República Dominicana
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA

SENTENCIA TC/0237/21

Referencia: Expediente núm. TC-02-2019-0018, relativo al control preventivo de tratados internacionales del "Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al transporte aéreo entre y más allá de sus respectivos territorios", suscrito en la ciudad de Santo Domingo, el trece (13) de mayo de dos mil diecinueve (2019).

En el municipio Santo Domingo Oeste, provincia Santo Domingo, República Dominicana, a los veintisiete (27) días del mes de agosto del año dos mil veintiuno (2021).

El Tribunal Constitucional, regularmente constituido por los magistrados Milton Ray Guevara, presidente; Rafael Díaz Filpo, primer sustituto; Lino Vásquez Sámuel, segundo sustituto; 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 artículos185, numeral 2, de la Constitución y 9 y 55 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del trece (13) de junio del año dos mil once (2011), dicta la siguiente sentencia:

I. ANTECEDENTES

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 de la República, sometió a control preventivo de constitucionalidad ante este Tribunal Constitucional, el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, suscrito en la ciudad de Santo Domingo, el trece (13) de mayo de dos mil diecinueve (2019).

El referido acuerdo pretende, en síntesis, establecer servicios aéreos entre los respectivos territorios de los estados firmantes –los cuales son partes integrantes del Convenio de Aviación Civil Internacional–, la regularización de estos servicios de conformidad con las leyes y reglamentos, registros, cuadros de rutas, exenciones aduanales, seguridad de la aviación y solución de controversias; así como el derecho recíproco a sobrevolar el territorio de cada parte, y hacer escalas en el mismo para fines no comerciales; designar aerolíneas bajo el cumplimiento de las disposiciones del acuerdo, así como modificar o retirar dichas designaciones, entre otros.

1. Objetivo del Convenio

El presente convenio tiene por objeto, establecer el marco bilateral de las relaciones aerocomerciales entre los dos Estados, que fomentarán el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos. Facilitará la expansión de oportunidades de servicios aéreos, garantizando el más alto grado de protección y seguridad internacional.

2. Aspectos generales del acuerdo

2.1. En este tratado cada una de las Partes concede a la otra los siguientes derechos para que las aerolíneas de la otra Parte lleven a cabo el transporte aéreo internacional: a) El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar; b) El derecho de hacer paradas en su territorio sin fines comerciales y c) Los derechos que de otro modo sean especificados en el mismo. Sus artículos tratan sobre: i) definiciones; ii) concesión de derechos; iii) designación y autorización; iv) revocación de autorización; v) aplicación de leyes; vi) seguridad operacional; vii) seguridad de la aviación; viii) oportunidades comerciales; ix) derechos y cargos de aduana; x) impuestos locales; xi) cargos de usuario; xii) competencia leal; xiii) capacidad; xiv) tarifas; xv) consultas; xvi) arreglo de controversia; xvii) enmiendas; xviii) acuerdo multilateral; xix) terminación; xx) registro en la OACI; xxi) aplicabilidad y xxii) entrada en vigor.

2.2. Las disposiciones contenidas en este tratado se cumplirán entre los dos Estados firmantes: República Dominicana y, respecto al Reino de los Países Bajos, se aplicará a San Martín únicamente. Su contenido, transcrito íntegramente, es el siguiente:

> *ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS, RESPECTO A SAN MARTÍN, Y LA REPÚBLICA DOMINICANA RESPECTO AL TRANSPORTE AÉREO ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS*
>
> *El Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín,*
>
> *y*
>
> *la República Dominicana, de aquí en adelante referidos como "las*

Partes";

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de promover el transporte aéreo entre sus respectivos territorios;
Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el día 7 del mes de diciembre del año 1944;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado con una mínima interferencia y regulación por parte del gobierno;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer y operar transporte aéreo entre y más allá de sus territorios respectivos;

Deseando asegurar el más alto nivel de seguridad operacional y seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1
Definiciones

Para los fines de este Acuerdo, a menos que se defina lo contrario, el término:

1. "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, el Ministro de Turismo, Asuntos Económicos, Tráfico y Telecomunicaciones, responsable de la aviación; y, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil; o, en ambos casos,

cualquier persona u organismo autorizados para realizar cualesquiera funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades;

2. "Acuerdo" significa este Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera enmiendas del mismo;

3. "transporte aéreo" significa el transporte público que realiza una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, programado o chárter, por remuneración o alquiler;

4. "servicios acordados" significa transporte aéreo en las rutas especificadas para e' transporte de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación;

5. "aerolínea designada" se refiere a una aerolínea designada y autorizada de acuerdo con el artículo 3 del presente Acuerdo;

6. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 del mes de diciembre del año 1944, que incluye:

a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor bajo el artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes; y

b. cualquier Anexo o cualquier enmienda del mismo adoptada bajo el artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda estén, en un momento dado, en vigor para ambas Partes;

7. "costo total" significa el costo de proveer servicios, más un cargo razonable por concepto de gastos generales administrativos;

8. "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

9. "nacionales", en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, significa los nacionales del Reino de los Países Bajos que se encuentran formalmente registrados como ciudadanos locales con nacionalidad neerlandés en el registro municipal de San Martín y, en el caso de la República Dominicana, significa los nacionales de la República Dominicana;

10. "tarifa" significa cualquier pasaje, tasa o cargo que cobran las aerolíneas (incluidos sus agentes) por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluido el transporte de superficie en conexión con el transporte aéreo internacional, y las condiciones que rigen sobre la disponibilidad de dicho pasaje, tasa o cargo;

11. "parada sin fines comerciales" se refiere a un aterrizaje con cualquier propósito que no sea el de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo por vía de transporte aéreo;

12. en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y 2 del Convenio; en el caso de la República Dominicana, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y 2 del Convenio: Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Territorio: Con relación a un

Estado designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado;

13. "cargo de usuario" se refiere a un cargo impuesto a las aerolíneas para la provisión de las instalaciones o servicios aeroportuarios, del entorno aeroportuario, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, que incluyen los servicios e instalaciones relacionados;

14. "capacidad" significa la cantidad de servicios provistos bajo el Acuerdo, los cuales son generalmente medidos por el número de vuelos, asientos y toneladas de carga ofrecidos en un mercado, semanalmente o por otro período específico;

15. "transporte aéreo multimodal" se refiere al trasporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler;

16. "OACI" significa Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 2
Concesión de derechos

1. Cada una de las Partes concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las aerolíneas de la otra Parte lleven a cabo el transporte aéreo internacional:

a. el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;

b. el derecho de hacer paradas en su territorio sin fines comerciales; y

c. los derechos que de otro modo sean especificados en este Acuerdo.

2. En cualquier segmento o segmentos de las rutas arriba expresadas, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a los cambios, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de las aeronaves operadas, siempre que, con excepción de todos los servicios de transporte de carga, en dirección saliente, el transporte más allá de ese punto sea una continuación del transporte que vuela desde el territorio de domicilio de la aerolínea y, en dirección entrante, el transporte al territorio de domicilio de la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

3. Los derechos especificados en el párrafo I, bajo a) y b) de este artículo también se les garantizarán a las aerolíneas no designadas de cada Parte.

4. Nada en este artículo será interpretado como que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte derechos para embarcar, en el territorio de la otra Parte, a pasajeros, equipaje, carga o correo a cambio de remuneración y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte,

5. Cada Parte otorgará, sobre una base de reciprocidad, aprobación temprana para conducir operaciones de servicios chárter de las compañías aéreas que estén debidamente autorizadas por la otra Parte, de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables de cada Parte.

6. Este Acuerdo excluye el ejercicio de derechos de tráfico comercial por las aerolíneas de la República Dominicana entre San Martín y los Países Bajos (incluida la parte Caribeña de los Países Bajos (Bonaire, San Eustaquio y Saba)); entre San Martín y Curazao; y entre San Martín y Aruba.

7. Los derechos de tráfico de quinta libertad del aire estarán sujetos a la aprobación entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Artículo 3
Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita a través de 'los canales diplomáticos, una o más aerolíneas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Acuerdo para esa Parte y de retirar una designación o substituir por otra aerolínea una que haya sido previamente designada.

2. Cada Parte, al recibir solicitudes de una aerolínea perteneciente a la otra Parte, en la forma y la manera prescritas para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos adecuados con un mínimo de demora de procedimiento, siempre que:

a. para las aerolíneas de San Martín, la propiedad substancial y el control efectivo de la aerolínea están conferidos al Gobierno de San Martín, nacionales de San Martín como se define en el artículo 1, o ambos;

b. para las aerolíneas de la República Dominicana, la aerolínea esté constituida en el territorio de la República Dominicana y la aerolínea tenga su oficina principal en ese territorio, y la República Dominicana tenga el control efectivo regulatorio de la aerolínea;

c. la aerolínea esté cualificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones que normalmente se aplican a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que considera la solicitud o solicitudes; y

d. la otra Parte mantenga y administre las disposiciones establecidas en el artículo 6 y artículo 7 de este Acuerdo

3. Al recibo de la autorización de operación referida en el párrafo 2 de este artículo, una aerolínea designada puede, en cualquier momento, comenzar a operar los servicios acordados, total o parcialmente, siempre que cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo y las regulaciones internas de cada una de las Partes.

Artículo 4
Revocación de autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea si:

a) para las aerolíneas de San Martín, la propiedad substancial y el control efectivo de la aerolínea no están conferidos al Gobierno de San Martín, nacionales de San Martín como se define en el artículo 1, o ambos;

b) para las aerolíneas de la República Dominicana, la aerolínea no esté constituida en el territorio de la República Dominicana y la aerolínea no tenga su oficina principal en éste territorio y la República Dominicana no tenga o no mantenga el control efectivo regulatorio efectivo de la aerolínea;

c) la aerolínea no ha cumplido las leyes y regulaciones referidas en el artículo 5 de este Acuerdo.

d) la otra Parte no mantiene y administra las disposiciones establecidas en el artículo 6 y artículo 7 de este Acuerdo.

2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar nuevos incumplimientos de las condiciones mencionadas en el subpárrafo 1 c) y d) de este artículo, los derechos establecidos en este artículo serán ejercidos únicamente después de haber consultado con la otra Parte.

3. Este artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes de retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de acuerdo con las disposiciones del artículo 6 0 artículo 7 de este Acuerdo.

Artículo 5
Aplicación de las leyes

1. Las leyes y regulaciones de cualquier Parte respecto a la admisión de entrada en o la salida de su territorio de una aeronave dedicada al transporte aéreo internacional, o sobre la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser aplicados a la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte.

2. Durante la entrada, estadía o salida del territorio de una Parte, sus leyes y regulaciones de admisión o salida de su territorio, respecto de pasajeros, tripulación o carga transportados en una aeronave (incluidas las regulaciones relacionadas con la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, las regulaciones postales) deberán cumplirse por o en nombre de dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 6
Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá como válidos, con el propósito de operar el transporte aéreo provisto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte y que estén aún en vigor, siempre que los requerimientos de dichos certificados o licencias por lo menos equivalgan a los estándares mínimos que pueden ser establecidos de acuerdo con el Convenio. Cada Parte puede, no obstante, rehusar reconocer la validez para el propósito de sobrevolar o aterrizar dentro de su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por la otra Parte para sus propios nacionales.

2. Cualquier Parte, de acuerdo con el artículo 15 de este Acuerdo, podrá solicitar consultas respecto a los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación aérea, la aeronave y la operación de aerolíneas de esa otra Parte. Si como resultado de dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene y administra con efectividad estándares y requerimientos de seguridad en las áreas referidas en este artículo que por lo menos deben ser equivalentes a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio, la otra Parte será notificada sobre dichas consideraciones y sobre los pasos que sea necesario tomar para cumplir dichos estándares mínimos, y la otra Parte tomará la acción correctiva adecuada. Dichas consultas se harán dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud.

3. De acuerdo con el artículo 16 del Convenio, además queda acordado que cualquier aeronave operada por o en nombre de una aerolínea de una Parte para proveer servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, puede,

mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause retrasos innecesarios en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones referidas en el artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de cualquier tipo de documento relacionado con la aeronave, la licencia de su tripulación y el equipo de la aeronave y las condiciones de la aeronave para que sean conformes a las regulaciones establecidas de acuerdo con el Convenio. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar. suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o el permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, si la otra Parte no ha tomado la debida acción correctiva dentro de un tiempo razonable y de tomar acción inmediata respecto a dicha aerolínea o aerolíneas, antes de celebrar consultas, si la otra Parte no mantiene y administra los estándares mencionados y una acción inmediata es esencial para evitar incumplimientos futuros.

4. Cualquier acción de una Parte de acuerdo con el párrafo 3 de este artículo se suspenderá tan pronto como dejen de existir las bases de dicha acción.

Artículo 7
Seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, adoptado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de

aeronaves, adoptado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la supresión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, suplementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, adoptado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, adoptado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio o protocolo sobre la seguridad de la aviación civil al cual se hayan adherido ambas Partes.

2. Las Partes se proporcionarán, previa petición, toda la asistencia mutua que sea necesaria con el propósito de evitar actos de apoderamiento ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, de sus pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y las prácticas adecuadas recomendadas que han sido establecidas por la OACI y designadas como Anexos del Convenio. Las Partes requerirán que los operadores de aeronaves pertenecientes a sus registros, los operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal de negocios o su residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda que tales operadores observen las disposiciones de seguridad referidas en el párrafo 3 de este artículo requeridas por la otra Parte para entrar, salir y permanecer dentro del territorio de esa otra Parte, y tomará

medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y los artículos llevados a mano, así como también la carga y las provisiones de la aeronave, antes de embarcar y desembarcar o durante dichas operaciones. Cada Parte además dará consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte respecto a medidas especiales de seguridad para afrontar una amenaza particular,

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de, un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitándose las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar con rapidez y seguridad dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones suficientes para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación y los permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de dicha Parte. Cuando así lo exija una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que expiren los quince (15) días. Cualquier medida tomada de conformidad con este párrafo cesará en el momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones de seguridad de este artículo.

Artículo 8
Oportunidades comerciales

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo con las leyes y regulaciones de la otra Parte respecto a la entrada, residencia y empleo, a llevar y mantener en el territorio de la otra Parte personal administrativo, de ventas, técnico, operacional y otros empleados especializados necesarios para proveer el transporte aéreo.

3. De acuerdo con las disposiciones aplicables de seguridad, incluidas las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) contenidas en los Anexos 6 y 17 del Convenio, la aerolínea designada tendrá el derecho de realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte ("autoasistencia") o, a opción de la aerolínea, seleccionar entre agentes que compitan para dichos servicios, totales o parciales. Los derechos solo estarán sujetos a las reglas internas de las Partes y las restricciones físicas que resulten de las consideraciones de seguridad del aeropuerto o de seguridad de la aviación. Cuando las leyes, regulaciones, normas internas, normas u obligaciones contractuales de una Parte impidan la autoasistencia, los servicios en tierra estarán disponibles equitativamente para todas las aerolíneas, los cargos estarán basados en los costos de los servicios provistos y tales servicios podrán compararse con la clase de servicio y la calidad de los servicios que tendrían si hubiera sido posible la autoasistencia.

4. Una aerolínea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo directamente en el territorio de la otra Parte y, a discreción de la

aerolínea, a través de sus agentes, con la excepción de los casos específicamente previstos en las regulaciones de operaciones chárter de las autoridades aeronáuticas. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho transporte y cualquier persona tendrá libertad de comprar dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en otra moneda que sea libremente convertible.

5. Cada aerolínea tendrá el derecho de convertir y remitir a su país y, excepto cuando no sea compatible con las leyes o regulaciones generalmente aplicables, a cualquier otro país O países de su elección, a petición, los ingresos locales que superen las cantidades localmente desembolsadas. La conversión y la remisión serán permitidas sin demora, restricciones o impuestos gravados sobre ellas, al tipo de cambio que se aplique a las transacciones actuales y a las remisiones en la fecha en que la aerolínea realice la solicitud inicia! de remisión.

6. Al operar o realizar los servicios autorizados bajo el presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una de las Partes podrá celebrar arreglos comerciales tales como, sin limitación, espacio-bloqueado, código-compartido o arreglos de arrendamiento con:

a. una aerolínea o aerolíneas de cualesquiera de las Partes;

b. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y
c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país,

siempre que todos los participantes de dichos arreglos (i) mantengan la autorización correcta; y (ii) reúnan los requerimientos que normalmente se aplican en tales arreglos.

7. Las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes tendrán permiso, sin restricción, para emplear, en conexión con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para transportar carga hacia y desde cualquier punto, hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y para transportar carga en depósito bajo las leyes y regulaciones aplicables. Dicha carga, no importa si es movida por superficie o por aire, tendrá acceso al procesamiento aduanero y las instalaciones del aeropuerto. Las aerolíneas podrán elegir realizar su propio transporte de superficie o proveer el mismo mediante arreglos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un solo precio global por concepto de transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que no se induzca a error a los expedidores sobre los hechos relacionados con dicho transporte.

Articulo 9
Derechos y cargos de aduana

1. Las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes, y el equipo normal, los suministros, el combustible y los lubricantes, y las provisiones para tiendas de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas y aperitivos) estarán exentos de derechos arancelarios y otros impuestos o gravámenes aplicables en el territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave en el momento de exportación.

2. Los siguientes bienes también estarán exentos de pagar dichos impuestos y cargos, exceptuando la remuneración correspondiente a: servicio:

a. suministros embarcados en el territorio de cualquier Parte, dentro de los límites establecidos por las autoridades de dicha Parte, para consumo a bordo de la aeronave que realiza el transporte aéreo internacional de la otra Parte;

b. piezas de repuesto importadas en el territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada en el transporte aéreo internacional por parte de la aerolínea designada de la otra Parte;
c. lubricantes a aeronaves operadas por las aerolíneas designadas por la otra Parte y operadas en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros hayan sido consumidos durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en que fueron embarcados; y

d. boletos impresos, conocimientos de embarque aéreo, cualquier material impreso que lleve el emblema impreso en la misma aerolínea, material uniforme y normal de publicidad distribuido sin cargo por las aerolíneas designadas.

3. El equipo regular transportado y los materiales y suministros a bordo de la aeronave de cualquier Parte podrán ser descargados en: el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduanales de ese territorio. En tales casos podrán ser colocados bajo supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se disponga de ellos de otra forma de acuerdo con las regulaciones aduanales.

4. Las exenciones provistas en este artículo también se aplicarán en el evento de que las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes hayan llegado a arreglos con otras aerolíneas sobre préstamo o traslado en el territorio de la otra Parte del equipo regular y otros bienes mencionados en este artículo, siempre y cuando la otra aerolínea o aerolíneas goce(n) de las mismas exenciones que la otra Parte.

5. Los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquier Parte y sus equipajes estarán sujetos a los controles que establecen las leyes aduanales aplicables. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduanales y otros impuestos y cargos cobrados sobre las importaciones.

6. Las exenciones provistas por este artículo serán otorgadas de acuerdo con los procedimientos establecidos por las leyes de aduana.

Artículo 10
Impuestos locales

1. Las ganancias surgidas de la operación de aeronaves de una aerolínea designada en el transporte aéreo internacional, así como los bienes y servicios ofrecidos serán objeto de tributación de acuerdo con las leyes de cada Parte.

2. En todos los cargos, los cargos de usuario impuestos por las autoridades competentes recaudadoras de impuestos de una Parte se aplicarán en una base no discriminatoria y en términos iguales a las aerolíneas de la otra Parte.

3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar duplicación de impuestos respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones de dicho acuerdo.

Artículo 11
Cargos de usuario

1. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan sobre las aerolíneas designadas de la otra Parte, cargos de usuario superiores a los que

se impongan a sus propias aerolíneas que operan transporte internacional similar.

2. Las tasas y derechos aplicados para la utilización de aeropuertos, propiedades y otras instalaciones y servicios del aeropuerto, así como cualquier cargo por el uso de las instalaciones de navegación aérea, comunicación y servicios, serán establecidos conforme a las leyes y regulaciones de cada Parte. Los cargos de usuario impuestos por los organismos. competentes de cada Parte sobre las aerolíneas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

3. Cada Parte fomentará consultas entre las autoridades competentes de su territorio y tas aerolíneas que utilizan sus servicios e instalaciones.

4. Tampoco será considerado que, en los procedimientos de resolución de disputas de conformidad con el artículo 14 de este Acuerdo, ninguna de las Partes incumple una disposición de este artículo, a menos que (a) no realice una revisión del cargo o la práctica objeto de la queja por la otra Parte dentro de un período de tiempo razonable; o (b) después de dicha revisión, no se den todos los pasos dentro de sus posibilidades para remediar cualquier cargo o práctica contradictorios con este artículo.

Artículo 12
Competencia leal

Cada aerolínea designada tendrá un tratamiento no discriminatorio y un entorno saludable y justo para operar las rutas bajo este Acuerdo, bajo las leyes de competencia de las Partes.

Artículo 13
Capacidad

1. Cada Parte permitirá a cada aerolínea designada de la otra Parte determinar la frecuencia y la capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, de acuerdo con consideraciones comerciales del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad de servicio, o los tipos de aeronaves utilizados por las aerolíneas designadas de cualesquiera de las otras partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduanas, técnicas, operacionales o medioambientales y bajo condiciones uniformes consistentes con el artículo 15 del Convenio.

3. Las autoridades aeronáuticas de las Partes podrán requerir que los nuevos servicios o los servicios modificados sean registrados para información antes del inicio de su operación, a más tardar diez (10) días o un período más corto. El registro de ciertos documentos para información, requeridos por las autoridades aeronáuticas de una Parte, deberá ser simplificado tanto como sea posible. Esto también se aplica al registro de requisitos y procedimientos de registro aplicables a las aerolíneas designadas de la otra Parte.

4. Ninguna de las Partes requerirá que sean presentados itinerarios, programas de vuelos chárter o planes operativos por parte de las aerolíneas de la otra Parte con fines de aprobación, excepto cuando sean requeridos, sobre una base no discriminatoria para aplicó las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente artículo o cuando sea especialmente autorizado en este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación con fines de información, la Parte minimizará las cargas administrativas de los requisitos y

procedimientos de presentación para los intermediarios de transporte aéreo y las aerolíneas de la otra Parte.

Artículo 14
Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las aerolíneas de ambas Partes fijen tarifas por concepto de transporte aéreo partiendo de consideraciones comerciales en el lugar del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a lo siguiente:

a. prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;

b. protección de los consumidores contra tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y

c. protección de las aerolíneas contra tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o soporte directo o indirecto del gobierno.

2. No se requerirá la presentación de las tarifas de transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante, lo que antecede, las aerolíneas de las Partes proveerán acceso inmediato a las autoridades aeronáuticas de las Partes, a petición, a información sobre tarifas históricas, existentes y propuestas, de una manera y con un formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

3. Ninguna de las Partes tomará ninguna acción unilateral para impedir que se inaugure o continúe una tarifa que se proponga cargar o ser cargada por (1) una aerolínea de cualquiera de las Partes para transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o (2) una aerolínea de una de las Partes para transporte aéreo internacional entre el territorio de la Otra

Parte y cualquier otro país, incluyendo, en ambos casos, el transporte sobre una base interlínea o intralínea. Si cualquiera de las Partes opina que tal tarifa es inconsistente con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este artículo, solicitará consultas y notificará a la otra Parte la razón de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas serán realizadas a más tardar treinta (30) días después de recibir la solicitud, y las Partes cooperarán asegurando la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si las Partes alcanzan un acuerdo respecto a la tarifa sobre la cual ha sido notificada la insatisfacción, cada Parte utilizará sus mejores esfuerzos para que se aplique dicho acuerdo, En ausencia de dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará siendo vigente.

Artículo 15
Consultas

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en la fecha más temprana posible, pero a más tardar después de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde algo distinto.

Artículo 16
Arreglo de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo lo señalado en el artículo 14 (Tarifas) y aquellas que puedan surgir bajo los artículos 6 (Seguridad operacional) y 7 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, solucionarán la controversia a través de los canales diplomáticos.

3. Si la controversia no puede resolverse por los canales diplomáticos, la controversia se someterá, a petición de cualquiera de las Partes, a (una) persona(s) u órgano de decisión por acuerdo de las Partes (mediación o arbitraje). El método y el procedimiento de mediación o arbitraje serán aprobados por ambas Partes.

Artículo 17
Enmiendas

1. Si cualquiera de las Partes considera que es conveniente enmendar alguna disposición de este Acuerdo, puede solicitar consultas con la otra Parte. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes acuerden extender dicho período. Cualquier enmienda de este Acuerdo acordada en dichas consultas será acordada por las Partes y se efectuará mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tal enmienda entrará en vigor de conformidad con las disposiciones del artículo 22 de este Acuerdo.

2. A pesar de las disposiciones contenidas en el párrafo 1 de este artículo, las enmiendas del cuadro de rutas en el Anexo I de este Acuerdo podrán ser acordadas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes y confirmadas a través de un intercambio de notas diplomáticas, y entrarán en vigor en una fecha que será determinada en la nota diplomática. Esta excepción al párrafo 1 de este artículo no se aplicará en caso de que se añadan derechos de tráfico al Anexo I.

Artículo 18
Acuerdo multilateral

En caso de que ambas Partes sean partes de un acuerdo multilateral que trate asuntos cubiertos por este Acuerdo, dichas Partes consultarán, de acuerdo con el artículo 15 de este Acuerdo, para determinar si este Acuerdo debe de ser revisado para tomar en cuenta el acuerdo multilateral.

Artículo 19
Terminación

1. Cualquier Parte puede, en cualquier momento, notificar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha notificación será enviada simultáneamente a la OACI.

2. Este Acuerdo terminará a medianoche, (en el lugar en que haya sido recibida la notificación dada a la otra Parte) al final de la temporada de tráfico vigente de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), un año después de la fecha de recibo de la notificación escrita de terminación, a menos que sea retirada tal notificación mediante acuerdo entre las Partes antes de finalizar este período.

Artículo 20
Registro con la OACI

Este Acuerdo y todas las enmiendas del mismo serán registrados con la OACI.

Artículo 21
Aplicabilidad

Respecto al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará a San Martín únicamente.

Artículo 22
Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes después de la fecha de recibo de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que todos los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo han sido completados.

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 de la República, y 9, 55 y 56 de la Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, 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 Carta Sustantiva con relación a los principios de soberanía, legalidad, integridad territorial y no intervención (TC/0651/16, TC/0751/17, TC/0012/18, TC/0099/19, entre otras).

4.2. En el caso de la República Dominicana, el referido principio atinente a la supremacía de la Constitución, figura consagrado en su artículo 6, que reza como sigue: *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 contrario a esta Constitución*. En igual tenor, el artículo 184 de la Carta Sustantiva dispone que incumbe al Tribunal Constitucional *la supremacía de la Constitución, la defensa del orden constitucional y la protección de los derechos fundamentales*.

4.3. El control preventivo persigue que las cláusulas que integran un acuerdo internacional no contradigan la Carta fundamental, evitando distorsiones del ordenamiento constitucional con los tratados internacionales, en tanto constituyen fuentes del derecho interno, para que el Estado no se haga compromisario de obligaciones y deberes en el ámbito internacional contrarios a la Constitución. Por vía de consecuencia, esta sede constitucional ha estimado al control preventivo de constitucionalidad como una derivación lógica del principio de supremacía constitucional, así como el mecanismo que garantiza su aplicación (Sentencia TC/0213/14).

5. Recepción del Derecho Internacional

5.1. El mecanismo diseñado por el constituyente para el ingreso del derecho internacional constituye una de las fuentes de nuestro ordenamiento jurídico, al

reconocer y aplicar las normas del derecho internacional, general y americano, en la medida en que sus poderes públicos las hayan adoptado (Sentencia TC/0045/18). En este sentido, la República Dominicana actúa apegada a las normas del derecho internacional y en defensa de los intereses nacionales materializada en sus relaciones con la comunidad internacional, suscribiendo en diferentes áreas, acuerdos, convenios y tratados de la manera más provechosa para el país.

5.2. El control preventivo implica someter las cláusulas que integran un acuerdo internacional a un riguroso examen de constitucionalidad en armonía con la Carta Fundamental, evitando toda posibilidad de que ocurra contradicción entre el acuerdo y el ordenamiento constitucional dominicano; dado que estos instrumentos constituyen una fuente del derecho interno. De acuerdo a lo anterior, el artículo 26.1 de la Constitución procura el fortalecimiento de las relaciones internacionales al disponer: *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. Es preciso recordar que esta posición fue expuesta por este tribunal en la Sentencia TC/0037/12, párrafo 2.4.3, en la que sostuvo:

> *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 cultiva y analiza de manera integral a través de los mecanismos habilitados en el derecho internacional. Por su parte, la República Dominicana adopta un sistema de derecho el cual permite asumir compromisos y obligaciones mediante tratados internacionales donde se expresan las voluntades de dos o más Estados.

5.5. De conformidad a lo señalado en el artículo 26 de nuestra Constitución los Estados reconocen las normas del derecho internacional, incluyendo la República Dominicana, 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 al bienestar nacional y el respeto a los derechos fundamentales.

5.6. En ese sentido, nuestra Constitución confirió prerrogativas a este colegiado a los fines de ejercer el 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 las reglas establecidas en la Constitución. Dicho control persigue, por una parte, evitar una distorsión o contradicción entre ambas normativas, y, por otra parte, impedir que el Estado se haga compromisario de obligaciones y deberes contrarios a su Carta Magna en el ámbito internacional.

5.7. 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[1] y 27[2] de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del veintitrés (23) de mayo de mil novecientos sesenta y nueve (1969)[3]; y también, según las previsiones especificadas por el Tribunal Constitucional dominicano mediante Sentencia TC/0037/12 del siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012)[4].

5.8. 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*.

[1] «26. "Pacta sunt servanda". Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.»
[2] «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 artículo 46.»
[3] La República Dominicana se hizo parte de dicha Convención mediante instrumento de adhesión del 1 de abril de 2010.
[4] 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.»

6. Control de constitucionalidad

6.1 En la especie, la República Dominicana y el Reino de los Países Bajos suscribieron el trece (13) de mayo de dos mil diecinueve (2019) un acuerdo de transporte aéreo entre ambos Estados bajo los principios y disposiciones de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), 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 el referido acuerdo, se comprometen a actuar en el plano internacional, regional y nacional en armonía con los intereses nacionales y la convivencia pacífica entre los pueblos, debiendo en consonancia con la Constitución dominicana, 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 constatar el objeto del referido acuerdo, el cual se circunscribe a 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 ese 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, tales como: a) la definición de territorio; b) aplicación del Convenio de Chicago y el concepto de soberanía; c) aplicabilidad de las leyes nacionales; d) las consultas y enmiendas; e) la solución de disputas, y g) la terminación y entrada en vigor.

6.4 La definición de territorio

6.4.1 El artículo 1 del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios" versa sobre definiciones. En esta disposición las partes intervinientes convienen, en su numeral 12), que:

> *12. en el caso del Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a una Parte, tendrán el significado asignado respectivamente a estos en el artículo 1 y 2 del Convenio; en el caso de la República Dominicana, los términos "soberanía" y "territorio", con relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el artículo 1 y 2 del Convenio: Soberanía: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Territorio: Con relación a un Estado designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado*.

6.4.2 Asimismo, el artículo 9 de nuestra Carta Sustantiva se refiere al *territorio* de la República Dominicana en los siguientes términos:

> *Artículo 9 Territorio nacional. El territorio de la República Dominicana es inalienable. Está conformado por:*
>
> *1) La parte oriental de la isla de Santo Domingo, sus islas adyacentes y el conjunto de elementos naturales de su geomorfología marina. Sus límites terrestres irreductibles están fijados por el Tratado Fronterizo de 1929 y su Protocolo de Revisión de 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.

6.4.3 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, reiterado por las Sentencias TC/0045/18 y TC/0042/20, 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.

6.4.4 De la precedente argumentación se verifica que el significado otorgado al término «territorio» en el aludido artículo 1 del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios" coincide con el que se encuentra prescrito en el referido Convenio de Chicago, el cual fue aceptado en esa ocasión por los Estados suscribientes en el Acuerdo que nos ocupa. De igual manera, se puede apreciar que se trata de una definición coincidente con la prevista en la Carta Sustantiva dominicana y en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional dominicano. En ese sentido, este Tribunal estableció en su sentencia TC/0061/20 lo siguiente:

8.3. En efecto, el artículo 1 del referido Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el siete (7) de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro (1944), define la soberanía indicando que: Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.8.4. Y, asimismo, en su artículo 2, define al territorio señalando que: 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.
[…]
8.9.Sin embargo, máxime a este tribunal constatar que el artículo 1, literal g), del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República

Dominicana y la República Portuguesa" incorpora una noción de territorio restringida a lo preceptuado en el artículo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el acuerdo queda implícitamente reconocida la soberanía plena ostentada por los Estados suscribientes ─la República Dominicana y la República de Portugal ─con relación con el espacio aéreo situado sobre su territorio, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 1 del convenio marco en la materia ─Convenio sobre Aviación Civil Internacional─ y nuestra Carta Política; contrario a lo que ocurrió en el caso resuelto con la Sentencia TC/0037/12, del siete (7)de noviembre de dos mil doce (2012), donde la ausencia de tal prerrogativa dio lugar a la no conformidad del acuerdo con el concepto de territorio consagrado en nuestra Constitución, cuestión que no se advierte en la especie por los motivos antedichos.

6.4.5 Este tribunal ha reiterado una posición similar en los casos que *ha podido comprobar que hay conformidad entre la nomenclatura consagrada en el Convenio de Chicago, instrumento que ha sido aceptado por los Estados firmantes, y con el contenido de la Constitución dominicana sobre la materia de que se trata* (Sentencia TC/0212/20); advirtiendo que *el referido acuerdo constituye un instrumento para fomentar el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos, además de facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos bajo los lineamientos de protección y seguridad de cada país, sin dejar de preservar la integridad territorial de los estados signatarios del convenio* (Sentencia TC/0195/20).

6.5 La definición de soberanía

6.5.1 El indicado Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el siete (7) de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro (1944), 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 sobre quien recae la soberanía popular, así como la relevancia de su preservación, con base en 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.*

6.5.2 Se pude constatar, que el significado otorgado al término «soberanía» en el aludido artículo 1 del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios" coincide con el que se encuentra prescrito en el referido Convenio de Chicago, el cual fue aceptado en esa ocasión por los Estados suscribientes en el Acuerdo que nos ocupa. De igual manera, se puede apreciar que se trata de una definición

coincidente con la prevista en la Carta Sustantiva dominicana y en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional dominicano.

6.6 Aplicabilidad de las leyes nacionales

6.6.1 Según el artículo 5 del "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios" que 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 la entrada, el tránsito, la salida y la permanencia. Asimismo, dispone que la aplicación de la legislación interna obliga pasajeros, tributación o carga transportada, lo cual concuerda con nuestras disposiciones constitucionales, al tiempo de ratificar el principio de sujeción al ordenamiento jurídico interno.

6.6.2 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.*

6.6.3 Este colegiado constitucional debe advertir que similar posición respecto al principio de sujeción al ordenamiento jurídico interno y el artículo 220 de la Constitución Dominicana fue asumido en la sentencia TC/0042/20 (p. 31), así como en la Sentencia TC/0212/20.

6.7 Consultas y enmiendas

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

6.7.2 En tal sentido, y en virtud de lo dispuesto en los artículos 15 y 17 del presente acuerdo, se consagra la posibilidad de que las autoridades aeronáuticas de ambas partes se consulten mutuamente con miras a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones de este convenio. De igual forma, el acuerdo establece que las partes podrán acordar sus modificaciones o enmiendas. La adopción de esas modificaciones o enmiendas se efectuará de común acuerdo entre las partes y entrarán en vigor en la forma indicada en el artículo 22 del Acuerdo. Ello significa que el referido procedimiento de enmienda no contradice la Constitución dominicana.

6.8 Solución de controversias

6.8.1 El artículo 16 del Acuerdo establece que, si surge una controversia entre las partes respecto a la interpretación o aplicación del presente acuerdo, las autoridades tratarán en primera instancia de solucionarla mediante consultas y

negociaciones entre ellas. De no llegar a un acuerdo por la vía de esas consultas y negociaciones, se recurrirá a los canales diplomáticos, y finalmente, si la controversia persiste, las partes intentarán solucionar la controversia mediante mediación o arbitraje. Sin que se adopte un procedimiento en particular, se establece que el método y procedimiento de la mediación o arbitraje deberá ser aprobado por ambas partes.

6.8.2 Lo precedentemente indicado pone de manifiesto que los estados parte han decidido acudir a medios pacíficos o alternativos para resolver las eventuales controversias que pudieren resultar de la aplicación e interpretación del convenio. Ello se fundamenta en la intención que dio origen a la Carta de las Naciones Unidas, la cual, desde su preámbulo, busca fomentar la amistad y las relaciones armoniosas entre las naciones, sobre la base del respeto al principio de la igualdad de derechos y al derecho a la libre determinación de los pueblos, con el propósito, por igual, de fortalecer la paz mundial.

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

6.9 Terminación y entrada en vigor

Respecto a la terminación del referido acuerdo, esta se podrá llevar a cabo en cualquier momento, con sujeción, no obstante, a que se siga el procedimiento establecido en el artículo 19 del acuerdo. Desde este punto de vista, el mecanismo diseñado para la duración y reiteración del acuerdo es conforme a la costumbre generalmente aceptada en la materia y, por tanto, no contradicen nuestra Constitución.

6.10 Constitucionalidad del acuerdo

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

6.10.2 El Tribunal Constitucional, ejerciendo el control preventivo de constitucionalidad verifica que el objetivo de esta convención, como lo señala su parte introductoria, es el de establecer el marco bilateral de las relaciones aerocomerciales entre los dos Estados, que fomentarán el desarrollo del transporte aéreo y la conectividad del país con otros destinos, así como facilitar la expansión de oportunidades de servicios aéreos, garantizando el más alto grado de protección y seguridad internacional. Queda así evidenciado que las disposiciones del referido acuerdo no vulneran los preceptos de la Constitución dominicana.

Esta decisión, firmada por los jueces del Tribunal, fue adoptada por la mayoría requerida. No figuran las firmas de los magistrados José Alejandro Ayuso y Eunisis Vásquez Acosta, en razón de que no participaron en la deliberación y votación de la presente sentencia por causas previstas en la ley.

Por las razones y motivos de hecho y de derecho precedentemente expuestos, el Tribunal Constitucional

DECIDE:

PRIMERO: DECLARAR conforme con la Constitución de la República Dominicana, el «Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de los Países Bajos, respecto a San Martín, y la República Dominicana respecto al Transporte Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios», suscrito en la ciudad de Santo Domingo, el trece (13) de mayo de dos mil diecinueve (2019).

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

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

Firmada: Milton Ray Guevara, Juez Presidente; Rafael Díaz Filpo, Juez Primer Sustituto; Lino Vásquez Sámuel, Juez Segundo Sustituto; 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.

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