República Dominicana
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

SENTENCIA TC/0148/22

Referencia: Expediente núm. TC-02-2021-0004, relativo al control preventivo de constitucionalidad del "Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay", suscrito en Santo Domingo, República Dominicana, el doce (12) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

En el municipio Santo Domingo Oeste, provincia Santo Domingo, República Dominicana, a los trece (13) días del mes de mayo del año dos mil veintidós (2022).

El Tribunal Constitucional, regularmente constituido por los magistrados Milton Ray Guevara, presidente; Rafael Díaz Filpo, primer sustituto; Lino Vásquez Sámuel, segundo sustituto; José Alejandro Ayuso, Alba Luisa Beard Marcos, Manuel Ulises Bonnelly Vega, Justo Pedro Castellanos Khoury, Víctor Joaquín Castellanos Pizano, Domingo Gil, María del Carmen Santana de Cabrera, Miguel Valera Montero y José Alejandro Vargas Guerrero, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, específicamente las previstas en los artículos 185, numeral 2, de la Constitución y 9 y 55 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, de fecha trece (13) de junio del año dos mil once (2011), dicta la siguiente sentencia:

I. ANTECEDENTES

a. El siete de junio de dos mil veintiuno (2021), el presidente de la República, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 185.2 de la Constitución de la República, y en procura de garantizar la supremacía de nuestra carta sustantiva, sometió a control preventivo de constitucionalidad, ante este tribunal, el "Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay". Este convenio fue suscrito en Santo Domingo, República Dominicana, el doce (12) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

b. El "Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay" fue suscrito por los representantes de ambos países, en el marco de las relaciones bilaterales aerocomerciales entre los dos Estados. El convenio pretende fomentar y fortalecer las relaciones de carácter económico y cultural existentes entre los dos pueblos, a través del desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos sobre la base de la igualdad de oportunidades de servicios aéreos, garantizando el mayor grado de protección y seguridad internacional.

1. Objetivo del acuerdo

De conformidad con las disposiciones contenidas en el capítulo II del citado acuerdo, este tiene por objetivo reconocer a las partes los siguientes derechos:

a. El derecho de sobrevolar el territorio de la otra parte contratante;
b. el derecho de hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
c. el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre los territorios de las partes y entre el territorio de la parte contratante y cualquier tercer país, a través de su propio

territorio, pudiendo dichos servicios, cuando se trate de vuelos exclusivos de carga, no comprender ningún punto del territorio de la parte que designa la línea aérea, sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.

2. Aspectos generales del acuerdo

2.1. En relación con el objeto del presente acuerdo, el artículo 1 ofrece el significado de los siguientes términos:

> *a. El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluye a cualquier Anexo adoptado por de conformidad con el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio, prevista en los Artículos 90 y 94 del mismo.*
>
> *b. Los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*
>
> *c. La expresión "Autoridades Aeronáuticas" significa, en lo que se refiere a la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y en lo que se refiere a la República Oriental del Uruguay a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA),*

o en ambos casos, toda persona u organismo que este facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.

d. La expresión "líneas aéreas designadas" significa las empresas de transporte aéreo que cada una de las Partes haya designado, de conformidad con el Artículo III del presente Acuerdo, para la explotación de los servicios aéreos.

e. Las expresiones "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales", tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio.

f. El término "servicios convenidos" significa los servicios descritos en el Artículo II del presente Acuerdo.

g. El término "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional.

h. "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes o con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada unan de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual las líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.

El Anexo forma parte del presente Acuerdo y toda referencia a este lo implica salvo expresión en contrario. Su modificación se efectuará de conformidad con el procedimiento indicado en el Artículo XVIII.

2.2. El artículo 2 del acuerdo contempla lo relativo al otorgamiento de derechos en la forma que sigue:

> *1. Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y su anexo con el fin de establecer los servicios convenidos.*
>
> *2. Sujeto a las previsiones del presente Acuerdo y su Anexo, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte, mientras operen los servicios convenidos, gozarán de los siguientes derechos:*
>
> *i. el de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante;*
> *j. el de hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;*
> *k. el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga o exclusivos de carga, entre los territorios de las Partes y entre el territorio de la Parta Contratante y cualquier tercer País, a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios, cuando se trate de vuelos exclusivos de carga, no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.*
>
> *3. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilitaciones en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.*
>
> *4. Cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:*
>
> *l. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.*

m. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

n. Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden, siempre y cuando se mantenga el cumplimiento del párrafo 2, literal c) de este Artículo.

o. Omitir escalas en cualquier punto o puntos.

p. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.

q. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público.

r. Explotar servicios en régimen de Código Compartido.

2.3. Por consiguiente, sobre las condiciones para el ejercicio de los derechos otorgados, el artículo 3 del acuerdo establece lo siguiente:

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas Autoridades Aeronáuticas y por vía diplomática a la otra Parte Contratante, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con el Artículo II.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 4 y 5 del presente Artículo, conceder sin demora a la línea o líneas aéreas designadas, las autorizaciones necesarias.

3. La Autoridad Aeronáutica de una de las Partes Contratante podrá requerir que la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo, que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos aplicados por dicha Autoridad a la explotación de los servicios convenidos.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II de este Acuerdo, si la línea aérea no está estipulada ni tiene su oficina principal de negocios en el territorio de la Parte que la designa, o si no está sometida al control normativo efectivo del Estado designante.

5. 5. Cuando una línea o líneas aéreas hayan sido parte de este modo designadas y autorizadas, podrán iniciar en cualquier momento dentro del plazo otorgado, la explotación de los servicios convenidos, siempre que hayan procedido en materia de tarifas, de conformidad con las disposiciones del Anexo I Sección III de este Acuerdo.

2.4. Sobre la revocación, suspensión y limitación de los derechos, el artículo 4 establece lo que transcribimos a seguidas:

1. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a la línea o líneas aéreas designadas por la otra parte Contratante o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:

a) cuando esta línea o líneas aéreas no cumplan las leyes y reglamentos de la Parte que concede los derechos;
b) cuando la línea aérea o líneas aéreas no estén constituidas ni tengan su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte Contratante;
c) cuando la línea aérea no esté bajo el control normativo efectivo del Estado designante; y
d) cuando la línea o líneas aéreas dejen de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediatas sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente luego de la celebración de una Reunión de Consulta con arreglo al Artículo XVIII del presente Acuerdo.

2.5. En cuanto al uso de instalaciones y servicios e imposiciones de derechos aeroportuarios, el artículo 5 del Acuerdo prevé lo siguiente:

1. Las líneas o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos civiles de la otra Parte Contratante.

2. Al utilizar dichas instalaciones y servicios prestados por una Parte Contratante, la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante no deberán pagar derechos más altos que los que pagan las demás líneas aéreas extranjeras que operan en servicios internacionales regulares.

2.6. Las oportunidades comerciales figuran establecidas en el artículo 6 del acuerdo, que dispone lo indicado a continuación:

> *1. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta del transporte aéreo.*
> *2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en dicho territorio, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.*
> *3. Cada línea aérea podrá proporcional sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente.*
> *a) Estos derechos estarán limitados por restricciones físicas impuestas por consideraciones de la seguridad del aeropuerto o por la aplicación de leyes, reglamentos, normas o disposiciones contractuales internas de cualquiera de las Partes.*
> *b) Cuando esas consideraciones excluyan, imposibiliten, limiten o restrinjan la prestación de un servicio en tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.*
> *4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la*

monera de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes en cada Parte Contratante.

5. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta:

I) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, y

II) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.

6. Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

2.7. A seguidas, el artículo 7 del acuerdo regula lo relativo a la aplicación de los tributos locales. Al respecto, establece lo siguiente:

Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, serán tributados de acuerdo con la legislación de cada Parte.

Cuando exista entre las Partes un Acuerdo para evitar la doble tributación respeto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

2.8. El artículo 8 del acuerdo dispone la exención de derechos aduaneros. Este texto reza así:

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes, su equipo habitual, combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, provisiones de a bordo, incluso alimentos, bebidas y tabaco, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.

2. Aun cuando podrá exigirse que quedan sometidos a vigilancia o control aduanero, estarán igualmente exentos de los mismo derechos e impuestos, con excepción del pago de servicios prestados:

a) las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de las mismas, para su consumo a bordo de las aeronaves destinadas a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y,

c) Los impresos y material de publicidad sin valor comercial de la línea o líneas aéreas.

3. No podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de sus autoridades aduaneras, el equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante. En tal caso podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades, hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma, debidamente autorizada.

4. Las líneas aéreas, dentro del régimen de exenciones que acuerden los subpárrafos a), b) y c) del párrafo 2 de este Artículo, podrán almacenar en los aeropuertos de la otra Parte Contratante y bajo control aduanero, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo, introducidos desde el territorio de cada Parte Contratante desde terceros Estados y destinados al uso exclusivo de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos.

2.9. Otro aspecto contemplado en el acuerdo es el relativo a la transferencia de excedentes. Al respecto, el artículo 9 prescribe lo siguiente:

Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra, la absoluta libertad de transferencia de los excedentes de los ingresos sobre gastos realizados en su territorio en lo que concierne al transporte de pasajeros, correo y carga efectuado por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, conforme a las disposiciones cambiarias vigentes a la fecha de la respectiva transferencia. Las transferencias entre las Partes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

2.10. En cuanto a las facilidades a pasajeros, equipaje y carga en tránsito, el artículo 10 del acuerdo prevé lo que a continuación transcribimos:

Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos, cuando se estime conveniente, a un control simplificado, sin perjuicio de las medidas que puedan ser adoptadas para prevenir y reprimir los delitos contra la seguridad de la aviación civil. El equipaje y la carga en tránsito estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.

2.11. En cuanto al reconocimiento de certificados, licencias y habilitaciones, el artículo 11 del acuerdo establece lo que sigue:

> *Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes, que se encuentren vigentes, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores, al mínimo que puedan ser establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional.*

2.12. El acuerdo prevé la investigación de accidentes. Esto lo regula su artículo 12, que prescribe:

> *1. En caso de aterrizaje forzoso o de un accidente de una aeronave de una de las Partes Contratantes, en el territorio de la otra Parte Contratante, ésta dará los pasos necesarios para socorrer inmediatamente a la aeronave, a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, y adoptará las medidas para asegurar la integridad de la aeronave, así como la integridad del equipaje, de la carga y del correo que estén en dicha aeronave.*
> *2. La Parte Contratante en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, comunicará inmediatamente el hecho a la otra Parte Contratante y tomara las medidas necesarias para la investigación de las circunstancias y causas del mismo y, por solicitud, dará permiso correspondiente a los representantes de esta otra Parte Contratante para que participen como observadores durante la investigación.*
> *3. La Parte Contratante que realice la investigación del accidente proporcionará a la otra Parte Contratante información sobre sus resultados y un informe final.*

2.13. El artículo 13 del acuerdo se refiere a la aplicación de leyes y reglamentos. En este sentido dispone lo que a continuación indicamos:

> *1. Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de la Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.*
>
> *2. Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salido de su territorio, de pasajeros, equipaje, correo y carga, así como los concernientes a los tramites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, correo y carga transportados por las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.*

2.14. El contenido del artículo 14 del acuerdo dispone lo concerniente a las zonas prohibidas, según lo que transcribimos a seguidas:

> *1. Cada Parte Contratante podrá, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones sean aplicadas igualmente a las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante o a las líneas aéreas de terceros Estados que exploten servicios aéreos similares.*

2. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no interferir innecesariamente con la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte Contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a la otra Parte Contratante.

2.15. El artículo 15 del acuerdo regula el intercambio de informaciones, conforme a lo que transcribimos a continuación:

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes harán un regular intercambio de información con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación correcta de las disposiciones del presente Acuerdo y su Anexo.

2. La Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante en cuya jurisdicción la o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante o su personal hayan cometido infracción contra los reglamentos de navegación aérea, lo pondrá en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuere solicitado, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios y de que disponga la otra Parte Contratante. Tales informes podrán incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por la línea o líneas aéreas designadas en los servicios convenidos y el origen y destino de tal tráfico.

2.16. La seguridad operacional está establecida en el artículo 16 del acuerdo, que dispone:

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 (treinta) días de presentada dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, que tratan de las normas de seguridad operacional que satisfagan las norma en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro del plazo convenido.

3. *De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de otra Parte podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante, las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.*

4. Toda medida tomada por una Parte, de conformidad con el párrafo anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

5. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho será notificado al secretario general de la OACI.

También será notificada a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

2.17. En cuanto a la seguridad de la aviación civil, el artículo 17 del acuerdo estipula lo que sigue:

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de 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; el Convenio para la de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 199,

siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en esos Convenios.

2. Las partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que se soliciten para impedir actos de apoderamiento Ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves sus pasajeros y tripulación, aeropuerto e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre la seguridad de la aviación civil establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronave de su matricula o los explotadores que tengan la oficina principal 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 civil.

4. Cada Parte Contratante conviene en que exigirán a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la Aviación que se mencionan en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de 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 tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuerto o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas designadas por esa Parte. Cuando sea requerido por una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los quince (15) días. Cualquier acción tomada de conformidad con este párrafo cesará en el momento del cumplimiento por la otra Parte con las disposiciones de seguridad de este artículo.

2.18. En lo que respecta a las consultas y modificaciones al acuerdo y su anexo, su artículo 18 señala lo que a continuación transcribimos:

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar el presente Acuerdo o su Anexo, podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, en relación con las modificaciones propuestas. Las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a contar de la fecha de recibo de la solicitud.

2. Las modificaciones que convengan las Partes Contratantes, a este Acuerdo, entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos constitucionales de cada una de las Partes Contratantes.
3. Las modificaciones del Anexo al presente Acuerdo se acordarán directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y entrarán en vigencia definitiva cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.

2.19. La solución de controversias está prevista en el artículo 19 del acuerdo, cuyo contenido es el siguiente:

1. Si surgiere una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.
2. Si las Partes no llegaren a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.
3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

2.20. Las modificaciones por convenio multilateral están previstas en su artículo 20, que prescribe:

Si un Convenio Multilateral sobre transporte aéreo internacional ratificado por ambas Partes Contratantes entrara en vigor, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de conformidad con las estipulaciones de dicho Convenio.

2.21. El término y la denuncia del acuerdo están regulados por el artículo 21, que reza así:

> *1. Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, denunciar el presente Acuerdo. La notificación será comunicada simultáneamente a la otra Parte y a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).*
>
> *2. Este Acuerdo dejará de estar en vigencia seis (6) meses después de recibida la notificación por la otra Parte, a no ser que dicha notificación sea retirada, de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de ese período. Si la Parte a la cual fue dirigida la notificación no acusa recibo, se considerará recibida catorce días después de haber llegado la notificación a la Organización de Aviación Civil internacional (OACI).*

2.22. Por último, el artículo 22 contempla lo concerniente a la vigencia del acuerdo. Este texto dispone:

> *1. Este Acuerdo y su Anexo serán ratificados de conformidad con las respectivas legislaciones internas de la Partes Contratantes y entrarán en vigencia a partir del Canje de los instrumentos de ratificación por vía diplomática.*
>
> 2. *El presente Acuerdo y su Anexo sustituyen a todos los actos, permisos, derechos, privilegios y concesiones existentes a la fecha de su firma, otorgados por cualquiera de las Partes Contratantes a favor de la otra, con relación a los servicios convenidos.*

2.23. En adición a los artículos transcritos, el acuerdo consta de un anexo que, a su vez, contiene tres secciones, todo lo cual transcribimos a seguidas:

SECCIÓN I
CAPACIDAD Y VUELOS NO REGULARES

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Cada Parte concederá, en régimen de reciprocidad, pronta aprobación para la realización de operaciones no regulares o chárter de las líneas aéreas que sean debidamente autorizadas por la otra Parte, sin limitación en cuanto a los derechos de tráfico y al número de vuelos no regulares de pasajeros y de carga, salvo lo establecido por el Artículo II del presente Acuerdo.

3. Las disposiciones relativas a la Aplicación de Leyes; Reconocimiento de Certificados y Licencias; Seguridad Operacional; Seguridad de la Aviación Civil; Derechos Impuestos a los Usuarios; Derechos de Aduana; Tributos Locales; Tarifas; Convención de Divisas y Transferencia de Ganancias; Servicios de Asistencia en Tierra; Estadísticas y Consultas del presente Acuerdo, se aplicarán también a los vuelos chárter y no regulares operados por las líneas aéreas de una Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte, al igual que a las líneas aéreas que operan dichos vuelos.

SECCION II
ITINERARIOS DE VUELOS

1. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán lo más rápidamente posible, las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias líneas aéreas de transporte para

explotar todo o parte de los servicios convenidos. Dichas informaciones consistirán particularmente en copia de las autorizaciones acordadas y de sus modificaciones eventuales y cualesquiera otras que puedan resultar de interés para las Partes Contratantes.

2. Las líneas aéreas designadas comunicarán las frecuencias e itinerarios a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con quince (15) días de anticipación a la inauguración de los servicios convenidos, a los efectos de su registro. Deberán también comunicar las modificaciones eventuales a los mismos fines.

SECCION III
TARIFAS

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo de acuerdo con las normas del País de Origen, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
a) Impedir practicas o tarifas discriminatorias;
b) Proteger a los consumidores con respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y
c) Proteger a las líneas aéreas de tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental derecho o indirecto.
2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a quince (15) días antes de la fecha propuesta para su entrega en vigencia.

3. Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 de la presente Sección, ellas deberán notificara a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una solución. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

3. Competencia

En virtud de los artículos 6 y 185.2 de la Constitución de la República y 9, 55 y 56 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, el Tribunal Constitucional es el órgano competente para ejercer el control preventivo de constitucionalidad de los tratados internacionales. De conformidad con los indicados textos constitucionales y legales, el Tribunal Constitucional procede a examinar la constitucionalidad del acuerdo de referencia.

4. Supremacía constitucional

4.1. El control de constitucionalidad es el mecanismo habilitado por la Constitución para hacer efectivo el principio de supremacía constitucional, en virtud de lo preceptuado en su artículo 6, al proclamar que *todas las personas y órganos que ejerzan potestades públicas están sujetos a la Constitución, norma suprema y fundamento del ordenamiento jurídico del Estado. Son nulos de pleno derecho toda ley, decreto, resolución, reglamento o acto contrarios a la Constitución.*

4.2. El control preventivo persigue que las cláusulas que integran un acuerdo internacional no contradigan la Carta Fundamental. Con ello se procura evitar distorsiones del ordenamiento constitucional con los tratados internacionales (los cuales constituyen fuentes del derecho interno), para que el Estado dominicano no se haga compromisario, en el ámbito internacional, de obligaciones y deberes contrarios a la Constitución.

5. Recepción del derecho internacional

5.1. El control preventivo implica someter las cláusulas que integran un convenio internacional a un riguroso examen de constitucionalidad, con la finalidad de evitar que el Estado asuma –como se ha dicho– compromisos internacionales contrarios a disposiciones constitucionales, tomando en consideración que, dado el sistema dualista de nuestro ordenamiento jurídico, dicho instrumento jurídico pasa, en caso de aprobación, a ser fuente del derecho interno. De esta manera, el control preventivo viene a garantizar –según lo afirmado– que el Estado dominicano no se haga compromisario, frente a la comunidad internacional, de obligaciones y deberes que puedan resultar no conformes con la Constitución de la República.

5.2. En ese sentido, el artículo 26.1 de la Constitución dispone que el Estado reconoce y aplica las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado.

5.3. Al efecto, la Constitución de la República prescribe, en su artículo 26.2, lo siguiente:

> *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.*

5.4. Asimismo, la Constitución dominicana proclama el fortalecimiento de las relaciones internacionales. Al respecto establece, en el numeral 4 del citado artículo 26, lo que a continuación consignamos:

> *La República Dominicana acepta, en igualdad de condiciones con otros Estados, 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.*

5.5. 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. Es por ello que, aunque tiene en cuanta la

defensa de los intereses nacionales, está abierto a la cooperación e integración mediante la negociación y concertación de tratados en áreas definidas. Ello es así como parte de la estrategia en sus relaciones con la comunidad internacional. El artículo 26, numeral 5, de la Constitución prescribe en este sentido lo siguiente:

> *La República Dominicana promoverá y favorecerá la integración con las naciones de América, a fin de fortalecer una comunidad de naciones que defienda los intereses de la región. El Estado podrá suscribir tratados internacionales para promover el desarrollo común de las naciones, que aseguren el bienestar de los pueblos y la seguridad colectiva de sus habitantes, y para atribuir a organizaciones supranacionales las competencias requeridas para participar en procesos de integración.*

5.6. A tono con ese texto, el Tribunal Constitucional, en la Sentencia TC/0037/12,[1] afirmó:

> *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 con la comunidad internacional*.

5.7. En este orden, conviene indicar que 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 implicaciones que trascienden el ámbito interno. Ello

[1] Sentencia del siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012).

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 (de conformidad con la regla *pacta sunt servanda*), sin que puedan ser invocadas, por ende, normas del derecho interno para incumplir la responsabilidad internacional asumida en la convención. Se plantea así, desde esta óptica, la necesidad de que su contenido sea acorde con los principios y valores de la Constitución, que es la norma suprema y fundamento del ordenamiento jurídico del Estado.[2]

5.8. De ahí que, para el cumplimiento de estas obligaciones, el control preventivo de constitucionalidad constituye un instrumento de vital importancia en la preservación del Estado de derecho y nuestro sistema de fuentes de derecho, en el que la Constitución constituye la Ley Suprema. Ello es conforme con las previsiones constitucionalmente establecidas.

6. Principio de reciprocidad e igualdad

6.1. Las relaciones y el derecho internacional se fundan, esencialmente, en la cooperación, la ayuda mutua y la participación en igualdad de condiciones por parte de los Estados contratantes. Tal fue lo que previó el constituyente dominicano cuando estableció, en el artículo 26 de la nuestra Carta Sustantiva, lo siguiente:

> *República Dominicana es un Estado miembro de la comunidad internacional, abierto a la cooperación y apegado a las normas del derecho internacional, en consecuencia: 1) Reconoce y aplica las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado; 2) las normas vigentes*

[2] Se trata del reconocimiento universal de los principios del **libre consentimiento** y la **buena fe** y de la regla ***pacta sunt servanda***, aforismo que significa que los tratados deben ser cumplidos, y al que se hace alusión en el preámbulo de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, consagrado luego en los artículos 12 a 18 y 26 de esta convención.

de convenios internacionales ratificados regirán en el ámbito interno, una vez publicados de manera oficial; 3) las relaciones internacionales de Republica Dominicana se fundamentan y rigen por la afirmación y promoción de sus valores e intereses nacionales, el respeto a los derechos humanos y al derecho internacional; 4) igualdad de condiciones con otros Estados, 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; República Dominicana promoverá y favorecerá la integración con las naciones de América, a fin de fortalecer una comunidad de naciones que defienda los intereses de la región. El Estado podrá suscribir tratados internacionales para promover el desarrollo común de las naciones, que aseguren el bienestar de los pueblos y la seguridad colectiva de sus habitantes, y para atribuir a organizaciones supranacionales las competencias requeridas para participar en procesos de integración; 6) se pronuncia en favor de la solidaridad económica entre los países de América y apoya iniciativas en defensa de sus productos básicos, materias primas y biodiversidad.

6.2. En materia de suscripción de acuerdos o tratados internacionales, el principio de reciprocidad *hace alusión* –conforme a lo sostenido por la Corte Constitucional de Colombia– *a la correspondencia que debe existir entre un Estado y otro.*[3] Por otra parte, es necesario precisar, que, a la luz de lo pregonado por el principio de igualdad, que cuando un Estado se apresta a convenir un acuerdo con otro Estado, debe advertir que uno de los propósitos que auspician

[3] Corte Constitucional de Colombia, sentencia C-893-09, del dos (2) de diciembre de dos mil nueve (2009).

el fomento de las relaciones internacionales es que las naciones contratantes obtengan, en igualdad de condiciones o en condiciones razonablemente parecidas o equilibradas, tantas obligaciones como beneficios.

6.3. En armonía con lo anterior, luego de analizar el contenido del acuerdo de la especie, hemos constatado que este crea obligaciones y beneficios recíprocos para ambos Estados, sin crear privilegios particulares. Esa situación evidencia la reciprocidad y el tratamiento igualitario que deben caracterizar los acuerdos, lo cual es cónsono con las disposiciones de los numerales 3 y 4 del artículo 26 constitucional.

7. Control de constitucionalidad

7.1. Conforme a lo anteriormente consignado, el gobierno de la República Dominicana y el gobierno de la República Oriental de Uruguay celebraron un acuerdo de cooperación internacional para desarrollar los servicios aéreos entre ambos Estados, bajo los principios y disposiciones de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, adoptada en la ciudad de Chicago el siete (7) de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro (1944), del cual ambos países son partes signatarias. En este acuerdo las partes contratantes se comprometen a actuar en el plano internacional, regional y nacional en armonía con los intereses nacionales, la convivencia pacífica entre los pueblos y los deberes de solidaridad con todas las naciones. Este acuerdo debe ser sometido –como ya se ha dicho–, al control previo de constitucionalidad, según lo prescrito al respecto por nuestra Ley Fundamental.

7.2. Con el objetivo de ejercer dicho control y sin dejar de cumplir con su rol de practicar una revisión integral, el Tribunal entiende pertinente centrar su atención en aquellos aspectos que están vinculados directamente con su contenido y que ameritan ser confrontados con los valores, derechos y principios contenidos en la Constitución.

7.3. Acorde a lo anterior, este tribunal constitucional constata que el objeto del acuerdo es establecer servicios de transporte aéreo entre sus respectivos territorios, reconociendo la importancia del transporte aéreo como medio de desarrollo y cooperación entre ambos pueblos, facilitando la expansión de oportunidades del transporte aéreo internacional.

7.4. En este tenor, en el marco de la revisión de las cláusulas del referido acuerdo, y ejerciendo el indicado control preventivo de constitucionalidad, resulta necesario destacar algunas disposiciones relevantes de dicho acuerdo; a saber: a) la definición de territorio; b) la aplicación del Convenio de Chicago con relación al concepto de soberanía; c) la aplicabilidad de las leyes nacionales; d) las consultas y modificaciones; e) la solución de controversias; f) la terminación y vigencia del acuerdo.

a. Definición de territorio

7.5. El artículo 1 del acuerdo aéreo entre los gobiernos de Uruguay y de República Dominicana versa sobre *definiciones*. En esta disposición las partes intervinientes convienen, en su literal b), lo siguiente:

> *b) los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*

7.6. De esa disposición se concluye que el acuerdo entre ambos estado asume el contenido del artículo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994). Este último define el concepto de **territorio** de la manera siguiente: *A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*

7.7. En este sentido es preciso indicar que el artículo 9 de nuestra Carta Sustantiva se refiere al **territorio** de República Dominicana en los siguientes términos:

> *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.

7.8. Al tenor de lo anterior, el concepto **territorio** tiene para este órgano constitucional el alcance establecido en la mencionada sentencia TC/0037/12, conforme a lo que se consigna a continuación:

> *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.*
>
> *Frente a estas previsiones expresamente formuladas a los poderes públicos organizados por esta Constitución, se impone actuar con suficiente mensura frente a un acuerdo internacional de carácter bilateral que entraña aspectos sensibles de la soberanía y el territorio de la República Dominicana*[4].

7.9. En la precedente argumentación se verifica que el significado otorgado al término **territorio** en el artículo 1 del acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay coincide con el prescrito en el Convenio de Chicago, el cual fue aceptado por los Estados suscribientes del convenio objeto de este control. De igual manera, se evidencia una definición cónsona con la prevista en la

[4] Este criterio fue reiterado por el Tribunal en su Sentencia TC/0045/18, del veintidós (22) de marzo de dos mil dieciocho (2018).

Constitución dominicana, así como con la otorgada por esta jurisdicción constitucional, en su rol de intérprete de nuestra Carta Sustantiva, específicamente en las sentencias TC/0045/18[5] y TC/0295/21.[6]

b. Adopción de la definición de soberanía del Convenio de Chicago

7.10. El llamado Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional define el concepto **soberanía** en su artículo 1 de la manera siguiente: *Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.* Por su parte, nuestra Carta Sustantiva prescribe en su artículo 4 la relevancia de la preservación de la soberanía nacional, con base en el principio de no intervención. Ese texto prescribe:

> *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.*

7.11. Hemos podido comprobar, en este sentido, que el presente acuerdo de servicios aéreos no prevé una definición respecto del término **soberanía** en el transcrito literal b) de su artículo 1. Sin embargo, dicho convenio incorpora el concepto que, sobre dicho vocablo, contiene el Convenio sobre Aviación Civil

[5] *Ibid.*
[6] Sentencia del veinte (20) de septiembre de dos mil veintiuno (2021).

Internacional de Chicago. Ello significa que mediante la fórmula empleada en el mencionada artículo 1.b del Convenio, *queda implícitamente reconocida la soberanía plena o completamente exclusiva ostentada por República Dominicana con relación al espacio aéreo situado sobre su territorio, en consonancia a lo dispuesto en el artículo 1 del convenio marco en la materia ─Convenio sobre Aviación Civil Internacional─, del cual somos signatarios*, tal como fue juzgado por este órgano constitucional en su Sentencia TC/0353/21, del cuatro (4) de octubre de dos mil veintiuno (2021).[7]

7.12. Por tanto, en la especie se verifica que el concepto de **soberanía** adoptado por esta última disposición resulta acorde con la Constitución dominicana y con los tratados internacionales aplicables a la materia.

c. Aplicabilidad de las leyes nacionales

7.13. Conforme el artículo 13 del referido acuerdo, las exenciones previstas en este instrumento normativo no eximirán a los ciudadanos de las partes contratantes en cuanto a sus obligaciones de observar las leyes y regulaciones en vigor en el territorio de la otra parte contratante con relación a entrada, permanencia o salida de su territorio. De igual forma, establece que los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad deberán ser aplicados por las líneas aéreas designadas por las partes contratantes en lo que respecta a los pasajeros, equipaje, correo y carga. Asimismo, dispone la obligación, a cargo de las líneas aéreas designadas por cada una de las partes contratantes, de dar cumplimiento a las leyes y reglamentos relativos a la entrada, permanencia o salida de las aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional.

7.14. En este sentido, el art. 220 de la Constitución consagra el principio de sujeción al ordenamiento jurídico. Este texto prescribe:

[7] Esta fórmula fue empleada, igualmente, por el Tribunal en sus sentencias TC/0061/20, del veintiuno (21) de febrero de dos mil veinte (2020) y TC/0295/21, precitada.

En todo contrato del Estado y de las personas de Derecho Público con personas físicas o 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 la relación contractual a jurisdicciones constituidas en virtud de tratados internacionales vigentes. Pueden también someterlas a arbitraje nacional e internacional, de conformidad con la ley.

d. Consultas y modificaciones

7.15. En virtud de lo dispuesto en el artículo 18 del indicado acuerdo de servicios aéreos, se consagra a favor de las autoridades aeronáuticas de ambas partes la posibilidad de consultarse mutuamente con relación al propósito de asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del convenio referido. De igual manera, se establece que las partes podrán consentir la adopción de modificaciones o enmiendas al acuerdo; modificaciones que se implementarán de común acuerdo entre ellas, las cuales entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante el canje de notas tramitadas por vía diplomática, con la observancia, siempre, de los requisitos constitucionales imperantes en el ordenamiento de cada parte contratante.

7.16. Respecto al procedimiento previsto con el fin de enmendar el Acuerdo, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados dispone que toda propuesta de enmienda de un tratado multilateral habrá de ser notificada a todos los Estados, así como a todas las organizaciones contratantes, las cuales tendrán derecho a participar en la negociación y decisión de introducir enmiendas al tratado. En este orden de ideas, a juicio de esta sede constitucional, el procedimiento estipulado con ocasión de la enmienda del referido convenio no contradice la Constitución dominicana.

e. Solución de controversias

7.17. El acuerdo dispone, además, en su artículo 19 que, en caso de surgimiento de controversias entre las partes respecto a la interpretación o aplicación del instrumento objeto del presente control preventivo, las autoridades aeronáuticas tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas. De no llegar a un pacto por esa vía de consultas, intentarán de solucionar la disputa por la vía diplomática. En última instancia, si el diferente subsiste las partes deberán recurrir a los mecanismos de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas. Conviene señalar al respecto que, con ocasión de un caso análogo a este, esta sede constitucional juzgó, mediante la Sentencia TC/0511/15,[8] lo siguiente:

> […] *acudir a medios pacíficos para resolver las controversias entre los Estados se fundamenta en la intención contenida en la Carta de las Naciones Unidas, la cual, desde su preámbulo, busca fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre determinación de los pueblos, y tomar otras medidas adecuadas para fortalecer la paz universal. Para la realización de esos propósitos la Organización procederá de acuerdo con los mandatos a sus miembros, a fin de asegurar los derechos y beneficios inherentes a su condición de tales, que cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con esta Carta, que arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos, de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacionales ni la justicia.*

[8] Sentencia del diez (10) de noviembre de dos mil quince (2015).

7.18. De igual forma, mediante sus sentencias TC/0122/13[9] y TC/0511/15,[10] el Tribunal Constitucional indicó que los instrumentos internacionales ponen de manifiesto el reiterado interés por el empleo de mecanismos de solución pacífica en el ámbito internacional para resolver las controversias suscitadas entre las partes suscribientes de un acuerdo. Si bien esta vocación no parte con carácter exclusivo de los propósitos de la Carta de las Naciones Unidas, ella ha servido de fundamento al posterior desarrollo de convenios con la tendencia de los estados a optar por la solución pacífica de sus diferendos, motivo por el cual dicho aspecto tampoco contradice la Constitución dominicana.

f. Terminación y entrada en vigor del acuerdo

7.19. La terminación del acuerdo de referencia podrá ser ejecutada en cualquier momento, siempre que se realice conforme al procedimiento establecido en su artículo 21. Cabe destacar que el acuerdo objeto de control entrará en vigencia seis (6) meses después de ambas partes haber efectuado las notificaciones pertinentes por la vía diplomática. Si bien no se establece de manera exacta la duración del acuerdo, verificamos que el mecanismo diseñado para su ratificación y vigencia no contradice la Constitución dominicana.

7.20. En consecuencia, en virtud de las consideraciones precedentemente expuestas, se impone dejar constancia de que ninguna de las cláusulas del aludido convenio vulnera las normas consagradas en la Constitución dominicana. En tal sentido, esta sede constitucional estima procedente declarar conforme con las normas de la Constitución el "Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay", objeto del presente control preventivo de constitucionalidad.

[9] Sentencia del cuatro (4) de julio de dos mil trece (2013).
[10] Sentencia precitada.

Esta decisión, firmada por los jueces del tribunal, fue adoptada por la mayoría requerida. No figura la firma de la magistrada Eunisis Vásquez Acosta, en razón de que no participó 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.

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

DECIDE:

PRIMERO: DECLARAR 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 Oriental de Uruguay", suscrito en Santo Domingo, República Dominicana, el doce (12) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

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

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

Firmada: Milton Ray Guevara, Juez Presidente; Rafael Díaz Filpo, Juez Primer Sustituto; Lino Vásquez Sámuel, Juez Segundo Sustituto; José Alejandro Ayuso, Juez; Alba Luisa Beard Marcos, Jueza; Manuel Ulises Bonnelly Vega, Juez; 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; 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 [11]de la Ley 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, de 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 siete (7) de junio de dos mil veintiuno (2021), el presidente de la República, en cumplimiento de las disposiciones de los artículos 128.1, literal d, y 185.2 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 Oriental de Uruguay", suscrito en Santo Domingo, República Dominicana, el doce (12) de noviembre de dos mil dieciocho (2018).

2. Los honorables jueces que integran este Colegiado concurrieron con el voto mayoritario en la dirección de declarar conforme con la Constitución de la

[11] Artículo 30.- Obligación de Votar. Los jueces no pueden dejar de votar, debiendo hacerlo a favor o en contra en cada oportunidad. Los fundamentos del voto y los votos salvados y disidentes se consignarán en la sentencia sobre el caso decidido.

República el referido acuerdo, tras considerar que ninguna de sus cláusulas vulnera las normas consagradas en la Constitución dominicana.[12]

3. Sin embargo, en argumento a contrario, aunque este convenio otorga definiciones a los vocablos "territorio" y "soberanía", que no ocurría en otros acuerdos 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 ante* 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, de veinte (20) de enero de dos mil veinte y uno (2021).

II. ALCANCE DEL VOTO: LA CUESTIÓN PLANTEDA AMERITA QUE, UNA VEZ COMPROBADO QUE EL ACUERDO NO OTORGA CONTENIDO SUSTANCIAL A LAS DEFINICIONES DE TERRITORIO Y SOBERANIA, EN LOS TÉRMINOS DISPUESTOS POR LA CONSTITUCIÓN DOMINICANA, EL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL REITERE SU PRECEDENTE Y DECLARE LA 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 Oriental de Uruguay, tras considerar sobre los conceptos de territorio y soberanía, lo siguiente:

[12] Ver numeral 7.22, página 37 de esta sentencia.

7.5 El artículo 1 del acuerdo aéreo entre los gobiernos de Uruguay y de República Dominicana versa sobre definiciones. En esta disposición las partes intervinientes convienen, en su literal b), lo siguiente:
b) los términos "Soberanía" y "Territorio", *en relación a un Estado tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio. Territorio: A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*

7.6 De esa disposición se concluye que el Acuerdo entre ambos estado (sic) *asume el contenido del artículo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994). Este último define el concepto de* ***territorio*** *de la manera siguiente: A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*

7.*8 Al tenor de lo anterior, el concepto* ***territorio*** *tiene para este órgano constitucional el alcance establecido en la mencionada sentencia TC/0037/12, conforme a lo que se consigna a continuación:*
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.
Frente a estas previsiones expresamente formuladas a los poderes públicos organizados por esta Constitución, se impone actuar con suficiente mensura frente a un acuerdo internacional de carácter bilateral que entraña aspectos sensibles de la soberanía y el territorio de la República Dominicana[13].

7.9 De la precedente argumentación se verifica que el significado otorgado al término ***territorio*** *en el artículo 1 del Acuerdo de servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República Oriental de Uruguay coincide con el prescrito en el Convenio de Chicago, el cual fue aceptado por los Estados suscribientes del convenio objeto de este control. De igual manera, se evidencia una definición cónsona con la prevista en la Constitución dominicana, así como con la otorgada por esta jurisdicción constitucional, en su rol de intérprete de nuestra Carta Sustantiva, específicamente en las sentencias TC/0045/18*[14] *y TC/0295/21*[15].

b) Adopción de la definición de soberanía del Convenio de Chicago
7.10 El llamado Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional define el concepto ***soberanía*** *en su artículo 1 de la manera siguiente:* Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. *Por su parte, nuestra Carta Sustantiva prescribe en su artículo 4 la relevancia de la preservación de la soberanía nacional, con base en el principio de no intervención. Ese texto prescribe*:

[13] Este criterio fue reiterado por el Tribunal en su sentencia TC/0045/18, de 22 de marzo de 2018.
[14] *Ibid.*
[15] Sentencia de 20 de septiembre de 2021.

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.

7.11 Hemos podido comprobar, en este sentido, que el presente acuerdo de servicios aéreos no prevé una definición respecto del término ***soberanía*** *en el transcrito literal b) de su artículo 1. Sin embargo, dicho convenio incorpora el concepto que, sobre dicho vocablo, contiene el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago. Ello significa que mediante la fórmula empleada en el mencionada artículo 1.b del Convenio queda implícitamente reconocida la soberanía plena o completamente exclusiva ostentada por República Dominicana con relación al espacio aéreo situado sobre su territorio, en consonancia a lo dispuesto en el artículo 1 del convenio marco en la materia ─Convenio sobre Aviación Civil Internacional─, del cual somos signatarios, tal como fue juzgado por este órgano constitucional en su sentencia TC/0353/21, de 4 de octubre de 2021*[16].

7.12 Por tanto, en la especie se verifica que el concepto de ***soberanía*** *adoptado por esta última disposición resulta acorde con la Constitución dominicana y con los tratados internacionales aplicables a la materia.*

[16] *Esta fórmula fue empleada, igualmente, por el Tribunal en sus sentencias TC/0061/20, de 21 de febrero de 2020, y TC/0295/21, precitada.*

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. En el caso ocurrente, se advierte que el acuerdo objeto de voto con respecto a las definiciones cuestionadas, se limita a transcribir las atribuidas en el referido *Convenio de Chicago*, por lo que a mi juicio el significado de los conceptos de "soberanía" y "territorio", no alcanza las exigencias sustanciales de la Norma Sustantiva, 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 la Sentencia TC/0037/12, de siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012), 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"[17], tras sostener lo siguiente:

> *7.4.16. 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.*

[17] Suscrito en la ciudad de Bogotá, D.C., Colombia, el 29 de noviembre de 2011.

7.4.17. 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.

7.4.18. 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" 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.

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 Colegiado, en la Sentencia TC/0045/18, de veintidós (22) de marzo de dos mil dieciocho (2018), 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, dicha 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[18], tal restricción e inobservancia deviene en inconstitucional. Veamos:

> *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*

[18] *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.

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 la aludida Sentencia TC/0114/21, de 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"[19], tras considerar que:

> *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[20] y TC/0061/20[21], 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*

[19] Suscrito en Dubái, Emiratos Árabes Unidos, el 3 de noviembre de 2014.
[20] *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."*
[21] *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).*

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 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 la Sentencia TC/0511/15, de 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 el Tribunal Constitucional en procura de salvaguardar la supremacía constitucional, y a fin de que el contenido de todo 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[22] 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[23]. 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 definitiva, esta corporación constitucional debió decretar la inconstitucionalidad del presente acuerdo, en razón de que al igual que lo hizo

[22] Párrafo I. *Cuando el Tribunal Constitucional resuelva apartándose de su precedente, debe expresar en los fundamentos de hecho y de derecho de la decisión las razones por las cuales ha variado su criterio.*
[23] 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.

en los precitados precedentes, no otorga definiciones a los conceptos de soberanía y territorio conforme los contenidos sustanciales de la Constitución.

III. POSIBLE SOLUCIÓN

20. La cuestión planteada conduce a que este Colegiado, al examinar los controles preventivos de constitucionalidad con igual o parecido plano fáctico, verifique *ex ante* 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

Firmado: 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