



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

**EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA**

**SENTENCIA TC/0670/24**

**Referencia:** Expediente núm. TC-02-2024-0005, relativo al control preventivo de constitucionalidad del «Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América» suscrito el dos (2) de agosto de dos mil veinticuatro (2024).

En el municipio Santo Domingo Oeste, provincia Santo Domingo, República Dominicana, a los dieciocho (18) días del mes de noviembre del año dos mil veinticuatro (2024).

El Tribunal Constitucional, regularmente constituido por los magistrados Napoleón R. Estévez Lavandier, presidente; Miguel Valera Montero, primer sustituto; Eunisis Vásquez Acosta, segunda sustituta; José Alejandro Ayuso, Fidias Federico Aristy Payano, Alba Luisa Beard Marcos, Manuel Ulises Bonnelly Vega, Sonia Díaz Inoa, Army Ferreira, Domingo Gil, Amaury A. Reyes Torres, María del Carmen Santana de Cabrera y José Alejandro Vargas Guerrero, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, específicamente las previstas en los artículos 185, numeral 2, de la Constitución; 55 y siguientes 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:



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

**I. ANTECEDENTES**

El presidente de la República, en cumplimiento de las disposiciones de los artículos 128, numeral 1, letra d), y 185, numeral 2, de la Constitución de la República, sometió el diecinueve (19) de agosto de dos mil veinticuatro (2024) a control preventivo de constitucionalidad ante este tribunal constitucional el «Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América», suscrito el dos (2) de agosto de dos mil veinticuatro (2024).

**1. Objeto del convenio**

El objeto del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América es facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional entre los suscribientes, basado en la competencia en el mercado y con la mínima interferencia gubernamental. En tal sentido, establece que cada parte concede derechos a la otra parte para volar sobre su territorio sin aterrizar, a realizar escalas en su territorio con fines no comerciales, a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las rutas definidas en el acuerdo, así como los demás derechos especificados en el mismo.

**2. Disposiciones del Acuerdo**

El acuerdo objeto del presente control preventivo establece lo siguiente:

*ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE  
LA REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LOS  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante, "las Partes");*

*Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con mínima interferencia y regulación gubernamental;*

*Deseando hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al cliente que viaja y transporta, una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a las aerolíneas individuales a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;*

*Deseando facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo Internacional;*

*Deseando asegurar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, afectan negativamente el funcionamiento del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y*

*Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;*

*Han acordado lo siguiente:*

*Artículo 1*  
*Definiciones*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

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

- 1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte, y, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerce el Departamento de Transporte o la Junta de Aviación Civil;*
- 2. 'Acuerdo" significa este Acuerdo y cualesquiera enmiendas al mismo;*
- 3. "Transporte Aéreo" significa el transporte público mediante un avión de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, programado o fletado, a cambio de una remuneración o alquiler;*
- 4. "Aerolínea de una Parte" significa una aerolínea que ha recibido su Certificado de Operador Aéreo (COA) de esa Parte y que tiene su lugar principal de negocios en el territorio de esa Parte;*
- 5. "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:*
  - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y*
  - b. cualquier anexo o enmienda al mismo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, en la medida en que dicho anexo o enmienda se encuentre en vigencia para ambas Partes en cualquier momento;*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

6. *"Costo Total" significa el costo de brindar el servicio más un cargo razonable por gastos administrativos;*

7. *"Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;*

8. *"Precio" significa cualquier tarifa, costo o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo el correo), incluyendo el transporte terrestre relacionado con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, costo o cargo;*

9. *"Escala con Fines No Comerciales" significa un aterrizaje para cualquier propósito que no sea cargar o descargar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;*

10. *"Territorio" significa las áreas terrestres, aguas interiores y mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y*

11. *"Cargo de Usuario" significa un cargo impuesto a las aerolíneas por la provisión de las instalaciones o servicios aeroportuarios, ambiente aeroportuario, navegación aérea, o seguridad de la aviación, incluyendo los servicios e instalaciones relacionados.*

*Artículo 2*  
*Concesión de Derechos*

1. *Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de transporte aéreo internacional por las aerolíneas de la otra Parte:*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

- a. el derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;*
  - b. el derecho a realizar escalas en su territorio con fines no comerciales;*
  - c. el derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:*
    - (i) para aerolíneas de los Estados Unidos, desde puntos anteriores a los Estados Unidos pasando por los Estados Unidos y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en la República Dominicana y más allá; y para el servicio exclusivo de carga entre la República Dominicana y cualquier punto o puntos;*
    - (ii). para aerolíneas de la República Dominicana, desde puntos anteriores a la República Dominicana pasando por la República Dominicana y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y más allá; y para el servicio exclusivo de carga entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y*
  - d. los demás derechos especificados en este Acuerdo.*
- 2. Cada aerolínea de una Parte podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su elección:*
- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;*
  - b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*c. prestar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;*

*d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;*

*e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;*

*f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;*

*g. hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;*

*h. llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y*

*i. combinar el tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se origine dicho tráfico;*

*sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico permitido en virtud de este Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el transporte sea parte de un servicio que atienda un punto en el territorio nacional de la aerolínea.*

*3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas previamente indicadas, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar transporte aéreo internacional sin limitación alguna en cuanto a cambios, en*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el país natal de la aerolínea y, en la dirección de llegada, el transporte al país natal de la aerolínea sea una continuación del transporte desde más allá de dicho punto.*

*4. Nada de lo dispuesto en este artículo se considerará que confiere a la aerolínea o aerolíneas de una Parte los derechos de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo que sean transportados a cambio de compensación y destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte.*

*5. Cualquier aerolínea de una Parte que realice un transporte aéreo internacional chárter con origen en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea solo de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir con las leyes, reglamentos y normas chárter de su país natal o de la otra Parte. Si una Parte aplica diferentes normas, regulaciones, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus aerolíneas, o a aerolíneas de diferentes países, cada aerolínea de la otra Parte estará sujeta al criterio que resulte menos restrictivo. Nada de lo dispuesto en este párrafo limitará los derechos de una Parte de exigir a las aerolíneas de ambas Partes que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Salvo en lo relativo a las normas de protección al consumidor mencionadas en este párrafo, ninguna de las Partes requerirá a una aerolínea de la otra Parte, respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o de un tercer país en un viaje de ida o de ida y vuelta, que presente más que un aviso de que está cumpliendo con las leyes, reglamentos y normas aplicables*





**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*a que se refiere este párrafo, o de una exención a esas leyes, reglamentos o normas otorgada por las autoridades aeronáuticas aplicables.*

*Artículo 3*  
*Autorización*

*Cada Parte, al recibir la solicitud de una aerolínea de la otra Parte, en la forma y manera prescritas para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con mínima demora procesal, siempre que:*

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de esa Parte, o a ambos;*
- b. la aerolínea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes; y*
- c. la otra Parte esté manteniendo y administrando las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).*

*Artículo 4*  
*Revocación de la Autorización*

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



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*a. esa aerolínea no sea una aerolínea de la otra Parte en virtud del Artículo 1(4);*

*b. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de esa Parte, o ambos; o*

*c. esa aerolínea no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo.*

*2. A menos que la acción inmediata sea esencial para evitar un mayor incumplimiento del subpárrafo le de este Artículo, los derechos establecidos por este Artículo se ejercerán solo después de consultar con la otra Parte.*

*3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) o el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).*

*Artículo 5*

*Aplicación de las Leyes*

*1. Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión a su territorio o la salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar al territorio de esa Parte, cuando salgan de este o mientras estén dentro de ese territorio.*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*2. Al ingresar al territorio de una Parte, mientras estén dentro de este o al salir de ese territorio, sus leyes y reglamentos relacionados con la admisión a su territorio o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidas las regulaciones relacionados con la entrada, autorización, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, regulaciones postales) deberán ser cumplidos 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, para los fines de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o validados por la otra Parte y aún vigentes, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos, a efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidos o validados a sus propios nacionales por la otra Parte.*

*2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las aerolíneas de esa otra Parte. Si luego de tales consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas que al menos igualen los estándares mínimos que puedan*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de tales hallazgos y de los pasos que se consideren necesarios para cumplir con estos estándares mínimos, y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones a la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte en caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un tiempo razonable y de tomar de tomar acción inmediata, previo a las consultas, con respecto a tal aerolínea o aerolíneas si la otra Parte no está manteniendo y administrando los estándares antes mencionados y la acción inmediata es esencial para prevenir ulteriores incumplimientos.*

*Artículo 7*  
*Seguridad de la Aviación*

*1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988.*

*2. Las Partes se prestarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, 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 aérea civil.*

*3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y las prácticas apropiadas recomendadas, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; las Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su registro, los operadores de aeronaves que tengan su sede principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.*

*4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada a su territorio, la salida de este y mientras se permanezca dentro de él, y tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e Inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, y su equipaje y artículos de mano, así como la carga y las provisiones de aeronaves, antes de y durante el abordaje y la carga de estos. Cada Parte también dará consideración positiva a cualquier solicitud de la otra Parte de tomar medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza en particular.*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

5. *Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos o Instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.*

6. *Cuando una Parte tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud constituirá una causal para retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones a la autorización de operación y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Cuando una emergencia así lo requiera, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que expiren los 15 días.*

*Artículo 8*

*Oportunidades Comerciales*

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

2. *Las aerolíneas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte personal directivo, comercial, técnico, operativo, y otro personal*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*especializado requerido para la prestación del servicio de transporte aéreo.*

*3. Cada aerolínea tendrá derecho a realizar su propia asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte ("auto asistencia") o, a elección de la aerolínea, a seleccionar entre agentes competidores para tales servicios, en su totalidad o en parte. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas resulten de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando tales consideraciones impidan la auto asistencia, los servicios terrestres estarán disponibles en igualdad de condiciones para todas las aerolíneas; los cargos se basarán en los costos de los servicios prestados; y tales servicios deberán ser comparables a la clase y calidad de los servicios como si fuera posible la auto asistencia.*

*4. Una aerolínea de una Parte podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la aerolínea, a través de sus agentes, salvo lo específicamente provisto por las regulaciones de vuelos chárter del país en el que se origina el chárter relativas a la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de cancelación y reembolso de los pasajeros. Cada aerolínea tendrá derecho a vender dicho servicio de transporte, y cualquier persona será libre de comprar dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles.*

*5. Cada aerolínea tendrá derecho a convertir y remitir a su país y, excepto cuando sea incompatible con las leyes o reglamentos de aplicación general, a cualquier otro país o países de su elección, previa solicitud, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remisión se permitirán con prontitud sin*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*restricciones o impuestos con respecto a los mismos, al tipo de cambio aplicable a las transacciones y remisión de divisas, en la fecha en que la aerolínea realice la solicitud inicial de remisión.*

*6. Las aerolíneas de cada Parte podrán pagar los gastos locales, incluyendo las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles de acuerdo con la regulación monetaria local.*

*7. Al operar o prestar los servicios autorizados en virtud del presente Acuerdo, cualquier aerolínea de una Parte podrá celebrar acuerdos administrativos de cooperación en materia de comercialización, tales como acuerdos administrativos de espacio bloqueado, código compartido o arrendamiento, con*

*a. una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes;*

*b. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país; y*

*c. un proveedor de transporte terrestre de cualquier país; siempre y cuando todos los participantes en tales acuerdos administrativos; (i) ostenten la autoridad apropiada y, (ii) cumplan los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos administrativos.*

*8. Las aerolíneas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes podrán, sin restricciones, emplear en relación con el transporte aéreo internacional cualquier transporte terrestre para carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluso hacia y desde todos los aeropuertos con*





**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*instalaciones aduaneras, y transportar carga en régimen de garantía de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables. Dicha carga, ya sea que se desplace por tierra o vía aérea, tendrá acceso a las instalaciones y trámites aduaneros de los aeropuertos. Las aerolíneas podrán optar por realizar su propio transporte terrestre o proporcionarlo a través de acuerdos administrativos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre operado por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios de carga intermodal pueden ofrecerse a un precio total único para el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre y cuando no se confunda a los remitentes sobre las circunstancias relacionadas con dicho transporte.*

*Artículo 9*

*Aranceles y Cargos Aduaneros*

*1. A su llegada al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por las aerolíneas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, lubricantes, combustibles, suministros técnicos consumibles, repuestos (incluidos los motores), provisiones de aeronaves (incluidos, entre otros, sin limitarse a, artículos de alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o uso por parte de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados o utilizados únicamente en relación con la operación o el mantenimiento de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos de aduana, impuestos especiales, y tasas y cargos similares que (a) impongan las autoridades nacionales y (b) no se basen en el costo de los servicios*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*prestados, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.*

*2. Estarán también exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, tasas y cargas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de las cargas basadas en el costo del servicio prestado:*

*a. provisiones de aeronaves introducidas o suministradas en el territorio de una Parte y llevadas a bordo, dentro de límites razonables, para su uso a bordo de aeronaves de salida de una aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estas provisiones se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que sean embarcados;*

*b. equipo de tierra y repuestos (incluidos los motores) introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una aerolínea de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional;*

*c. combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para su uso en aeronaves de una aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que estos sean embarcados; y*

*d. materiales promocionales y publicitarios introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en aeronaves de salida de una aerolínea*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estos materiales se vayan a utilizar en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que se embarcan.*

*3. Podrá exigirse que los equipos y suministros a que se refieren los párrafos 1 y 2 de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o control de las autoridades competentes.*

*4. Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas de una Parte hayan contratado con otra aerolínea, que goce de manera similar dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los objetos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.*

*Artículo 10*  
*Cargos a los Usuarios*

*1. Los cargos a los usuarios que puedan imponer las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de cargos de cada Parte a las aerolíneas de la otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos a los usuarios se fijarán a las aerolíneas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se fijen los cargos.*

*2. Los cargos a los usuarios impuestos a las aerolíneas de la otra Parte podrán reflejar, pero no excederán, el costo total que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de cargos, el proporcionar las instalaciones y servicios apropiados de*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos pueden incluir un rendimiento razonable de los activos después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se cobran cargos se proporcionarán de manera eficiente y económica.*

*3. Cada Parte fomentará las consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de cargos en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos de cobro competentes y a las aerolíneas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos de conformidad con los principios de los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades competentes en materia de aplicación de cargos a proporcionar a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos de los usuarios para permitir que los usuarios expresen sus opiniones antes de que se realicen los cambios.*

*4. Ninguna de las Partes será considerada, en los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, en violación de una disposición de este Artículo, a menos que (a) no lleve a cabo una revisión del cargo o práctica que es objeto de la queja de la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) si después de dicha revisión, esta no toma todas las medidas a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*Artículo 11*  
*Competencia Leal*

*1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa para que las aerolíneas de ambas Partes compitan en la prestación del transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.*

*2. Cada Parte permitirá que cada aerolínea determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basado en consideraciones comerciales en el mercado. De conformidad con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.*

*3. Ninguna de las Partes impondrá a las aerolíneas de la otra Parte un requisito de opción preferente, relación de la distribución de tráfico, una tarifa de no objeción ni ningún otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos de este Acuerdo.*

*4. Ninguna Parte exigirá la presentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos por parte de las aerolíneas de la otra Parte para su aprobación, salvo que sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o según se pueda autorizar específicamente en este Acuerdo. Si una Parte requiere presentar documentación con fines informativos, minimizará las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*sobre los intermediarios de transporte aéreo y sobre las aerolíneas de la otra Parte.*

*Artículo 12*

*Precios*

*Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo sean fijados por las aerolíneas de ambas Partes sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado.*

*2. No se requerirá que los precios del transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes sean notificados. Sin perjuicio de lo anterior, las aerolíneas de las Partes proporcionarán acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre precios históricos, existentes y propuestos, a las autoridades aeronáuticas de las Partes, en una forma y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.*

*Artículo 13*

*Consultas*

*Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible, pero a más tardar 60 días después de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde lo contrario.*

*Artículo 14*

*Solución de Controversias*

*1. Cualquier controversia que surja en virtud de este Acuerdo, excepto aquellas que puedan surgir en virtud del Artículo 12 (Precios), que no se resuelva dentro de los 30 días siguientes a la fecha establecida para*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*las consultas conforme a una solicitud de consultas en virtud del Artículo 13, podrá ser remitida mediante acuerdo de la Partes, para que sea decidida por alguna persona u organismo. Si las Partes no llegan a un acuerdo, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos que solicita que la controversia sea sometida a arbitraje.*

*2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:*

*a. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los 60 días siguientes a la designación de los dos árbitros, estos nombrarán un tercer árbitro de común acuerdo, que actuará como presidente del tribunal arbitral;*

*b. Si cualquiera de las Partes no designa un árbitro o si no se designa el tercer árbitro, de conformidad con el inciso a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de un plazo de 30 días. Si el presidente de este Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará la designación el vicepresidente de mayor antigüedad que no esté inhabilitado por esa causa.*

*3. El tribunal arbitral tendrá derecho a decidir el alcance de su jurisdicción en virtud del presente Acuerdo y, salvo que se acuerde lo contrario, establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes, recomendar medidas provisionales de reparación en espera de su*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*determinación final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, se llevará a cabo una conferencia para determinar las cuestiones precisas que se han de someter a arbitraje y el procedimiento específico que se ha de seguir, a más tardar 15 días después de la plena constitución del tribunal.*

*4. Salvo que se acuerde lo contrario o según ordene el tribunal, el escrito de demanda se presentará dentro de los 45 días posteriores a la constitución plena del tribunal, y el escrito de contestación se presentará 60 días después. Toda contestación del reclamante deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes a la presentación del escrito de contestación. Toda respuesta del demandado deberá presentarse dentro de los 30 días siguientes. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una audiencia dentro de los 45 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar el último escrito.*

*5. El tribunal intentará dictar una decisión por escrito dentro de los 30 días siguientes a la finalización de la audiencia o, si no se celebra audiencia, después de que se presente el último escrito. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.*

*6. Las Partes podrán presentar solicitudes de interpretación de la decisión dentro de los 15 días siguientes a su emisión y cualquier interpretación dada deberá ser emitida dentro de los 15 días siguientes a tales solicitudes.*

*7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación nacional, dará pleno efecto a cualquier decisión o laudo del tribunal arbitral.*





**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos en partes iguales por las Partes. Cualquier gasto en que incurra el presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2b de este Artículo se considerará parte de los gastos del tribunal arbitral.*

*Artículo 15*  
*Terminación*

*Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte de su decisión de dar por terminado este Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte) al final de la temporada de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) vigente, un año después de la fecha de la notificación escrita de terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo de las Partes antes del final de este período.*

*Artículo 16*  
*Registro en la OACI*

*Este Acuerdo y todas las enmiendas al mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.*

*Artículo 17*  
*Entrada en Vigor*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirme que se han completado todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.*

*Al entrar en vigor, este Acuerdo reemplazará el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América hecho en Ciudad Trujillo el 19 de julio de 1949 y el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América hecho en Santo Domingo el 22 de julio de 1986.*

*EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.*

*HECHO en Santo Domingo, el día 02 de agosto de 2024, en dos originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.*

**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; 55, 56 y 57 de la Ley núm. 137-11, el Tribunal Constitucional es el órgano competente para ejercer el control preventivo de constitucionalidad de los tratados internacionales.



## **República Dominicana**

### **TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

El control preventivo implica someter las cláusulas que integran un tratado internacional a un riguroso examen de constitucionalidad contrastado con el corpus constitucional -valores, principios y normas constitucionales más tratados y jurisprudencia internacionales- para evitar contradicción del ordenamiento constitucional con las normas internacionales convencionales.

Como los tratados internacionales constituyen fuente de derecho interno, este proceso constitucional procura evitar que el Estado se haga compromisorio de obligaciones y deberes en el ámbito internacional que sean contrarios a la normativa constitucional y, por ende, al principio de supremacía de la Constitución. En consecuencia, este tribunal procede a examinar en detalle la convención de referencia.

#### **4. Recepción del derecho internacional**

El Estado dominicano, como miembro de la comunidad internacional que busca promover el desarrollo común de las naciones, actúa apegado a las normas del derecho internacional en la defensa de los intereses nacionales. Desde la Constitución del dos mil diez (2010), aplica el principio de apertura al ordenamiento internacional, por lo que está abierto a la cooperación e integración mediante la negociación y concertación de tratados en áreas definidas como estratégicas en sus relaciones con la comunidad internacional.

En procura del fortalecimiento de las relaciones internacionales, la Constitución dominicana establece que, en igualdad de condiciones con otros Estados, la República Dominicana acepta el ordenamiento jurídico internacional que garantiza el respeto de los derechos fundamentales, la paz, la justicia y el desarrollo político, social, económico y cultural de las naciones. Y se compromete a actuar en el plano internacional de modo compatible con los



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

intereses nacionales, la convivencia pacífica entre los pueblos y los deberes de solidaridad entre todas las naciones, según especifica su artículo 26, numeral 4.

Los convenios internacionales, como fuente de derecho interno, generan derechos y obligaciones para los Estados partes. De ahí que, una vez que estos hayan superado los procedimientos de suscripción y aprobación constitucionalmente previstos, vinculan a los Estados partes, quedando prohibida la invocación de normas del derecho interno para incumplir con las obligaciones estipuladas.

De ahí que, para el cumplimiento de estas obligaciones acorde con las previsiones constitucionalmente establecidas, el control preventivo de constitucionalidad constituye un instrumento de vital importancia en la preservación del Estado de derecho, donde la Constitución constituye la norma suprema, tal como lo ha afirmado el Tribunal Constitucional en sus Sentencias TC/0315/15, TC/0746/17, TC/0760/17, TC/0002/18, entre otras.

## **5. Consentimiento en obligarse por un acuerdo internacional**

Antes de avanzar en nuestro análisis preventivo de constitucionalidad, conviene detenernos en hacer algunas precisiones respecto de la expresión del consentimiento de la República Dominicana en asumir las obligaciones contenidas en el acuerdo estudiado. Veamos:



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

Es sabido que, conforme a las disposiciones del artículo 128.1.d) de la Constitución, corresponde al presidente de la República, en su condición de jefe de Estado, celebrar y firmar acuerdos, tratados o convenciones internacionales y someterlos a la aprobación del Congreso Nacional, sin la cual no tendrán validez ni obligarán a la República.

En la especie, el presente acuerdo fue suscrito por el ministro de Turismo, quien representaba al gobierno de la República Dominicana, en virtud de los plenos poderes que le había otorgado el presidente Luis Abinader el dos (2) de agosto de dos mil veinticuatro (2024), documento que forma parte del expediente depositado ante este tribunal.

De lo anterior resulta que, tanto a la luz del derecho interno como del derecho internacional público, el referido ministro cuenta con plenos poderes para suscribir tratados como el sometido a nuestro control en esta ocasión.

## **6. Control preventivo de constitucionalidad**

6.1. El control preventivo de constitucionalidad de los tratados internacionales adoptado por este tribunal implica la necesidad de armonizar las disposiciones que integran el instrumento internacional, a través de un juicio de afinidad con la normativa constitucional.

6.2. Este tribunal, en la Sentencia TC/0037/12, del siete (7) de septiembre de dos mil doce (2012), en su párrafo 2.4.3, 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*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*faculta a la autoridad que suscribe el tratado. De ahí que el control preventivo emerge como un mecanismo de gran utilidad para garantizar la supremacía constitucional.*

6.3. En la especie, el «Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América» fue suscrito el dos (2) de agosto de dos mil veinticuatro (2024) 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), de la cual ambos países son partes signatarias. En el referido acuerdo, se comprometen a promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado y facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional.

6.4. En este tenor, en el marco de la revisión de las cláusulas del referido acuerdo, ejerciendo el control preventivo de constitucionalidad, este tribunal, en el ánimo de evitar una infracción al ordenamiento jurídico interno, entiende pertinente verificar, en lo adelante, el cumplimiento de los aspectos más relevantes del convenio, tales como: a) la definición de territorio; b) aplicabilidad de las leyes nacionales; c) libre y leal competencia; d) la protección de los derechos de los consumidores; e) la solución de controversias; y f) la terminación del acuerdo.

**a. La definición de territorio**

6.5. El artículo 1 del referido acuerdo aéreo entre los gobiernos de la República Dominicana y de los Estados Unidos de América versa sobre las diferentes definiciones para los fines del acuerdo. En esta disposición, las partes intervinientes convienen, en su numeral 10, que «territorio» significa «las áreas terrestres, aguas interiores y mar territorial bajo la soberanía de una Parte».



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

6.6. Por su parte, tanto en el preámbulo, así como en varias disposiciones del acuerdo las partes asumen el contenido del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, Estados Unidos de América el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994), de la manera siguiente:

*“Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Intencional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:*

*a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del artículo 94 (a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes, y*

*b. cualquier anexo o enmienda al mismo adoptado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, en la medida en que dicho anexo o enmienda se encuentre en vigencia para ambas Partes en cualquier momento.*

6.7. En cuanto a la definición del territorio, el acuerdo objeto de control asume el contenido del artículo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, Estados Unidos de América el siete (7) de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro (1994). Este último define el concepto de territorio de la manera siguiente: «A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado».

6.8. Asimismo, el artículo 9 de nuestra carta sustantiva se refiere al territorio de la República Dominicana en los siguientes términos:

*1) La parte oriental de la isla de Santo Domingo, sus islas adyacentes y el conjunto de elementos naturales de su geomorfología marina. Sus*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*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.*

6.9. 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 de 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*





**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*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 mesura frente a un acuerdo internacional de carácter bilateral que entraña aspectos sensibles de la soberanía y el territorio de la República Dominicana.*

6.10. 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 Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América» coincide con el que se encuentra prescrito en el 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 Constitución 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*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*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.*

6.11. En vista de los argumentos planteados, este tribunal considera constitucionalmente válida la definición adoptada en el presente acuerdo, por ser cónsona con nuestro ordenamiento constitucional y los precedentes de este tribunal.

**b. Aplicabilidad de las leyes nacionales**

6.12. Según el artículo 6 del acuerdo, las exenciones previstas 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 admisión, permanencia o salida de su territorio de pasajeros,



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

tripulación y carga, incluido el correo (tales como los reglamentos en materia de entrada, autorización, tránsito, seguridad de la aviación civil, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena) por las aerolíneas designadas de la otra parte contratante y por o a nombre de los pasajeros, miembros de la tripulación y carga, incluyendo correo, transportados por las aerolíneas designadas de la otra parte contratante, en tránsito a través de, entrada a, salida de y mientras permanezca en dicho territorio.

6.13. En tal sentido, el acuerdo se ciñe al texto sustantivo, ya que de conformidad con el artículo 5, relativo a la aplicación de las leyes, se ha establecido que las leyes y los reglamentos de una parte relativos a la admisión en su territorio o la salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dichas aeronaves al entrar al territorio de esa parte, cuando salgan de este o mientras estén dentro de ese territorio.

6.14. En este tenor, alude, además, que en relación con el ingreso al territorio de una parte, mientras estén dentro de este o al salir de ese territorio, sus leyes y reglamentos relacionados con la admisión en su territorio o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidas las regulaciones relacionados con la entrada, autorización, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, regulaciones postales) deberán ser cumplidos por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las aerolíneas de la otra parte.

6.15. De esta manera, este colegiado constata que las disposiciones del acuerdo antes mencionadas cumplen con el principio constitucional de sujeción al ordenamiento jurídico interno que obliga al sometimiento de los ciudadanos de las partes contratantes a someterse a las leyes y órganos jurisdiccionales de cada



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

Estado. No obstante, para la solución de controversias, el Acuerdo prevé un procedimiento de arbitraje cónsono con el orden constitucional.

6.16. En adición a lo anterior, el Acuerdo mismo plantea -de manera expresa- la necesidad de que cada Estado parte cumpla con las leyes y reglamentos internos cuando se encuentren en el territorio de la otra parte. Esto así sin dejar de resaltar que, aunque la ejecución de este tratado internacional depende de las leyes y regulaciones internas de cada Estado parte, es decir que no es autoejecutable, la normativa existente no puede afectar el objeto y fin del Acuerdo, si este es declarado conforme con la Constitución por este tribunal.

**c. Libre y leal competencia**

6.17. Uno de los principales objetivos del presente acuerdo consiste en promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado. Así lo establece en el preámbulo y agrega que dentro de las intenciones del Acuerdo se encuentra la de «hacer posible que las aerolíneas ofrezcan al cliente que viaja y transporta, una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a las aerolíneas individuales a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos».

6.18. En ese sentido, el Acuerdo dedica el artículo 11 para establecer los lineamientos que deben cumplir los Estados partes para concretizar la competencia leal que debe existir entre las aerolíneas. El referido artículo plantea que cada parte permitirá oportunidades justas y equitativas en la competencia de las aerolíneas para la prestación del transporte aéreo internacional.

6.19. En el numeral 2 del referido artículo se manifiesta esta liberalización cuando se establece que cada Estado parte permitirá que cada aerolínea



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece basado en consideraciones comerciales en el mercado. Sin embargo, al final de dicho numeral prevé que estas liberalizaciones deberán aplicarse en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, cuyo contenido es el siguiente:

*Artículo 15. Derechos aeroportuarios y otros similares*

*Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68<sup>1</sup>, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.*

*Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:*

*a) respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;*

<sup>1</sup>Artículo 68. Designación de rutas y aeropuertos Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional, así como los aeropuertos que podrá utilizar.



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*b) respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.*

*Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.*

6.20. Como puede verificarse, el Acuerdo establece los lineamientos para estimular la competencia entre las aerolíneas y remite a la Convención de Chicago lo relativo a las condiciones uniformes que deben darse entre los Estados contratantes. La Constitución, en su artículo 50, establece los lineamientos para regular la libertad de empresa y la libre y leal competencia en el sentido siguiente:

*Artículo 50. Libertad de empresa. El Estado reconoce y garantiza la libre empresa, comercio e industria. Todas las personas tienen derecho a dedicarse libremente a la actividad económica de su preferencia, sin más limitaciones que las prescritas en esta Constitución y las que establezcan las leyes.*

*1) No se permitirán monopolios, salvo en provecho del Estado. La creación y organización de esos monopolios se hará por ley. El Estado*



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

*favorece y vela por la competencia libre y leal y adoptará las medidas que fueren necesarias para evitar los efectos nocivos y restrictivos del monopolio y del abuso de posición dominante, estableciendo por ley excepciones para los casos de la seguridad nacional...*

6.21. En aplicación del texto transcrito, el Estado tiene la obligación de proteger el derecho a la libertad de empresa, obligación que implica la implementación de un marco jurídico que cree las condiciones para que impere la libre competencia y, de esta forma, todas las personas incursionen, si fuere de su interés, en las actividades económicas desterrando la creación de monopolios y el abuso de posición dominante.

6.22. En vista de lo anterior, este tribunal considera que al establecer las pautas para promover la libre competencia y remitir al Convenio de Chicago del cual ambos Estados son signatarios, el Acuerdo objeto del presente control es cónsono con lo previsto en el artículo 50 de la Constitución.

**d. Protección de los derechos de los consumidores**

6.23. Tanto el artículo 5, en su numeral 2, así como el artículo 10 del Acuerdo, establecen nociones y pautas generales en cuanto al establecimiento de las tarifas para acceder a los beneficios que comporta el servicio de transporte aéreo internacional entre las partes suscribientes. Esto, a través de las autoridades aeronáuticas de cada Estado para —sin limitar la aplicación de las normas generales de competencia y la legislación interna en materia de derechos del consumidor—: a) prevenir prácticas discriminatorias irrazonables y b) proteger a los consumidores de tarifas irrazonables.

6.24. Esta disposición es conforme con el artículo 53 de la Constitución dominicana, que consagra los derechos de los consumidores a gozar no sólo de



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

bienes y servicios de calidad, sino a que estos sean cónsonos con las previsiones y normas preceptuadas por la ley, habilitando los canales de reclamación correspondiente cuando se produzca alguna lesión o perjuicio vinculado al acceso o disfrute de determinado servicio.

**e. Solución de controversias**

6.25. El artículo 14 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 arbitraje, cuyo procedimiento está establecido en el propio acuerdo.

6.26. Lo precedentemente indicado pone de manifiesto que los Estados partes han decidido acudir a medios alternativos para resolver las eventuales controversias que pudieren resultar de la aplicación e interpretación del acuerdo. 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.

6.27. Este tribunal, en su Sentencia TC/0122/13, del cuatro (4) de julio de dos mil trece (2013), valoró positivamente los acuerdos internacionales 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.





**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

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.

**f. Terminación del acuerdo**

6.28. Respecto a la terminación del referido acuerdo, esta se podrá llevar a cabo en cualquier momento, con sujeción, no obstante, a que se haga el procedimiento establecido en el artículo 15 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 contradice nuestra Constitución.

**7. Constitucionalidad del acuerdo**

7.1. En efecto, el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América 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), de la que ambos países son partes signatarias, cuya ratificación, en nuestro caso, fue aprobada mediante la Resolución núm. 964, emitida por el Congreso Nacional el once (11) de agosto de mil novecientos cuarenta y cinco (1945).

7.2. Es oportuno resaltar que este tribunal ha ejercido el control previo de acuerdos internacionales que versan sobre el transporte aéreo y ha validado la constitucionalidad de estos. El más reciente precedente lo constituye el Acuerdo de transporte aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

de Canadá<sup>2</sup>, cuyo objeto también 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, así como viabilizar las ofertas propuestas por las aerolíneas al público en relación con los servicios turísticos, envío de paquetes y una variedad de opciones de servicios que propiciarán el desarrollo de las aerolíneas individuales implementando precios innovadores y competitivos.

7.3. Este tipo de acuerdo, que pretende tanto liberalizar como expandir los servicios de transporte aéreo desde y hacia la nación dominicana, se presume que promoverá una disminución en los precios de los boletos aéreos, vía el aumento de la competencia de las aerolíneas en rutas concurridas, lo que aumentará la llegada de turistas y de nacionales que viven en el exterior y aportará al crecimiento del turismo y de la inversión extranjera.

7.4. 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 fomentará 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 internacionales. Queda así evidenciado que las disposiciones del referido acuerdo no vulneran los preceptos de la Constitución dominicana.

<sup>2</sup>Sentencia TC/0517/23 de fecha diecisiete (17) del mes de agosto del año dos mil veintitrés (2023). En ese sentido ver también las sentencias TC/0353/21, TC/0237/21, TC/0212/20, TC/0195/20, TC/0150/20 y TC/0061/20.



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

Esta decisión, firmada por los jueces del tribunal, fue adoptada por la mayoría requerida. Figura incorporado el voto disidente del magistrado Domingo Gil.

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

**DECIDE:**

**PRIMERO: DECLARAR** conforme con la Constitución el «Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de los Estados Unidos de América», suscrito el dos (2) de agosto de dos mil veinticuatro (2024).

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

**TERCERO: DISPONER** que la presente decisión sea publicada en el Boletín del Tribunal Constitucional.

Firmada: Napoleón R. Estévez Lavandier, presidente; Miguel Valera Montero, primer sustituto; Eunisis Vásquez Acosta, segunda sustituta; José Alejandro Ayuso, juez; Fidias Federico Aristy Payano, juez; Alba Luisa Beard Marcos, jueza; Manuel Ulises Bonnelly Vega, juez; Sonia Díaz Inoa, jueza; Army Ferreira, jueza; Domingo Gil, juez; Amaury A. Reyes Torres, juez; María del Carmen Santana de Cabrera, jueza; José Alejandro Vargas Guerrero, juez; Grace A. Ventura Rondón, secretaria.



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

**VOTO DISIDENTE DEL MAGISTRADO**  
**DOMINGO GIL**

Con el debido respeto que me merece el criterio mayoritario del Pleno del Tribunal, tengo a bien exponer, en virtud del derecho que me reconoce la Constitución de la República<sup>3</sup>, el fundamento de mi voto disidente.

La sentencia objeto de mi voto disidente ha declarado que es conforme con la Constitución de la República el acuerdo de transporte aéreo suscrito el 2 de agosto de 2024 entre el Gobierno de República Dominicana y el Gobierno de Estados Unidos de América. Para fundamentar su decisión, el Tribunal ha considerado –respecto de los aspectos esenciales que justifican mi disidencia– que ese acuerdo, al igual que el suscrito recientemente entre los gobiernos dominicano y canadiense, “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, así como viabilizar las ofertas propuestas por las aerolíneas al público en relación con los servicios turísticos, envío de paquetes y una variedad de opciones de servicios que propiciarán el desarrollo de las aerolíneas individuales implementando precios innovadores y competitivos”. Además, el Tribunal dice haber “verificado” [*sic*] 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 fomentará 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 internacionales. Queda así evidenciado que las disposiciones del referido acuerdo no vulneran los preceptos de la Constitución dominicana” [*sic*].

<sup>3</sup> Este derecho constitucional lo reconoce el artículo 186 de nuestra Ley Fundamental y lo regulan los artículos 30 de la ley 137-11 y 15 y 16 del reglamento jurisdiccional de este órgano constitucional. Lo ejerzo dentro del plazo previsto por el último de esos textos.



## República Dominicana TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En esta decisión se indica que éste es un “acuerdo tipo” sobre transporte aéreo, el cual ya ha sido “validado” [sic] por este órgano constitucional mediante las sentencias TC/0061/20<sup>4</sup>, TC/0150/20<sup>5</sup>, TC/0195/20<sup>6</sup>, TC/0212/20<sup>7</sup>, TC/0237/21<sup>8</sup> y TC/0517/13<sup>9</sup>. Sin embargo, esa afirmación es total y absolutamente contraria a la verdad a la luz de lo que indico a continuación:

a. Este acuerdo, a diferencia de aquéllos, **excluye de su contenido el concepto de soberanía**, lo que significa que en este no se reconoce, implícitamente, que República Dominicana “tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”. A ello se suma que en el acuerdo se establece en su artículo 2 (como en el “acuerdo tipo” de referencia) que cada parte otorga a la otra “el derecho a realizar **escalas** en su territorio **con fines no comerciales**”<sup>10</sup>. Es más que obvio que la conjunción de esa exclusión (claramente deliberada) del concepto de soberanía con el contenido de ese artículo se traduce en un grave peligro para nuestro país, pues de ello “resulta previsible el riesgo para la soberanía y la seguridad de la nación dominicana, como la afirmó con propiedad el Tribunal en la sentencia TC/0315/15, de 25 de septiembre de 2015, mediante la cual declaró –celoso de la integridad de nuestra soberanía– no conforme con la Constitución de la República el acuerdo sobre estatus del personal de los Estados Unidos en la República Dominicana, suscrito entre ambos países el 20 de enero de 2015.

<sup>4</sup> La sentencia TC/0061/20, de fecha 21 de febrero de 2020, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo de transporte aéreo suscrito el 20 de mayo de 2019 entre República Dominicana y Portugal.

<sup>5</sup> La sentencia TC/0150/20, de 13 de mayo de 2020, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo de servicios aéreos suscrito el 18 de marzo de 2019, en Lima, entre República Dominicana y Perú.

<sup>6</sup> La sentencia TC/0195/20, de 14 de agosto de 2020, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo suscrito, el 13 de mayo de 2019, entre República Dominicana y Países Bajos, relativo a “los servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”.

<sup>7</sup> La sentencia TC/0212/20, de 14 de agosto de 2020, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo de servicios aéreos suscrito, el 13 de mayo 2019, entre República Dominicana y Países Bajos con respecto a Curazao.

<sup>8</sup> La sentencia TC/0237/21, de 27 de agosto de 2021, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo de transporte aéreo suscrito el 13 de mayo de 2021, en Santo Domingo, entre República Dominicana y Países Bajos, respecto a San Martín, con relación al “transporte aéreo entre y más allá de sus respectivos territorios”.

<sup>9</sup> La sentencia TC/0517/23, de 2 de febrero de 2023, declaró conforme con la Constitución de la República el acuerdo de transporte aéreo suscrito el 2 de febrero de 2023, en Santo Domingo, entre los gobiernos de República Dominicana y Canadá.

<sup>10</sup> Las negritas son mías.



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

b. Excluye, además, la noción de “servicios acordados” incluida en aquellos acuerdos, lo que impide que en éste se especifique que el acuerdo se refiere, de manera concreta, a “los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el presente Acuerdo para transportar pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o combinada”. Es obvio que esa exclusión fortalece el temor de que este acuerdo sea una brecha para el uso del territorio dominicano para vuelos militares, lo que viene alimentado por el reconocido derecho –como ya vimos– a realizar “escalas con fines **no comerciales**”; temor que se acrecienta por la “política de la cañonera” e intervencionista que, con raras excepciones, han puesto en práctica los gobiernos de Estados Unidos a todo lo largo de la historia de ese país; política vivida y sufrida, de manera directa, en tres ocasiones por el pueblo dominicano.

c. Asimismo, este acuerdo mutila, también de manera claramente deliberada, el concepto de **territorio** que se incluye en el “acuerdo tipo” sobre transporte aéreo. Ciertamente, este “acuerdo” sólo prescribe que el territorio comprende “las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía” de cada estado, y excluye (lo que sí consta en los demás tratados) que el territorio también comprende las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes que se encuentren bajo el “dominio, protección o mandato de cada estado contratante”. Visto así, creo que el Tribunal Constitucional dominicano desconoce, mediante esta decisión, el concepto amplio de territorio sentado por el Tribunal en la sentencia TC/0037/12, de 7 de septiembre de 2012<sup>11</sup>, en la que afirmamos que el acuerdo a que se refería esa decisión contenía un concepto restringido de territorio. En esa ocasión dijimos: este acuerdo “no abarca el reconocimiento de que el Estado tiene ‘soberanía’ plena en el espacio aéreo

<sup>11</sup> La sentencia TC/0037/12, de 7 de septiembre de 2012, declaró como **no conforme** con la Constitución de la República el acuerdo sobre transporte aéreo suscrito el 29 de noviembre de 2011 entre los gobiernos de República Dominicana y de Colombia.



**República Dominicana**  
**TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

situado sobre su territorio, limita el ejercicio pleno de soberanía consagrado en la Constitución Dominicana y por tanto lo contradice”.

Me resulta claro, evidente, que mediante esta sentencia el Tribunal Constitucional dominicano ha desconocido el precedente sentado mediante la indicada sentencia TC/0037/12, ratificado (en otros términos) en la sentencia TC/0315/15 y fortalecido en las sentencias TC/45/18<sup>12</sup> y TC/0114/21<sup>13</sup>. Y esto es grave. Por tanto, a la luz de ese brillante precedente el Tribunal no tenía más que una salida; declarar la no conformidad con la constitución de la República el acuerdo de marras. Pero no lo hizo, lamentablemente. Hemos cedido soberanía y territorio y contribuido a la degradación del medioambiente (por el gran flujo de aviones que vendrán al país como resultado de este inconstitucional acuerdo). Y todo “por unos dólares más”.

Firmado: Domingo Gil, juez

La presente sentencia fue aprobada por los señores jueces del Tribunal Constitucional, en la sesión del pleno celebrada en fecha primero (1ero.) del mes de noviembre del año dos mil veinticuatro (2024); firmada y publicada por mí, secretaria del Tribunal Constitucional, que certifico, en el día, mes y año anteriormente expresados.

**Grace A. Ventura Rondón**  
**Secretaria**

<sup>12</sup> La sentencia TC/0045/18, de 22 de marzo de 2018, declaró como no conforme con la Constitución el acuerdo sobre servicios aéreos suscrito ente los gobiernos de República Dominicana y Kuwait luego de haber constatado que dicho acuerdo “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”.

<sup>13</sup> La sentencia TC/0114/21, de 20 de enero de 2021, declaró como no conforme con la Constitución de la República el acuerdo para servicios aéreos suscrito el 3 de noviembre de 2014, en Dubái, entre los gobiernos de República Dominicana y Emiratos Árabes Unidos. Esa decisión tuvo como sustento fundamental el hecho de que ese acuerdo “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”.