los derechos fundamentales por parte de los extranjeros, cuyo único fundamento lo fue, como en el asunto bajo estudio, el criterio de la nacionalidad. Así, en la Sentencia No. 3060-01 de las 15:58 hrs. de 24 de abril del 2001, se declaró inconstitucional la aplicación del numeral 3° de la Ley No. 1758 (Ley de Radio), así como el artículo 7°, inciso a), del Decreto Ejecutivo No. 63 (Reglamento de Estaciones Inalámbricas), estimando, consecuentemente, lo siguiente:

“(…) En la especie, comprueba esta Sala que las normas impugnadas no pasan siquiera un primer análisis de razonabilidad en cuanto a su aplicación al caso acusado por los accionantes. En efecto, no descubre esta Sala cuál es la necesidad social imperiosa que podría legitimar al Estado a restringir la participación de los extranjeros en la prestación de servicios de mensajes en la modalidad de "beepers". Como se desprende de los estudios técnicos solicitados al Departamento de Transmisión del Instituto Costarricense de Electricidad (folio 98) y a la Escuela de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Costa Rica (folio 107), el servicio de radiolocalizadores es un servicio inalámbrico, a pesar de no ser telefónico ni radiofónico, basado en la transmisión unidireccional de mensajes a un receptor. Sin embargo, es evidente que dicha actividad, al menos mientras continúe teniendo esas características, no reviste un carácter estratégico, caso en el cual podría ser eventualmente necesario establecer ciertas limitaciones a los ciudadanos y empresas no costarricenses. Tampoco es vista ninguna otra razón que legitime la imposición de barreras al ejercicio de la libre empresa en dicha actividad, mucho menos si las mismas se encuentran dirigidas a los ciudadanos de otras nacionalidades y a las empresas con cierto porcentaje de capital extranjero, en forma exclusiva. Como fue explicado antes, el análisis de razonabilidad implica un juicio progresivo, donde se debe pasar por cada uno de sus estadios a fin de completarlo. No es, por ende, necesario continuar discutiendo si la medida



cuestionada es idónea y proporcional, pues ni siquiera encuentra la Sala que la misma sea necesaria. Ello lleva a este Tribunal a establecer que es inconstitucional la aplicación de los artículos impugnados en cuanto limitan la participación los extranjeros y las empresas con capital mayoritariamente extranjero en la prestación de servicios de radiomensajes (...).”

Asimismo, recientemente, esta Sala, en el Voto No. 11156-07 de las 14:50 hrs. de 1° de agosto del 2007, al analizar la constitucionalidad de normas similares a las cuestionadas en el presente proceso, concretamente, los artículos 156, inciso 3°) y 179 de la Ley No. 5150, Ley General de Aviación Civil y el artículo 5° del Decreto Ejecutivo No. 3326, Reglamento para el Otorgamiento de Certificados de Explotación, las declaró inconstitucionales por infringir los ordinales 19 y 33 de la Constitución Política. En el caso particular, a su vez, se observa que el hecho que solamente los costarricenses o aquellos extranjeros que posean en una sociedad una participación máxima de un 40% en las acciones puedan prestar el servicio de cabotaje, no tiene razón de ser e implica, por ende, una discriminación constituida por la sola circunstancia de la nacionalidad. La Constitución Política adopta el criterio de igualdad de derechos entre nacionales y extranjeros, por lo que una disposición atinente a limitar la posibilidad de participar en una determinada actividad comercial, solamente - como, reiteradamente, se ha dicho-, por su nacionalidad, supone, sin lugar a dudas, una evidente contracción con tal principio y garantía. En concreto, m al podría aceptarse que la participación de los extranjeros en las actividades económicas y de servicios -como lo es el cabotaje-, surta un efecto negativo o adverso en nuestro país. Si la misma Constitución prescribe, entre otros posibles, un régimen de equiparación de derechos entre nacionales y extranjeros, no puede ser sino porque asume que la agregación de estos últimos a la vida nacional tiene o puede tener, en general, consecuencias valiosas. En todo caso, debe de tomarse en consideración que el legislador se encuentra facultado para pautar la participación de los extranjeros en la actividad del servicio de cabotaje, estableciendo ciertas restricciones, imponiendo determinados deberes o bien, creando órganos y procedimientos que la regulen y fiscalicen. Bajo esta tesitura, el recurso al criterio de la nacionalidad y la consiguiente carencia de razonabilidad y proporcionalidad en las normas cuestionadas, contraría clara e, inequívocamente, lo dispuesto en los numerales 19 y 33 de la nuestra Constitución Política.”

b) Bienes comprendidos dentro del transporte en el contrato de cabotaje

[PROCURADURÍA GENERAL]²

"A diferencia de lo que ocurre en otras legislaciones, en la nuestra el punto consultado no es del todo claro. En efecto, en el Código de Comercio de la República de Chile, Ley n.º 18.680 de 22 de diciembre de 1987, en su Libro III, "De la Navegación y el Comercio Marítimo", en el que se regula el contrato de pasaje, mediante el cual el transportador se obliga a conducir a una persona por mar en un trayecto determinado, a cambio del pago de una remuneración denominada pasaje, se incluye dentro del concepto de equipaje cualquier artículo o vehículo conducido por el transportador en virtud del citado contrato. En igual sentido, el Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, elaborado en Atenas el 13 de diciembre de 1974, el cual no ha sido aprobado ni ratificado por Costa Rica, cuando se habla de equipaje se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte. Por su parte, el Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay, entiende por tráfico de cabotaje, en el ámbito aduanero, el transporte de bienes y personas por vía acuática entre puertos de la República (artículo 28). Véase www.parlamento.gub.uy.

En el caso nuestro, y específicamente en materia de cabotaje, la Ley n.º 2220 de 20 de junio de 1958, Ley de Servicio de Cabotaje de la República, se limita hablar de "carga" (artículos 4, 5 y 14, inciso h) o "mercancías de fácil descomposición, como frutas, legumbres, etc." (artículo 14, inciso p), sin indicar que comprenden dichos conceptos o expresiones. Con fundamento en lo anterior, pues obviamente la "carga" se refiere a mercancías o mercaderías, en el dictamen C-047-98, concluimos que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, solo conservaba, en lo que respecta a dicho servicio de cabotaje, la atribución de establecer las tarifas a cobrar por el transporte de mercancías.

Ahora bien, partiendo de la idea de que la mercancía es todo bien corporal mueble, y siguiendo la línea que se ha aplicado en la legislación comparada, se puede concluir que dentro del término mercancías es subsumible el concepto de vehículos. En otras palabras, los vehículos de todo tipo y diversas clases de carga pueden ser incluidos dentro del concepto de mercancías o mercaderías y, si se quiere aún más, dentro del término "carga" que se menciona en varios de los artículos de la Ley 2220, el cual resulta ser más genérico que los dos anteriores. Desde esta perspectiva, el MOPT sería el órgano competente para establecer las tarifas a cobrar por el transporte de vehículos dentro del servicio de cabotaje.

Además, existe una razón lógica para subsumir los vehículos en el concepto de mercancías o mercaderías, y es que existiendo solo dos opciones -personas y mercancías o mercaderías-, lo más razonable es incluirlos dentro de la segunda

categoría, pues, dentro de la primera, resulta una tarea imposible. Dicho en otros términos, por razones de su naturaleza, lo lógico y lo consecuente es seguir la tesis que hemos desarrollado en este estudio."

c) El cabotaje como servicio público

[PROCURADURÍA GENERAL]³

"II.- SOBRE EL SERVICIO DE CABOTAJE:

Se considera como cabotaje la navegación 'que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa ... Tráfico marítimo en las costas de un país determinado' (Diccionario Enciclopédico Quillet, t. II, México, Editorial Cumbre, 1967, pág. 331).

Así lo entiende nuestro ordenamiento jurídico, toda vez que la Ley de Servicio de Cabotaje de la República (n° 2220 del 20 de junio de 1958) estipula que el tráfico de cabotaje es el 'efectuado entre dos puertos nacionales, costaneros o fluviales, de un mismo litoral' (art. 2°).

Dicho tráfico es declarado como servicio público por esa misma Ley (art. 3°), la cual también se encarga de aclarar que el servicio de cabotaje lo ejercen 'todas aquellas embarcaciones debidamente autorizadas que se dediquen al transporte remunerado de personas en número mayor de cinco o al de carga en cantidad mayor de dos toneladas métricas' (art. 4°).

El artículo 5° insiste en que, para explotar el servicio en forma regular y permanente, se debe contar con una 'concesión de derecho de línea del Poder Ejecutivo'. En la concesión se fijan 'las bases a que se sujetarán las empresas de cabotaje para establecer las tarifas y demás condiciones de los servicios', correspondiéndole al Ministerio de Seguridad Pública normar los relativo a sus tarifas (art. 12) y en general actuar como autoridad fiscalizadora.

No obstante, pronto dicha potestad de regulación y control del servicio público de cabotaje fue trasladada al MOPT. Efectivamente: el inciso c) del artículo 2° de la supracitada Ley Orgánica del MOPT (que fuera promulgada con posterioridad al dictado de la Ley de Servicio de Cabotaje de la República) incluye dentro de la competencia de éste el 'Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior'. Y, en términos generales, agrega el inciso f) que le corresponde 'Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionada en este artículo ...'.

Indudablemente, tal potestad regulatoria del MOPT sobre el servicio de cabotaje involucra el establecimiento del correspondiente régimen tarifario. Así lo

reconoce, aunque refiriéndose en general a los servicios públicos de transporte acuático, el ya mencionado 'Reglamento Orgánico de la Dirección General de Transportes por Agua', para el cual es potestad de ésta 'Aprobar y controlar las tarifas justas y razonables de fletes y servicios de transporte por agua basadas en costos reales y rendimientos adecuados' (art. 3.h).

Lo que cabe determinar, en el marco de la presente consulta, es si al emerger normativamente el artículo 5° de la Ley de la ARESEP (que le encarga fijar las tarifas de 'Cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo'), dicha regla competencial resultó parcialmente afectada.

Esa parece ser la opinión de los asesores legales de la ARESEP, según los cuales el MOPT sólo conservaría la potestad de regular las tarifas del servicio de cabotaje en lo que respecta al transporte de carga, por cuanto la Autoridad Reguladora asumió esa potestad en lo que se refiere al transporte de personas en embarcaciones que prestan dicho servicio de cabotaje. Así lo sostuvieron, por ejemplo, en su oficio n° 092-AJ-96 (1).

En criterio del consultante, dicha conclusión es inaceptable puesto que los servicios de cabotaje

'... son materia de regulación de una ley especial (Ley No.2220, Ley de Cabotaje de la República del 16 de junio de 1958) la cual es administrada por esta dependencia del MOPT ... Por los perjuicios que esta interpretación de la ARESEP trae a los administrados los comentarios a esta irracionalidad salen sobrando. Además no entendemos la facilidad con que se interpreta y acepta que una ley posterior tácitamente modifique una ley especial previa ...'.

Este órgano consultivo comparte plenamente la posición de la ARESEP, porque nos parece obvio que las normas que confieren la competencia regulatoria al MOPT sobre el servicio de cabotaje, resultaron tácita y parcialmente modificadas con la promulgación del artículo 5° de la Ley de la ARESEP, a la cual se le trasladó la potestad de fijar las tarifas aplicables para el transporte de personas bajo este servicio.

Dicha ley provocó la nacionalización de determinados servicios cuya explotación antes estaba librada al régimen de libre empresa (por ejemplo, el caso del gas licuado de petróleo o gas de cocina, asunto cuya constitucionalidad se debate en la acción de inconstitucionalidad n° 6129-96. En otros casos, la Autoridad Reguladora asumió funciones de fiscalización o fijación tarifaria que antes desplegaba el Servicio Nacional de Electricidad (v. gr., en relación con la generación eléctrica). Finalmente, también puede observarse que dicha Autoridad Reguladora sustituyó a otros órganos públicos en el ejercicio de tales funciones, como sucedió precisamente con las potestades que ejercía el MOPT en relación con el transporte remunerado de personas y los servicios portuarios y



aeroportuarios; aspecto donde la voluntad legislativa está claramente manifestada.

Discrepamos de la tesis sostenida por el consultante, quien pretende refutar esta última conclusión invocando la máxima *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali*, por las razones que a continuación se expresan.

Como es bien sabido, la ley deja sin efecto a aquellas que, promulgadas con anterioridad, regulen la misma materia de modo objetivamente incompatible (2). Sobre dicho fenómeno de derogación tácita, al que se refieren tanto el artículo 129 constitucional como el numeral 8° del Código Civil, se han ocupado numerosos dictámenes de la Procuraduría General de la República (3).

Ahora bien, se ha pretendido que la referida máxima hace referencia a un límite infranqueable de la potencia derogatoria de las nuevas leyes.

Sobre las nociones de ley general y ley especial, en orden a la aplicación de tal máxima, ha apuntado la jurisprudencia patria:

‘Es importante descartar, desde ya, para desechar una errónea creencia común, que lo característico de una ley especial sea referirse a un grupo determinado de sujetos. Ello lo puede hacer también una de orden general, cuando crea ella misma, y regula, una categoría de aquéllos; por ejemplo: industriales dedicados a la exportación de artículos no tradicionales. Ella misma, a través de sus disposiciones, permite el nacimiento a la vida jurídica de una categoría de sujetos, estableciendo para ellos un régimen jurídico particular. La ley especial, por su parte, y en relación con el ejemplo de comentario, lo que hace es distinguir, en su regulación, a un sujeto o grupo de éstos, dentro de la categoría creada por la ley general. Por resultar harto elocuente, para el propósito impuesto, vale insertar aquí lo que el tratadista español Pérez y Alguer, explica sobre el particular: "Por Derecho especial se entiende el que se aparta de la regla general y es relativa a clases especiales de personas, a cosas o relaciones. No basta por tanto a su concepto que sólo rija para determinadas clases: en efecto, una disposición sobre los deberes oficiales de los funcionarios, sobre las relaciones de servicio de los soldados, sobre frutos y pertenencias, sobre los efectos de la compraventa o del matrimonio, no es especial aunque se refiera a categorías determinadas de personas cosas y actos. La esencia del Derecho especial consiste más bien en que aparta a esas clases determinadas de la esfera de imperio de una regla general que en sí misma considerada es también valedera para ellas, para someterlas a una disposición especial, formando así un derecho especial, un *jus proprium* de estas clases que diverge del *jus comune* aplicable a las demás. Puede que, a la vez el Derecho general contenga el principio superior y que el Derecho especial lo rompa; en tal caso, el Derecho especial es también Derecho singular. Pero esto no constituye una exigencia del concepto ni es el caso normal’. (Citado por José Luis Villar Palasi, Derecho Administrativo, Universidad de Madrid.

1968, pág. 484).” (4).

El comentado aforismo no tiene aplicación en la especie, puesto que con lo que contrasta la regulación introducida por la Ley que crea la ARESEP, en punto al órgano competente para fijar las tarifas del servicio de cabotaje, no lo es la Ley de Servicio de Cabotaje de la República (que atribuía dicha competencia al Ministerio de Seguridad), sino la Ley Orgánica del MOPT (que sin reformarla expresamente, ubica dicha potestad en el MOPT); y, desde ningún punto de vista, puede entenderse que esta última sea especial en relación con la Ley de la ARESEP.

En todo caso, hay que tener presente que la regla que se analiza carece de valor absoluto, puesto que no es más que una ‘máxima de experiencia’ que simplemente guía al operador jurídico al momento en que éste intenta desentrañar la voluntad del legislador, tal y como apunta Luis Ma. Díez-Picazo, quien agrega:

‘... la preferencia por la norma especial sobre la norma posterior no puede tener jamás un valor absoluto, porque razones de orden teleológico pueden impeler a dar prioridad a la *lex posterior generalis*. Piénsese en las hipótesis de nueva regulación integral de la materia, por reducida que la materia sea: parece que la vocación de regulación uniforme debe prevalecer sobre las diferencias sectoriales preexistentes. Por ello, incluso quienes defienden la primacía del criterio de la especialidad en caso de conflicto con el criterio cronológico lo hacen con reservas y sin atribuir a esta afirmación un valor absoluto. Ha sido sugerido, en este sentido, que el aforismo *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali* opera como una mera presunción hermenéutica’ (5).

La Ley de la ARESEP precisamente crea, en materia de servicios públicos, una regulación integral que se superpone a las normas disgregadas e inorgánicas que antes estipulaba el ordenamiento jurídico, en detrimento de la competencia de la que gozaba el MOPT (tanto en lo que se refiere al de cabotaje y cualquier otro servicio público de transporte de personas -taxis, autobuses, etc.-, como en la determinación de tarifas portuarias).

Las apreciaciones doctrinales recién transcritas son compartidas por nuestra Sala Primera de Corte Suprema de Justicia, quien ha apuntado de modo expreso lo siguiente:

‘... El aforismo jurídico de que «la ley general no deroga a la especial», no puede seguirse como norma estricta de interpretación, porque si la ley general no hace excepciones y si sus términos dejan ver que rige también para situaciones reguladas en una ley especial, no habría duda de que la nueva ley sí incide sobre lo que la primera dispuso ...(6) Por lo demás, aun entendiendo que se trata de una ley general, la solución consistiría en descentrañar [sic] el «espíritu o voluntad» de esa ley ...’



Y en la ya citada resolución n° 130 de 1992, luego de retomar tal criterio, la misma Sala inmediatamente agrega:

‘... Amén de tales consideraciones, ha de señalarse lo siguiente. La derogación de una norma jurídica se origina en la promulgación de otra posterior, a la cual hace perder vigencia. Tal principio lo consagra nuestro Derecho positivo en el artículo 8 del Código Civil y en el 129 de la Constitución Política. Asimismo, según se deriva de dichas disposiciones, la derogatoria puede ser expresa o tácita. La tácita sobreviene cuando surge incompatibilidad de la nueva ley con la anterior, sobre la misma materia, produciéndose así contradicción. La derogatoria opera cuando se dicta un acto legislativo proveniente del mismo órgano que sancionó la primera ley, o de otro de jerarquía superior, como la Asamblea Constituyente. Lo determinante es que el acto derogatorio, tácito o expreso, emane del mismo órgano que emitió la norma anterior, y que la derogante sea dictada dentro del límite de las facultades dadas por el ordenamiento a dicho órgano emisor. Dentro de tales lineamientos, de acuerdo con lo dicho, se dio el acto derogatorio cuestionado en el recurso ...”.

ADVERTENCIA: El Centro de Información Jurídica en Línea (CIJUL en Línea) está inscrito en la Universidad de Costa Rica como un proyecto de acción social, cuya actividad es de extensión docente y en esta línea de trabajo responde a las consultas que hacen sus usuarios elaborando informes de investigación que son recopilaciones de información jurisprudencial, normativa y doctrinal, cuyas citas bibliográficas se encuentran al final de cada documento. Los textos transcritos son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el pensamiento del Centro. CIJUL en Línea, dentro del marco normativo de los usos según el artículo 9 inciso 2 del Convenio de Berna, realiza citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley N° 6683 (Ley de Derechos de Autor y Conexos); reproduce libremente las constituciones, leyes, decretos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de la Ley N° 6683. Para tener acceso a los servicios que brinda el CIJUL en Línea, el usuario(a) declara expresamente que conoce y acepta las restricciones existentes sobre el uso de las obras ofrecidas por el CIJUL en Línea, para lo cual se compromete a citar el nombre del autor, el título de la obra y la fuente original y la digital completa, en caso de utilizar el material indicado.

- 1 SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Resolución No. 6837-2009, de las catorce horas con cuarenta y tres minutos del veintinueve de abril de dos mil nueve.
- 2 PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Dictamen No. 286-2005, del ocho de agosto de dos mil cinco.
- 3 PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Dictamen No. 209-2005, del treinta de mayo de dos mil cinco.