Sentencia No. C-504/92

TRATADO INTERNACIONAL-Control previo/TRANSITO CONSTITUCIONAL/CORTE CONSTITUCIONAL/COMPETENCIA

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA/TRATADO INTERNACIONAL-Celebración/MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES/TRATADO INTERNACIONAL-Suscripción

A la luz tanto del derecho constitucional colombiano como del derecho internacional público, el Canciller está autorizado para suscribir tratados, no así para celebrarlos, lo cual es atribución exclusiva del Presidente de la República como Jefe de Estado. Luego el Presidente de la República celebra los tratados y convenios pero el Ministro de Relaciones Exteriores los suscribe o puede suscribirlos. Ello porque una cosa es "celebrar" y otra "suscribir". En efecto, un tratado debidamente perfeccionado es un acto jurídico complejo que requiere la intervención de las tres ramas del poder público. Una vez aprobado por el Congreso, el proyecto de ley pasa para la sanción presidencial, que lo convierte en ley. Obsérvese que este acto, según la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, es indelegable por parte del Presidente de la República y pone de manifiesto una vez más la intervención personal del Jefe del Estado en la conducción de las relaciones internacionales. Seguidamente, y a partir de la Constitución de 1991, se surte el control automático de constitucionalidad por parte de la Corte Constitucional, al tenor del artículo 241.10 de la Carta. Por último, el Presidente de la República realiza la ratificación, momento en el cual se entiende que se celebra el tratado. Según el derecho internacional público aceptado por Colombia, el Canciller puede suscribir convenios.

Ref.: Expediente AC-TI-05

Revisión constitucional del Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves, suscrito el 18 de abril de 1990 en la ciudad de Esmeraldas.

Magistrado Ponente:

ALEJANDRO MARTINEZ CABALLERO

Santafé de Bogotá, D.C., agosto veintisiete (27) de mil novecientos noventa y dos (1992).

La Corte Constitucional de la República de Colombia,

EN NOMBRE DEL PUEBLO

Y

POR MANDATO DE LA CONSTITUCION

Ha pronunciado la siguiente

SENTENCIA

En la revisión automática de constitucionalidad del Tratado Nº AC-TI-05.

I. ANTECEDENTES

1. El Ministerio de Relaciones Exteriores remitió a la Corte Constitucional para su revisión copia auténtica de la decisión por medio de la cual la Comisión Especial creada por el artículo transitorio 6º de la Constitución Política, en ejercicio de la atribución conferida en el literal a) de dicho artículo, resolvió NO IMPROBAR el Convenio celebrado entre la República de Colombia y la República del Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves celebrado en abril 28 de mil novecientos noventa (1990) y suscrito por los entonces ministros de Relaciones Exteriores de Colombia y de Ecuador.

Según consta en certificación que obra en el expediente, expedida por el Secretario General de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el Proyecto de Ley distinguido con los números 88/90 en el Senado de la República y 192/90 en la Cámara de Representantes, por medio del cual se aprobaba el mencionado Convenio, hizo su tránsito normal del Senado a la Cámara después de haber sido aprobado en aquél. Desde el 24 de enero de 1991 había sido remitido a la Comisión Segunda Constitucional de la Cámara de Representantes. En esta época, entró a regir la Constitución de 1991 y fue voluntad del Gobierno solicitar a la Comisión Especial Legislativa la no improbación del Convenio, la cual se produjo el día 4 de septiembre de mil novecientos noventa y uno (1991).

Cumplidos, como están, los trámites y requisitos que contempla el Decreto 2067 de 1991, procede la Corte Constitucional a resolver.

2. El Convenio objeto de revisión es del siguiente tenor literal:

“CONVENIO ENTRE COLOMBIA Y ECUADOR SOBRE TRANSITO DE PERSONAS, VEHICULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARITIMAS Y AERONAVES

INDICE

CONSIDERANDOS.

PROLOGO

1.1. CAPITULO -I-

DEFINICIONES.-

2. TITULO -DOS-

TRANSITO TERRESTRE BINACIONAL.-

2.1. CAPITULO -II-

PERSONAS.-

2.2. CAPITULO -III-

VEHICULOS PRIVADOS Y ALQUILADOS.-

2.3. CAPITULO -IV-

VEHICULOS TURISTICOS

2.4. CAPITULO -V-

VEHICULO DE PASAJEROS Y DE CARGA.-

3. TITULO -TRES-

TRANSITO MARITIMO BINACIONAL.-

3.1. CAPITULO -VI-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

4. TITULO -CUATRO-

TRANSPORTE AEREO BINACIONAL.-

4.1. CAPITULO -VIII-

AERONAVES PARTICULARES Y COMERCIALES.-

5. TITULO -CINCO-

TRANSITO TERRESTRE TRANSFRONTERIZO.-

5.1. CAPITULO -IX-

PERSONAS.-

5.2. CAPITULO -X-

VEHICULOS PRIVADOS Y ALQUILADOS.-

5.3. CAPITULO -XI-

VEHICULOS OFICIALES.-

5.4. CAPITULO -XII-

TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS.-

5.5. CAPITULO -XIII-

TAXIS.-

5.6. CAPITULO -XIV-

VEHICULOS DE CARGA.-

6. TITULO -SEIS-

TRANSITO FLUVIAL TRANSFRONTERIZO.-

6.1. CAPITULO -XVI-

EMBARCACIONES PRIVADAS.-

6.2. CAPITULO -XVII-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

7. TITULO -SIETE-

TRANSITO MARITIMO TRANSFRONTERIZO.-

7.1. CAPITULO -XVIII-

EMBARCACIONES PRIVADAS.-

7.2. CAPITULO -XIX-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

8. TITULO -OCHO-

TRANSPORTE AEREO TRANSFRONTERIZO.-

8.1. CAPITULO -XX-

AERONAVES PARTICULARES.-

8.2. CAPITULO -XXI-

9. TITULO -NUEVE-

DISPOSICIONES ESPECIALES.-

9.1. CAPITULO -XXII

EMBARCACIONES O VEHICULOS ROBADOS, INCAUTADOS, ABANDONADOS Y UTILIZADOS COMO INSTRUMENTO.-

10. TITULO -DIEZ-

DISPOSICIONES GENERALES.-

10.1 CAPITULO -XXIII-

REGULACIONES COMUNES PARA EL TRANSITO BINACIONAL.-

10.2 CAPITULO -XXIV-

REGULACIONES COMUNES PARA EL TRANSITO TRANSFRONTERIZO.-

10.3 CAPITULO -XXV-

REGULACIONES COMUNES PARA TODO TIPO DE TRANSITO.-

10.4 CAPITULO -XXVI-

DISPOSICIONES FINALES.-

CONSIDERANDOS:

1. Que el acuerdo entre Colombia y Ecuador para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, convenido mediante notas Reversales, en Quito, el 14 de octubre de 1977, resulta insuficiente y superado por las necesidades actuales en la materia;

2. Que es urgente regular, además el tránsito de personas y vehículos privados, el tránsito de vehículos de transporte regular de pasajeros y de carga, el transito fluvial, marítimo y aéreo;

3. Que es fundamental e imprescindible crear estímulos para la formación de empresas binacionales que sirvan al transporte regular de pasajeros y de grupos turísticos;

4. Que será de enorme utilidad la simplificación de trámites y documentos para el paso de frontera;

5. Que se debe propiciar la homologación de licencias, matrículas, Documentos Unicos y Manifiestos de Carga;

6. Que conviene uniformar la señalización y las reglamentaciones de tránsito;

7. Que deben expedirse normas que permitan y agilicen la recuperación o devolución de vehículos o embarcaciones robados, abandonados, incautados y utilizados como instrumento para actos penados;

8. Que debe facilitarse la administración de justicia y humanizarse el pago de sentencias de los habitantes de las zonas de integración fronteriza;

9. Que debe establecerse un mecanismo de solución de controversias binacionales que surjan en la zona de integración;

10. Que debe convenirse la asistencia mutua frente a desastres;

11. Que debe darse un tratamiento privilegiado a las zonas de integración fronteriza, para compensar los efectos atenuantes del fenómeno de periferie;

12. Que debe concebirse a la zona de integración fronteriza de los dos países como una unidad económica, social, cultural y de otros órdenes.

Por los considerandos anteriores las Partes convienen en celebrar el presente Convenio sobre Tránsito de Personas, Vehículos, embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves, contenido en los siguientes artículos:

TITULO -UNO-

PROLOGO

CAPITULO -I-

DEFINICIONES.

ACOMPAÑANTE; Es la persona que viaja justamente con el conductor del vehículo, embarcación o aeronave particular.

ADHESIVO: Es la certificación, fijada en parte visible del vehículo, mediante la cual las autoridades nacionales señalan que lo han revisado.

AERONAVE COMERCIAL: Es todo tipo de avión, autorizado para efectuar el transporte aéreo de pasajeros, de grupos turísticos o de carga.

AUTOBUS: Es el vehículo destinado al transporte regular de pasajeros o de grupos turísticos, con capacidad mínima para veinte (20) personas.

AUTORIZACION DE ZARPE: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, mediante el cual se autoriza la salida de la embarcación, hacia un destino señalado y para transportar pasajeros, grupos turísticos o carga, según el caso.

BOLETO: Es el recibo otorgado por el transportista, donde conste entre otros datos, el nombre de la empresa, el valor del pasaje, la fecha y hora del viaje, el lugar de salida y destino, el número del asiento asignado, nombre del pasajero, lugar y fecha de expedición.

CENAF: Los Centros Nacionales de Atención en Frontera son el conjunto de instalaciones y oficinas donde se cumplen las inspecciones comprobaciones, trámites o diligencias indispensables para la salida del país o ingreso al otro.

COCHE: Carruaje movido por tracción animal o humana.

CONDUCTOR: Es la persona facultada por la autoridad nacional competente para conducir el vehículo de la categoría o características señaladas en la licencia.

DOCUMENTO DE IDENTIDAD: Es el otorgado por la autoridad nacional competente, cualquiera que sea la denominación, en el cual constan los datos fundamentales de una persona, tales como: nombres y apellidos, lugar y fecha de nacimiento, oficio o profesión, estado civil, domicilio, fotografía, firma, huella digital, etc.

DOCUMENTO UNICO DE CARGA: Es el otorgado por la autoridad nacional competente, en el cual consta que el transportador y el vehículo están autorizados para hacer el transporte

transfronterizo de carga.

DOCUMENTO UNICO DE INTERNACION TEMPORAL: Es el otorgado por la autoridad nacional competente, mediante el cual se autoriza el ingreso de una embarcación o vehículo matriculado en la otra Parte, libre de derechos y gravámenes de importación, o de garantías pero condicionado a salida obligatoria.

DOCUMENTO UNICO DE PASAJEROS: Es el otorgado por autoridad nacional competente, en el cual consta que el transportador y el vehículo están autorizados para efectuar el transporte de pasajeros.

DOCUMENTO UNICO DE TURISMO: Es el otorgado por la autoridad nacional competente, en el cual consta que el transportador y el vehículo, y embarcación están autorizados para el transporte de grupos turísticos.

EMBARCACION: Es cualquier tipo de nave, de remo, o motor, de cualquier categoría, facultado por la autoridad nacional competente para navegar.

LICENCIA PARA CONDUCIR: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, cualquiera que sea la denominación, mediante el cual el titular queda facultado para conducir el vehículo de las características o de la categoría señalada.

LICENCIA PARA NAVEGAR: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual el titular queda autorizado para manejar la embarcación de las características o de la categoría señaladas.

LICENCIA PARA VOLAR: Es el documento otorgado por autoridad nacional competente, cualquiera que sea la denominación, mediante el cual el titular queda facultado para conducir la aeronave de las características o de la categoría señaladas.

LISTA DE GRUPO TURISTICO: Es aquella donde constan los nombres, nacionalidad, número del documento de identidad o pasaporte y dirección permanente de cada uno de los turistas que viajan en el vehículo, embarcación o aeronave.

MANIFIESTO DE CARGA: Es el documento elaborado por el transportador autorizado, en el cual se describe y se cuantifica la mercancía que transporte el vehículo y que ingresará al

territorio de la otra Parte.

MATRICULA: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, cualquiera que sea la denominación, mediante el cual se autoriza la circulación del vehículo, embarcación o aeronave, cuyas características se detallan.

PASAJERO: Es la persona que viaja en vehículo, embarcación o aeronave de transporte público o comercial, mediante la compra de un boleto.

MERCANCIA: Es todo bien susceptible de ser transportado y sujeto a régimen aduanero.

PASAPORTE: Es el documento de viaje, otorgado por la autoridad nacional competente.

PILOTO, CAPITAN O PATRON: Es la persona facultada por la autoridad nacional competente para conducir una embarcación o aeronave de la categoría o características señaladas en la licencia respectiva.

PLACA: Es la identificación exterior del vehículo, conferida por la autoridad nacional competente.

PASO DE FRONTERA: Es el habilitado por las autoridades nacionales competentes para el ingreso y salida al territorio de la otra Parte de personas, vehículos, animales y mercancías.

PUERTO: Es el lugar y conjunto de instalaciones, capacitados por la autoridad nacional competente para el arribo de vehículos, embarcaciones o aeronaves provenientes del territorio de la otra parte y para su salida.

RETORNO DEL VEHICULO: Es la salida del vehículo, del territorio de la otra Parte y el ingreso correlativo en el país, al finalizar al tiempo de Internación Temporal o de tránsito fronterizo.

RIOS FRONTERIZOS: Son los ríos San Miguel, Putumayo, Mira y Mataje, en su parte navegable.

TARJETA DE CONTROL MIGRATORIO: Es el formulario que deberá llenar el pasajero, en el viaje binacional, para efectos exclusivos de registro.

TAXI: Es el automóvil provisto de taxímetro y destinado al transporte público de personas.

TRANSBORDO: Es el traslado de mercancías de una embarcación o vehículo a otro.

TRANSITO BINACIONAL: Es el que se efectúa por tierra, agua, o aire, desde cualquier punto de territorio de una Parte, a otro cualquiera de la otra Parte, excepto las zonas de integración fronteriza, que se regulan por disposiciones especiales.

TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS: Es el que se efectúa en autobús, con ruta, destino y horario preestablecidos por las autoridades nacionales competentes.

TRANSITO TRANSFRONTERIZO: Es el que tiene lugar desde un punto cualquiera de la zona de integración fronteriza de la otra Parte.

TRIPULACION: Es el personal indispensable para conducir y mantener el vehículo, embarcación o aeronave y para atender a los pasajeros en el trayecto.

TURISTA: Es el nacional o extranjero residente en el territorio de la otra parte, que ingresa al país, por un tiempo limitado, sin ánimo de radicarse, ni para ejercer actividades lucrativas.

VEHICULO: Es el carruaje provisto de motor, justamente con sus accesorios o agregados y autorizados para circular.

VEHICULO ABANDONADO: Es aquel que salió de la posesión del dueño, con o sin uso de violencia, por parte de tercera persona, sin ánimo de apropiación.

VEHICULO ALQUILADO: Es el perteneciente a compañías autorizadas para alquilar a particulares, mediante la celebración de un contrato de arriendo.

VEHICULO DE CARGA: Es el autorizado por la autoridad nacional para transportar todo tipo de mercancía, mediante el pago del servicio, conforme a tarifas convenidas.

VEHICULO DE PASAJEROS: Es el autorizado por la autoridad nacional competente para el transporte de personas, mediante el pago del servicio, conforme a tarifas establecidas.

VEHICULO INCAUTADO: Es aquel que salió de la posesión de su dueño, por acto de autoridad o por acto de agente de autoridad, a causa de infracciones previstas en las leyes nacionales.

VEHICULO INSTRUMENTO: Es aquel que salió de la posesión del dueño, sin autorización o conocimiento y que es aprehendido por haber sido utilizado en la ejecución de actos ilícitos por parte de tercera persona.

VEHICULO OFICIAL: Es el destinado al uso exclusivo de Autoridades.

VEHICULO PRIVADO: Es el destinado al uso particular, sin fines lucrativos.

VEHICULO ROBADO: Es aquel que salió de la posesión de su dueño, con o sin uso de violencia, por parte de tercera persona y con ánimo de aprobación.

VEHICULO TURISTICO: Es el destinado al transporte exclusivo de grupos turísticos.

VISITANTE FRONTERIZO: Es el nacional o extranjero residente en la zona de integración fronteriza de una Parte, que ingresa por tierra, agua o aire a la zona de integración fronteriza de la otra Parte, por un tiempo limitado.

ZONA DE INTEGRACION FRONTERIZA: Es la que comprende, el territorio ecuatoriano, las Providencias del Carchi, Esmeraldas, Imbabura, Napo y Sucumbíos; y, en territorio colombiano, el Departamento de Nariño y la Intendencia del Putumayo, además de otras que en el futuro incorporen las Partes.

ZONAS PARA LIBRE CIRCULACION DE VEHICULOS: Es el espacio delimitado, junto al CENAF, donde los vehículos del otro país pueden dejar y recibir pasajeros, sin ningún tipo de inspección.

TITULO -DOS-

TRANSITO TERRESTRE BINACIONAL

CAPITULO -II-

PERSONAS.-

ARTICULO 2.- Los nacionales que se trasladen por tierra, al territorio de la otra Parte, deben portar el documento de identidad o pasaporte.

ARTICULO 3.- Los turistas que visiten el territorio de la otra Parte, llenarán la Tarjeta de Control Migratorio, sin costo alguno.

ARTICULO 4.- Los nacionales que visiten el territorio de la otra Parte, están exentos de visa y no requieren exhibir pasaje de retorno ni cantidad alguna de dinero como garantía de subsistencia.

ARTICULO 5.- El control migratorio se efectuará en el CENAF y por una sola vez.

ARTICULO 6.- El menor de edad que viaje sin la compañía de sus padres requiere de autorización legal de ambos o de quien tuviere la custodia.

ARTICULO 7.- Los nacionales y residentes extranjeros que visiten el territorio de la otra Parte, están exentos de impuestos al ausentismo y de cualquier otro causado por la movilización.

ARTICULO 8.- Los turistas podrán permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de noventa (90) días, prorrogables hasta por un periodo igual.

CAPITULO -III-

VEHICULOS PRIVADOS Y ALQUILADOS.-

ARTICULO 9.- El conductor debe portar la licencia de conducir, la matrícula y el Documento Unico de Internación Temporal.

ARTICULO 10.- El vehículo, el conductor y acompañantes podrán permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de noventa (90) días.

ARTICULO 11.- La autoridad que hubiere revisado el ingreso del vehículo colocará, en parte visible del mismo, un adhesivo como constancia y que será válido para una sola entrada.

CAPITULO -IV-

VEHICULOS TURISTICOS.-

ARTICULO 12.- Los conductores deben portar la licencia de conducir, la matrícula, el Documento Unico de Turismo y la lista del grupo turístico.

ARTICULO 13.- El vehículo turístico, los conductores, tripulantes y turistas podrán permanecer en el territorio de la otra parte hasta un máximo de noventa (90) días.

ARTICULO 14.- La autoridad que hubiere revisado el ingreso del vehículo colocará, en parte visible del mismo, un adhesivo como constancia y que será válido para una sola entrada.

CAPITULO -V-

VEHICULOS DE PASAJEROS Y DE CARGA.

ARTICULO 15.- El transporte regular de pasajeros y de carga se rige por las disposiciones del Pacto Andino o por regulaciones internacionales que adopten las Partes.

TITULO -TRES-

TRANSITO MARITIMO BINACIONAL

CAPITULO -VI-

EMBARCACIONES PRIVADAS.-

ARTICULO 16.- Los pilotos de cualquier tipo de embarcación de mar deben portar la licencia para navegar, la matrícula y la autorización de zarpe.

ARTICULO 17.- La embarcación, los pilotos y acompañantes podrán permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de noventa (90) días.

CAPITULO -VII-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

ARTICULO 18.- El tránsito de embarcaciones de pasajeros, mixtas, grupos turísticos y carga, se regirá por disposiciones internacionales adoptadas por las Partes.

ARTICULO 19.- La embarcación, el capitán, oficiales, tripulantes, pasajeros y turistas, podrán permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de noventa (90) días,

TITULO -CUATRO-

TRANSPORTE AEREO BINACIONAL

CAPITULO -VIII-

AERONAVES PARTICULARES Y COMERCIALES.-

ARTICULO 20.- El transporte aéreo binacional se rige por los acuerdos específicos convenidos por las dos Partes o por Convenios multilaterales.

TITULO -CINCO-

TRANSITO TERRESTRE TRANSFRONTERIZO

CAPITULO -IX-

PERSONAS.-

ARTICULO 21.- Los peatones, ciclistas, jinetes y cocheros nacionales de una Parte podrán ingresar, a la zona de integración fronteriza de la otra, portando el documento de identidad, como único requisito y deberán exhibirlo cuando les sea requerido.

ARTICULO 22.- El derecho de ingreso a la zona de integración fronteriza será múltiple.

ARTICULO 23.- El límite permisible, en cantidad, volumen o valor de alimentos o bienes que pueden llevar consigo los visitantes fronterizos será determinado por el Reglamento.

CAPITULO -X-

VEHICULOS PRIVADOS Y ALQUILADOS.-

ARTICULO 24.- El conductor debe portar la licencia para conducir y la matrícula.

ARTICULO 25.- La inspección del vehículo, cuando fuere necesario, se efectuará en el CENAF y por una sola vez.

CAPITULO -XI-

VEHICULOS OFICIALES.-

ARTICULO 26.- El conductor debe portar la licencia para conducir y la matrícula.

CAPITULO -XII-

TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS.-

ARTICULO 27.- El conductor debe portar la licencia para conducir, la matrícula, el Documento Unico de Pasajeros y la lista de Pasajeros.

ARTICULO 28.- Las autoridades nacionales competentes fijarán, de mutuo acuerdo, el valor del pasaje transfronterizo, con criterio de tarifa doméstica.

ARTICULO 29.- Los vehículos podrán llevar únicamente pasajeros cuyo destino esté en la zona de integración del otro país.

ARTICULO 30.- El transportista del lugar de origen será responsable de la validez del boleto y del cumplimiento de la operación hasta el destino final.

ARTICULO 31.- Las rutas, horarios y frecuencias se fijarán de común acuerdo y se cumplirán bajo el principio de la reciprocidad real y efectiva.

ARTICULO 32.- El destino final puede cumplirse de las siguientes maneras: a) hasta la Zona de Libre Circulación del Vehículo de la otra Parte; y b) hasta cualquier lugar de la zona de Integración Fronteriza de la otra Parte.

En la modalidad del literal a) no puede operar el trasbordo.

CAPITULO -XIII-

TAXIS

ARTICULO 33.- El conductor debe portar la licencia para conducir, la matrícula y el documento único de pasajeros.

ARTICULO 34.- Las autoridades nacionales competentes fijarán, de mutuo acuerdo, el valor inicial de la carrera y el unitario por kilómetro, así también las tarifas especiales nocturnas y de días feriados.

ARTICULO 35.- El vehículo podrá llevar únicamente pasajeros, cuyo destino final esté en la zona de integración fronteriza del otro país.

ARTICULO 36.- Las Partes autorizarán, de común acuerdo, a las compañías o empresas de taxis que vayan a operar en el transporte transfronterizo.

ARTICULO 37.- El destino final puede cumplirse de las siguientes maneras: a) Hasta la zona de libre circulación de vehículos de la otra Parte; y b) Hasta cualquier lugar de la zona de integración fronteriza de la otra Parte.

CAPITULO -XIV-

VEHICULOS TURISTICOS.-

ARTICULO 38.- El conductor debe portar la licencia para conducir, la matrícula, el Documento Unico de Turismo y la lista del Grupo Turístico.

CAPITULO -XV-

VEHICULOS DE CARGA.-

ARTICULO 39.- El conductor debe portar la licencia para conducir, la matrícula, el Documento Unico de Carga y Manifiesto de Carga.

ARTICULO 40.- El transporte por carretera podrá ejecutarse bajo cualquiera de las modalidades siguientes: a) en forma directa, sin cambio de vehículo; b) con cambio de la unidad de tracción (cabezal); y c) mediante trasbordo.

TITULO -SEIS-

TRANSITO FLUVIAL TRANSFRONTERIZO

CAPITULO -XVI-

EMBARCACIONES PRIVADAS.-

ARTICULO 41.- El capitán o piloto y la tripulación de cualquier tipo de embarcación de río fronterizo deben portar la licencia para navegar, la matrícula y la autorización de zarpe.

ARTICULO 42.- El capitán o piloto, tripulantes y acompañantes nacionales deben portar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la zona de integración fronteriza de la otra Parte.

CAPITULO -XVII-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

ARTICULO 43.- El capitán o piloto y la tripulación de cualquier tipo de embarcación de pasajeros, mixtas, turísticas o de carga, deben portar la licencia para navegar, la matrícula, la autorización de zarpe, el Manifiesto de Carga, la lista del grupo turístico y la lista de Pasajeros, según el caso.

ARTICULO 44.- El capitán o piloto, tripulantes, pasajeros nacionales y turistas, deben portar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la Zona de Integración Fronteriza de la otra Parte.

TITULO -SIETE-

TRANSITO MARITIMO TRANSFRONTERIZO

CAPITULO -XVIII-

EMBARCACIONES PRIVADAS.-

ARTICULO 45.- El capitán y tripulantes de cualquier tipo de embarcación de mar, deben portar la Licencia para Navegar, la Matrícula y la autorización de zarpe.

ARTICULO 46.- El capitán, tripulantes y acompañantes nacionales deben portar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la Zona de Integración Fronteriza de la otra Parte.

CAPITULO -XIX-

EMBARCACIONES COMERCIALES.-

ARTICULO 47.- Los reglamentos establecerán los documentos que deben portar la tripulación,

los requisitos, equipos de seguridad y certificados para la operación de las embarcaciones mayores y menores que desarrollen actividades de transporte en esta modalidad.

ARTICULO 48.- El capitán, oficiales, tripulantes, pasajeros nacionales y turistas deben portar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la zona de integración de la otra parte.

TITULO -OCHO-

TRANSPORTE AEREO TRANSFRONTERIZO

CAPITULO -XX-

AERONAVES PARTICULARES.-

ARTICULO 49.- El piloto debe portar la licencia para volar y la matrícula y cumplirá los requisitos establecidos por las autoridades nacionales competentes, precisados en el Reglamento.

ARTICULO 50.- El piloto y acompañantes nacionales deben portar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la Zona de Integración Fronteriza de la otra Parte.

AERONAVES COMERCIALES.-

ARTICULO 51.- Para los fines de este Tratado, se entiende como transporte transfronterizo de aeronaves el que se cumple de los aeropuertos o aeródromos de las siguientes ciudades colombianas: Tumaco, Puerto Asís, Cali, Pasto e Ipiales y viceversa, a los aeropuertos y aeródromos de las siguientes ciudades ecuatorianas: Esmeraldas, Tulcán, Ibarra y Nueva Loja (lago Agrio).

Las Partes podrán convenir la incorporación de otros aeropuertos o aeródromos.

ARTICULO 52.- Las partes aplicarán el principio de la reciprocidad real y efectiva, en la fijación de la tarifa común, en las condiciones del servicio, en el número de vuelos diarios o semanales, en la capacidad y tipo de aeronaves y en las tasas portuarias.

ARTICULO 53.- Las dos partes adoptarán, de común acuerdo, los Reglamentos del tránsito aéreo transfronterizo.

ARTICULO 54.- El piloto debe portar la licencia para volar y la matrícula y cumplirá los requisitos establecidos por las autoridades nacionales competentes, precisados en el Reglamento.

ARTICULO 55.- Los pilotos, tripulantes, pasajeros nacionales y turistas deben aportar el documento de identidad o pasaporte, como único requisito para el ingreso a la zona de integración fronteriza de la otra Parte.

ARTICULO 56.- Las tarifas de transporte aéreo de carga y de pasajeros serán convenidas por las partes, con criterio de tarifa doméstica.

ARTICULO 57.- El transporte aéreo podrá cumplirse en vuelos regulares y no regulares; en estos últimos, mediante el uso de Taxi Aéreo, Fletamiento (Charter) o Vuelos Especiales.

ARTICULO 58.- Las Partes convienen en declarar a los aeropuertos o aeródromos de las zonas de integración fronteriza como “de alternativa”.

DISPOSICIONES ESPECIALES

CAPITULO -XXII-

EMBARCACIONES O VEHICULOS ROBADOS, INCAUTADOS, ABANDONADOS Y UTILIZADOS COMO INSTRUMENTO.-

ARTICULO 59.- Las embarcaciones o vehículos identificados por las autoridades nacionales competentes como robados o abandonados, serán puestos a disposición del funcionario consular de la jurisdicción donde fueren localizados, sin dilación y en un plazo no mayor de quince (15) días.

ARTICULO 60.- El dueño de la embarcación o vehículo robado o abandonado, en cuanto haya probado dicha calidad ante el funcionario consular del país de la matrícula, podrá entrar de inmediato en posesión.

ARTICULO 61.- La recuperación de la embarcación o vehículo robado o abandonado estará

exenta del pago de toda clase de tasas o gravámenes.

ARTICULO 62.- Las embarcaciones o vehículos incautados quedarán bajo custodia y responsabilidad de la autoridad administrativa que conozca del caso.

ARTICULO 63.- La autoridad administrativa determinará, en un plazo no mayor de quince (15) días, si el dueño, conductor, capitán o piloto de la embarcación o vehículo incautado cometió o no la infracción o delito que motivó la medida.

ARTICULO 64.- En cuanto se hubiere efectuado el reconocimiento de la embarcación o vehículo incautado o hubiere transcurrido el plazo de quince (15) días, la autoridad administrativa lo pondrá a órdenes del Cónsul de la jurisdicción, salvo los casos en que las leyes nacionales dispongan el comiso como sanción.

ARTICULO 65.- Cuando la autoridad administrativa exima de responsabilidad al dueño, conductor, capitán o piloto, de inmediato y sin dilación pondrá la embarcación o vehículo a órdenes del Cónsul de la jurisdicción, para la entrega a su dueño.

ARTICULO 66.- Las autoridades nacionales competentes intercambiarán, cada mes, las listas de las embarcaciones o vehículos robados, abandonados y utilizados como instrumento e informarán al Ministerio de Relaciones Exteriores de su país, para conocimiento de la otra Parte.

TITULO -DIEZ-

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO -XXIII-

REGULACIONES COMUNES PARA EL TRANSITO BINACIONAL.-

ARTICULO 67.- El control y presentación de documentos, para todo tipo de transporte terrestre, se efectuará en el CENAF y por una sola vez.

CAPITULO -XXIV-

REGULACIONES COMUNES PARA EL TRANSITO TRANSFRONTERIZO.-

ARTICULO 68.- Las Partes establecerán, de común acuerdo, los Pasos de Frontera.

ARTICULO 69.- El punto inicial y el destino final del tránsito terrestre, estarán dentro de las zonas de integración fronteriza de las dos partes, salvo las excepciones contempladas en este Tratado o convenidas posteriormente por las Partes.

ARTICULO 70.- Las autoridades nacionales competentes fijarán, de común acuerdo, las rutas horarios y frecuencias del transporte regular de pasajeros, terrestre, fluvial y marítimo.

ARTICULO 71.- Las autoridades nacionales competentes establecerán, de común acuerdo, las características, capacidad y tipos de vehículos, embarcaciones y aeronaves.

ARTICULO 72.- Las autoridades nacionales competentes establecerán, de común acuerdo, un formato único de Boleto transfronterizo.

ARTICULO 73.- Las autoridades nacionales competentes exigirán a las empresas calificadas para efectuar el transporte regular de pasajeros, de grupos turísticos y de carga, antes de iniciar operaciones, la contratación de una póliza de seguro que cubra daños a los conductores, pilotos, tripulantes, pasajeros, turistas, terceros y daños materiales, con validez en las dos zonas de integración fronteriza.

ARTICULO 74.- El monto mínimo de indemnización de las pólizas será establecido por las autoridades nacionales competentes, de común acuerdo.

ARTICULO 75.- El valor del boleto será convenido por las Partes, con criterio de tarifa doméstica.

ARTICULO 76.- las Partes aplicarán el principio de la reciprocidad real y efectiva en el transporte regular de pasajeros, por carretera, río y mar.

ARTICULO 77.- Las tasas portuarias de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo transfronterizo serán iguales a las domésticas.

ARTICULO 78.- Las empresas o compañías binacionales de transporte transfronterizo, terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, no estarán sujetas a doble imposición en el país de la Fuente y gozarán, en el país del domicilio, de una exención del 50% de los impuestos al

Capital o a la Renta, sobre la base imponible a personas jurídicas nacionales.

ARTICULO 79.- Las autoridades nacionales competentes mantendrán un servicio regular e ininterrumpido de los Pasos de Frontera.

ARTICULO 80.- Las embarcaciones, aeronaves y vehículos privados o comerciales podrán permanecer, en la zona de integración fronteriza de la otra Parte, hasta un máximo de noventa (90) días.

ARTICULO 81.- Las autoridades de migración, extranjería, aduana, policía, tránsito, transporte, sanidad, turismo, salud, etc., de los CENAF se prestarán asistencia y ayuda mutua, para el mejor desempeño de sus funciones y para facilitar el tránsito transfronterizo.

ARTICULO 82.- Las partes se obligan a adoptar una acción conjunta para prevenir y combatir epidemias, plagas y enfermedades contagiosas y a prestarse ayuda en el control filozoo-sanitario.

ARTICULO 83.- Las autoridades nacionales de los CENAF uniformarán los trámites del tránsito de personas y vehículos.

ARTICULO 84.- Las autoridades nacionales de los CENAF concederán todas las facilidades necesarias y la ayuda indispensable a las autoridades de la otra Parte, en caso de catástrofes, especiales en lo concerniente al paso de equipos, elementos y materiales de socorro.

ARTICULO 85.- Las reclamaciones o litigios que surjan entre personas naturales o jurídicas de las dos Partes, derivadas del transporte regular de pasajeros, de grupos turísticos o de carga, serán resueltos por un Tribunal de Arbitraje, designado por las Partes y el sujeto a reglamento especial.

ARTICULO 86.- Las Partes convienen el reconocimiento mutuo de sentencias y la repatriación de los nacionales que hubieren sido sentenciados en la otra Parte, para que el juicio, éste se sustancie ante los jueces nacionales del detenido, quien deberá ser puesto a órdenes de las autoridades nacionales competentes.

El Reglamento establecerá el procedimiento y fijará las excepciones a la repatriación.

Los nacionales de una Parte, que sean residentes permanentes o inmigrantes en el territorio de la otra Parte, no podrán acogerse a los beneficios de la repatriación.

CAPITULO -XXV-

REGULACIONES COMUNES PARA TODO TIPO DE TRANSITO.-

ARTICULO 87.- El conductor, capitán, piloto, oficiales, tripulantes, acompañantes, pasajeros y turistas deben portar el documento de identidad o pasaporte.

ARTICULO 88.- El conductor, capitán, piloto, oficiales al integrar al territorio de la otra Parte, observarán las regulaciones de tránsito por carretera, de navegación, aduana, sanidad, migración, policía, etc.

ARTICULO 89.- Cada parte autorizará a la compañía o empresa que vaya a operar en el transporte regular de pasajeros, de carga, o de grupos turísticos e informará a la otra Parte.

ARTICULO 90.- El documento Unico de Turismo será válido para una sola operación.

ARTICULO 91.- Las Partes adoptarán, de común acuerdo, un Reglamento Especial para cada una de las diversas modalidades de tránsito.

ARTICULO 92.- Las autoridades nacionales competentes otorgarán el permiso de explotación en las diversas modalidades de transporte comercial y podrán suspenderlo, modificarlo o revocarlo, por las causales especificadas en el Reglamento.

ARTICULO 93.- Ninguna autoridad, por ningún concepto, podrá retener el documento de identidad, pasaporte o matrícula, de nacionales o residentes de la otra Parte.

ARTICULO 94.- Cada Parte reconocerá como válida la licencia de conducir, licencia para navegar, licencia para volar, matrícula del vehículo, embarcación o aeronave, otorgada por la otra Parte.

ARTICULO 95.- Las autoridades nacionales competentes podrán ampliar el plazo de permanencia de vehículos, embarcaciones, aeronaves y de personas, en casos fortuitos o de fuerza mayor, hasta cuando desaparezcan o se resuelvan los obstáculos o hasta cuando se hallen habilitados para el retorno.

ARTICULO 96.- Las autoridades nacionales competentes adoptarán, de común acuerdo, un solo formato para cada tipo de Documento Unico, de autorización de zarpe y de Manifiesto de Carga.

ARTICULO 98.- Las autoridades nacionales competentes informarán a la otra Parte sobre las clases, diseño, formato, colores, nomenclatura y demás características de la Placa.

ARTICULO 99.- Las autoridades nacionales competentes adoptarán, de común acuerdo, el formato único de licencia para conducir y navegar, así también, de matrícula de vehículos y embarcaciones.

ARTICULO 100.- Las autoridades nacionales competentes propiciarán y apoyarán la formación de empresas binacionales para el transporte de pasajeros, de grupos turísticos o carga, por carretera, por río, mar o aire.

ARTICULO 101.- Las autoridades nacionales competentes de las dos partes adoptarán un sistema uniforme de señalización del transporte terrestre, fluvial y marítimo.

ARTICULO 102.- Las autoridades nacionales competentes homologarán las regulaciones de tránsito terrestre, marítimo y fluvial.

ARTICULO 103.- La inspección de los vehículos de pasajeros, de carga y de grupos turísticos, cuando tuviere lugar, se realizará en el CENAF y por una sola vez.

ARTICULO 104.- El ingreso y salida de vehículos del territorio de una Parte a la otra, se efectuará únicamente por los Pasos de Frontera.

CAPITULO -XXVI-

DISPOSICIONES FINALES.-

ARTICULO 105.- El Convenio entrará en vigencia en la fecha de canje de los Instrumentos de Ratificación.

ARTICULO 106.- El presente Convenio tendrá una vigencia de cinco años, prorrogables por periodos iguales.

ARTICULO 107.- Cualquiera de las Partes podrá denunciar el Convenio, mediante notificación escrita, la cual surtirá efecto noventa (90) días después.

ARTICULO 108.- Este Convenio sustituye, al Acuerdo para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, de 14 de octubre de 1977.

ARTICULO 109.- Este Convenio se suscribe en dos ejemplares auténticos, en idioma castellano, en la ciudad de Esmeraldas, a los dieciocho días del mes de abril de mil novecientos noventa.

Julio Londoño Diego Cordovez

Ministro de Relaciones Ministro de Relaciones

Exteriores de Colombia Exteriores de Ecuador

3. El Ministro de Relaciones Exteriores, doctora NOEMI SANIN DE RUBIO confirió poder a la abogada Idoia Astrid Valladares Martínez, para que, actuando a nombre de la Nación, participara en el proceso, en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 11 del Decreto 2067 de 1991.

La Doctora Valladores Martínez fundamenta la constitucionalidad del Convenio que se revisa en la contribución de éste al "tránsito de vehículos de transporte regular de pasajeros y de grupos turísticos y de carga, el tránsito fluvial, marítimo y aéreo."

Dice la apoderada que el Convenio objeto de examen se ajusta a lo prescrito por el artículo 9o. de la Constitución , el cual ordena fundamentar las relaciones exteriores del Estado, entre otras bases, en el reconocimiento de los principios del Derecho Internacional aceptados por Colombia. Así, el principio de cooperación internacional se encuentra incorporado, además de otros instrumentos, en el numeral 3º., artículo 1º., Título I de la Carta de las Naciones Unidas.

Por último la apoderada resume el trámite tanto en el Congreso de la República como en la Comisión Especial Legislativa de este Convenio.

4. El Procurador General de la Nación, mediante oficio Nº 4 del 12 de junio de 1992, solicita a la Corte que se declare inhibida y se abstenga de proferir fallo de mérito sobre la constitucionalidad del Convenio mencionado.

En concepto del Procurador, no se reunen los presupuestos constitucionales necesarios en virtud de los cuales el Gobierno debía enviar el Convenio a la Corte Constitucional.

Sostiene el Ministerio Público que la Corte no goza de competencia para pronunciarse de fondo sobre la constitucionalidad del convenio en cuestión.

En este sentido sostiene lo siguiente la Vista Fiscal:

"Que se vició la validez constitucional del Convenio objeto de control previo por la Corte Constitucional, pues la Asamblea Nacional Constituyente al adoptar tanto la Constitución como sus disposiciones transitorias, no facultó al Gobierno Nacional para someter a debate y aprobación de la Comisión Especial esa clase de actos internacionales.

A lo anterior se suma una inconstitucionalidad por omisión, consistente en que el Gobierno Nacional omitió ejercitar la autorización para ratificar el Convenio..."

El Procurador formula glosas a la actuación del Gobierno Nacional en esta materia, pues, en su criterio, el Ejecutivo desconoció la autorización prevista en el artículo 58 Transitorio de la Constitución, que lo autorizó para ratificar los tratados o convenios que hubiesen sido aprobados, al menos, por una de las cámaras del Congreso de la República.

El Ministerio Público concluye lo siguiente:

"Estos requisitos exigidos por el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política no se reunen en el presente asunto, pues no existe ley aprobatoria de un tratado internacional..."

5. El Convenio que nos ocupa está suscrito por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Señor Doctor Julio Londoño.

II. FUNDAMENTO JURIDICO

A. Competencia

6. La Corte Constitucional es competente para decidir definitivamente sobre la exequibilidad del convenio internacional sometido a examen. No comparte entonces esta Corporación las apreciaciones contrarias a esta decisión, por parte del Procurador General de la Nación.

7. A este respecto, un estudio preliminar efectuado por el Magistrado Ciro Angarita Barón y acogido por la Sala Plena, relativo precisamente al tema de la competencia de la Corte para proferir fallo de fondo en cuanto a este y seis tratados más recibidos del Gobierno Nacional, dejó establecidos con toda claridad los criterios que sustentan la competencia en este negocio.

Dicho estudio llega a las siguientes conclusiones1 :

"Primera. En la Constitución de 1886 no hubo un texto que positivamente consagrara el control de constitucionalidad respecto de los Tratados Públicos.

Desde julio 6 de 1914 y hasta la sentencia de junio 6 de 1985 la Corte Suprema de Justicia -Sala Plena- afirmó su incompetencia absoluta para conocer de las leyes aprobatorias de tratados públicos.

A partir de la sentencia de diciembre 12 de 1986 y hasta abril 9 de 1991, fecha de su último pronunciamiento en la materia, esa Corporación afirmó su competencia plena e intemporal para conocer en cualquier tiempo de las demandas de inconstitucionalidad que, por la vía de acción pública, se intentaren contra las leyes aprobatorias de Tratados Públicos por vicios de procedimiento en su formación; sin embargo, en esa hipótesis reiteró su incompetencia para pronunciarse sobre las acusaciones que cuestionaran el contenido normativo del Tratado en sí mismo considerado.

Segunda. El control constitucional instituido por el Constituyente de 1991 en ésta materia tiene una fundamentación múltiple. Su regulación está contenida, por una parte, en los numerales 4 y 10 del artículo 241 de la Carta Política y en el artículo 4 en concordancia con el 9 ibidem, por la otra.

La referida dogmática positiva permite caracterizar el sistema de control de constitucionalidad en ésta materia a partir de dos criterios esenciales; el primero, referido al momento en el cual opera así como al acto sobre el cual se produce y, el segundo, a la vía

que lo pone en marcha.

De acuerdo a esos criterios, en ésta materia pueden distinguirse las siguientes formas de control de constitucionalidad:

1º. Control integral, previo y automático de constitucionalidad del proyecto de tratado y de su ley aprobatoria por razones de fondo y respecto de ésta última también por motivos de forma, consagrado en el numeral 10 del artículo 241 de la Carta.

La interpretación literal, histórica, sistemática y teleológica de la norma sustentan esta tesis.

2º Control de las leyes aprobatorias de los tratados internacionales, desde su sanción hasta antes de su perfeccionamiento, por vía de acción pública, por razones de fondo y de forma, siempre que en el último caso se intente antes del año siguiente a su publicación. Este control lo consagra el numeral 4 del artículo 241 ibidem, y opera respecto de aquellas cuya sanción se haya producido antes de la entrada en vigor de la nueva Constitución.

3º Control posterior, por vía de acción pública ciudadana contra los tratados perfeccionados, cuando se han celebrado con manifiesta violación de una norma de derecho interno concerniente a la competencia para celebrarlos.

Dicho control se infiere de lo dispuesto en los artículos 4º y 9º de la Constitución Política, en concordancia con lo preceptuado en los artículos 27 y 46 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados -Ley 32 de 1985-.

Los presupuestos fundamentales de esta posición se enraizan en los propios presupuestos axiológicos e institucionales que explican la razón de ser del control de constitucionalidad en el estado de derecho, así como la supremacía de la Constitución como símbolo máximo de jerarquía jurídico-ideológica y en cuanto dispositivo conformador de la sociedad política y de dosificación y limitación al ejercicio del poder en el Estado, mediante su distribución y control.

Tercera. Los siete documentos enviados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, [entre ellos el que nos ocupa, esto es, el AC-TI-05], pese al trámite sui generis y de carácter excepcional que sufrieron por razón del tránsito constitucional, constituyen verdaderos

tratados en vías de formación. Como tales están sometidos al control de constitucionalidad previsto en el numeral 10 del artículo 241 de la Carta" (subrayas no originales).

8. La Corte considera, además, como ya lo estableció en la Sentencia SC-477 con ponencia del Magistrado José Gregorio Hernández Galindo, que "el artículo Transitorio 58 de la Constitución no excluye y, por el contrario, supone el control previo de constitucionalidad, ya que no puede interpretárselo de manera aislada sino en armonía con las demás disposiciones de la Carta, en especial con su artículo 241, numeral 10.

"En efecto, uno de los fines primordiales de los sistemas de control constitucional reside en la adquisición de certeza sobre el ajuste de un determinado acto a la normativa superior, deducida en el curso de un proceso que culmine con el pronunciamiento definitivo del órgano al cual esa tarea ha sido confiada, en el caso colombiano la Corte Constitucional.

"Desde el momento en que una cierta clase o categoría de actos queda sometido por la propia Constitución a ese procedimiento de control, todos los que a aquella pertenecen, si respecto de cada uno se dan los supuestos previstos por el ordenamiento jurídico, deben pasar, sin lugar a excepciones, por el correspondiente trámite que asegure su examen.

"La medida de esta función de la Corte está dada no solamente por el claro sentido del texto, el cual extiende el control -haya o no ley aprobatoria- al tratado mismo, sino por una razón sistemática: la de que el ordenamiento constitucional está orientado a la revisión de los tratados cuyo canje de notas aún no se ha producido, a fin de asegurar, antes de que entre en vigencia, la sujeción de sus cláusulas a las previsiones constitucionales, conciliando así la prevalencia de las normas fundamentales con el principio de Derecho Internacional sobre cumplimiento de los tratados en vigor. Ello explica porqué la norma del artículo 241 consagra, como medio para alcanzar el fin expresado, el envío de la ley aprobatoria a la Corte dentro de los seis (6) días siguientes a su sanción, procedimiento encaminado a evitar que el Ejecutivo efectúe el canje de notas sin la previa revisión de constitucionalidad.

"Esa referencia a la ley aprobatoria en modo alguno implica que la Constitución autorice al Gobierno para poner en vigencia directamente convenios o tratados que no han pasado por el Congreso, como parcialmente ocurre en el presente caso, pues ello significaría supeditar el control material que la norma establece al criterio formal de no estar incorporado el convenio a una ley de la República.

“Cuando el artículo 58 Transitorio autorizó al Congreso para ratificar los tratados o convenios celebrados que hubiesen sido aprobados al menos por una de las cámaras, consagró norma excepcional en cuanto a la culminación del trámite en el Congreso habida cuenta del receso dispuesto para ese cuerpo legislativo (Capítulo 1o. de las disposiciones transitorias), pero nada indica que esa autorización incluyera, además, la excepción al control previo de constitucionalidad plasmado genéricamente en el artículo 241, numeral 10, de la Carta. Aceptarlo así equivaldría a concluír que los tratados o convenios cobijados por la norma Transitoria fueron inexplicablemente sustraídos del control previo. En estos términos, la falta de control político del Congreso no necesariamente implicaba la del control jurídico.

“Semejante consecuencia no se deriva del nuevo sistema constitucional y, muy por el contrario, riñe abiertamente en el objetivo de certeza buscado por el Constituyente al regular esta materia…

“La expedición de la Carta Política de 1991 modificó sustancialmente los elementos normativos sobre los cuales habían sido elaboradas las expuestas concepciones sobre el juzgamiento de las leyes aprobatorias de tratados internacionales y, más aún, el de estos considerados en sí mismos, pues se pasó de un texto en el que, si bien se facultaba el control de manera genérica sobre todas las leyes, no se mencionaban expresamente esta clase de actos, a una norma -la del actual artículo 241, numeral 10- que contempla precisamente la función jurisdiccional de decidir definitivamente sobre la exequibilidad de los tratados internacionales y de las leyes que los aprueben”2 .

9. Esta extensa cita de la decisión unánime de la Corporación coincide además con la doctrina universal sobre los principios del derecho internacional público. Por ejemplo Quoc Dinh, Daillier y Pellet afirman que, “en cuanto al juez constitucional… su intervención, por regla general, tiene por objetivo autorizar o impedir la adopción de una ley de autorización y, por vía de consecuencia, el compromiso definitivo del Estado.”3

10. En Colombia la Asamblea Nacional Constituyente, en el Informe-Ponencia sobre las distintas propuestas llevadas a la Asamblea en materia de relaciones internacionales, sostuvo:

“Señalan los señores constituyentes… en la ponencia sobre control de constitucionalidad en relación con los tratados: “Decidir sobre la constitucionalidad de los tratados y de las leyes

que los aprueban".

En este punto se presentan diferencias de criterio únicamente en relación con el momento en que deba realizarse el control: unos dicen que dicho control debe efectuarse una vez el tratado o convenio haya sido aprobado por la ley antes del canje de notas; y otros, que tal control debe realizarse antes de haber sido sometido a aprobación por ley del Congreso.

Consideramos que el control debe tener lugar tanto sobre el contenido del tratado como sobre la ley aprobatoria del mismo, una vez ésta haya sido sancionada, sobre el fondo y la forma, pero que, a su vez evitaría duplicidad en la función de este control y por tanto dilaciones en la obtención de una seguridad jurídica. La declaratoria de inconstitucionalidad, ya sea del tratado o de la ley, por parte de la Corte, impediría la ratificación o el canje de notas4 . (subrayas fuera del texto).

11. Así, pues, al interpretar los artículos 241, numeral décimo y Transitorio 58 de la Constitución Política, concluye la Corte Constitucional que los tratados o convenios internacionales que no alcanzaron a completar la integridad del trámite en el Congreso, por haber cesado éste en sus funciones al principiar la vigencia de la Constitución de 1991, fueron relevados de la culminación de ese trámite, pero no lo fueron del procedimiento de control de constitucionalidad, a cargo de esta Corporación, sin surtirse el cual no está permitido al Presidente de la República efectuar el canje de notas o ratificaciones.

12. En virtud de lo dicho, la Corte Constitucional, apartándose del criterio del Procurador General de la Nación, considera que tiene ciertamente competencia para resolver sobre la constitucionalidad del Convenio al que se refiere este proceso.

13. Por otra parte esta Corte observa que el Convenio ha sido suscrito por el servidor público competente, esto es, el Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia.

En efecto, a la luz tanto del derecho constitucional colombiano como del derecho internacional público, el Canciller está autorizado para suscribir tratados, no así para celebrarlos, lo cual es atribución exclusiva del Presidente de la República como Jefe de Estado.

En primer lugar, según el derecho constitucional colombiano vigente al momento de

suscribirse el Convenio, o sea la Carta de 1886, al Presidente de la República le corresponde "celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios…" Y en el artículo 132 de la Carta 1886 se decía, en el inciso segundo, que la "la distribución de los negocios, según sus afinidades entre ministerios, departamentos administrativos y establecimientos públicos, corresponde al Presidente de la República."

Luego el Presidente de la República celebra los tratados y convenios pero el Ministro de Relaciones Exteriores los suscribe o puede suscribirlos.

Ello porque una cosa es "celebrar" y otra "suscribir". En efecto, un tratado debidamente perfeccionado es un acto jurídico complejo que requiere la intervención de las tres ramas del poder público, así:

En primer lugar, el Gobierno Nacional negocia el tratado, ora por conducto del Presidente de la República, al cual le corresponde "dirigir las relaciones internacionales", según el artículo 189.2 constitucional, ora por intermedio del Canciller, en virtud de la distribución de competencias que el Presidente realiza entre los diversos ministerios en función de las materias, al tenor de los artículos 189.17 y 208 de la Carta. En este caso concreto obra prueba escrita y auténtica expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la que se certifica la aprobación personal y directa del Señor Presidente de la República al Convenio colombo ecuatoriano, así como su voluntad de someter el texto del Convenio a la consideración del Congreso de la República (vid anexo final del expediente original, documento del 22 de agosto de 1990). Posteriormente el Congreso aprueba el texto del tratado mediante ley. Las Cámaras sólo pueden aprobar o improbar el articulado, sin que les esté permitido introducir modificaciones al mismo. Una vez aprobado por el Congreso, el proyecto de ley pasa para la sanción presidencial, que lo convierte en ley. Obsérvese que este acto, según la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, es indelegable por parte del Presidente de la República y pone de manifiesto una vez más la intervención personal del Jefe del Estado en la conducción de las relaciones internacionales. Seguidamente, y a partir de la Constitución de 1991, se surte el control automático de constitucionalidad por parte de la Corte Constitucional, al tenor del artículo 241.10 de la Carta. Por último, el Presidente de la República realiza la ratificación, momento en el cual se entiende que se celebra el tratado.

En este orden de ideas, el Convenio entre Colombia y Ecuador se encuentra sólo en una fase

de negociación que hace parte de un proceso complejo que concluye con la celebración del mismo. Para esta fase, esto es, la simple "suscripción", el Ministro de Relaciones Exteriores se encuentra habilitado debidamente, porque así lo autoriza la ley, esto es, el Decreto Orgánico del Ministerio de Relaciones Exteriores vigente al momento de la suscripción del Convenio -18 de abril de 1990-, o sea el Decreto 2017 de 1968 artículo primero, que dice: "El Ministerio de Relaciones Exteriores tiene a su cargo: ... la negociación de Tratados y convenios... " De este mismo sentir es la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, cuando en 1989 sostuvo:

"Ahora bien, en cuanto a la facultad dada al Ministerio de Relaciones Exteriores para la "negociación... de tratados y convenios" debe tenerse en cuenta que esta ha de ser entendida como una autorización que por su naturaleza corresponde a tal dependencia gubernamental y se reduce a actuar en el sentido indicado por la norma siguiendo las instrucciones y bajo la dirección del Presidente, pues es de cargo de éste no solamente celebrar tratados sino también "dirigir las relaciones diplomáticas y comerciales" a más de que, como se ha visto, la negociación es apenas una etapa o parte del proceso que lleva a la celebración que a éste corresponde; por ello, entonces, puede el Presidente, según la naturaleza del asunto, preferir a otra dependencia que sea la del respectivo ramo, como cuando se trata de la hacienda, la salud, etc. En este entendimiento, la parte que se acusa es constitucional."5

Y en segundo lugar, la propia Constitución reconoce la vigencia en Colombia de los principios del derecho internacional público, al tenor del inciso primero del artículo 9o., que dice:

"Las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia" (se subraya)

En este sentido, según el derecho internacional público aceptado por Colombia, el Canciller puede suscribir convenios, de conformidad con la Convención de Viena, aprobada internamente mediante la Ley 32 de 1985.

En efecto, la Convención de Viena dice en el artículo 7º numeral 2º literal a):

"En virtud de sus funciones, y sin tener que presentar plenos poderes, se considerará que

representan a su Estado:

a. Los Jefes de Estado, Jefes de Gobierno y Ministros de Relaciones Exteriores, para la ejecución de todos los actos relativos a la celebración de un Tratado" (se subraya por la Corte).

En el artículo 10 literal a) se establece:

"El Texto de un Tratado quedará establecido como auténtico y definitivo:

a. Mediante el procedimiento que se prescriba en él o que convengan los Estados que hayan participado en su elaboración."

Y en el artículo 13 idem se afirma:

"ARTICULO 13. Consentimiento en obligarse por un Tratado manifiesto mediante el canje de instrumentos que constituyen un Tratado.

El consentimiento de los Estados en obligarse por un Tratado constituido por instrumentos canjeados entre ellos se manifestará mediante este canje:

a. Cuando los instrumentos dispongan que su canje tendrá ese efecto; o

b. Cuando conste de otro modo que esos Estados han convenido que el canje de los instrumentos tenga ese efecto."

Fue en desarrollo de estas tres normas, las cuales beben en las fuentes del artículo 9o. de la Constitución, que el entonces Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Julio Londoño, suscribió el Convenio con Ecuador, en el cual se sostuvo en el artículo 105 que "el Convenio entrará en vigencia en la fecha de canje de los Instrumentos de Ratificación."

B. Examen de constitucionalidad del Convenio AC-TI-05

14. El Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves, a juicio de la Corte Constitucional, no sólo

no desconoce ningún precepto constitucional sino que, incluso, desarrolla y permite la expresión de los principios jurídicos-internacionales trazados en la Carta Política.

En efecto, a juicio de la Corte Constitucional, y como ya lo tiene establecido en su fallo precitado, "ninguna de las mencionadas cláusulas vulnera las disposiciones constitucionales y, por el contrario, ellas tienden al cumplimiento del compromiso propuesto como finalidad del ordenamiento constitucional según lo declara su Preámbulo: el impulso a la integración de la comunidad latinoamericana, también consagrado por el artículo 9º de la Carta como una de las metas hacia las cuales ha de orientarse la política exterior colombiana. Ello coincide, además, con los mandatos de los artículos 226 y 227 de la Constitución sobre promoción de las relaciones políticas, sociales y económicas con los demás Estados y de la integración con los países de América Latina y el Caribe, cuyo alcance puede llegar inclusive hasta la conformación de una comunidad latinoamericana de naciones."6

Los diez títulos del Convenio, ciertamente, establecen mecanismos de transporte binacional que hunden sus raíces en los campos del artículo 9º de la Constitución, que dice:

"Las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia.

De igual manera, la política exterior de Colombia se orientará hacia la integración latinoamericana y del Caribe."

15. Considera la Corte que, por otra parte, dada la naturaleza de los asuntos a que se refiere el Convenio, éste constituye instrumento apto para desarrollar el objetivo de regular de una manera igualitaria, soberana y democrática el tránsito de personas y vehículos entre los pueblos hermanos de Ecuador y Colombia.

En el concierto internacional los países acuerdan los lineamientos de sus relaciones recíprocas sobre bases civilizadas y razonables que respetan la independencia e igualdad de cada uno de los Estados Partes. Es justamente lo que ha hecho el Convenio que nos ocupa.

Para esta Corte existe pues armonía entre el texto del Convenio y la Constitución Política de Colombia, en lo referente a las bases conceptuales de la gestión estatal.

17. Las zonas fronterizas, igualmente, se ven beneficiadas con las facilidades introducidas en el Convenio para el transporte binacional, lo cual fue también una preocupación del constituyente.

En efecto, el artículo 289 de la Constitución dispone:

"Por mandato de la ley, los departamentos y municipios ubicados en zonas fronterizas podrán adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de igual nivel, programas de cooperación e integración, dirigidos a fomentar el desarrollo comunitario, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente."

Esta norma es concordante con el artículo 337 de la Carta, que establece lo siguiente:

"La ley podrá establecer para las zonas de frontera, terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrolló."

De estas dos normas se deduce sin dificultad que un Convenio como el que nos ocupa se inscribe perfectamente en la filosofía integracionista que la Constitución consagra para los casos especialísimos de las zonas de frontera.

18. Menos evidente aunque no es despreciable, el derecho al trabajo (artículo 25) invocado por la apoderada del Ministerios de Relaciones Exteriores podría verse, de paso, protegido.

Con fundamento en las consideraciones expuestas, la Corte Constitucional de la República de Colombia, previos los trámites establecidos en el Decreto 2067 de 1991,

R E S U E L V E :

Primero: Declárase EXEQUIBLE el Convenio celebrado entre la República de Colombia y la República del Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves y no improbado por la Comisión Especial Legislativa el día 4 de septiembre de 1991.

Segundo: Comuníquese al Gobierno Nacional para los fines contemplados en el artículo 241, numeral 10, de la Constitución Política.

Cópiese, Comuníquese, Publíquese en la Gaceta de la Corte Constitucional, devuélvase el

expediente al Ministerio de Relaciones Exteriores y Cúmplase.

SIMON RODRIGUEZ RODRIGUEZ

Presidente

CIRO ANGARITA BARON EDUARDO CIFUENTES MUÑOZ

Magistrado Magistrado

JOSE GREGORIO HERNANDEZ GALINDO

Magistrado

ALEJANDRO MARTINEZ CABALLERO FABIO MORON DIAZ

Magistrado Magistrado

JAIME SANIN GREIFFENSTEIN

Magistrado

1 Vease Documento “El Control de constitucionalidad de los Tratados Públicos y de sus Leyes Aprobatorias en las Consticuiones de 1886 y de 1991. Naturaleza, contenido y Alcance. Magistrado Ciro Angarita Barón. Corte Constitucional. Marzo 26 de 1992.

2 Cfr Sentencia de la Corte Constitucional N° SC-477. Expediente Nº AC-TI-03. Magistrado Ponente José Gregorio Hernández Galindo.

3 “Vid Quoc Dinh, Nguyen; Daillier, Patrick y Pellet, Alain. “Droit International Public”, 2 édition. LGDJ. París, 1980. Pág. 253 (traducción libre).

4 Gaceta Constitucional Nº 68, 6 de marzo de 1991, página 9.

5 Cfr. Corte Suprema de Justicia. Sentencia del 28 de septiembre de 1989. M.P. Jaime Sanín Greiffenstein.

6 Véase Sentencia AC-TI-03 precitada.