República Dominicana
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

SENTENCIA TC/0493/22

Referencia: Expediente núm. TC-02-2022-0009, relativo al control preventivo de tratados internacionales del Acuerdo de Servicios aéreos entre el gobierno de la República Dominicana y el gobierno de la República del Ecuador suscrito en la ciudad de Santiago de Chile, Chile del diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022).

En el municipio Santo Domingo Oeste, provincia Santo Domingo, República Dominicana, a los veintiséis (26) días del mes de diciembre 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; Justo Pedro Castellanos Khoury, Víctor Joaquín Castellanos Pizano, Domingo Gil, María del Carmen Santana de Cabrera, Miguel Valera Montero, José Alejandro Vargas Guerrero y Eunisis Vásquez Acosta, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, específicamente las previstas en los artículos 185.2 de la Constitución; 9 y 55 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio de dos mil once (2011), dicta la siguiente sentencia:

I. ANTECEDENTES

El presidente de la República Dominicana, en cumplimiento de las disposiciones de los artículos 128 (numeral 1, literal d), y 185 (numeral 2) de la Constitución, el doce (12) de julio de dos mil veintidós (2022), 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 del Ecuador. El referido instrumento fue suscrito por los representantes de ambos países, en la ciudad de Santiago de Chile, Chile, el diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022).

1. Objetivo del Acuerdo

El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales, garantizando así el grado más alto de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria.

2. Aspectos generales del Acuerdo

El Acuerdo objeto de control preventivo de constitucionalidad reza como sigue:

ACCUERDO DE SERVICIOS AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República del Ecuador (más adelante referidos individualmente como "República Dominicana" y "Ecuador" respectivamente, y colectivamente como las Partes.

Siendo participes de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1994;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando garantizar el grado mas alto de seguridad operacional y seguridad aeroportuaria en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación acerca de los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o bienes, afectando adversamente la operación de los servicios aéreos, y minando la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente sobre el establecimiento y operación de servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios:

ARTICULO 1
DEFINICIONES

Para los fines de este Acuerdo, a menos que el contexto requiera lo contrario:

a) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil; y, en el caso de la República Dominicana,

la Junta de Aviación Civil o, en ambos casos, sus sucesores o cualquier persona o entidad que puedan ser autorizados para ejecutar cualquiera de las funciones que pueden en la actualidad ser ejercidas por las antes mencionadas Autoridades, o funciones similares;

b) "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;

c) "Capacidad" es el numero de servicios proporcionados bajo este Acuerdo, usualmente medido por el numero de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades, de país a país) o en una ruta, de conformidad con lo que acuerden las Partes constantes en el Anexo respectivo;

d) "El Convenio" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Articulo 90 y 94 de la misma, hasta donde dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor para ambas Partes;

e) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional creada de acuerdo al Convenio;

f) "Línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada en concordancia con el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;

g) "Precio" significa los precios y cargos que deberán pagarse por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga y las condiciones bajo las que se aplican estos precios, incluyendo precios y condiciones

para agentes y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de correo;

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

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

j) "Cobros al usuario" significa un cobro realizado a las líneas aéreas por la autoridad competente o que dicha autoridad permite que se cobre, por la provisión de propiedades de navegación aérea o facilidades o servicios de seguridad de aviación, incluyendo servicios y facilidades relacionadas para aeronaves, sus tripulaciones de vuelo, pasajeros y carga;

k) "Servicio aéreo", "Servicio aéreo internacional" y "escalas para fines no comerciales" tienen el significado asignado a ellos en el Artículo 96 del Convenio.

ARTICULO 2
OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos indicados en el presente Acuerdo para la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas acordado conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de ambas

Partes.

2. Con sujeción a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas áreas designadas por cada una de las Partes gozaran de los siguientes derechos:

a) Efectuar vuelos a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;

b) Efectuar escalas en territorio de la otra Parte para fines no comerciales;

c) Efectuar paradas en los puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas acordado conjuntamente por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, para embarcar y desembarcar trafico internacional de pasajeros, cargas y correo por separado o combinados; y

d) Los demás derechos especificados en el Presente Acuerdo.

3. Las líneas aéreas de cada Parte, que no sean las designadas en base al Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo, gozaran también de los derechos especificados en el párrafo 2, letras a) y b), de este Artículo.

4. Nada en este Acuerdo deberá considerase que confiere a las líneas aéreas designadas de cada Parte el derecho de cabotaje.

ARTICULO 3
DESIGNACION Y AUTORIZACION

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito, a la otra Parte una o más líneas aéreas para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y retirar o modificar dicha designación, por nota diplomática, de conformidad con la legislación de cada país.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de autorización de explotación de la línea aérea designada, en la forma y en el modo prescrito, cada Parte otorgara la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de tramites, a condición de que:

a) La línea aérea esté bajo control efectivo del Estado que designa y tenga su domicilio establecido en ese Estado.

b) La línea aérea designada es titular de un certificado de operador aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes en la Parte que designa a la línea aérea.

c) El control reglamentario efectivo de la línea aérea designada sea ejercido y mantenido por la Parte que designa a la línea aérea;

d) La Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad operacional) y en el Articulo 8 (Seguridad de la Aviación); y

e) La línea aérea designada este calificada para satisfacer condiciones y requisitos prescitos en virtud de las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

ARTICULO 4
NEGATIVA DE OTORGAMIENTO, REVOCACION Y LIMITACION DE LA AUTORIZACION

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente, en caso de que:

a) La línea aérea no esté bajo el control efectivo del Estado que designa y no tenga su domicilio establecido en ese Estado.

b) La línea aérea designada no es titular de un certificado de operador aéreo o de cualquier otro documento equivalente que sea válido de acuerdo con las leyes y regulaciones vigentes en la Parte que designa a la línea aérea.

c) El control reglamentario efectivo de la línea aérea designada no sea ejercido y mantenido por la Parte que designa la línea aérea; o

d) La Parte designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y el Artículo 8 (Seguridad de la Aviación); y

e) Dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente Artículo sea esencial para impedir nuevas infracciones a leyes y reglamentos, o a las disposiciones de este Acuerdo, ese derecho será ejercido solamente después de la realización de consultas con la otra Parte. Dichas consultas deberán ocurrir antes de expirar el plazo de 30 (treinta) días a partir de la fecha de la solicitud, por una Parte, salvo entendimiento diverso entre las Partes.

3. Este Artículo no limita los derechos de casa Parte para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones operacionales o los permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte, en concordancia con el Artículo 7 (Seguridad Operacional) y Articulo 8 (Seguridad de Aviación) de este Acuerdo.

ARTICULO 5
APLICACION DE LAS LEYES

1. Las leyes y los reglamentos de una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de dicho territorio, se aplicaran a las aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte.

2. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la entrada, estadía y saluda de su territorio de pasajeros, miembros de tripulación y carga, incluyendo correo, tales como los relativos a inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, miembros de tripulación, carga y correos transportados por

aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte mientras estén dentro de dicho territorio.

3. Ninguna Parte concederá preferencia a sus propias líneas aéreas ni a ninguna otra respecto a las líneas aéreas de la otra Parte que se utilicen para un transporte aéreo internacional similar.

ARTICULO 6
RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y aún vigentes serán reconocidos como validos por la otra Parte para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedidos tales certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento bajo del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y de los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la otra Parte puede pedir que se realicen consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer,

por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, las licencias otorgadas a su nacionales por las Partes.

ARTICULO 7
SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte puede 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 las conclusiones de que la otra no mantiene y administrada de manera efectiva, los aspectos mencionados en el párrafo 1, que tratan de las normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informara 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 de un 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 aéreo de una línea aéreo de una Parte que preste servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, cuando se encuentre en 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 Articulo 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. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de la otra Parte.

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

6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que una Parte sigue si 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 ultimo la solución satisfactoria de dicha situación.

ARTICULO 8
SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes 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 generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del

derecho internacional, las Partes actuaran, 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 y el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos plásticos para los fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designada como Anexos a la Convención, hasta donde dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Cada Parte deberá requerir que las líneas aéreas que ha designado para operar los servicios acordados en las rutas especificadas, y los operadores de

aeropuertos en su territorio, actos de conformidad con tales disposiciones de seguridad de aviación. Cada Parte notificara a la otra Parte de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con la otra Parte sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga, correo y tienda a bordo y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerara favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidentes de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otro acto ilícito contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación de vuelo, aeropuertos o facilidades de navegación aérea, las Partes deberán ayudarse mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de poner término rápido y de forma segura a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas

consultas comenzaran dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por la otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continue el incumplimiento de las disposiciones de este Articulo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

ARTICULO 9
COBROS AL USUARIO

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte tasas y demás cargos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.

2. Las tasas y derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades y servicios, así como cualquier cargo por el uso de las facilidades de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte.

ARTICULO 10
DERECHOS ADUANEROS Y CONTROL ADUANERO

1. *Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes,*

provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles en el territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de la retribución por el servicio prestado:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los limites fijados por las Autoridades de dicha Parte, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte;

b) Las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte;

c) Los lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las empresas de transporte aéreo designados por la otra parte, y dedicadas a servicios aéreos internacional, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en la cual se hayan embarcado, y

d) Los billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la empresa aérea impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas autoridades hasta que sean reeexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

5. Las exenciones previstas en este Articulo se concederán de conformidad con los procedimientos establecidos en la normativa aduanera de cada Parte.

ARTICULO 11
IMPUESTOS

La renta imponible resultante 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 prevalecerán las disposiciones del mismo.

ARTICULO 12
CAPACIDAD

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. Ninguna de las Parte limitara unilateralmente, el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad de los servicios, o el tipo o tipos de aeronaves operados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operaciones o ambientales, bajo condiciones uniformes y no discriminatorias consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

ARTICULO 13
PRECIOS

1. Cada Parte deberá permitir que los precios sean establecidos por cada una de las líneas aéreas designadas, basándose en condiciones comerciales del mercado, sin estar sujetos a aprobación.

2. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte pueden solicitar consultas con las autoridades de la otra Parte para discutir asuntos como, pero sin limitarse a, precios que puedan considerarse discriminatorios, o que no reflejen condiciones de libre competencia en el mercado, a fin de proteger los intereses de los usuarios. Las Partes deberán someterse a la legislación vigente en materia de competencia de su territorio.

3. Cada Parte puede requerir notificación o registro ante las autoridades, por las líneas aéreas designadas, de los precios del transporte originado en su territorio.

ARTICULO 14
COMPETENCIA

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las misma, y de cualquier objetivo concreto que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al Presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

2. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidades entre la aplicación de sus leyes, política y practica sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del Presente Acuerdo.

3. Las líneas áreas designada gozaran de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de cada Parte.

ARTICULO 15
CONVERSION DE DIVISAS Y TRANSFERENCIA DE FONDOS

Los aspectos tributarios de transferencia de fondos hacia el exterior y conversión de divisas, se regularan de conformidad con las disposiciones de la legislación tributaria de cada Parte, sin perjuicio de las aplicación de las disposiciones de los convenios para evitar la doble imposición, que entre las Partes hayan sido o sean ssuscritos.

ARTICULO 16
ACTIVIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de Transporte Aéreo, de conformidad con la legislación nacional.

2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener en él, 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. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en los Anexos 6 y 17, cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte (en adelante "Servicios Autónomos") o, si lo prefiere, efectuará una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos servicios estarán sujetos solamente a las normas internas y compromisos contractuales de las Partes, a las restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan la realización de Servicios Autonomos, los servicios de tierra deberán ofrecerse a todas las líneas aéreas sobre una base de no discriminación.

4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte 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 adquirir, en la moneda de dicho territorio o en moneda de

libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

5. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes podrá celebrar acuerdos comerciales tales como Código Compartido y Block Space con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o línea aérea (s) de un tercer país siempre y cuando:

(I) La línea aérea operadora cuente con los derechos de tráfico correspondientes;

(II) La línea aérea comercializadora cuente con la designación de sus Autoridades Aeronáuticas y el Acuerdo Comercial cuente con la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica de la Parte de destino de la operación;

(III) Los billetes de pasajero aéreo y cualquier otro documento que de cuenta de las condiciones de transporte aéreo y/o las guías aéreas, establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cual es la línea aérea que efectivamente operara cada tramo del servicio; y,

(IV) Las líneas aéreas de las Partes participantes en acuerdos de código compartido podrán ejercer derechos de trafico de hasta la sexta libertad en cualquier o en todos los servicios en que utilicen sus códigos.

ARTICULO 17
ESTADISTICAS

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte deberán proporcionar o deberán hacer que sus líneas aéreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a petición, informes periódicos de estadísticas, o de otro tipo, que puedan ser razonablemente requeridos.

ARTICULO 18
APROBACION DE HORARIOS

Las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán exigir, para fines de información, que se registren ante ellas los horarios, a mas tardar treinta (30) días o en el plazo mas breve que requieran dichas autoridades, antes del inicio de la explotación de servicios nuevos o modificados. Las autoridades aeronáuticas de la Parte que exijan el registro de ciertos documentos para fines de información deberán simplificar, en la medida de lo posible, los requisitos y procedimientos de registros aplicables a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 19
CONTRATO DE UTILIZACION DE AERONAVES

1. Cada línea aérea designada podrá en las operaciones de servicios autorizados, utilizar sus propias aeronaves o aeronaves que hayan sido arrendadas, fletadas o intercambiadas a través de un contrato celebrado entre líneas aéreas (de ambas Partes o de terceros países), en cumplimiento de las normas y regulaciones de cada Parte, contrato que deberá ser presentado a las autoridades de ambas Partes.
2. En caso de ser aplicable, las Partes podrán celebrar acuerdos o memorando de alcance técnico-operacional, para establecer las condiciones de delegación de responsabilidades sobre la vigilancia de

seguridad operacional conforme al artículo 83 bis Convenio de Chicago.

3. Con sujeción al punto uno anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de la Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de la otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de trafico que no tiene.

ARTICULO 20
SERVICIOS INTERMODALES

A cada línea aérea designada de la otra Parte se les permitirá usar modos de transporte en la superficie, conjuntamente con los servicios aéreos internacionales de pasajeros y carga, según las leyes y reglamentos de las Partes.

ARTICULO 21
NO REGULARES / OPERACIONES CHARTER

Las líneas aéreas de cada Parte tienen el derecho de llevar trafico internacional tipo chárter de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y/o carga (incluido, pero no limitado a una combinación de pasajeros / carga).

Cada Parte, en condiciones de reciprocidad, deberá responder sin demora las solicitudes de operaciones no regulares o chárter, a las líneas aéreas que están debidamente autorizadas a operar en el termino de la otra Parte.

Las disposiciones relativas a la Aplicación de las Leyes, Reconocimiento de certificados y Licencias, Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación, Cobros a los Usuarios, Derechos Aduaneros y Control Aduanero, impuestos, Conversión de Divisas y Transferencia de Fondos, Actividades Comerciales, Estadísticas y Consultas también son aplicables a los vuelos no regulares o chárter operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.

Los chárter exclusivos de pasajeros serán autorizados únicamente con derechos de hasta tercera y cuarta libertad.

ARTICULO 22
CONSULTAS

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o cumplimiento de este Acuerdo, dichas consultas, que pueden ser mediante conversaciones o por escrito entre las autoridades aeronáuticas, deberán comenzar dentro de un periodo de sesenta (60) días desde la fecha en que la Parte recibe una solicitud por escrito, a menos que las Partes acuerden lo contrario.

ARTICULO 23
RESOLUCION DE CONTROVERSIAS, JURISDICCION Y COMPETENCIA

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas trataran, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionaría por vía diplomática.

ARTICULO 24
ENMIENDAS

1. Cualquier enmienda a los anexos del Acuerdo puede ser realizada por mutuo acuerdo de las Partes mediante reuniones de las autoridades aeronáuticas y mediante el intercambio de notas diplomáticas.

2. Cualquier enmienda de este Acuerdo, convenida entre las Partes, entrara en vigencia en la fecha a ser determinada mediante intercambio de notas diplomáticas, indicando que todos los procedimientos internos necesarios fueron completados por las Partes.

ARTICULO 25
CONVENIOS MULTILATERALES

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entra en vigor respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo se enmendará a fin de cumplir las disposiciones de dicho acuerdo multilateral.

ARTICULO 26
REGISTRO EN LA OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda del mismo serán registrados, después de su firma, en la OACI por la Parte en cuyo territorio haya sido firmado, o de acuerdo con lo convenido entre las Partes.

ARTICULO 27
TERMINACION

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, presentar una notificación por escrito, por la vía diplomática a la otra Parte, sobre su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo deberá terminar doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de finalizar este periodo. En ausencia de un acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará que ha sido recibida catorce (14) días después de haber sido recibida la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 28
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recibo de la segunda nota diplomática confirmando que todos los procedimientos internos requeridos fueron completados por las Partes.

En testimonio de que los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firmaron el presente Acuerdo.

Firmado en Santiago de Chile, Chile, el 10 de marzo de 2022.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

3. Competencia

En virtud de las disposiciones de los artículos 6 y 185 (numeral 2) de la Constitución; 9, 55 y 56 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio de dos mil once (2011), incumbe al Tribunal Constitucional el ejercicio del control preventivo de la constitucionalidad de los tratados internacionales. Por tanto, en virtud de esas disposiciones, este colegiado procede a examinar el Acuerdo de referencia.

4. Supremacía constitucional

4.1. La supremacía constitucional es un principio del derecho constitucional que coloca la carta sustantiva de un país en un estrato jerárquicamente superior al resto de su ordenamiento jurídico, considerándola como ley suprema o norma fundamental del Estado. Por este motivo, los contenidos de los acuerdos sometidos al control preventivo deben quedar enmarcados dentro de los parámetros establecidos en la Constitución, en relación con los principios de soberanía, legalidad, integridad territorial y no intervención.[1]

4.2. En el caso de la República Dominicana, el referido principio atinente a la supremacía de la Constitución figura consagrado en su art. 6, en los siguientes términos: *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,*

[1]TC/0651/16, TC/0751/17, TC/0012/18, TC/0295/21, entre otras.

reglamento o acto contrario a esta Constitución. En igual tenor, el artículo 184 de la Carta Sustantiva atribuye al Tribunal Constitucional garantizar *la supremacía de la Constitución, la defensa del orden constitucional y la protección de los derechos fundamentales*.

4.3. El control preventivo persigue evitar el surgimiento de contradicciones entre las cláusulas integradoras de un acuerdo internacional y la carta sustantiva, evitando la producción de distorsiones del ordenamiento constitucional respecto a los tratados internacionales (en la medida que estos últimos resulten fuentes del derecho interno), así como la asunción estatal de compromisos, obligaciones o deberes internacionales contrarios a la Constitución. En consecuencia, esta sede constitucional ha estimado al control preventivo de constitucionalidad no solo como una derivación lógica del principio de supremacía constitucional, sino también como el mecanismo para garantiza su aplicación[2].

5. Recepción del Derecho Internacional

5.1. El mecanismo diseñado por el constituyente para la recepción del derecho internacional a nuestro ordenamiento constituye una de las fuentes de este último, al reconocer y aplicar en la República Dominicana las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado[3]. En este sentido, nuestro país actúa apegado a las normas del derecho internacional y en defensa de los intereses nacionales en sus relaciones con la comunidad internacional, suscribiendo tratados, convenios y acuerdos en diversos ámbitos de la manera más provechosa para el país.

[2] Sentencia TC/0213/14.
[3] Sentencia TC/0045/18.

5.2. El control preventivo implica someter las cláusulas de un instrumento internacional a un riguroso examen de constitucionalidad respecto a nuestra Carta Sustantiva. Se procura así evitar el surgimiento de contradicciones entre el acuerdo y el ordenamiento constitucional dominicano, pues estos instrumentos constituyen una fuente del derecho interno. El artículo 26.1 de la Constitución persigue el fortalecimiento de las relaciones internacionales, al disponer lo siguiente:

> *La República Dominicana es un Estado miembro de la comunidad internacional, abierto a la cooperación y apegado a las normas del derecho internacional, en consecuencia: reconoce y aplica las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado*.

5.3. Este criterio fue expuesto por el Tribunal Constitucional en el párrafo 2.4.3 de la Sentencia TC/0037/12, en los siguientes términos:

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

5.4. La conjunción de interacciones de los sujetos internacionales en todos los campos se analiza y cultiva de manera integral a través de los mecanismos habilitados en el derecho internacional. Por su parte, República Dominicana adopta un sistema jurídico que le permite asumir compromisos y obligaciones mediante tratados internacionales en los cuales se expresan las voluntades de

dos o más Estados. En efecto, de acuerdo con el artículo 26 de nuestra Constitución, los Estados reconocen las normas del derecho internacional cuyas actuaciones garantizan el respeto a los derechos fundamentales, desarrollando y asumiendo compromisos compatibles con sus intereses nacionales. Esta apertura a la cooperación e integración, necesaria para materializar las relaciones internacionales, debe ser cuidadosamente supervisada en favor del bienestar nacional y el respeto a los derechos fundamentales.

5.5. En este sentido, nuestra Carta sustantiva confirió prerrogativas a este colegiado para el ejercicio del control preventivo de constitucionalidad, el cual exige tanto una relación de correspondencia, como la integración y consonancia del contenido de los tratados, convenios o acuerdos internacionales suscritos por el Estado dominicano con el ordenamiento constitucional dominicano. Tal como hemos indicado previamente, dicho control persigue, de una parte, evitar contradicciones o distorsiones entre ambas normativas, y, de otra parte, impedir al Estado hacerse compromisario de obligaciones y deberes contrarios a su Carta Magna en el ámbito internacional.

5.6. La República Dominicana reconoce y acepta, además, la necesidad de un equilibrio entre los pactos internacionales y el ordenamiento jurídico de los Estados suscribientes para evitar la invocación de las normas internas como sustento del incumplimiento de las responsabilidades asumidas en los instrumentos internacionales. Todo ello, de acuerdo con las prescripciones consignadas en los artículos 26[4] y 27[5] de la Convención de Viena, sobre el Derecho de los Tratados, de veintitrés (23) de mayo de mil novecientos sesenta y nueve (1969)[6]; y también, según las previsiones especificadas por el Tribunal

[4] *26. Pacta sunt servanda. Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.*
[5] *27. El derecho interno y la observancia de los tratados. Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 46.*
[6] La República Dominicana se integró a dicha convención mediante instrumento de adhesión del uno (1) de abril de dos mil diez (2010).

Constitucional dominicano mediante su Sentencia TC/0037/12, del siete (7) de septiembre[7].

5.7. Sobre ese aspecto, el Tribunal Constitucional estableció en la Sentencia TC/0049/14, del diecisiete (17) de marzo de dos mil catorce (2014), que:

> *el control previo de constitucionalidad es un procedimiento a través del cual se examina el contenido de un mandato normativo, como puede ser un tratado o un convenio de carácter internacional, con la finalidad de determinar su conformidad con los valores y principios consagrados en la Constitución antes de que se produzca su integración al sistema jurídico interno. Con este mecanismo se evita integrar al ordenamiento jurídico una norma internacional contraria a la Constitución.*

6. Control de constitucionalidad

6.1. En la especie, el gobierno de la República Dominicana y el gobierno de Ecuador suscribieron el diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022) un acuerdo de servicios aéreos de cooperación internacional entre ambos Estados bajo los principios y disposiciones de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), adoptada en la ciudad de Chicago, Estados Unidos de América, el siete (7) de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro (1944). En el referido Convenio de Chicago, tanto la República del Ecuador como la República Dominicana se comprometen a actuar en armonía con los intereses nacionales y según los principios atinentes a la convivencia pacífica entre los pueblos en el plano internacional, regional y

[7]En esa decisión, el Tribunal expresó que: *Al reconocer y aplicar las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado, tiene otra implicación que trasciende el ámbito interno. Es que, en virtud de los principios del derecho internacional, el cumplimiento de las obligaciones nacidas de los tratados internacionales debe llevarse a cabo de buena fe* (*Pacta Sunt Servanda*), *es decir, sin que se pueda invocar normas del derecho interno para incumplir con la responsabilidad internacional asumida en la convención*.

nacional. En este sentido, de acuerdo con la Carta Sustantiva dominicana, el aludido convenio de servicios aéreos suscrito entre ambos Estados debe ser sometido al control previo de constitucionalidad.

6.2. Ejerciendo sus atribuciones de preservar la primacía constitucional y el control preventivo de constitucionalidad, este colegiado pudo verificar el objeto del referido acuerdo, el cual se circunscribe a establecer la cooperación efectiva entre ambos Estados para facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos, garantizando el más alto grado de protección y seguridad internacional. De igual forma, viabilizar las ofertas propuestas por las aerolíneas al público en relación con los servicios turísticos, envío de paquetes, así como una variedad de opciones de servicios que propiciarán el desarrollo de las aerolíneas individuales implementando precios innovadores y competitivos.

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

a) La definición de territorio

6.4. El artículo 1 del referido acuerdo aéreo entre los gobiernos de Ecuador y de la República Dominicana versa sobre *definiciones*. En esta disposición, las partes intervinientes convienen, en su literal i), que *"Territorio", A los fines del presente Acuerdo se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.* Por su parte, el

literal d) del aludido artículo 1 del mencionado Acuerdo asume el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994), de la manera siguiente: *"El Convenio" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Articulo 90 y 94 de la misma, hasta donde dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor para ambas Partes.*

6.5. Es decir, en el Acuerdo que actualmente nos ocupa se asumió el contenido el artículo 2 del mencionado 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*.

6.6. Asimismo, el artículo 9 de nuestra carta sustantiva se refiere al *territorio* de la 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.

6.7. Al tenor de los conceptos sobre el vocablo *territorio* previamente transcritos, este colegiado estableció un precedente relativo al alcance de la definición de dicho término en su Sentencia TC/0037/12, reiterándolo en la Sentencia TC/0045/18, de la siguiente manera:

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.

6.8. De la precedente argumentación se verifica que el significado otorgado al término *territorio* en el aludido artículo 1 del acuerdo de servicios aéreos suscrito entre los gobiernos de Ecuador y de la República Dominicana coincide con aquel prescrito en el referido Convenio de Chicago, el cual fue aceptado en esa ocasión por los Estados suscribientes en el Acuerdo de la especie. De igual manera, se puede evidenciar una definición coincidente con la prevista en la Carta Sustantiva dominicana y en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional dominicano.

b) Adopción de la definición de *soberanía* del Convenio de Chicago

6.9. El indicado Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994), 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.* De su parte, la carta sustantiva dominicana identifica en sus artículos 3 y 4 el sujeto sobre quien recae la soberanía popular. Estas últimas dos disposiciones también prescriben la relevancia de la preservación de la soberanía nacional, según el principio de no intervención:

Art. 3.- Soberanía popular. La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, de quien emanan todos los poderes, los cuales ejerce por medio de sus representantes o en forma directa, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes

> *Art. 4.- 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.*

6.10.Podemos constatar, en este sentido, que el presente acuerdo de servicios aéreos, objeto del actual control preventivo de constitucionalidad, prevé en el literal h) del artículo 1 la definición al término de *soberanía* 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*. Asimismo, como el literal d) de dicho acuerdo internacional ratifica la aplicabilidad de sus disposiciones de acuerdo con las del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, el cual, como hemos comprobado, también define el vocablo *soberanía*, ha de considerarse que el concepto de *soberanía* adoptado por las partes suscribientes resulta acorde con la Constitución dominicana y con los tratados internacionales aplicables a la materia.

c) Aplicabilidad de las leyes nacionales

6.11. Según el artículo 5 del acuerdo aéreo entre los gobiernos de Ecuador y de la República Dominicana, que actualmente nos ocupa, las exenciones previstas en este último no eximirán a los ciudadanos de las partes contratantes

de sus obligaciones de observar las leyes y regulaciones en vigor en el territorio de la otra parte contratante, en relación con entrada, tránsito, salida y permanencia. Asimismo, dispone la obligación de los pilotos de las aeronaves respecto a la adopción de las normativas nacionales de cada uno de los dos estados, en cuanto a su operación, navegación e inspección, las cuales concuerdan con nuestras disposiciones constitucionales, al tiempo de ratificar el principio de sujeción al ordenamiento jurídico interno.

6.12. En este sentido, el artículo 220 de la Constitución consagra el principio de sujeción al ordenamiento jurídico, en virtud del cual:

> E*n 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*.

a) Consultas y enmiendas

6.13. En virtud de lo dispuesto en los artículos 22 y 24 del indicado Acuerdo de servicios aéreos, se consagra la posibilidad a las autoridades aeronáuticas de ambas partes la posibilidad de consultarse mutuamente, con el 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, las cuales se implementarán de común acuerdo entre ellas y entrarán en vigor en la forma prevista por las Partes.

6.14. 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 enmendar el tratado. En este orden de ideas, a juicio de esta sede constitucional, el procedimiento estipulado en ocasión de la enmienda del referido convenio no contradice la Constitución.

b) Solución de disputas

6.15. El Acuerdo dispone, además, en su artículo 23, que, en caso de surgir una controversia entre las partes, respecto a la interpretación o aplicación del texto objeto del presente control preventivo de constitucionalidad, las autoridades tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas. De no llegar a un pacto por vía de consultas y negociaciones, intentarán solucionar la disputa por la vía diplomática.

6.16. Conviene señalar en cuanto a este último aspecto que, refiriéndose a un caso análogo al de la especie, esta sede constitucional dictaminó, mediante la Sentencia TC/0511/15, la importancia de utilización de los medios pacíficos para la solución de conflictos en materia de acuerdos internacionales, en los siguientes términos:

> […] *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.*

6.17. De igual forma, mediante sus Sentencias TC/0122/13 y TC/0511/15, el Tribunal Constitucional dictaminó que los instrumentos internacionales precedentemente aludidos 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.

c) Terminación y entrada en vigor del Acuerdo

6.18. La terminación del presente acuerdo, objeto del presente control de constitucionalidad, podrá ser ejecutada en cualquier momento, siempre que se realice conforme el procedimiento establecido en su artículo 27. Cabe igualmente destacar que el Acuerdo de servicios aéreos de la especie entrará en vigor en la fecha de recibo de la segunda nota diplomática en la que se confirme que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor hayan sido completados. Desde este punto de vista, el mecanismo diseñado para la duración resulta conforme a los cánones generalmente aceptados en la materia y, por tanto, no contradicen la Constitución dominicana.

6.19. En este sentido, sentadas las consideraciones precedentemente expuestas, se impone dejar constancia de que ninguna de las cláusulas del aludido acuerdo vulnera ninguna de las disposiciones de la Carta Sustantiva nacional. Muy por el contrario, todos los preceptos en ellas contenidos resultan totalmente apegados al cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado dominicano, a la luz de las previsiones del preámbulo de nuestra carta sustantiva (que consagran los principios de soberanía, libertad, igualdad, justicia, solidaridad, convivencia fraterna, paz y progreso) y del catálogo completo de prescripciones que figura en el *corpus* de la Constitución nacional. Por tanto, como consecuencia de la implementación del presente control preventivo, procede declarar conforme a nuestra ley fundamental, el Acuerdo de servicios aéreos suscrito entre el gobierno de República Dominicana y el gobierno de Ecuador, en la ciudad de Santiago de Chile, Chile, el diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022).

Esta decisión, firmada por los jueces del tribunal, fue adoptada por la mayoría requerida. No figuran las firmas de los magistrados José Alejandro Ayuso, Alba Luisa Beard Marcos y Manuel Ulises Bonnelly Vega, en razón de que no participaron en la deliberación y votación de la presente sentencia por causas previstas en la ley. Figura incorporado el voto disidente del magistrado Lino Vásquez Sámuel, segundo sustituto. Consta en acta el voto salvado del magistrado Rafael Díaz Filpo, primer sustituto, el cual se incorporará a la presente decisión de conformidad con el artículo 16 del Reglamento Jurisdiccional del Tribunal Constitucional.

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 del Ecuador, suscrito en la ciudad de Santiago de Chile, Chile, el diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022).

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

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; Justo Pedro Castellanos Khoury, juez; Víctor Joaquín Castellanos Pizano, juez; Domingo Gil, juez; María del Carmen Santana de Cabrera, jueza; Miguel Valera Montero, juez; José Alejandro Vargas Guerrero, juez; Eunisis Vásquez Acosta, jueza; Grace A. Ventura Rondón, secretaria.

VOTO DISIDENTE DEL MAGISTRADO LINO VÁSQUEZ SÁMUEL

En ejercicio de mis facultades constitucionales y legales, y específicamente las previstas en los artículos 186 de la Constitución y 30 [8]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

[8] 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.

el presente voto disidente, mi divergencia se sustenta en la posición que defendí en las deliberaciones del pleno, tal como en resumidas cuentas expongo a continuación:

VOTO DISIDENTE

I. PLANTEAMIENTO DEL ASUNTO

1. El doce (12) de julio de dos mil veintidós (2022), el presidente de la República, en cumplimiento de las disposiciones de los artículos 128 (numeral 1, literal d), y 185 (numeral 2) de la Constitución, sometió a control preventivo de constitucionalidad, ante este Tribunal Constitucional, el "Acuerdo de Servicios aéreos entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República del Ecuador", suscrito en la ciudad de Santiago de Chile, Chile, el diez (10) de marzo de dos mil veintidós (2022).

2. Los honorables jueces que integran este colegiado concurrieron con el voto mayoritario en la dirección de declarar conforme con la Constitución de la República el referido acuerdo, tras considerar que: *...ninguna de las cláusulas… vulnera ninguna de las disposiciones de la Carta Sustantiva nacional. Muy por el contrario, todos los preceptos en ellas contenidos resultan totalmente apegados al cumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado Dominicano, a la luz de las previsiones del preámbulo de nuestra Carta Sustantiva (que consagran los principios de soberanía, libertad, igualdad, justicia, solidaridad, convivencia fraterna, paz y progreso) y del catálogo completo de prescripciones que figura en el corpus de la Constitución nacional*.[9]

[9] Ver numeral 6.17, página 38 de esta sentencia.

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 antes* de constitucionalidad, tal como ocurrió en el control de constitucionalidad del "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 SOBERANÍA, 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 del Ecuador, tras considerar sobre los conceptos de territorio y soberanía, lo siguiente:

> *l) 6.4. El artículo 1 del referido acuerdo aéreo entre los gobiernos de Ecuador y de la República Dominicana versa sobre definiciones. En esta disposición, las partes intervinientes convienen, en su literal i), que "Territorio, A los fines del presente Acuerdo se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales*

adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado". Por su parte, el literal d) del aludido artículo 1 del mencionado Acuerdo asume el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994), de la manera siguiente: "El Convenio" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo adoptado bajo el Articulo 90 y 94 de la misma, hasta donde dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor para ambas Partes".

Es decir, en el Acuerdo que actualmente nos ocupa se asumió el contenido el articulo 2 del mencionado 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". (sic)

6.8. El indicado Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994), 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 (...)"

6.9. Podemos constatar, en este sentido, que el presente acuerdo de servicios aéreos, objeto del actual control preventivo de

constitucionalidad, prevé en el literal h) del artículo 1 la definición al término de soberanía 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". Asimismo, como el literal d) de dicho acuerdo internacional ratifica la aplicabilidad de sus disposiciones de acuerdo con las del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago, el cual, como hemos comprobado, también define el vocablo soberanía, ha de considerarse que el concepto de soberanía adoptado por las partes suscribientes resulta acorde con la Constitución dominicana y con los tratados internacionales aplicables a la materia.

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 *Convenio de Chicago*, por lo que a mi juicio el significado de los conceptos de "soberanía" y "territorio", no alcanzan 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"[10], tras sostener lo siguiente:

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

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

> *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[11], tal restricción e inobservancia deviene en inconstitucional. Veamos:

[11] *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.*

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

10. Posteriormente, 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"[12], 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*

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.

[12] Suscrito en Dubái, Emiratos Árabes Unidos, el 3 de noviembre de 2014.

el caso de las revisiones que dieron lugar a las sentencias TC/0042/20[13] *y TC/0061/20*[14]*, pues en estos casos se establece la aplicación expresa de las disposiciones del Convenio de Chicago o, por lo menos, aquellas relativas a la* "soberanía" *y al* "territorio", *aplicación que no es posible derivar del acuerdo ahora sujeto a revisión, como tampoco pudo serlo de aquel cuya revisión dio lugar a la sentencia TC/0045/18. En ese sentido, por esa esencial diferencia, este Tribunal deja constancia que no se encuentra variando sus precedentes, sino que se encuentra tomando una decisión para la cual el caso más afín y el precedente aplicable es el contenido en la sentencia TC/0045/18, no el adoptado en nuestras decisiones más recientes en lo que se refiere al principio de soberanía y al territorio nacional. Esto así, porque, como ha establecido este mismo colegiado constitucional:*

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

[13] *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."*
[14] *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).*

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. Una vez los Estados de la República Dominicana y Colombia subsanaron los requerimientos del Tribunal Constitucional, respecto de los conceptos de Territorio y Soberanía, en 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), para el caso de la República Dominicana, conforme las previsiones de los artículos 2, 3 y 9, de la Carta Política, el presidente de la República Dominicana, sometió de nuevo a control preventivo de constitucionalidad el aludido convenio y a esos efectos, la Corporación Constitucional dictó la Sentencia TC/0511/15, del diez (10) de noviembre de dos mil quince (2015), que 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, como señalamos, 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 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[15] 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[16]. 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.

[15] 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.*
[16] 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.

19. En definitiva, esta Corporación Constitucional debió decretar la inconstitucionalidad del presente acuerdo, en razón de que al igual que lo hizo en los precitados precedentes, no otorga definiciones a los conceptos de soberanía y territorio conforme los contenidos sustanciales de la Constitución.

III. POSIBLE SOLUCIÓN

20. La cuestión planteada conduce a que este colegiado, al examinar los controles preventivos de constitucionalidad con igual o parecido plano fáctico, verifique *ex antes* que los conceptos de soberanía y territorio cumplan con las exigencias sustanciales de nuestra Carta Sustantiva, de lo contrario, declarar la inconstitucionalidad de aquellos acuerdos, convenios o tratados internacionales que, como en el caso que discurre, no otorguen definiciones acordes con una o ambas categorías citadas.

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