República Dominicana
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

SENTENCIA TC/0525/22

Referencia: Expediente núm. TC-02-2022-0010, relativo al control preventivo de constitucionalidad del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

En el municipio Santo Domingo Oeste, provincia Santo Domingo, República Dominicana, a los veintiocho (28) días del mes de diciembre del año dos mil veintidós (2022).

El Tribunal Constitucional, regularmente constituido por los magistrados Milton Ray Guevara, presidente; Lino Vásquez Sámuel, segundo sustituto; José Alejandro Ayuso, Alba Luisa Beard Marcos, Justo Pedro Castellanos Khoury, Víctor Joaquín Castellanos Pizano, Domingo Gil, María del Carmen Santana de Cabrera, Miguel Valera Montero, José Alejandro Vargas Guerrero y Eunisis Vásquez Acosta, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, específicamente las previstas en los artículos 185.2 de la Constitución; 9 y 55 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio de dos mil once (2011), dicta la siguiente sentencia:

I. ANTECEDENTES

El presidente de la República, en cumplimiento con las disposiciones previstas en los artículos 128.1.d y 185.2 de la Constitución, mediante el Oficio núm. 16446, del once (11) de julio del año dos mil veintidós (2022), depositado el doce (12) de julio del año dos mil veintidós (2022) ante este tribunal constitucional, sometió al control preventivo de constitucionalidad el Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

1. Objeto del acuerdo

Conforme al Oficio núm. 16446, del once (11) de julio del año dos mil veintidós (2022), suscrito por el presidente de la República, el presente acuerdo tiene por objeto:

> *(...) facilitar la expansión de las oportunidad de servicios aéreos internacionales, garantizando así el grado más alto de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria en los servicios aéreos internacionales.*
>
> *El Acuerdo establece que cada Parte confiere a la otra los derechos que se especifican para la explotación de los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas. Indica, además, que cada Parte tendrá derecho a designar por escrito una o más aerolíneas para operar los servicios convenidos y retirar o modificar dicha designación mediante nota diplomática, de acuerdo con la legislación de cada país.*
>
> *Las leyes y reglamentos de una Parte, que gobiernan la entrada y salida*

de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, serán aplicables a las aeronaves de la aerolínea designada por la otra Parte, siempre que se encuentre en su territorio.

Para los fines de este Acuerdo, los términos de soberanía y territorio en relación con un Estado tienen el significado de conformidad con las disposiciones establecidas en los artículos 1 y 2 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Disposiciones del acuerdo

El acuerdo objeto del presente control preventivo establece lo siguiente:

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

Preámbulo

El Gobierno de la Republica Dominicana y el Gobierno de la Republica de Guatemala en adelante denominadas las "Partes";
Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;
Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;
Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;
Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para tos efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el termino:

a) "Transporte Aéreo" significa el transporte público en aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

b) "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Guatemala, la Dirección General de Aeronáutica Civil; en el caso de la Republica Dominicana, la Junta de Aviación Civil o en ambos cases cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen actualmente dichas autoridades;

c) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación al mismo;

d) "Capacidad" es la cantidad de servicios prestados en el marco del acuerdo, generalmente medida por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un periodo determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;

e) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el día siete de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, así como cualquier modificación a los Anexos al Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida que dichos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes;

f) "Aerolínea Designada" significa una aerolínea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Articulo 3 del presente Acuerdo;

g) "Transporte aéreo domestico" es el transporte aéreo en el que pasajeros, equipaje, carga y correo que hayan embarcado en el territorio de un Estado están destinados a otro punto en el territorio del

mismo Estado;

h) "OACI": la Organización de Aviación Civil Internacional;

i) "Transporte aéreo multimodal" significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arrendamiento;

j) "Transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;

k) "Parte" se refiere a un Estado que ha suscrito el presente Acuerdo;

l) "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o precio por el transporte de pasajeros, equipaje y / o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en relación con la misma) que cobran las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o cargo;

m) Territorio" A los fines del presente Acuerdo 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;

n) "Soberanía" Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio;

o) "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por estas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación/ incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga;

p) "Servicio aéreo", "Servicio aéreo internacional", "Línea aérea" y "Escala para fines no comerciales", tienen los mismos significados que se les asignan en el artículo 96 del Convenio.

Artículo 2
Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la (s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozaran de los siguientes derechos:

a) el derecho de volar sin aterrizar sobre el territorio de la otra Parte;

b) el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin fines comerciales; y

c)los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

3. Las aerolíneas de cada Parte, con excepción de las designadas en virtud del Articulo3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, también gozaran de los derechos especificados en los párrafos 2 a) y b) del presente Articulo.

4. Ninguna disposición de este Acuerdo será considerada como una concesión a una línea aérea designada de una Parte del derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga y correo, a cambio de remuneración, y con destino a otro punto dentro del territorio de esa otra Parte.

Articulo 3
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito, a la otra Parte, una o más aerolíneas para operar los servicios acordados en concordancia con este Acuerdo y retirar o modificar dicha designación.

2. Al recibir tal designación y a solicitud de la aerolínea designada, en la forma requerida para la autorización del permiso operative y técnico, cada Parte deberá otorgar los correspondientes permisos y autorizaciones, con el mínimo retraso, a condición de que:

a) La aerolínea este bajo el control efectivo del Estado que designa y tenga su domicilio establecido en ese Estado;

b) La Parte que designa la aerolínea está en cumplimiento con las disposiciones establecidas mediante el Articulo 8 (Seguridad Operacional) y el Articulo 9 (Seguridad de la Aviación); y

c) La aerolínea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos que normalmente son aplicadas para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 4
Suspensión, Revocación y Limitación de la Autorización

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes tendrán el derecho de negar las autorizaciones referidas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones, temporal o permanentemente:

a) En el caso que de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene ni mantiene el control efectivo de la misma, y que no tenga su oficina principal establecida en esa esa Parte;

b) En el caso de fallo por la Parte que designa la aerolínea en las previsiones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la Aviación); y

c) En el caso de que la aerolínea designada no este calificada para satisfacer las otras condiciones prescritas bajo las leyes y reglamentos normalmente aplicados para las operaciones de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

Artículo 5
Aplicación de las leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte que gobiernan la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la aerolínea designada por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte en relación con la entrada, permanencia, tránsito y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo, tales como las concernientes a inmigración, aduana, moneda, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correos transportados por las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio,

3. Ninguna Parte dará preferencia a su propia o cualquier otra aerolínea sobre una aerolínea designada por la otra Parte comprometida con el transporte aéreo internacional en la aplicación de reglamentos de inmigración, aduana, cuarentena y similares.

Artículo 6

Tránsito Directo

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin, no deberán someterse a ningún chequeo, excepto por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de la entrada ilegal o en circunstancias especiales.

Artículo 7
Reconocimiento de Certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte mientras se encuentren vigentes serán reconocidas como validas por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los cuales tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan de conformidad con el Convenió.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados al que se refiere el párrafo anterior (1), expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, debe permitir una diferencia de las normas mínimas establecidas por el Convenio, y que la diferencia sea presentada ante la Organización Internacional de Aviación Civil, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas a fin de aclarar la practica en cuestión.

3. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negar a reconocer a los efectos de los sobrevuelos o aterrizaje dentro de su propio

territorio, los certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte.

Artículo 8
Seguridad Operacional

1. Cada una de las Partes podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y la operación de las aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha petición.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente las normas de seguridad en las zonas contempladas en el párrafo 1 del presente artículo que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio la otra Parte será informada de tales hallazgos y de las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las normas de la OACI. La otra Parte tomara las medidas correctives adecuadas en un plazo de tiempo acordado.

3. De conformidad con el Articulo 16 del Convenio, se acordó además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Articulo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta investigación es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de la tripulación y que el equipo y la condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Si cualquiera de dichas Inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en pista, da lugar a:

a) la grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio; o

b) la grave preocupación de que existe una falta de mantenimiento y administrado efectiva de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

La Parte que realice la inspección podrá, a los efectos del Articulo 33 del Convenio, concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, se han emitido o se han hecho válidos, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que un representante de esa aerolínea o aerolíneas nieguen el acceso para realizar una Inspección de rampa de una aeronave operada por una aerolínea o aerolíneas de una Parte de conformidad con el párrafo 3 de este Articulo, la otra Parte será libre de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este Articulo y extraer las conclusiones a las que se hace referencia en ese párrafo.

6. Cuando es esencial la acción urgente para garantizar la seguridad de la operación aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte.

7. Cualquier acción por una Parte de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que la base para la toma de acción deja de existir.

8. En relación con el párrafo 2, si se determina que una de las Partes se mantiene en el incumplimiento de las Normas de la OACI cuando el periodo de tiempo acordado ha caducado, el Secretario General de la OACI debe ser advertido del mismo. Este último también debe ser advertido de la posterior resolución satisfactoria de la situación.

Articulo 9
Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita son parte integrante de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán, en particular, actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991, así como con cualquier otro convenio y protocolo relativos a la seguridad de la aviación civil, que ambas Partes estén adheridas.

2. Cualquiera de las Partes le proporcionara, previa solicitud, toda la asistencia necesaria a la otra Parte para prevenir actos de

apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su sede social o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación como se refiere el párrafo 3 anterior y exigidas por la otra Parte con respecto al ingreso, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que las medidas adecuadas se aplican efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionara los pasajeros, la tripulación, suministros de a bordo, los equipajes, equipaje de mano, la carga y artículos de a bordo de las aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte también considerara favorablemente toda solicitud de la otra Parte para tomar las medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con la intención de resolver rápidamente y de forma segura a dicho incidente o amenaza del mismo.

6. Cuando una Parte tenga motives razonables para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente Articulo, la primera Parte podrá solicitar consultas. Dichas consultas deberán comenzar dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la citada solicitud de cualquiera de ellas. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del inicio de las consultas será razón suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando este justificado por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Articulo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

Artículo 10
Seguridad de los Documentos de Viaje

1. Cada Parte se compromete a adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte se compromete a establecer controles sobre la elaboración, emisión, verificación y uso de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad emitidos por, o en nombre de esa Parte.

3. Cada Parte también se compromete a establecer o mejorar los procedimientos para asegurar que los documentos de viaje y de identidad expedidos por ella son de una calidad tal que no puede ser mal utilizada y no pueden fácilmente alterarse, reproducirse o expedirse.

4. En virtud de los objetivos anteriores, cada Parte deberá expedir sus documentos de viaje de conformidad con el Doc. 9303 de la OACI, Documentos de viaje de lectura mecánica.

5. Cada Parte se compromete a intercambiar información operative sobre los documentos de viaje falsos o falsificados, y cooperar con el otro para fortalecer la resistencia al fraude de documentos de viajes, incluyendo la falsificación de documentos de viaje, el uso de documentos de viaje falsos o falsificados, el uso de documentos de viaje validos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por los titulares legítimos en cumplimiento de la comisión de un delito, el uso de documentos de viaje caducados o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de forma fraudulenta.

Artículo 11
Pasajeros no admisibles/ indocumentados y deportados

1. Cada Parte se compromete a establecer controles eficaces en las fronteras.

2. A este respecto, cada Parte se compromete a aplicar las Normas y Métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio relativo a los pasajeros no admitidos e indocumentados y deportados con el fin de aumentar la cooperación para luchar contra la inmigración ilegal.

Artículo 12
Cargos a los usuarios

1. Ninguna de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.

2. Los derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo

por el uso de las facilidades de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte.

3. Cada Parte propiciara consultas sobre derechos de usuario entre su autoridad encargada competente y las aerolíneas que utilizan el servicio y las instalaciones proporcionadas por las autoridades encargadas, siempre que sea posible a través de las organizaciones representantes de esas líneas aéreas. Avisos adecuados de cualquier propuesta de modificación de tasas a usuario, deben ser dados a esos usuarios para que puedan expresar sus puntos de vista antes de que dichos cambios sean efectuados. Cada Parte alentara a sus autoridades encargadas competentes y dichos usuarios para el intercambio de información adecuado sobre los derechos de uso.

Artículo 13
Derechos arancelarios

1. Cada Parte, sobre la base de la reciprocidad, otorgara exención a la aerolínea designada de la otra Parte en la mayor medida posible conforme a su legislación nacional de restricciones a la importación, derechos de aduana, Impuestos especiales, derechos de inspección y otros impuestos y gravámenes nacionales basados en el costo de los servicios a la llegada de las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuestos, incluyendo motores, equipos de aviones regulares, provisiones de a bordo y otros artículos tales como impresoras de boleto, guías de carga aérea, cualquier material impreso que lleve la insignia de la aerolínea en el mismo y material publicitario usual distribuido gratuitamente por la aerolínea designada destinados o utilizados exclusivamente a la operación o el mantenimiento de las aeronaves de la aerolínea

designada de esa otra Parte en la explotación de los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en el presente Articulo se aplicarán a los elementos contemplados en el párrafo 1, si son:

a) introducidos en el territorio de una Parte por o en nombre de la aerolínea designada de la otra Parte; y

b) retenidos a bordo de un avión de la aerolínea designada de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte.

3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que son reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14
Tributación

Los beneficios obtenidos de la operación de la aeronave de una aerolínea designada en servicios aéreos internacionales serán gravados de acuerdo con las disposiciones de la legislación de cada país.

Articulo 15
Capacidad

1. Cada Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo Internacional que quiera

ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitara unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario para la aduana, por razones técnicas, operatives o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Articulo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes pondrá imponer a las aerolíneas de la otra Parte un requisito preferente, la relación de la elevación, sin cargo objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sería incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes podrá exigir la presentación de horarios. Si una Parte exige documentos presentados a título Informative, se reducirán al mínimo las cargas administrativas de los requisitos de presentación y procedimientos sobre los intermediaries de transporte aéreo y las aerolíneas designadas de la otra Parte.

Artículo 16
Precios

1. Los precios de los servicios de transporte aéreo internacional operados de conformidad con este Acuerdo serán establecidos libremente por las aerolíneas y no estarán sujetos a la aprobación. Las Partes pueden quizás requerir que los precios aplicados para los servicios originados en su territorio sean presentados por las aerolíneas.

2. La intervención de las Partes estará limitada a:

a) impedir prácticas o tarifas injustificadamente discriminatorias;

b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y

c) proteger a las aerolíneas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto o de una competencia desleal.

3. Una Parte podrá exigir que los precios cobrados por las aerolíneas sean presentados ante sus autoridades aeronáuticas para fines de registro, en un plazo que no exceda de quince (15) días antes de la oferta inicial del precio, bien sea electrónico o de otra forma.

4. Cada Parte puede solicitar consulta en relación con cualquier tarifa de una aerolínea de cualquiera de las Partes para servicios cubiertos por este Acuerdo, incluyendo donde las tarifas relativas hayan sido sujetas a un aviso de inconformidad. Estas consultas se celebrarán a más tardar treinta (30) días después de la recepción de la solicitud. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha dado una notificación de inconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en práctica este acuerdo en vigor, pero si no se llega a ningún acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o seguirá en vigor.

Artículo17
Salvaguardias

1. Las Partes acuerdan que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden ser consideradas como posibles prácticas de competencia desleal y puedan merecer un examen más detallado:

a) tarifas y fletes de carga en las rutas a niveles que son, en su conjunto, insuficientes para cubrir los costos de la prestación de los servicios a los que se refieren;

b) la adición de un exceso de capacidad o frecuencia de servicio;

c) las prácticas en cuestión son sostenidas fuera de temporada;

d)las prácticas en cuestión tienen un grave efecto económico negative en, o causar danos considerables a otra aerolínea;

e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o conducir otra aerolínea en el mercado; y

f) el comportamiento indica un abuso de posición dominante en la ruta.

2. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte consideran que la intención de la operación u operaciones es realizada por la aerolínea designada de la otra Parte puede constituir un comportamiento competitivo desleal de acuerdo con los indicadores enumerados en el párrafo 1, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 28 (Consultas) con miras a resolver el problema. Dicha solicitud deberá ir acompañada de la notificación de los motives de la petición, y la consultase iniciará dentro de los quince (15) días siguientes a la solicitud.

3. Si las Partes no llegan a una solución del problema a través de consultas, cualquiera de las Partes podrá recurrir al mecanismo de solución de controversias en virtud del Artículo 29 (Solución de Disputes), para resolver la dispute.

Articulo 18
Leyes de Competencia

1. Cada aerolínea designada deberá tener un ambiente competitivo justo según las leyes de competencia de las Partes.

2. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas

y prácticas en materia de competencia o modificaciones a las mismas, así como cualesquiera objetivos particulares de la misma, lo que podría afectar el funcionamiento de servicios de transporte aéreo en virtud de este Acuerdo y se indicarán a las autoridades responsables de su implementación.

3. Las Partes procuraran, en la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, asistencia a cada una de las aerolíneas proporcionando orientación en cuanto a la compatibilidad de cualquier practica de la aerolínea propuesta con sus leyes de competencia, políticas y prácticas.

4. Las Partes se notificarán mutuamente cuando consideren que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus normas de competencia, las políticas y las prácticas y los asuntos relacionados con el funcionamiento de este Acuerdo, el proceso de consulta previsto en el presente Acuerdo será, a petición de cualquiera de las dos Partes, utilizado para determinar si existe tal conflicto y buscar la forma de resolver, o minimizarlo.

5. Las Partes se notificarán mutuamente su intención de iniciar un procedimiento en contra de cada aerolínea (s) o de la institución de las acciones privadas jurídicas pertinentes bajo las leyes de la competencia que puedan llamar su atención.

6. Sin perjuicio del derecho de acción de cualquiera de las Partes del proceso de consulta del presente Acuerdo se utilizará cada vez que cualquiera de las Partes lo solicite y deben tratar de identificar los intereses respectivos de las Partes y las posibles repercusiones derivadas de la acción de la ley de competencia en particular.

7. Las Partes se esforzarán por llegar a un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los Intereses correspondientes de cada Parte y a los medios alternatives que también

puede lograr los objetivos de la acción normative de competencia.

8. En el caso de que no se llegue a un acuerdo cada una de las Partes, dará plena consideración y simpatía por las opiniones expresadas por la otra Parte en la aplicación de sus leyes de competencia, políticas y prácticas, y deberá tener en cuenta la cortesía internacional, moderación y comedimiento.

9. Las Partes cooperaran, en la medida en que no impidan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con las obligaciones internacionales aplicables, al permitir la divulgación de sus líneas aéreas o de otros nacionales de la información pertinente a una acción de derecho de la competencia a las autoridades competentes de los demás, a condición de que esa cooperación o la divulgación no sea contraria a sus intereses nacionales importantes.

10. Mientras que una medida adoptada por la ley de competencia de las autoridades de una Parte sea objeto de consultas por la otra Parte, la Parte en cuyo territorio se están tomando las medidas, en espera del resultado de estas consultas, deberá abstenerse de exigir la divulgación de información situada en el territorio de la otra Parte y la otra Parte deberá abstenerse de aplicar cualquier bloqueo a la legislación.

Artículo 19
Conversión de divisas y remesas de ganancias

1. Las aerolíneas designadas de cada una de las Partes estarán libres de transferir desde el territorio de venta al territorio nacional de la otra Parte, el exceso de los ingresos de acuerdo con los costos obtenidos en el territorio de venta. En esta trasferencia neta, las ganancias de las ventas serán incluidas, y llevadas fuera directamente o a través de un agente de los servicios de transporte y del servicio auxiliar y suplementario, así como los intereses comerciales normales obtenidos

de estas ganancias, mientras ellos se encuentren depositados esperando para ser transferidos.

2. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor, en el territorio de cada una de las Partes.

3. Las aerolíneas designadas de cada una de las Partes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarias para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

Artículo 20
Venta y Comercialización de productos de servicios aéreos

1. Cada Parte otorgara a las aerolíneas de la otra Parte el derecho de vender y comercializar servicios aéreos internacionales y productos relacionados en su territorio (directamente o a través de agentes u otros intermediarios de la elección de la línea aérea), incluido el derecho a establecer sucursales, tanto en línea como fuera de línea.

2. Cada aerolínea tendrá derecho a vender transporte en la moneda de dicho territorio o, a su discreción, en moneda de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte en las monedas aceptadas por dicha aerolínea.

Artículo 21
Personal no nacional y el acceso a los servicios locales

Cada Parte permitirá a las aerolíneas designadas de la otra Parte:

a) introducir en su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones especializadas de gerencia, comercio, técnicos,

operatives y de otra índole que sean necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado receptor relatives a la entrada, la residencia y el empleo; y

b) utilizar los servicios y el personal de cualquier empresa, organización o aerolínea que opera en su territorio y autorizada para prestar dichos servicios.

Artículo 22
Cambio de capacidad operacional

1. En cualquier segmento internacional o segmentos de las rutas acordadas, una aerolínea designada podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a un cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves en servicio, siempre que, con excepción de todos los servicios de carga, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea y, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

2. La aerolínea designada deberá asegurarse que los pasajeros estén informados de cualquier cambio en los tipos de aeronaves y cualquier parada en las rutas.

Artículo 23
Manejo en tierra

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos recomendados (SARPS por sus siglas en ingles)

de la OACI, contenidas en los Anexos 6 y 17, cada Parte autorizara a la aerolínea (s) de la otra Parte, a elección de cada aerolínea, a:

a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;

b) seleccionar entre proveedores de servicios competidores.

2. Una aerolínea le estará permitido elegir libremente entre las alternativas disponibles para combinar o cambiar su opción, salvo cuando sea manifiestamente impracticable bajo las disposiciones contenidas en las normas nacionales y obligaciones contractuales asumida per las Partes, cuando este limitada por consideraciones de seguridad, o donde estén limitadas por consideraciones relevantes de seguridad operacional y seguridad de aviación en los aeropuertos.

3. Cuando las escalas de las operaciones aeroportuarias de las Partes limitan o hacen imposible el ejercicio de los derechos mencionados, cada línea aérea designada será tratada de manera no discriminatoria en relación con el servicio de asistencia en tierra ofrecido por el proveedor o los proveedores autorizados.

Artículo 24
Acuerdos de Código Compartido/Cooperativos

1. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como joint-venture, acuerdos de reserva de capacidad o código compartido con:

a) una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;

b) una aerolínea o aerolíneas de un tercer país,

c) un proveedor de transporte de servicios de tierra de cualquier país a condición de que todas las aerolíneas en los mismos: 1) cuenten con la

autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a tales acuerdos.

2. Las Partes se comprometen a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos que operan en código compartido hacia o desde su territorio y que, como mínimo, los pasajeros contaran con la información necesaria de la siguiente manera:

a) por vía verbal y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;

b) en forma escrita, en el billete en si y/o (si no es posible), en el documento que acompaña al Itinerario del billete o en cualquier otro documento que sustituya el billete, como una confirmacl6n por escrito, incluida la información sobre a quién contactar en caso de un problema y una indicación clara que la aerolínea es responsable en caso de danos o accidentes; y

c) por vía verbal una vez más, por el personal de tierra de la aerolínea en todas las etapas del viaje.

3. Las aerolíneas están obligadas a presentar, para su aprobación cualquier arreglo propuesto de cooperación con las autoridades aeronáuticas de ambas Partes por lo menos sesenta (60) días antes de su propuesta de introducción.

Artículo 25
Arrendamiento de aeronaves

1. Cada Parte podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para servicios bajo este Acuerdo que no cumplan con los Artículos 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

2. Sujeto al párrafo 1, las aerolíneas designadas de cada Parte podrán

prestar servicios bajo este Acuerdo mediante el use de aviones arrendados que cumplan normas de seguridad y requisitos de seguridad.

Artículo 26
Servicios Multimodal

Cada aerolínea designada podrá utilizar medios terrestres de transporte, sin restricción en relación con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27
Protección del Medio Ambiente

Las Partes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente mediante la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes están de acuerdo en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS por sus siglas en Ingles) del Anexo 16, Protección del Medio Ambiente al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y la actual política de la OACI y orientación en materia de protección del medio ambiente.

Artículo 28
Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la consulta en la interpretación, aplicación, ejecución o modificación de este Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas, que pueden ser a través de la discusión o por correspondencia, se iniciara dentro de un plazo de sesenta (60) días a

partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que de otra manera sea acordado por las Partes.

Artículo 29
Solución de disputas

1. Cualquier disputa que surja entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación a la Seguridad Operacional (Artículo 8) y a la Seguridad de la Aviación (Artículo 9), las autoridades aeronáuticas trataran, en primera instancia, de solucionarlas mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas de las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones, intentaran solucionar la disputa por la vía diplomática.

Artículo 30
Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas con la otra Parte con el fin de enmendar el presente Acuerdo o sus Anexos. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Estas consultas podrán realizarse a través de la discusión o por correspondencia.

2. Toda enmienda entrara en vigor una vez confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas.

Artículo 31

Acuerdos Multilaterales

Si ambas Partes son partes en un acuerdo multilateral que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, se celebraran consultas para determinar si este Acuerdo debe ser revisado para tener en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 32
Terminación

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, por vía diplomática, a la otra Parte su intención de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

El presente Acuerdo terminara a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación, inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes del final de este periodo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días siguientes a la recepci6n de la notificación por la OACI.

Artículo 33
Registro en la OACI

Este Acuerdo y cualquier modificación serán registrados una vez sean ratificados ante la Organización Internacional de Aviación Civil.

Artículo 34
Entrada en vigor

Las Partes se notificarán mutuamente, a través de los canales diplomáticos sobre el cumplimiento de los requisitos legales requeridos para la entrada en vigor de este Acuerdo.

El presente Acuerdo entrara en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

3. Competencia

En virtud de los artículos 6 y 185.2 de la Constitución de la República; 9, 55 y 56 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio del año dos mil once (2011), el Tribunal Constitucional es el órgano competente para ejercer el control preventivo de constitucionalidad de los tratados internacionales.

Procede, de conformidad con esas disposiciones, examinar la constitucionalidad del acuerdo de referencia.

4. Supremacía constitucional

4.1. El concepto de supremacía constitucional se reconoce como un valor o principio del derecho constitucional que superpone la Constitución de un Estado en un estrato jerárquicamente superior al de todo el sistema jurídico, considerándola como ley suprema que rige su ordenamiento legal. De ahí que los acuerdos sometidos a control deben estar enmarcados dentro de los principios de soberanía, legalidad, integralidad territorial y no intervención, consagrados como normas fundamentales en la Constitución.

4.2. El control preventivo de constitucionalidad es el mecanismo habilitado por la Constitución de la República para hacer efectivo el principio de supremacía constitucional. En virtud de dicho control, todas las personas y órganos que ejerzan potestades públicas están sujetos a ella, norma suprema y fundamento del ordenamiento jurídico del Estado. Con ello se procura, con sujeción al mandato del artículo 6 constitucional, garantizar la supremacía de nuestra norma fundamental mediante la declaración de nulidad de toda norma adjetiva que le sea contraria.

4.3. El control de constitucionalidad se ejerce a posteriori mediante acciones directas de inconstitucionalidad contra toda ley, decreto, acto, resolución y ordenanza contrarios a la Constitución. Sin embargo, en el caso de los tratados internacionales, ese control es preventivo, a través del Tribunal Constitucional, antes de su ratificación por el órgano legislativo. Así lo prescriben los artículos 185.2 de la Constitución de la República y 55 de la Ley núm. 137-11.

4.4. Respecto de este control preventivo, el artículo 56 de la Ley núm. 137-11, dispone que el Tribunal Constitucional decidirá sobre la constitucionalidad o no de los tratados internacionales, debiendo especificar si considera inconstitucional el tratado sometido a control y, si fuere el caso, indicará en cuáles aspectos recae la inconstitucionalidad; expondrá, por igual, el fundamento de su decisión.

4.5. El artículo 6 de la Constitución de la República dispone que las personas y órganos que ejerzan potestades públicas están sujetos a la Constitución, y que son nulos, de pleno derecho, toda ley, decreto, resolución, reglamento o acto contrarios a la ley fundamental de la nación.

5. Recepción del Derecho Internacional

5.1. El control preventivo implica someter las cláusulas que integran un acuerdo internacional a un riguroso examen de constitucionalidad frente a la Carta Fundamental para evitar contradicción del ordenamiento constitucional dominicano con los tratados internacionales, ya que estos constituyen, según el artículo 26 de la Constitución de la República, fuentes del derecho interno. Con ello se procura evitar que el Estado se haga compromisario de obligaciones y deberes en el ámbito internacional que sean contrarios a nuestra norma sustantiva.

5.2. En lo relativo al derecho internacional, nuestra constitución establece en su artículo 26.4 que:

> *en igualdad de condiciones con otros Estados, la República Dominicana acepta un ordenamiento jurídico internacional que garantice el respeto de los derechos fundamentales, la paz, la justicia, y el desarrollo político, social, económico y cultural de las naciones. Se compromete a actuar en el plano internacional, regional y nacional de modo compatible con los intereses nacionales, la convivencia pacífica entre los pueblos y los deberes de solidaridad con todas las naciones.*

5.3. El mecanismo diseñado por el constituyente para el ingreso del derecho internacional constituye una de las fuentes de nuestro ordenamiento jurídico, al reconocer y aplicar las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado, según lo prescrito por el artículo 26.1 constitucional.

5.4. El Estado dominicano, como miembro de la comunidad internacional que busca promover el desarrollo común de las naciones, actúa apegado a las

normas del derecho internacional, en la defensa de los intereses nacionales, abierta a la cooperación e integración mediante la negociación y concertación de tratados en áreas definidas como estratégicas en sus relaciones armónicas con esa comunidad.

5.5. La Constitución dominicana, en procura del fortalecimiento de las relaciones internacionales, establece que, en igualdad de condiciones con otros Estados, República Dominicana acepta el ordenamiento jurídico internacional que garantice el respeto de los derechos fundamentales, la paz, la justicia y el desarrollo político, social, económico y cultural de las naciones. Como consecuencia de ello, el Estado dominicano se compromete a actuar en el plano internacional, regional y nacional de modo compatible con los intereses nacionales, la convivencia pacífica entre los pueblos y los deberes de solidaridad con todas las naciones.

5.6. El hecho de reconocer y aplicar las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado –como prescribe el señalado artículo 26.1 de la Constitución- tiene una implicación que trasciende el ámbito interno. Ello se debe a que, en virtud de los principios del derecho internacional, el cumplimiento de las obligaciones nacidas de los tratados internacionales debe llevarse a cabo de buena fe (*pacta sunt servanda*), sin que, por tanto, pueda invocarse normas del derecho interno para incumplir con la responsabilidad internacional asumida en la convención. Se plantea así la necesidad de que su contenido sea acorde con los principios y valores de la Constitución, norma suprema y fundacional del Estado dominicano y, por ende, fundamento de todo nuestro ordenamiento jurídico.

5.7. Es preciso recordar que esta posición fue expuesta por este tribunal en su Sentencia TC/0037/12, del siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012), párrafo 2.4.3, en la que afirmó:

Estos argumentos de la doctrina justifican una postura coherente de los órganos públicos al momento de suscribir un tratado que va a implicar deberes y obligaciones para el Estado, pues ellos no pueden entrar en contradicción con la Constitución que es la norma habilitante que faculta a la autoridad que suscribe el tratado. De ahí que el control preventivo emerge como un mecanismo de gran utilidad para garantizar la supremacía constitucional.

6. Control de constitucionalidad

A los fines de ejercer el control preventivo de constitucionalidad del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio de dos mil veintidós (2022), y sin dejar de cumplir con el rol de practicar una revisión integral, este tribunal entiende pertinente centrar su atención en aquellos aspectos que están directamente vinculados con su contenido y que ameritan ser confrontados con los valores y principios de la Constitución, tales como: los términos *territorio* y *soberanía* (a), consultas y enmiendas (b), solución de disputas (c), derechos arancelarios y tributación (d) y terminación y entrada en vigor(e).

a. Los términos *territorio* y *soberanía*

El acuerdo sujeto a control conceptualiza, en su artículo 1, relativo a *Definiciones*, los términos *territorio* y soberanía. Al respecto, dicho texto expresa lo siguiente:

m) Territorio A los fines del presente Acuerdo 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;

n) Soberanía Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio;

Lo prescrito en el citado texto es conforme a lo consignado por los artículos 2, 3 y 9 de la Constitución de la República, los cuales consagran lo siguiente:

Artículo 2.- Soberanía popular. La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, de quien emanan todos los poderes, los cuales ejerce por medio de sus representantes o en forma directa, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes.

Artículo 3.- Inviolabilidad de la soberanía y principio de no intervención. La soberanía de la Nación dominicana, Estado libre e independiente de todo poder extranjero, es inviolable. Ninguno de los poderes públicos organizados por la presente Constitución puede realizar o permitir la realización de actos que constituyan una intervención directa o indirecta en los asuntos internos o externos de la República Dominicana o una injerencia que atente contra la personalidad e integridad del Estado y de los atributos que se le reconocen y consagran en esta Constitución. El principio de la no intervención constituye una norma invariable de la política internacional dominicana.

Artículo 9.- Territorio nacional. El territorio de la República Dominicana es inalienable. Está conformado por:

1) La parte oriental de la isla de Santo Domingo, sus islas adyacentes y el conjunto de elementos naturales de su geomorfología marina. Sus límites terrestres irreductibles están fijados por el Tratado

Fronterizo de 1929 y su Protocolo de Revisión de 1939. Las autoridades nacionales velan por el cuidado, protección y mantenimiento de los bornes que identifican el trazado de la línea de demarcación fronteriza, de conformidad con lo dispuesto en el tratado fronterizo y en las normas de Derecho Internacional;

2) El mar territorial, el suelo y subsuelo marinos correspondientes. La extensión del mar territorial, sus líneas de base, zona contigua, zona económica exclusiva y la plataforma continental establecidas y reguladas por la ley orgánica o por acuerdos de delimitación de fronteras marinas, en los términos más favorables permitidos por el Derecho del Mar;

3) El espacio aéreo sobre el territorio nacional, el espectro electromagnético y el espacio donde éste actúa. La ley regulará el uso de estos espacios de conformidad con las normas del derecho Internacional.

Párrafo.- Los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre, con el objetivo de asegurar y mejorar la comunicación y el acceso de la población a los bienes y servicios desarrollados en el mismo.

El acuerdo sujeto a control es cónsono, así mismo, con lo establecido por el Tribunal Constitucional en la referida Sentencia TC/0037/12[1]. En efecto, en esa decisión este órgano afirmó que:

[1] El concepto de *territorio* dado por el Tribunal en su Sentencia TC/0037/12, fue avalado posteriormente por este órgano en su Sentencia TC/0511, de diez (10) de noviembre de dos mil quince (2015). En esa decisión este tribunal expresó: *Como se observa, el 'Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y la República Dominicana' y su protocolo de Enmienda, suscritos el dos (2) de noviembre de dos mil once (2011) y el veintiuno (21) de mayo de dos mil trece (2013), respectivamente, son cónsonos con lo dispuesto por el Tribunal Constitucional en su sentencia TC/0037/12 del siete (7) de septiembre dedos mil doce (2012), y subsanan la inconstitucionalidad manifiesta en* Expediente núm. TC-02-2022-0010, relativo al control preventivo de constitucionalidad del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

> *(…) Es precisamente en el territorio del Estado donde se concretiza una de las manifestaciones características de su soberanía, conformado por los límites fijados en la propia Constitución. Soberanía y territorio unidos indisolublemente son elementos indispensables para la existencia del Estado*.

Visto así, resulta que el referido acuerdo constituye un instrumento para fomentar el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos, además de facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos bajo los lineamientos de protección y seguridad de cada país, sin dejar de preservar la integridad territorial de los estados signatarios del convenio.

b. Consultas y enmiendas

En lo concerniente al procedimiento de enmendar de los acuerdos internacionales, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece que toda propuesta de enmienda de un tratado multilateral habrá de ser notificada a todos los Estados y a todas las organizaciones contratantes. Ello es así para preservar el derecho de los estados a participar en la negociación y en la decisión relativa a la enmienda del tratado, toda vez que esta no puede obligar a quien no ha sido parte de ese proceso de modificación.

En tal sentido, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 28 del presente acuerdo, se consagra la posibilidad de que las autoridades aeronáuticas de ambas partes se consulten mutuamente con miras a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este convenio.

De igual forma, el acuerdo establece que cualquiera de las partes podrá en cualquier momento solicitar consultas con miras a realizar enmiendas. La

adopción de esas enmiendas entrará en vigor *una vez confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas*, como dispone el numeral 2 del artículo 30 del acuerdo.

De las aseveraciones anteriormente expuestas se extrae que el referido procedimiento de enmienda no contradice la Constitución dominicana.

c. Solución de disputas

El artículo 29 del acuerdo establece que, si surge una controversia entre las partes respecto de su interpretación o aplicación, las autoridades aeronáuticas, en primera instancia, tratarán de solucionarlas mediante consultas y negociaciones. En caso de no llegar a un acuerdo por la vía de esas consultas y negociaciones, las partes intentarán solucionar la disputa por la vía diplomática.

La idea anterior pone de relieve que los *Estados partes* han tomado la decisión de acudir a medios pacíficos o alternativos para resolver las eventuales disputas que pudieren resultar de la aplicación e interpretación del acuerdo. Ello se fundamenta en la intención que dio origen a la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la cual, desde su preámbulo, busca fomentar la amistad y las relaciones armoniosas entre las naciones, sobre la base del respeto al principio de la igualdad de derechos y al derecho a la libre determinación de los pueblos, con el propósito, por igual, de fortalecer la paz mundial.

Esto no aplica a las disputas que puedan surgir con relación a la seguridad operacional (artículo 8) y a la seguridad de la aviación (artículo 9), pues en estos casos las consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a la petición y si la parte peticionante considera que la otra parte no administra eficazmente las normas de seguridad la otra parte será informada de los hallazgos para aplicar las medidas que correspondan para adecuarse a las normas OACI, además de proporcionar en cada caso la asistencia requerida

para la solución de dichas deficiencias. Este plenario constitucional considera que la diferenciación en los casos de seguridad operacional de la aviación es pertinente porque con ello se busca evitar accidentes y fallos que puedan poner en peligro la vida los usuarios de los servicios aéreos prestados, por tanto, eficientizar la seguridad.

El señalado artículo 29 es conforme con las disposiciones del artículo 220 de nuestra carta sustantiva, el cual prescribe:

> *Artículo 220.- Sujeción al ordenamiento jurídico. En todo contrato del Estado y de las personad de Derecho Público con personas físicas y jurídicas extranjeras domiciliadas en el país, debe constar el sometimiento de éstas a las leyes y órganos jurisdiccionales de la República. Sin embargo, el Estado y las demás personas de Derecho Público pueden someter las controversias derivadas de las relaciones contractuales a jurisdicciones constituidas en virtud de tratados internacionales vigentes. Pueden también someterlas a arbitraje nacional e internacional, de conformidad con la ley.*

El referido texto es, por igual, cónsono con el criterio externado por este tribunal, en su Sentencia TC/0122/13, del cuatro (4) de julio de dos mil trece (2013), en la valoró positivamente los acuerdos internaciones que procuran satisfacer los propósitos señalados. Al respecto, indicó que esos instrumentos internacionales ponen de manifiesto el reiterado interés por el uso, en el ámbito internacional, de mecanismos de solución pacífica para resolver las controversias que se originen entre las partes que han suscrito una convención. Si bien esta vocación no es parte exclusiva de los propósitos de la Carta de las Naciones Unidas, ella ha servido de fundamento al posterior desarrollo de acuerdos que revelan la tendencia de los estados a optar por la solución pacífica de sus diferendos. De ello se concluye que el acuerdo no contradice la Constitución de la República en este otro punto.

d. Sobre los derechos arancelarios y la tributación

En lo concerniente a los derechos arancelarios y tributación, el acuerdo objeto de control establece, en sus artículos 13 y 14, de acuerdo a la reciprocidad, que, cada parte otorgará exención a la aerolínea designada por la otra parte, en la explotación de los servicios convenidos en el párrafo 1 del indicado artículo 13. Estas exenciones se harán bajo los supuestos bien definidos por el párrafo 2 de dicho artículo.

Por otro lado, respecto a la tributación, el acuerdo establece que los beneficios obtenidos de las operaciones realizadas en cuanto a los servicios aéreos a que se refiere el convenio serán gravados conforme a lo dispuesto al respecto en la legislación de cada país.

En este contexto, es oportuno establecer que cuando República Dominicana suscribe o ratifica un tratado, acuerdo o convenio, lo hace con el objetivo de que lo estipulado en ellos se desarrolle en un marco de reciprocidad e igualdad[2] en relación con el objeto principal del acuerdo de que se trate. Con ello se procura que las partes suscribientes puedan ejercer las mismas prerrogativas -tal y como se establece en el presente acuerdo- sobre la base de la reciprocidad de derechos y obligaciones mutuos, con lo cual se deja por establecido que los beneficios de la operación de aeronaves en el transporte aéreo internacional solo serán gravables *según el derecho interno de cada Estado*, *siempre con la finalidad* de protegerse de la evasión *d*e los agentes económicos globales.[3] Esto es así producto de que el tráfico de personas, mercancías y servicios es una problemática que se vuelve cada vez más global, lo que obliga a que las relaciones internacionales, la integración económica y la inversión internacional se realicen en un marco de reciprocidad en el manejo de las informaciones fiscales y tributarias entre los Estados que conforman la

[2] Sentencia TC/0315/15, del veinticinco (25) de septiembre de dos mil quince (2015).
[3] Sentencia TC/0819/17, del doce (12) dediciembre de dos mil diecisiete (2017).

comunidad internacional, propósitos que comparte el Estado dominicano, *de acuerdo a* lo *consagrado en* el artículo 26 de nuestra ley fundamental.

e. Terminación y entrada en vigor

Respecto a la terminación del referido acuerdo, ésta se podrá llevar a cabo en cualquier momento, con sujeción, no obstante, a que se siga el procedimiento establecido en su artículo *32*. De la lectura del indicado artículo 32, se extrae que el mecanismo trazado para la duración y reiteración del acuerdo es conforme a la costumbre generalmente aceptada en la materia y, por tanto, no contradice nuestra Constitución.

En virtud de su artículo *34*, el acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación.

f. Constitucionalidad del acuerdo

En el documento objeto de control se verifica que el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala se proponen celebrar un acuerdo de transporte aéreo, en el marco de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, adoptada en la ciudad de Chicago el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1944), del que ambos países son partes signatarias, cuya ratificación, en nuestro caso, fue aprobada mediante la Resolución núm. 964, del Congreso Nacional, del once (11) de agosto de mil novecientos cuarenta y cinco (1945).

En este orden de ideas, el Tribunal Constitucional, ejerciendo de manera preventiva el control de constitucionalidad del acuerdo descrito precedentemente, constata que el objetivo de esta convención es –según lo expresado en su parte introductoria– contribuir al progreso de la aviación civil

internacional, así como establecer y operar servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios.

Queda así demostrado que las disposiciones del referido acuerdo no vulneran los preceptos de la Constitución de la República.

Esta decisión, firmada por los jueces del tribunal, fue adoptada por la mayoría requerida. No figuran las firmas de los magistrados Rafael Díaz Filpo, primer sustituto; y Manuel Ulises Bonnelly, en razón de que no participaron en la deliberación y votación de la presente sentencia por causas previstas en la ley. Figura incorporado el voto disidente del magistrado Lino Vásquez Sámuel, segundo sustituto.

Por las razones de hecho y de derecho anteriormente expuestas, el Tribunal Constitucional

DECIDE:

PRIMERO: DECLARA conforme con la Constitución de la República Dominicana el Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio de dos mil veintidós (2022), en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

SEGUNDO: ORDENA la comunicación de la presente decisión al presidente de la República, para los fines contemplados en el artículo 128, numeral 1, literal d), de la Constitución de la República.

TERCERO: DISPONE la publicación de la presente sentencia en el Boletín del Tribunal Constitucional.

Firmada: Milton Ray Guevara, juez presidente; Lino Vásquez Sámuel, juez segundo sustituto; José Alejandro Ayuso, juez; Alba Luisa Beard Marcos, jueza; Justo Pedro Castellanos Khoury, juez; Víctor Joaquín Castellanos Pizano, juez; Domingo Gil, juez; María del Carmen Santana de Cabrera, jueza; Miguel Valera Montero, juez; José Alejandro Vargas Guerrero, juez; Eunisis Vásquez Acosta, jueza; Grace A. Ventura Rondón, secretaria.

VOTO DISIDENTE DEL MAGISTRADO LINO VÁSQUEZ SÁMUEL

En ejercicio de mis facultades constitucionales y legales, y específicamente las previstas en los artículos 186 de la Constitución y 30 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio de dos mil once (2011) (en lo adelante, Ley 137-11), y respetando la opinión de los honorables jueces que en su mayoría de votos concurrentes aprobaron la sentencia de que se trata, formulo el presente voto disidente, mi divergencia se sustenta en la posición que defendí en las deliberaciones del pleno, tal como en resumidas cuentas expongo a continuación:

VOTO DISIDENTE

I. PLANTEAMIENTO DEL ASUNTO

1. El doce (12) de julio del año dos mil veintidós (2022), el Presidente de la República Dominicana, en cumplimiento de las disposiciones de los artículos 128, numeral 1), literal d), y 185, numeral 2) de la Constitución, sometió a control preventivo de constitucionalidad ante este Tribunal Constitucional, el «Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala», suscrito el primero (1°) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

2. La mayoría de los honorables jueces que componen este Tribunal, han concurrido con el voto mayoritario en la dirección de declarar conforme con la Constitución de la República Dominicana el referido acuerdo, tras considerar que su contenido no contradice las normas y preceptos establecidos en la Constitución dominicana.

3. Sin embargo, en argumento a contrario, aunque este convenio otorgó definiciones a los vocablos de "territorio y soberanía", que no ocurría en otros de igual naturaleza, su limitada definición no alcanza las exigencias y contenidos sustanciales requeridos en nuestra Carta Política, elementos indispensables de un estado soberano para el control ex antes de constitucionalidad, tal como ocurrió en el control de constitucionalidad realizado al "Acuerdo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios", decidido mediante la Sentencia TC/0114/21, del veinte (20) de enero del dos mil veinte y uno (2021).

II. ALCANCE DEL VOTO: LA CUESTIÓN PLANTEDA AMERITA QUE UNA VEZ COMPROBADO QUE EL ACUERDO NO OTORGA EL CONTENIDO SUSTANCIAL A LAS DEFINICIONES DE TERRITORIO Y SOBERANIA EN LOS TÉRMINOS DISPUESTOS POR LA CONSTITUCIÓN DOMINICANA, REITERE SU PRECEDENTE Y DECLARE SU NO CONFORMIDAD CON ESTA.

4. Como hemos establecido en el preámbulo, esta sede constitucional declaró conforme con la Constitución el Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, tras considerar sobre los conceptos de territorio y soberanía, lo siguiente:

"El acuerdo sujeto a control conceptualiza, en su artículo 1, relativo a "Definiciones", los términos "territorio" y "soberanía". Al respecto dicho texto expresa lo siguiente:

m) Territorio" A los fines del presente Acuerdo 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;
n) "Soberanía" Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio;
Lo prescrito en el citado texto es conforme a lo consignado por los artículos 2, 3 y 9 de la Constitución de la República, los cuales consagran lo siguiente:

Artículo 2.- Soberanía popular. La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, de quien emanan todos los poderes, los cuales ejerce por medio de sus representantes o en forma directa, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes.
Artículo 3.- Inviolabilidad de la soberanía y principio de no intervención. La soberanía de la Nación dominicana, Estado libre e independiente de todo poder extranjero, es inviolable. Ninguno de los poderes públicos organizados por la presente Constitución puede realizar o permitir la realización de actos que constituyan una intervención directa o indirecta en los asuntos internos o externos de la República Dominicana o una injerencia que atente contra la personalidad e integridad del Estado y de los atributos que se le reconocen y consagran en esta Constitución. El principio de la no intervención constituye una norma invariable de la política internacional dominicana.

Artículo 9.- Territorio nacional. El territorio de la República Dominicana es inalienable. Está conformado por:
4) La parte oriental de la isla de Santo Domingo, sus islas adyacentes y el conjunto de elementos naturales de su geomorfología marina. Sus límites terrestres irreductibles están fijados por el Tratado Fronterizo de 1929 y su Protocolo de Revisión de 1939. Las autoridades nacionales velan por el cuidado, protección y mantenimiento de los bornes que identifican el trazado de la línea de demarcación fronteriza, de conformidad con lo dispuesto en el tratado fronterizo y en las normas de Derecho Internacional;

5) El mar territorial, el suelo y subsuelo marinos correspondientes. La extensión del mar territorial, sus líneas de base, zona contigua, zona económica exclusiva y la plataforma continental establecidas y reguladas por la ley orgánica o por acuerdos de delimitación de fronteras marinas, en los términos más favorables permitidos por el Derecho del Mar;

6) El espacio aéreo sobre el territorio nacional, el espectro electromagnético y el espacio donde éste actúa. La ley regulará el uso de estos espacios de conformidad con las normas del derecho Internacional.

Párrafo. - Los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre, con el objetivo de asegurar y mejorar la comunicación y el acceso de la población a los bienes y servicios desarrollados en el mismo.

El acuerdo sujeto a control es cónsono, así mismo, con lo establecido por el Tribunal Constitucional en la referida sentencia TC/0037/12[4]*. En efecto, en esa decisión este órgano afirmó que "(…) Es precisamente en el territorio del Estado donde se concretiza una de las manifestaciones características de su soberanía, conformado por los límites fijados en la propia Constitución. Soberanía y territorio unidos indisolublemente son elementos indispensables para la existencia del Estado".*

Visto así, resulta que el referido acuerdo constituye un instrumento para fomentar el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos, además de facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos bajo los lineamientos de protección y seguridad de cada país, sin dejar de preservar la integridad territorial de los estados signatarios del convenio."

5. Sin embargo, las definiciones ofrecidas en un acuerdo, convenio o tratado internacional, están atribuidas a dar el significado que ambas partes les confieren a ciertos conceptos que serán utilizados de una forma específica en el acuerdo.

6. Tal como hemos apuntado en los antecedentes, se advierte, que el acuerdo objeto de voto con respecto a las definiciones cuestionadas, contiene una notable mejoría comparadas con las que se asumía en otros convenios de igual naturaleza, que se limitaban a transcribir las atribuidas en el convenio de

[4] El concepto de *territorio* dado por el Tribunal en su sentencia TC/0037/12 fue avalado posteriormente por este órgano en su sentencia TC/0511, de 10 de noviembre de 2015. En esa decisión este tribunal expresó: "Como se observa, el 'Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y la República Dominicana' y su protocolo de Enmienda, suscritos el dos (2) de noviembre de dos mil once (2011) y el veintiuno (21) de mayo de dos mil trece (2013), respectivamente, son cónsonos con lo dispuesto por el Tribunal Constitucional en su sentencia TC/0037/12 del siete (7) de septiembre dedos mil doce (2012), y subsanan la inconstitucionalidad manifiesta en el artículo 1, literal d) del Acuerdo, con el objetivo de otorgar una definición de "territorio" conforme con la Constitución de la República Dominicana del 26 de enero del 2010 y los tratados internacionales aplicables a la materia".

Chicago para el caso ocurrente, el significado de los conceptos de "soberanía y territorio", no alcanzan las exigencias sustanciales de la Carta Normativa, en razón, de que tal y como lo señaló en su oportunidad el constituyente, son elementos indispensables para el mantenimiento de la independencia de un Estado.

7. Al respecto, en un control preventivo correspondiente a un acuerdo análogo al de la especie, el Tribunal Constitucional en su Sentencia TC/0037/12, declaró no conforme con la Constitución el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Dominicana"[5], tras sostener lo siguiente:

> *1.4.16. El concepto territorio previsto en la Constitución dominicana, es suficientemente concreto para delimitar su dimensión y ámbito de aplicación y pone a cargo a los poderes públicos su protección e integridad al momento de suscribir acuerdos internacionales, al expresar que los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre.*
>
> *1.4.17. Frente a estas previsiones expresamente formuladas a los poderes públicos organizados por esta Constitución, se impone actuar con suficiente mesura frente a un acuerdo internacional de carácter bilateral que entraña aspectos sensibles de la soberanía y el territorio de la República Dominicana.*
>
> *1.4.18. Es propicio acotar también que la definición de territorio dada por las constituciones dominicana y colombiana guardan una estrecha relación, pues en ambos casos el concepto de "espacio aéreo"*

[5] Suscrito en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia, el veintinueve (29) de noviembre de dos mil once (2011). Expediente núm. TC-02-2022-0010, relativo al control preventivo de constitucionalidad del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

está integrado a la redacción de los textos dedicados a delimitar su contenido y ámbito constitucional. Además, el artículo 1 de la Convención de Chicago establece que todo Estado tiene soberanía plena de su espacio aéreo, cuando señala: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio."; criterio que no fue tomado como referencia en el presente acuerdo sujeto a control de constitucionalidad.

1.4.19. En conclusión, la inclusión en el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Dominicana de un concepto restringido de territorio y que no abarca el reconocimiento de que el Estado tiene "soberanía" plena en el espacio aéreo situado sobre su territorio limita el ejercicio pleno de soberanía consagrado en la Constitución Dominicana y por tanto lo contradice.

8. En este mismo orden, este tribunal en su sentencia TC/0045/18 estableció que:

Precisamente, del análisis del "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de Kuwait", el Tribunal ha podido constatar que este no hace referencia directa al aspecto sobre la soberanía que tienen los Estados en el espacio aéreo del territorio de cada Estado, aspecto fundamental para determinar la constitucionalidad del mismo, independientemente de que dicho acuerdo esté apegado al principio de cooperación internacional y de solidaridad entre los países.

9. En ese sentido, esta decisión considera que al tener el acuerdo un concepto restringido de territorio que no abarca el reconocimiento de que el Estado

tiene "soberanía" plena en el espacio aéreo sobre su territorio, en los términos exigidos por la Constitución[6], tal restricción e inobservancia deviene en inconstitucional:

> *Conforme lo expuesto y ante tal inobservancia en el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de Kuwait", de tener un concepto restringido de territorio y que no abarca el reconocimiento de que el Estado tiene "soberanía" plena en el espacio aéreo sobre su territorio, podemos concluir en el tenor de que dicha omisión limita el ejercicio pleno de soberanía consagrado en la Constitución dominicana; en consecuencia, el Acuerdo debe ser declarado no conforme con la Carta Sustantiva.*

10. Más recientemente, esta Corporación constitucional en su Sentencia TC/0114/21, de fecha veinte (20) de enero de dos mil veintiuno (2021), declaró no conforme con la Constitución el "Acuerdo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios"[7], considerando que:

[6] Artículo 3 de la Constitución dominicana. - Inviolabilidad de la soberanía y principio de no intervención. La soberanía de la Nación dominicana, Estado libre e independiente de todo poder extranjero, es inviolable. Ninguno de los poderes públicos organizados por la presente Constitución puede realizar o permitir la realización de actos que constituyan una intervención directa o indirecta en los asuntos internos o externos de la República Dominicana o una injerencia que atente contra la personalidad e integridad del Estado y de los atributos que se le reconocen y consagran en esta Constitución. El principio de la no intervención constituye una norma invariable de la política internacional dominicana.
Artículo 9 de la Constitución dominicana. - Territorio nacional. El territorio de la República Dominicana es inalienable. Está conformado por:
1) La parte oriental de la isla de Santo Domingo, sus islas adyacentes y el conjunto de elementos naturales de su geomorfología marina. Sus límites terrestres irreductibles están fijados por el Tratado Fronterizo de 1929 y su Protocolo de Revisión de 1936. Las autoridades nacionales velan por el cuidado, protección y mantenimiento de los bornes que identifican el trazado de la línea de demarcación fronteriza, de conformidad con lo dispuesto en el tratado fronterizo y en las normas de Derecho Internacional;
2) El mar territorial, el suelo y subsuelo marinos correspondientes. La extensión del mar territorial, sus líneas de base, zona contigua, zona económica exclusiva y la plataforma continental serán establecidas y reguladas por la ley orgánica o por acuerdos de delimitación de fronteras marinas, en los términos más favorables permitidos por el Derecho del Mar;
3) El espacio aéreo sobre el territorio nacional, el espectro electromagnético y el espacio donde éste actúa. La ley regulará el uso de estos espacios de conformidad con las normas del Derecho Internacional.
Párrafo. - Los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre, con el objetivo de asegurar y mejorar la comunicación y el acceso de la población a los bienes y servicios desarrollados en el mismo.

[7] Suscrito en Dubái, Emiratos Árabes Unidos, el tres (3) de noviembre de dos mil catorce (2014).
Expediente núm. TC-02-2022-0010, relativo al control preventivo de constitucionalidad del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Guatemala, suscrito el primero (1ero) de junio del año dos mil veintidós (2022) en Ciudad de Guatemala, Guatemala.

"6.8. Antes de continuar con su análisis, este Tribunal Constitucional debe dejar constancia que el acuerdo aquí revisado es, en los aspectos que ahora nos referimos, sustancialmente similar al acuerdo respecto del cual este colegiado tomó su decisión TC/0045/18. Contrario ha sido el caso de las revisiones que dieron lugar a las sentencias TC/0042/20[8] y TC/0061/20[9], pues en estos casos se establece la aplicación expresa de las disposiciones del Convenio de Chicago o, por lo menos, aquellas relativas a la "soberanía" y al "territorio", aplicación que no es posible derivar del acuerdo ahora sujeto a revisión, como tampoco pudo serlo de aquel cuya revisión dio lugar a la sentencia TC/0045/18. En ese sentido, por esa esencial diferencia, este Tribunal deja constancia que no se encuentra variando sus precedentes, sino que se encuentra tomando una decisión para la cual el caso más afín y el precedente aplicable es el contenido en la sentencia TC/0045/18, no el adoptado en nuestras decisiones más recientes en lo que se refiere al principio de soberanía y al territorio nacional. Esto así, porque, como ha establecido este mismo colegiado constitucional:

...el precedente vinculante lo constituye el aspecto de la sentencia donde se concretiza el alcance de una disposición constitucional, es decir, donde se explica qué es aquello que la Constitución prohíbe, permite, ordena o habilita para un tipo concreto de supuesto de hecho, a partir de una de sus indeterminadas y generales cláusulas. Es precisamente en este aspecto de la sentencia donde se produce la actividad creadora en relación con el contenido de los principios y valores que en cada etapa de la evolución del derecho corresponde al

[8] El acuerdo sujeto a revisión incluyó en su artículo 2, lo siguiente: "Aplicación del Convenio de Chicago. Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales."
[9] En este caso, el acuerdo sujeto a revisión no sólo hace referencia al Convenio de Chicago pues, aunque no incluye una cláusula de aplicación expresa, explícitamente vincula las definiciones de "soberanía" y "territorio" a aquellas de los artículos 1 y 2 del Convenio de Chicago, como puede apreciarse de su artículo 1, literales b) y g).

juez descubrir y plasmar en su decisión. [sentencia TC/0150/17] Constituyendo precedentes obligatorios por la fuerza vinculante que supone su doctrina, carácter que no solo se deriva de un mandato constitucional expreso, sino también por la función que realiza como órgano de cierre del sistema de justicia constitucional [Cfr. Sentencias TC/0150/17, TC/0360/17, TC/0299/18].

6.9 Producto de lo anteriormente expuesto, se evidencia que el significado otorgado al término "territorio" en el Acuerdo, es el mismo dado por el Convenio y que ha sido aceptado por los Estados firmantes; sin embargo, el Acuerdo suscrito entre el Gobierno dominicano y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos no refiere ni otorga una definición a la palabra "soberanía", término que para el caso de la especie se considera indispensable para el mantenimiento de la independencia de un Estado; tal como fue establecido en el precedente contenido en la Sentencia TC/0045/18 en la que con motivo de un control preventivo, este Tribunal Constitucional declaró no conforme con la Constitución el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de Kuwait", (...).

6.10. Las consideraciones transcritas precedentemente aplican mutatis mutandis al presente control preventivo de constitucionalidad sobre el referido "Acuerdo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos para Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios", lo que conduce a declararlo no conforme con la Constitución de la República Dominicana y a reservar la posibilidad de realizar el control de constitucionalidad, nueva vez, bajo los parámetros de readecuación o reestructuración del referido acuerdo en lo referente al término "territorio" y "soberanía", tal como fue previsto en la Sentencia TC/0315/156 , en la que este tribunal expresó lo siguiente:

11.15. El Tribunal Constitucional deja constancia de que el hecho de que el contenido actual del acuerdo estudiado contiene aspectos esenciales que no se ajustan a la Constitución de la República Dominicana, no significa un impedimento para que ante una eventual reestructuración o reorientación de las cláusulas insalvables del mismo -habida cuenta de las buenas relaciones bilaterales existentes entre los Estados Unidos de América y la República Dominicana-, este colegiado, en su función de guardián de la supremacía de la Constitución y en aplicación del control preventivo de la constitucionalidad, pueda evaluar nueva vez las pretensiones de las Partes.

11. Este Colectivo Constitucional en su Sentencia TC/0511/15, del diez (10) de noviembre de dos mil quince (2015), relativa al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y la República Dominicana' y su protocolo de Enmienda, suscritos el dos (2) de noviembre de dos mil once (2011) y el veintiuno (21) de mayo de dos mil trece (2013), respectivamente, declaró conforme con la Constitución el referido acuerdo y sus protocolos, estableciendo en su parte decisoria lo siguiente:

a. "El término "territorio"

El Protocolo de Enmienda, como parte integrante del Acuerdo del 29 de noviembre de 2011, tiene como finalidad modificar el literal d) del artículo 1 del Acuerdo, para que en lo adelante, y salvo que se indique lo contrario, el término "territorio" rece de la siguiente manera:

Se modifica el texto del literal d) del artículo 1 del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la República de Colombia y la República Dominicana, suscrito el 29 de noviembre de 2011, que a partir del Presente Protocolo quedará redactado así:

e) el término "territorio" en relación con la República de Colombia es el definido en la Constitución política de 1991, su legislación interna a la firma del Presente Acuerdo y el derecho internacional, incluidos los tratados internacionales aplicables y vigentes.

El término "territorio" en relación con la República Dominicana es el definido en la Constitución proclamada el 26 de enero de 2010, su legislación interna a la firma del Presente Acuerdo y el derecho internacional, incluidos los tratados internacionales aplicables y vigentes.

Como se observa, el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y la República Dominicana" y su protocolo de Enmienda, suscritos el dos (2) de noviembre de dos mil once (2011) y el veintiuno (21) de mayo de dos mil trece (2013), respectivamente, son cónsonos con lo dispuesto por el Tribunal Constitucional en su sentencia TC/0037/12 del siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012), y subsanan la inconstitucionalidad manifiesta en el artículo 1, literal d) del Acuerdo, con el objetivo de otorgar una definición de "territorio" conforme con la Constitución de la República Dominicana del 26 de enero del 2010 y los tratados internacionales aplicables a la materia.

12. Para el exponente de este voto particular, el contenido de la precitada Sentencia TC/0511/15, centra su atención en una solución que subsana un específico descuido del equipo de negociadores dominicanos, obligados a observar el imperativo mandato del artículo 9.3 de la Constitución que en su párrafo dispone *" Los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre, con el objetivo de asegurar y mejorar la comunicación y el acceso de la población a los bienes y servicios*

desarrollados en el mismo", por lo que en estos supuestos, lo racionalmente conveniente es dotar del contenido que las constituciones de los estados partes les otorgan a los conceptos de soberanía y territorio, a efectos de estos instrumentos del desarrollo de la aeronavegación y de la inversión turística.

13. Con base en los precedentes anteriormente citados, es pertinente destacar, que de conformidad con nuestra jurisprudencia la cuestión de la soberanía y el territorio supone un asunto que debe ser manejado con extrema cautela y sensibilidad por este Tribunal Constitucional en procura de salvaguardar la supremacía constitucional, y a fin de que el contenido del acuerdo, convenio o tratado sea compatible con nuestro ordenamiento constitucional.

14. Es así, que la no inclusión en el Acuerdo objeto de voto de estos conceptos o definiciones conforme a la dimensión sustantiva contenida en nuestra Carta Política, limita el ejercicio pleno de la soberanía y el territorio que esta consagra, y, por tanto, la contradice.

15. De acuerdo con el artículo 184 de la Constitución, las decisiones del Tribunal Constitucional son definitivas e irrevocables y constituyen precedentes vinculantes para todos los poderes públicos y órganos del Estado. Esto implica que el propio Tribunal debe ceñirse a sus decisiones previas y respetarlas, a no ser que existan motivos de importancia que le obliguen a desligarse, en cuyo caso, debe exponer los fundamentos de hecho y de derecho que le conducen a modificar su criterio, tal como lo indica el párrafo I del artículo 31 de la Ley núm. 137-11.

16. El apego a los precedentes se sostiene en la importancia de generar estabilidad en el sistema de precedentes y en dotarlo de seguridad jurídica; en primer orden, para que las decisiones del Tribunal sean respetadas por el propio tribunal (auto precedente) y por los demás poderes públicos, y en segundo

orden, para proveer a los ciudadanos la certeza de que ante hechos similares se aplicarán las mismas consecuencias jurídicas.

17. La importancia del precedente ha llevado al sistema jurídico de Colombia a reconocerlo como un nuevo derecho de los ciudadanos frente a la Administración, y consiste en la expectativa legítima en la cual las autoridades den un trato igual al que ha beneficiado a otros, mediante la aplicación de *precedentes judiciales* que hubieren resuelto casos similares al suyo[10]. Así que, la incorporación de esta institución en su legislación positiva constituye una manifestación inequívoca de la relevancia normativa que ésta supone para ajustar a niveles óptimos el principio de igualdad en las decisiones de los tribunales.

18. Es precisamente por lo anterior, que reiteramos el criterio planteado en los votos que hemos venido desarrollando sobre la importancia de los precedentes y su aplicación en casos de características similares, a fin de salvaguardar la seguridad jurídica.

19. En conclusión, por todo lo antes expuesto, esta corporación constitucional debió decretar la inconstitucionalidad del presente acuerdo, en razón de que al igual que lo hizo en los precitados precedentes, no otorga definiciones a los conceptos de "soberanía y territorio" conforme los contenidos sustanciales de la Constitución.

III. POSIBLE SOLUCIÓN

La cuestión planteada conduce a que esta Corte, al examinar los controles preventivos de constitucionalidad con igual o parecido plano fáctico debe ex

[10] Ver artículo 10 de la Ley 1437 de 2011. El nuevo código de procedimiento y de lo contencioso administrativo propuso a través de los artículos 10, 102, 269, 270 y 271 de la Ley 1437 de 2011, un sistema que convierte a la jurisprudencia del Consejo de Estado en una guía para que el Estado dé a los ciudadanos un trato más igualitario y justo.

antes, verificar que los conceptos de soberanía y territorio cumplan con las exigencias sustanciales de nuestra Carta Sustantiva, de lo contrario, declarar la inconstitucionalidad de aquellos acuerdos, convenios o tratados internacionales, que como en el caso que discurre, no otorguen definiciones acordes a una o ambas categorías citadas.

Firmadao Lino Vásquez Sámuel, juez segundo sustituto.

La presente sentencia es dada y firmada por los señores jueces del Tribunal Constitucional que anteceden, en la sesión del Pleno celebrada el día, mes y año anteriormente expresados, y publicada por mí, secretaria del Tribunal Constitucional, que certifico.

Grace A. Ventura Rondón
Secretaria